

แนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล



โดย

พินิตำรวจเอก ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์
รองผู้บังคับการ กองแผนงานกิจการพิเศษ
สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ

วิทยาลัยการทัพบก

กันยายน 2564

เอกสารวิจัยเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์
โดย พันตำรวจเอก ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์
อาจารย์ที่ปรึกษา พันเอก นิพนธ์ บุญศิริ

วิทยาลัยการทัพบก อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคลฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรหลักประจำ วิทยาลัยการทัพบก ปีการศึกษา 2564 และเห็นชอบให้เป็น
เอกสารวิจัยส่วนบุคคลที่อยู่ในเกณฑ์ระดับ

พลตรี 
(มหศักดิ์ เทพหัสดิน ณ อยุธยา)

ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก

คณะกรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล

พันเอก 
(นิพนธ์ บุญศิริ)

ประธานกรรมการ

พันตำรวจเอก 
(สุริยัน วินิจมนตรี)

ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา

พันเอก 
(ปริญา ฉายะพงษ์)

กรรมการ

พันเอกหญิง 
(ธัญช ลิขพันธ์)

กรรมการ

บทคัดย่อ

ผู้วิจัย	พันตำรวจเอก ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์
เรื่อง	แนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เชียงยุทธศาสตร์
วันที่	กันยายน 2564 จำนวนคำ : 6,654 จำนวนหน้า : 21
คำสำคัญ	แนวทางการบริหารจัดการ, เชียงยุทธศาสตร์, การแก้ไขปัญหาจราจร เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
ชั้นความลับ	ไม่มีชั้นความลับ

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เชียงยุทธศาสตร์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุหลักของปัญหาการจราจร ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน เพื่ออธิบายปัจจัยที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชียงยุทธศาสตร์อย่างยั่งยืน ผลการศึกษาวิจัยพบว่าสาเหตุ เกิดจากการขยายของเขตเมือง ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขาดความเชื่อมโยง ประชาชนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นทุกปี มีหลายหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาจราจร ลักษณะต่างหน่วยต่างปฏิบัติ ขาดการบริหารจัดการจราจรแบบบูรณาการทั้งระบบ ผู้ใช้รถ ใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัยการจราจร และขาดการบังคับใช้กฎหมายที่มี ประสิทธิภาพ สำหรับแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ควรบริหารจัดการจราจรแบบบูรณาการในทุกมิติ โดยจัดตั้ง “ศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” เป็นหน่วยงานหลักที่มีเอกภาพในการ บริหารจัดการจราจรตามหลักวิชาการด้านวิศวกรรมจราจร ใช้เทคโนโลยีแก้ไขการจราจร ทั้งระบบ จัดระบบขนส่งมวลชนสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดงบประมาณรายจ่าย และลดปัญหาหมอกควันทางสิ่งแวดล้อม มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างครอบคลุม ร่วมกับการปลูกจิตสำนึกรวมถึงสร้างวัฒนธรรมด้านวินัยจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร อย่างยั่งยืน

ABSTRACT

AUTHOR: Police Colonel Narongsak Borvornvongpitak
TITLE: Strategic Management Guidelines for Solving Traffic Problems in Bangkok Metropolitan Region
DATE: September 2021 **WORD COUNT:** 6,654 **PAGES:** 21
KEY TERMS: Strategic Management Guidelines, Strategy, Solving Traffic Problems in Bangkok Metropolitan Area

CLASSIFICATION: Unclassified

The objectives of this research, entitled “Strategic Management Guidelines for Solving Traffic Problems in Bangkok Metropolitan Area,” is to investigate the major causes of existing traffic problems in Bangkok Metropolitan Area, to explain the factors affecting the management of agencies involved in addressing the problems, and to study strategic management guidelines for solving traffic problems in Bangkok Metropolitan Area in a sustainable manner. The research findings reveal that major causes included urbanization, an absence of linkages between public transport systems, an increase in personal cars used per year, too many agencies involved in addressing traffic problems with less coordination among agencies, lack of integrated traffic management of the whole system, lack of awareness of traffic discipline among road users, and inefficient law enforcement. Taking into consideration the strategic management guidelines, integrated traffic management should be carried out in all dimensions through the establishment of “Bangkok Traffic Control Center; BTCC”. The Center will act as the main agency which has full control in traffic management based on traffic engineering principles, the adoption of advanced technology to oversee the entire traffic system, public transport optimization to better utilize the fiscal budget allocation, the monitoring of pollution control system, comprehensive traffic law enforcement, as well as raising awareness on traffic discipline with the aim for efficient and sustainable traffic system.

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์ ในการศึกษาในวิทยาลัยการทัพบก หลักสูตรหลักประจำถือเป็นหลักสูตรสูงสุดของกองทัพบก ซึ่งการวิจัยทำให้ ผู้วิจัยได้รับความรู้ ทักษะ และกระบวนการความคิดในทุกมิติ การวิจัยสำเร็จลุล่วงด้วยดีได้ด้วยการเอื้อเพื่อข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัย จากความร่วมมือของหน่วยงานและความร่วมมือจากบุคคลหลายท่าน ซึ่งให้การสนับสนุนผู้วิจัยตั้งแต่เริ่มต้นจนงานวิจัยจนเสร็จสิ้นสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ พลตรี มหศักดิ์ เทพหัสดิน ณ อยุธยา ผู้บัญชาการวิทยาลัยการทัพบก ผู้มอบความรู้ ทักษะ ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดศักยภาพในการศึกษาหาความรู้ สร้างบุคลากรกำลังพลของกองทัพบก ให้มีประสิทธิภาพ บังเกิดประโยชน์ต่อหน่วย และประเทศชาติ

ขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาพิเศษ และ พันเอก นิพนธ์ บุญศิริ ประธานกรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล ที่กรุณาให้การปรึกษา พันเอก ดร.ปริญญา ฉายะพงษ์ และ พันเอกหญิง ดร.ธัญนุช สิงห์พันธุ์ กรรมการควบคุมเอกสารวิจัยส่วนบุคคล ที่กรุณาเอื้อเพื่อเสียสละเวลาให้คำแนะนำและช่วยปรับแก้ไขให้งานวิจัยมีความถูกต้อง สมบูรณ์ ขอขอบพระคุณ พันเอกหญิง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กุนนที พุ่มสงวน หัวหน้านักศึกษา กลุ่มงานวิจัยที่ควบคุมและดำเนินการตลอดระยะเวลาและขอขอบคุณ พันตำรวจเอก ดร.สุริยัน วินิจมนตรี ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษา ให้ความกรุณา สนับสนุนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย ตลอดจนให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่องานวิจัย

ท้ายนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดาและมารดาที่ให้พลังใจในการศึกษา ผู้บังคับบัญชาที่เห็นคุณค่าการศึกษาและให้การสนับสนุน คณะอาจารย์วิทยาลัยการทัพบกทุกท่าน ที่ได้มอบความรู้ ทักษะ ในการศึกษา และเป็นกำลังใจเป็นอย่างดี อีกทั้งขอขอบคุณเพื่อน นักศึกษาวิทยาลัยการทัพบกหลักสูตรหลักประจำชุดที่ 66 ที่ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือด้วยดีเสมอมาและขอขอบพระคุณเจ้าของเอกสารและงานวิจัยทุกท่านที่ผู้วิจัยได้นำมาอ้างอิงในการทำวิจัย จนกระทั่งงานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	3
กรอบแนวคิดการวิจัย	3
วิธีการศึกษา	5
ประโยชน์ที่ได้รับ	6
บทที่ 2 บทวิเคราะห์	7
สภาพปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน.....	7
วิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ตามพลังอำนาจแห่งชาติเพื่อ แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	10
ผลการวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่ทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์.....	11
แนวทางใหม่เพื่อบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล.....	13
บทที่ 3 บทอภิปรายผล	17
ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม โลจิสติกส์ และดิจิทัล	17
การบริหารจัดการระบบการจราจรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อแก้ไข ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีประสิทธิภาพตาม แผนยุทธศาสตร์ชาติ.....	18
บทที่ 4 บทสรุป	20
ข้อเสนอแนะ.....	21
เอกสารอ้างอิง	22
ประวัติผู้วิจัย	24

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 – 2580 เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยที่นำไปสู่การปฏิบัติให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาเพื่อบรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และตามเป้าหมาย “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” ยุทธศาสตร์ชาติมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ”

จากแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมีเป้าหมาย คือ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง เพื่อนำไปสู่ประเด็นยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ได้ถ่ายทอดลงสู่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 23 ในประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล ซึ่งแบ่งเป็น 3 แผนย่อย ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ 3) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญ การสร้างศูนย์เศรษฐกิจใหม่ การเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงการบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทาง และขนส่งทุกรูปแบบ ตลอดจนการปฏิรูปองค์กร ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 7 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคม การกระจายความเจริญ การพัฒนาเมืองและพื้นที่รวมทั้ง

การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลักและส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิต สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และพัฒนาระบบการจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

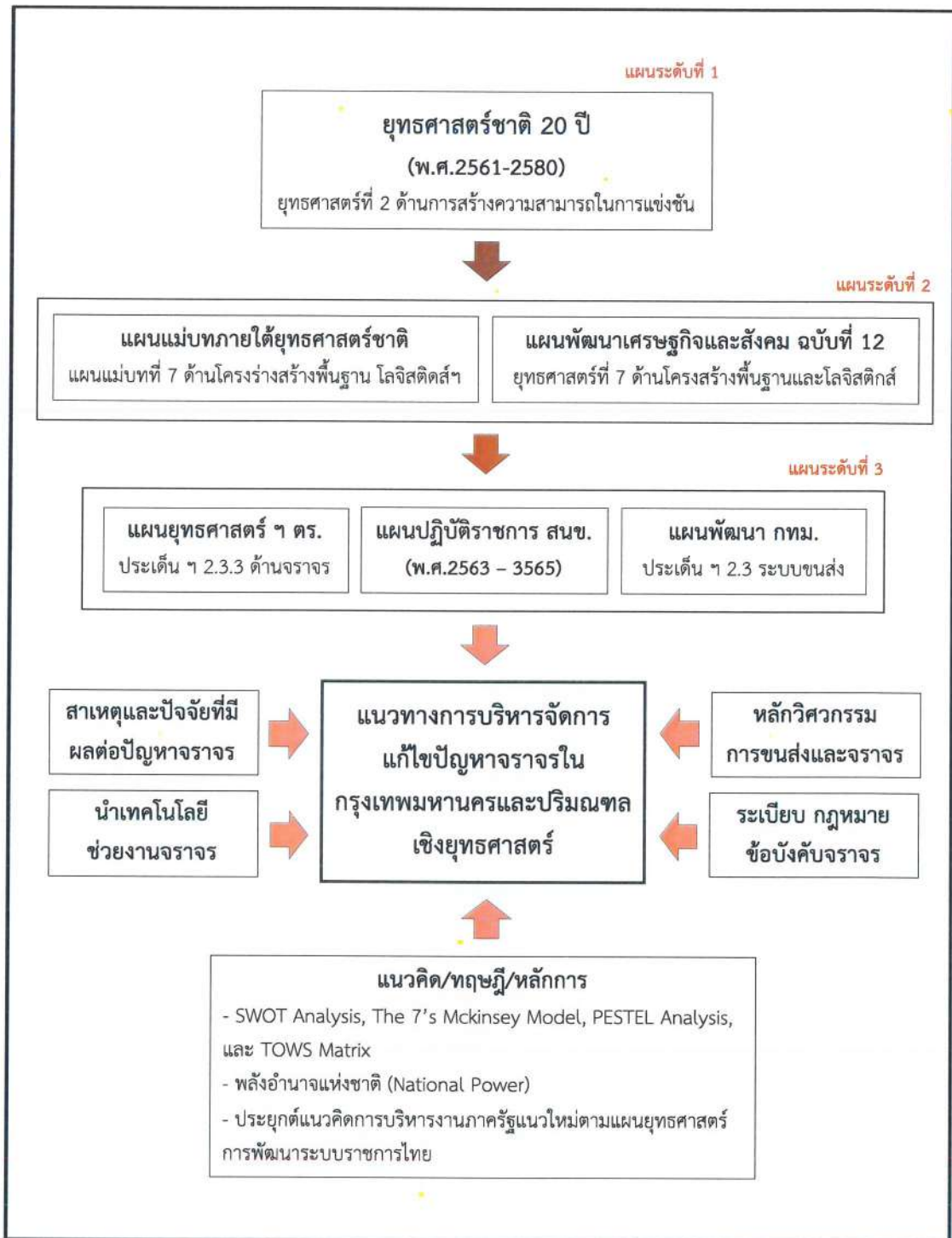
ปัจจุบันการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละหน่วยงานดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติงานรองรับการจัดการจราจร เช่น ยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) (สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ, 2561) แผนปฏิบัติราชการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) (พ.ศ.2563 – 2565) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556 - 2575) เป็นต้น แต่การกำหนดนโยบายวิธีการจัดการกำกับดูแลการจราจร มีหน่วยงานหลัก 2 หน่วย ได้แก่ 1) ตำรวจเป็นหน่วยที่จัดการและบังคับใช้กฎหมายจราจร (Hamaoka and Morimoto, 2013) และ 2) กรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑลเป็นผู้รับผิดชอบการออกแบบและซ่อมแซมถนน (O’Flaherty, C.A., 2003) ซึ่งการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรเป็นลักษณะต่างหน่วยต่างปฏิบัติ ยังขาดการปฏิบัติงานร่วมกัน ขาดการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้บริหารจราจรทั้งระบบ ขาดการเชื่อมต่อของข้อมูลการจราจรทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ขาดการนำข้อมูลสถิติปริมาณการใช้รถใช้ถนนมาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในภาพรวม จากปัญหาและความจำเป็นดังกล่าวผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาหาสาเหตุหลักของปัญหาราจร ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อวิธีดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรและแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อนำผลการศึกษามาเป็นแนวทางและนำเสนอผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสาเหตุหลักของปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อวิธีดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนำไปสู่การแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ
3. เพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์อย่างยั่งยืน

กรอบแนวคิดการวิจัย

ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 7 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2.3.3 ด้านจราจร แผนปฏิบัติราชการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) (พ.ศ.2563 – 2565) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556 - 2575) ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 2.3 ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง การวิเคราะห์สถานะแวดล้อม SWOT Analysis แนวคิดการบริหารเกี่ยวกับองค์ประกอบของ The 7's Mckinsey Model, PESTLE Analysis, พลังอำนาจแห่งชาติ, TOWS Matrix และแนวคิดทฤษฎีการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ มาเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยเพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีการศึกษา

1. รูปแบบที่ใช้ในการศึกษาวิจัย เป็นการวิจัยเชิงยุทธศาสตร์ตามแนวทางที่วิทยาลัยการทัพบกกำหนด
2. ขอบเขตการศึกษาวิจัย ศึกษาเฉพาะการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล จากข้อมูลทุติยภูมิโดยรวบรวมการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม SWOT Analysis แนวคิดการบริหารเกี่ยวกับองค์ประกอบของ The 7's Mckinsey Model, PESTLE Analysis, TOWS Matrix และแนวคิดทฤษฎีการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ รวมถึงวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 7 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561 – 2580) ประเด็นที่ 2.3.3 ด้านจราจร แผนปฏิบัติราชการของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) (พ.ศ.2563 – 2565) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556 - 2575) ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย 2.3 ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง เพื่อหาแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยรวบรวมข้อมูลจากห้องสมุดและแหล่งข้อมูลอื่น ๆ ได้แก่ เอกสารทางราชการเกี่ยวกับนโยบาย วิธีการบริหารจัดการ ระบบบุคลากร เทคโนโลยี การบังคับใช้กฎหมาย วินัยในการกำกับของเจ้าหน้าที่ วินัยจราจรของประชาชน แผนปฏิบัติงานบริการจราจรในประเทศไทย และแนวการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาราจรในต่างประเทศ บทความทางวิชาการ รวมถึงเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
4. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Context Analysis) เพื่อแยกแยะให้เห็นถึงส่วนประกอบและความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบต่าง ๆ โดยใช้กรอบการคิดเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic thinking framework) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ใช้ในหลักสูตรของวิทยาลัยการทัพบกเป็นแนวทางในคิดเชิงวิเคราะห์ (Analytical thinking) และคิดเชิง

ระบบ (Systems thinking) เพื่อทำการสังเคราะห์ (Synthesis) หาข้อสรุป และกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดหน่วยงานต้นแบบ “ศูนย์จัดการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” ที่มีเอกภาพในการสั่งการเกี่ยวกับการจราจรระหว่างหน่วยงานในการปฏิบัติงานร่วมกัน
2. มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เชื่อมต่อข้อมูลการบริการจราจรทั้งระบบทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. มีแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเชิงยุทธศาสตร์

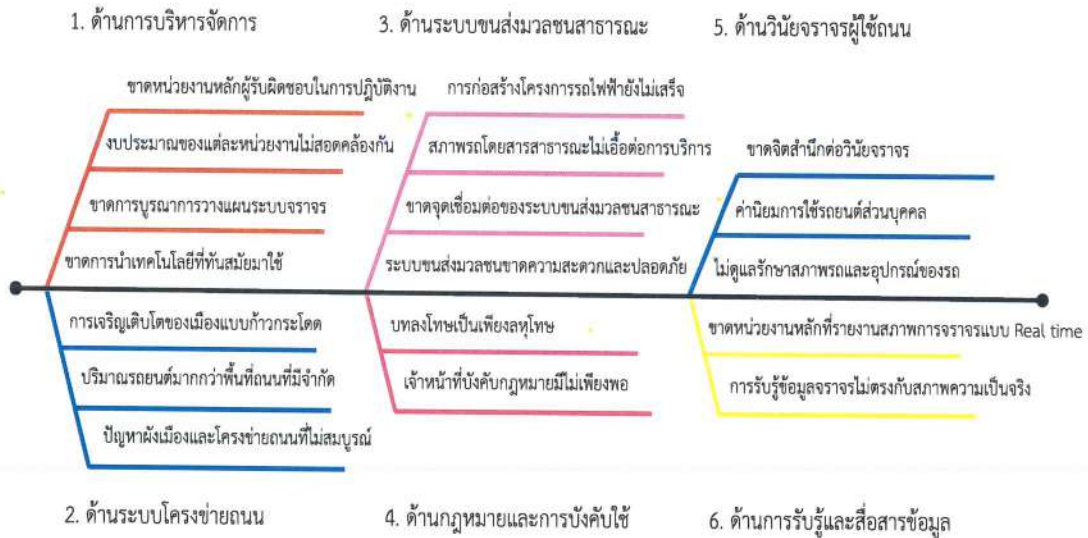
บทที่ 2

บทวิเคราะห์

การวิเคราะห์แนวทางบริหารจัดการแก้ไขปัญหายาเสพติดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ใช้หลักคิด Strategic thinking framework ของ USAWC เป็นกรอบแนวความคิดเชิงยุทธศาสตร์ (Strategy) เชื่อมโยงวัตถุประสงค์ (Objective) หรือจุดมุ่งหมายสุดท้าย (Ends) เข้ากับวิถีหรือหนทาง (Ways) และวิธีการหรือเครื่องมือ (Means) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ วิเคราะห์ทางเลือกที่เหมาะสม และแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหายาเสพติดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามรายละเอียดดังนี้

สภาพปัญหายาเสพติดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

ปัญหายาเสพติดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นปัญหาสำคัญที่มีผลกระทบต่อประชาชนในด้านการดำเนินชีวิตความเป็นอยู่ ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม โดยสาเหตุหลักเกิดมาจากการขยายตัวของเขตเมือง (Urban sprawl) ภาครัฐดำเนินการโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรางสาธารณะ ภายใต้แผนแม่บทและยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ และรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น การก่อสร้างในแต่ละโครงการต้องใช้เวลาและใช้เงินลงทุนสูง ทำให้ประชาชนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและมีแนวโน้มความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมโดยใช้ SWOT Analysis เป็นเครื่องมือ (Means) วิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) ใช้หลักการ The 7's Mckinsey Model พบสภาพปัญหายาเสพติดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 6 ด้าน (ตามภาพที่ 2) ดังนี้



ภาพที่ 2 วิเคราะห์ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1. **ด้านการบริหารจัดการ** ขาดการบริหารจัดการแบบบูรณาการวางแผนระบบการจราจร ทั้งบุคลากร ระบบ เทคโนโลยี และงบประมาณให้สอดคล้องกัน เนื่องจากมีหลากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบาย วิธีการจัดการ การกำกับดูแลและบริการจราจร แต่มี 2 หน่วยงานหลัก ได้แก่ 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานบริการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย (Traffic enforcement) 2) กรุงเทพมหานครและจังหวัดปริมณฑลเป็นเจ้าของพื้นที่หลักและออกแบบโครงสร้างของถนน (Traffic engineering) การแก้ไขปัญหาระบบขาดหน่วยงานหลักผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงานและไม่มี การเชื่อมต่อข้อมูลจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพราะขาดการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาแก้ไขการจราจรทั้งระบบ

2. **ด้านระบบโครงข่ายถนน** ปัญหาผังเมือง การขยายตัวของเมืองและปริมณฑลแบบก้าวกระโดด การย้ายถิ่นฐานของประชาชนเข้ามาทำงานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณรถยนต์มากกว่าพื้นที่ถนนที่มีจำกัด นอกจากนั้นด้านวิศวกรรมจราจรพบว่าสภาพทางกายภาพของถนนขาดการวางแผนการจัดการระบบจราจรที่ดี ทำให้เกิดปัญหาตำแหน่งจุดกลับรถที่ไม่เหมาะสม ปัญหาจุกคอขวด (Bottleneck) ปัญหาการกำหนดช่องจราจรร่วม (Share lane) สำหรับรถทางตรงและรถที่ต้องการเลี้ยว ปัญหา ระยะทางในการเปลี่ยนช่องจราจร (Weaving length) ไม่เพียงพอ การกำหนดตำแหน่ง

ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางไม่เหมาะสมเพราะอยู่ใกล้ทางแยกทำให้เกิดขวางการจราจร นอกจากนั้นสภาพพื้นผิวจราจรส่วนใหญ่มีสภาพชำรุด

3. ด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ายังไม่เสร็จสมบูรณ์ ผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะไม่สะดวกและปลอดภัย เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะไม่มีคุณภาพ มีไม่เพียงพอ บริการไม่ดี อยู่ในสภาพเก่าและทรุดโทรม (ธนพัฒน์ เกิดผล, นิเทศ ดินณะกุล, 2561) นอกจากนั้นยังขาดการออกแบบเชื่อมประสานโครงข่ายขนส่งมวลชนสาธารณะ ขาดการบูรณาการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ระหว่างสถานีรถไฟฟ้าและท่าเรือโดยสาร ทำให้ผู้ใช้บริการด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะไม่สะดวกและปลอดภัยในการเดินทาง

4. ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 ได้ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพสังคมในปัจจุบันโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการออกใบสั่ง การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ ทำให้กฎหมายจราจรมีความทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการฝ่าฝืนข้อบังคับจราจรมีบทลงโทษที่เป็นเพียงลหุโทษ ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนั้นจำนวนเจ้าหน้าที่จราจรไม่เพียงพอต่อปฏิบัติงาน

5. ด้านวินัยจราจรผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัยการจราจร ไม่ใส่ใจในความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนร่วมทาง มีค่านิยมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าใช้บริการขนส่งสาธารณะเพราะความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง นอกจากนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ดูแลรักษาสภาพรถและอุปกรณ์ของรถ ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยการใช้รถใช้ถนน และเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

6. ด้านการรับรู้และสื่อสารข้อมูล ขาดหน่วยงานหลักที่สามารถกระจายข้อมูลสภาพการจราจรแบบ Real-time ที่บอกเหตุการณ์ผิดปกติ เช่น ข้อมูลสภาพความแปรปรวนของสภาพอากาศ สภาพของระบบถนน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน หรือเส้นทางที่เหมาะสมแก่การเดินทาง ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่สามารถนำข้อมูลมาตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทาง เส้นทางในการเดินทาง และเวลาที่ควรเริ่มต้นเดินทางที่เหมาะสม

วิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ตามพลังอำนาจแห่งชาติเพื่อแก้ไข ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลประโยชน์แห่งชาติ เป็นหัวใจสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายแห่งชาติ (Ends) จำเป็นต้องใช้ “พลังอำนาจแห่งชาติ” (National Power) เป็นเครื่องมือ (Means) ในการสนับสนุนนโยบายแห่งชาติ (National Policies) ดังนั้นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามพลังอำนาจแห่งชาติ ได้แก่ พลังอำนาจทางการเมือง, พลังอำนาจทางเศรษฐกิจ, พลังอำนาจทางสังคมจิตวิทยา และพลังอำนาจทางสารสนเทศ ร่วมกับการใช้ SWOT Analysis เป็นเครื่องมือ (Means) ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก โอกาส (Opportunities) ภัยคุกคาม (Threats) และใช้หลักการ PESTEL Analysis (Peter & Waterman, 1982 อ้างถึงใน พวงผกา มะเสนา และประณต นันทิยะกุล, 2557) เพื่ออธิบายปัจจัยที่มีผลกระทบต่อวิธีดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนำไปสู่การแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ ดังนี้

1. พลังอำนาจทางการเมือง รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ตามมาตรา 65 วางหลักว่า “ให้รัฐจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อเป็นกรอบในการจัดทำแผนให้เกิดการผลักดันไปสู่เป้าหมายเดียวกัน” ภาครัฐได้แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยดำเนินการก่อสร้างระบบขนส่งทางรางสาธารณะ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมแบบไร้รอยต่อ ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาค และมีประสิทธิภาพ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

2. พลังอำนาจทางเศรษฐกิจ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ช่วยให้เกิดการพัฒนาต่ออุตสาหกรรมทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ สร้างบรรยากาศทางเศรษฐกิจของประเทศที่เหมาะสมแก่การค้า การลงทุน

เพราะไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562)

3. พลังอำนาจทางสังคมจิตวิทยา ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคม การกระจายความเจริญ การพัฒนาเมืองและพื้นที่รวมทั้งการยกระดับและส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน นอกจากนี้รัฐได้จัดทำโครงการสร้างวัฒนธรรมด้านวินัยจราจรให้แก่ประชาชนรณรงค์ใช้ถนนด้วยความปลอดภัย ขับขี่มีมารยาท มีน้ำใจและเอื้ออาทร

4. พลังอำนาจทางสารสนเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 6 ของกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐว่าต้องมีความทันสมัยและพร้อมที่จะปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก การนำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ และระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่าและปฏิบัติงาน (สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล, 2563) รัฐจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น จัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ผลการวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่ทางเลือกในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์

ผลจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกด้านพลังอำนาจแห่งชาติ (National Power) พบว่าเป็นจุดแข็ง (Strengths) พร้อมสนับสนุนการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพราะภาครัฐได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันรองรับเพื่อนำไปสู่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพด้านโครงข่ายระบบคมนาคม และขนส่งระดับภูมิภาคที่ไร้รอยต่อ แต่อย่างไรก็ตามผลจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในโดยใช้ SWOT Analysis พบปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังมีจุดอ่อน (Weaknesses) เพราะจากการขยายตัวของเขตเมือง การก่อสร้างระบบขนส่งทางราง

สาธารณะใช้เวลานาน ทำให้ประชาชนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ระบบขนส่งยังคงเป็นปัญหาการให้บริการที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix การบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าอยู่ในสถานะกลยุทธ์ในเชิงแก้ไข (WO Strategies) ใช้ประโยชน์จากโอกาสเพื่อลดจุดอ่อนลง จากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อน และโอกาส มาพิจารณาร่วมกันเพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์ มีโอกาสที่จะพัฒนาวิธีการหรือวิธีใหม่ ๆ มาใช้ในการแก้ไขเพื่อลดจุดอ่อนที่มีอยู่ ดังนั้นผู้ศึกษาวิจัยจึงได้ทบทวนโดยใช้หลักแนวคิดการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) สร้างระบบราชการให้มีความทันสมัย การบริหารราชการแบบบูรณาการ เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม การให้บริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถองค์การภาครัฐให้มีศักยภาพและมีความได้เปรียบเชิงการแข่งขันกับองค์กรต่าง ๆ โดยมุ่งบริหารภาครัฐให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตรงตามวัตถุประสงค์ คำนึงถึงความคุ้มค่า มีคุณภาพ เกิดความพึงพอใจของผู้รับบริการ และมีการนำแนวคิดใหม่ๆ มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้สูงขึ้น (ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิณ, 2560 อ้างถึงใน สุনারี สุกิจปาณีนิจ และคณะ, 2562) การศึกษาครั้งนี้ วิเคราะห์ตามหลักองค์ประกอบของการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ ของ Ewan Ferlie ซึ่งมีเนื้อหาสาระที่สำคัญ 4 องค์ประกอบ ดังนี้ 1) การปรับปรุงประสิทธิภาพ (Efficiency drive) ปรับเปลี่ยนการบริหารงานภาครัฐมีความทันสมัย โดยมุ่งถึงผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงาน 2) การลดขนาดและการกระจายอำนาจ (Downsizing and decentralization) 3) การมุ่งสู่ความเป็นเลิศ (In search of excellence) 4) การให้ความสำคัญต่อการบริการประชาชน (Public service orientation) (Ewan Ferlie, 1996 อ้างถึงใน กริช เทียมสุวรรณ, 2560) ผลจากการคิดเชิงวิเคราะห์ (Analytical thinking) และคิดเชิงระบบ (Systems thinking) เพื่อสังเคราะห์ (Synthesis) หาข้อสรุป ร่วมกับการทบทวนแนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ ทำให้เกิดแนวทางพิจารณาทางเลือกเพื่อแก้ไขปัญหา (Generating alternative solutions) การจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์ 2 แนวทาง ดังนี้

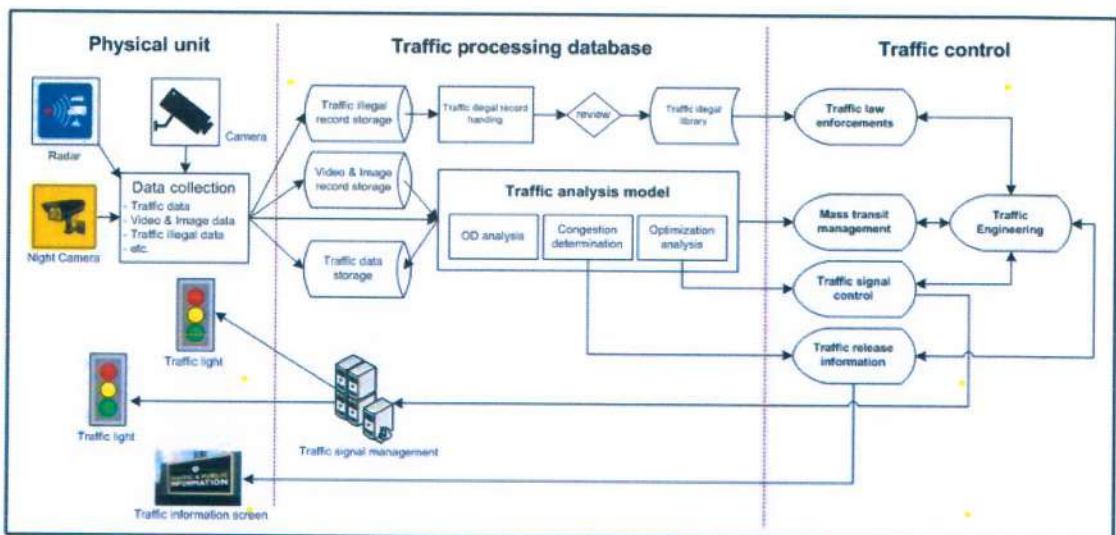
ทางเลือกที่ 1 การบริหารจัดการกำกับดูแล และบริการจราจร ร่วมกันระหว่าง 2 หน่วยงานหลัก คือ 1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานให้การบริการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย 2) กรุงเทพมหานครและองค์การบริหารส่วนจังหวัดในเขตปริมณฑล รับผิดชอบพื้นที่และดูแลออกแบบจัดการโครงสร้างของถนน โดยใช้หลักการบริหารแบบมีส่วนร่วม สร้างเครือข่ายร่วมกันทำงาน ร่วมรับผิดชอบ และร่วมมือการปฏิบัติงาน เพื่อบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ทางเลือกที่ 2 การบริหารจัดการแบบบูรณาการที่วางแผนการจราจรทั้งระบบและครอบคลุมพื้นที่นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ โดยพิจารณาจัดตั้ง “ศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Traffic Control Center; BTCC)” เป็นหน่วยงานหลักหน่วยงานเดียวที่มีเอกภาพ ที่บริหารจัดการควบคุมและสั่งการ (Traffic control and command management) ที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย มุ่งถึงผลสัมฤทธิ์ของงาน เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม และให้ความสำคัญต่อการบริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชน ผ่านระบบการจราจรแบบอัจฉริยะ (Intelligent Traffic System - ITS) ซึ่งเป็นระบบบริหารจัดการข้อมูลจราจร (Traffic database management system) ที่รวบรวมข้อมูลจราจรครอบคลุมทุกพื้นที่ตลอดเวลาและจัดเก็บข้อมูลจราจรทั้งระบบ และแบ่งแยกประเภทของข้อมูลในการจัดเก็บในแต่ละระบบจะสามารถนำข้อมูลที่ถูกแยกประเภทนี้ไปวิเคราะห์และประมวลผลได้ตรงกับสภาพปัญหาจราจรในปัจจุบัน เพื่อให้ผู้บริหารจราจรตัดสินใจ (Make decision) ในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในขณะนั้นหรือนำข้อมูลจราจรในภาพรวมมาประเมินผลการปฏิบัติ (Evaluation) เพื่อกำหนดเป็นนโยบายและวางแผนในการจัดการปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แนวทางใหม่เพื่อบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลจากการคิดเชิงยุทธศาสตร์ร่วมกับการทบทวนการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ของ Ewan Ferlie (Ewan Ferlie, 1996 อ้างถึงใน กริช เทียมสุวรรณ, 2560) ทำให้เกิดแนวคิดเปลี่ยนแปลงในอนาคต (Future thinking) ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วน

ต้องปฏิบัติตามเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทย ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่ประเด็นยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพด้านโครงข่ายคมนาคม โลจิสติกส์ และดิจิทัล ทำให้การศึกษาในครั้งนี้พิจารณาตัดสินใจเลือกทางที่ดีที่สุด ที่เป็นทางเลือกที่เป็นไปได้ (Feasible alternative solutions) มุ่งสู่ความเป็นเลิศ ลดขนาดและการกระจายอำนาจการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่โดยตั้งหน่วยงานหลักที่มีเอกภาพ วางแผนการจราจรทั้งระบบ และครอบคลุมพื้นที่ คือ จัดตั้ง “ศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Traffic Control Center; BTCC)” ถือเป็นนวัตกรรมทางกลยุทธ์ (Strategic Innovation) ที่เป็นแนวทางใหม่เพื่อบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์ เพราะเป็นการบูรณาการส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในทุกมิติให้ความสำคัญต่อการบริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชน โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมและบริหารจัดการตามวัตถุประสงค์ ซึ่งเป็นประโยชน์และเป็นแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best practice) ในการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการงานภาครัฐมุ่งถึงผลสัมฤทธิ์ของงาน เพื่อลดงบประมาณรายจ่ายด้านบุคลากร และลดปัญหามลภาวะทางสิ่งแวดล้อม สามารถบริหารจัดการควบคุมและสั่งการ ผ่านระบบการจราจรแบบอัจฉริยะ (ตามภาพที่ 3) ดังนี้



ภาพที่ 3 โครงสร้างการทำงานของศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Traffic Control Center; BTCC)

โครงสร้างการทำงานของศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (BTCC) แบ่งเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. ส่วนอุปกรณ์จราจรในพื้นที่ (Physical traffic unit) ประกอบไปด้วยภาพจากกล้องวงจรปิด (CCTV), เรดาร์หรืออุปกรณ์นับปริมาณรถยนต์บริเวณแยกหรือจุดสำคัญ เป็นต้น จะรับข้อมูลจราจร (Traffic raw data) เพื่อรวบรวมข้อมูล (Data collection) ของสภาพจราจรในรูปแบบต่าง ๆ ตลอด 24 ชั่วโมง นอกจากนั้นส่วนอุปกรณ์จราจรในพื้นที่ยังรวมถึงป้ายสัญญาณไฟจราจร (Traffic light) และป้ายแสดงข้อมูลสภาพจราจร (Traffic information screen)

2. ส่วนกระบวนการวิเคราะห์และประมวลผลฐานข้อมูลจราจร (Traffic processing database) จากการนำข้อมูลจราจร (Traffic raw data) เพื่อจัดเก็บข้อมูลจราจรในรูปแบบของฐานข้อมูลอย่างเป็นระบบ และนำข้อมูลเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์และประมวลผล การกำหนดชั้นความลับของข้อมูล (Confidentiality) การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลให้สมบูรณ์ (Integrity) และเตรียมข้อมูลจราจรให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ (Availability) เป็นการรักษาความมั่นคงของข้อมูล (Data security) เพื่อนำไปสู่การควบคุม (Control) กำหนดนโยบายการรักษาความปลอดภัย ควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งระบบ สร้างความเชื่อมั่นทั้งระดับบริหาร (Manager) และระดับผู้ปฏิบัติ (Administrator) ในการบริหารจัดการจราจร รวมถึงหรือจากบุคคลภายนอก (Third party) หรือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

3. ส่วนการควบคุมจราจร (Traffic control) แสดงผลการวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลจราจรในรูปแบบ Business Intelligence; BI เพื่อช่วยหัวหน้าศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถตัดสินใจเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายสุดท้าย (Ends) ในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแบ่งการบริหารจัดการควบคุมจราจรออกเป็น 5 องค์ประกอบ ดังนี้

3.1 การควบคุมสัญญาณจราจร (Traffic signal control) จากข้อมูลกล้องวงจรปิดและอุปกรณ์รับข้อมูลต่าง ๆ (Physical traffic unit) ทำให้ทราบถึงปริมาณรถยนต์ในแต่ละเส้นทางและสภาพการจราจรของถนนในขณะนั้น โดยผ่านขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลและกระบวนการวิเคราะห์จราจรในสภาพสมดุลและเหมาะสม (Optimization analysis) เพื่อ

นำผลส่งกลับไปสู่การสั่งการสัญญาณจราจรในพื้นที่ เป็นการบริหารจัดการสัญญาณไฟจราจรตามสภาพการจราจรในขณะนั้นเพื่อให้สัญญาณไฟจราจรมีความสัมพันธ์และต่อเนื่องกัน

3.2 การให้ข้อมูลข่าวสารจราจร (Traffic release information) เป็นส่วนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์สภาพการจราจรจะถูกส่งไปยังป้ายแสดงข้อมูลสภาพการจราจร (Traffic information screen) ในพื้นที่เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนตรงกับสภาพความเป็นจริง (Real time) ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถวิเคราะห์และเลือกเส้นทางที่เหมาะสมที่สุดในการเดินทาง รวมถึงรายงานสภาพการณ้บนท้องถนน การติดตามจุดเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หรือจุดที่มีการก่อสร้าง ทั้งนี้ระบบจะตรวจสอบทั้งสภาพอากาศและสภาพการจราจรในช่วงเวลานั้น ๆ เพื่อประเมินสถานการณ์ให้ประชาชนทราบ

3.3 การบริหารจัดการระบบขนส่งมวลชน (Mass transit management) จากกระบวนการวิเคราะห์และประมวลผลฐานข้อมูลจราจรโดยใช้ Traffic analysis model ทำให้สามารถวางแผนและกำหนดนโยบายในการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมประสานโครงข่ายมวลชนสาธารณะได้ตรงตามความต้องการประชาชน ผู้ใช้บริการสามารถประมาณเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Travel Time Estimation) ได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

3.4 การบังคับใช้กฎหมายจราจร (Traffic law enforcements) และปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจรผู้ใช้รถใช้ถนน จากอุปกรณ์จราจรในพื้นที่ (Physical traffic unit) ที่มีประสิทธิภาพ และนำมาจัดเก็บในฐานข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถรวบรวมข้อมูลหลักฐานผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร สามารถบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมบนท้องถนนที่ถูกต้องและปลอดภัย

3.5 การบริหารจัดการด้านวิศวกรรมจราจร (Traffic engineering) เป็นส่วนสำคัญที่ช่วยวางแผน วิเคราะห์ สนับสนุน และควบคุมระบบแผนงานจราจร ให้คำปรึกษาและแนะนำเหตุผลตามหลักวิชาการในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรที่เหมาะสมเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ในการวางแผนจัดการและแก้ไขปัญหาต่อไป

บทที่ 3

บทอภิปรายผล

จากการวิเคราะห์สภาพของปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงการวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ ร่วมกับหลักแนวคิดการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ ผลการวิเคราะห์ทางเลือกเชิงยุทธศาสตร์ ในบทที่ 2 ทำให้เกิดแนวความคิดใหม่พิจารณาจัดตั้ง “ศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Traffic Control Center; BTCC)” เพื่อการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในบทที่ 3 นี้ อภิปรายผลจากเอกสารวิจัยที่สนับสนุน หรือโต้แย้ง เพื่อนำมาพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจร เชิงยุทธศาสตร์ ดังนี้

ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โลจิสติกส์ และดิจิทัล

จากผลการศึกษาในครั้งนี้พบว่า สภาพปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในปัจจุบัน ปัญหายังคงไม่ได้รับการจัดการแก้ไขตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โลจิสติกส์ และดิจิทัล ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนปฏิบัติตาม ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่าสาเหตุหลักเกิดจากขาดการบริหารจัดการจราจรที่ดี การขยายตัวของเขตเมือง ขาดการให้ข้อมูลการจราจรแบบ Real-time ขาดการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ และการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัยการจราจร สอดคล้องกับการศึกษาของ ธนพัฒน์ เกิดผล และนิเทศ ดินณะกุล (2561) ศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑล ผลการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาจราจรจังหวัดปทุมธานีและปริมณฑลติดขัดอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ผลจากการเติบโตของเมืองการเพิ่มขึ้นและการย้ายถิ่นฐานของประชาชนเข้ามาทำงานในกรุงเทพฯและจังหวัดปทุมธานี การจัดการระบบจราจรขาดการวางแผนที่ดี อาทิ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ถนนหลายสายมีจุดกลับรถใกล้กัน สภาพพื้นผิวจราจรมีของวางเกะกะบนผิวถนนหรือข้างถนนหรือบนทาง รวดโดยสารประจำทางมีไม่เพียงพอบริการไม่ดี ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัย

การจราจรขอบฟ้าฝืนกฎจราจร ตรงกับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (2559) ที่ศึกษาเรื่องการแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ พบว่า การเจริญเติบโตของเมืองแบบก้าวกระโดด การก่อสร้างที่ล่าช้าไม่ทันกับความเจริญเติบโตของเมือง การพัฒนาในด้านระบบขนส่งมวลชนสาธารณะทั้งรถไฟฟ้าและรถโดยสารไม่เพียงพอ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด สอดคล้องกับ แคทลียา ธนพงศ์พิพัฒน์ (2560) ศึกษาแนวทางในแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นในเขตเมือง เพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะอย่างยั่งยืน กล่าวถึงแนวคิดสิงคโปร์ในแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองของประเทศไทย รัฐจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ และกระตุ้นส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะในการเดินทาง เพื่อมุ่งสู่การเป็นระบบการขนส่งและโลจิสติกส์อัจฉริยะ (Smart Transportation and Logistics)

ดังนั้นเพื่อให้สอดคล้องแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โลจิสติกส์ และดิจิทัล ให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทย ควรสนับสนุนให้มีหน่วยงานหลักที่มีเอกภาพรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม การบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การบริหารจัดการระบบการจราจรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้มีประสิทธิภาพตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โลจิสติกส์ และดิจิทัล ในการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงการบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ ตลอดจนการปฏิรูปองค์กร ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัย และสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง การศึกษาในครั้งนี้ได้นำหลักคิดเชิงยุทธศาสตร์ร่วมกับหลักบริหารจัดการงานภาครัฐ เป็นเครื่องมือในการพิจารณาตัดสินใจเลือกทางที่ดีที่สุด ในการหาแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ดังนั้นต้องพิจารณาจัดตั้ง “ศูนย์จัดการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Traffic Control Center; BTCC)” โดยบริหารจัดการแบบบูรณาการที่มีหน่วยงานหลักหน่วยงานเดียวที่มีเอกภาพบริหารจัดการควบคุมและสั่งการผ่านระบบการจราจรแบบอัจฉริยะ พัฒนาและบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ ให้เชื่อมประสานโครงข่ายมวลชนสาธารณะ บริหารจัดการด้านวิศวกรรมจราจรให้คำปรึกษาแนะนำเหตุผลตามหลักวิชาการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรที่เหมาะสม ตลอดจนการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และปลูกจิตสำนึกต่อระเบียบวินัยการจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมบนท้องถนนที่ถูกต้องและปลอดภัย สอดคล้องกับสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ (2559) ที่ศึกษาการปฏิรูปประเทศด้านระบบความปลอดภัยทางถนน การแก้ปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ พบว่างานจราจรมีหน่วยงานรับผิดชอบหลายหน่วยงานทำให้ที่ผ่านมาขาดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน การประสานงานที่มีอำนาจสั่งงานเพื่อแก้ปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง จึงควรจัดให้มี “ศูนย์ประสานงานกลางเพื่อแก้ปัญหาจราจร (ศปก.จร.)” ในแต่ละเมืองใหญ่ เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบปฏิบัติงานการแก้ปัญหาจราจรโดยให้มีอำนาจสั่งการไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ จัดเก็บระบบข้อมูลและเฝ้าดูการจราจรทั้งระบบจากกล้องวงจรปิดและอื่น ๆ สั่งการบริหารจัดการไฟสัญญาณบริเวณทางแยกและส่งผ่านข้อมูลประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายจราจร เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบข้อมูลและตัดสินใจในการเดินทาง ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดปัญหาฉุกเฉิน อย่่างไรก็ตาม เพื่อให้การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างยั่งยืน การศึกษาของ ธิวสิต บุนนาค และคณะ (2562) ศึกษาการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs): กรณีศึกษาการใช้แนวคิดประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมในกลุ่มเยาวชนคนไทยเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ผลการศึกษาพบว่ากระบวนการประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม มาตรการทางการศึกษาที่ปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจร ทำให้เกิดการเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมบนท้องถนนที่ถูกต้องและปลอดภัย การบริหารจัดการด้านวิศวกรรมจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอย่างยั่งยืน

บทที่ 4

บทสรุป

การวิจัยเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ใช้กระบวนการคิดเชิงยุทธศาสตร์ร่วมกับการทบทวนแนวคิดการจัดการภาครัฐแนวใหม่เป็นกรอบในการกำหนดแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุหลักของปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อวิธีดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนำไปสู่การแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ และเพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์อย่างยั่งยืนจากการสรุปรวบรวมข้อมูลภายใต้การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ SWOT Analysis และพลังอำนาจแห่งชาติ ประกอบการวางแผนการในการใช้เครื่องมือ ทรัพยากร วิเคราะห์ปัญหาสภาพปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน ผลการศึกษาพบว่าสาเหตุหลักเกิดจากการขาดการบริหารจัดการจราจรที่ดี ขาดการให้ข้อมูลการจราจรแบบ Real-time ขาดการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะ และการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกต่อระเบียบวินัยการจราจร ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix การบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าอยู่ในสถานะกลยุทธ์ในเชิงแก้ไข มีโอกาสที่จะนำวิธีการใหม่ ๆ มาใช้ในการแก้ไขเพื่อลดจุดอ่อนที่มีอยู่ ดังนั้นเพื่อการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชิงยุทธศาสตร์ ควรบริหารจัดการแบบบูรณาการที่วางแผนการจราจรทั้งระบบและครอบคลุมพื้นที่ นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาแก้ไขการจราจรทั้งระบบโดยพิจารณาจัดตั้ง “ศูนย์จัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Traffic Control Center; BTCC)” เป็นหน่วยงานต้นแบบที่มีเอกภาพในการสั่งการเกี่ยวกับการจราจรในการปฏิบัติงาน มีจุดเด่นด้านการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัยมาใช้เชื่อมต่อข้อมูลการบริการจราจรทั้งระบบทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร่วมกับการบริหารจัดการด้านวิศวกรรมจราจร ที่ให้คำปรึกษาและแนะนำเหตุผลตามหลักวิชาการในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาจราจรที่

เหมาะสม วางแผนและกำหนดนโยบายในการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมประสาน โครงข่ายมวลชนสาธารณะได้ตรงตามความต้องการประชาชน มีการบังคับใช้กฎหมาย จราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปลูกจิตสำนึกด้านวินัยจราจรเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

ดังนั้น การบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลต้องเป็น วาระเร่งด่วนของประเทศ หน่วยงานทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน ต้องมี ความรับผิดชอบและร่วมมือกันจัดการแก้ไขปัญหารถจักรยาน แม้ว่าภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์และ แผนพัฒนาที่ชัดเจนในการจัดการจราจรให้มีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม พัฒนาและบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่ง ทุกรูปแบบ แต่อย่างไรก็ตามรัฐจำเป็นต้องผลักดันนโยบายและแผนงานสู่การปฏิบัติ เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ตลอดจนการปรับโครงสร้างการกำกับดูแลต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลง เทคโนโลยีในอนาคตด้วยการปรับปรุงกฎหมาย เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้อง กับสถานการณ์ เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงสร้างวัฒนธรรมด้านวินัยจราจรผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อ จิตสำนึกด้านความรับผิดชอบต่อสาธารณะ

ข้อเสนอแนะ

1. **ระดับนโยบาย** ควรบูรณาการการทำงานหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ เข้าด้วยกันโดยจัดตั้ง ศูนย์การบริหารจัดการแก้ไขปัญหารถจักรยานที่มีเอกภาพ เพื่อให้เกิดการกำกับควบคุมการ บริหารภาครัฐที่มีประสิทธิภาพ และจัดสรรงบประมาณเพื่อนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้
2. **ระดับบริหาร** จัดทำแผนปฏิบัติการโดยนำระบบสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการ จัดการจราจรและระบบขนส่งมวลชน ให้เชื่อมประสานโครงข่ายมวลชนสาธารณะได้ ตรงตามความต้องการประชาชน
3. **ระดับการปฏิบัติ** การทำงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐควรปรับกระบวนการทัศนคติจากการให้ ความร่วมมือไปสู่การทำงานร่วมกัน เป็นเครือข่ายโดยสามารถประสานงานกันได้อย่าง รวดเร็วและนำทรัพยากรทุกชนิดมาแบ่งปันและใช้ประโยชน์ร่วมกัน เพื่อตอบสนองความ ต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กริช เทียมสุวรรณ. (2560). การจัดการภาครัฐแนวใหม่ขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองนมวัว อำเภอลาดยาว จังหวัดนครสวรรค์ ตามการรับรู้ของประชาชน. (การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาโทบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). นครสวรรค์: มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์.
- แคทลียา ธนพงศ์พิพัฒน์. (2560). แนวทางในแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นในเขตเมืองเพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะอย่างยั่งยืน. เข้าถึงได้จาก https://wiki.ocsc.go.th/_media/
- ถวิลวดี บุรีกุล และคณะ. (2562). การขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs): กรณีศึกษาการใช้แนวคิดประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมในกลุ่มเยาวชนไทยเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน. (รายงานการศึกษาวិจัยส่วนบุคคล ไม่ได้ตีพิมพ์). กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, เข้าถึงได้จาก <https://kpi.ac.th/knowledge/research/data/378?page=1>
- ธนพัฒน์ เกิดผล และนิเทศ ดินณะกุล. (2561). ทศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรในจังหวัดปทุมธานี และปริมณฑล. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยปทุมธานี, 10(1), 229-236.
- พวงผกา มะเสนา และ ประณต นันทิยะกุล. (2557). การบริหารจัดการการบริการที่มีคุณภาพในโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย ฉบับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, 4(1), 88-101.
- ศุภณัฐ ทรัพย์นาวิน. (2554). การนำนโยบายการบริการสาธารณะแก่ผู้สูงอายุไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบล 16 แห่ง. (การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญาตรีบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. (2559). รายงานของคณะกรรมการวิสามัญขับเคลื่อนการปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน. เข้าถึงได้จาก https://library2.parliament.go.th/giventake/content_nrsa2558/d080259-02.pdf

- สุนารี สุกิจปาณีนิจ และคณะ. (2562). รูปแบบการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ที่ส่งผลต่อการจัดบริการสาธารณะเชิงผลสัมฤทธิ์ของเทศบาล อำเภอสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *วารสาร Veridian E Journal สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ มหาวิทยาลัยศิลปากร*, 12(5), 1157-1172.
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). *สรุปสาระสำคัญ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)*. เข้าถึงได้จาก <http://nscr.nesdb.go.th/wp-content/uploads/2019/12/.pdf>
- สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล. (2563). *แผนปฏิบัติการระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563-2565)*. เข้าถึงได้จาก <https://www.dga.or.th/wp-content/uploads/2021/03/.pdf>
- สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ. (2561). *ยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)*. เข้าถึงได้จาก http://www.forensic.police.go.th/FS/html/download/precedence_2561/.pdf
- Ewan Ferlie et. al. (1996). *The New Public Management in Action*. Oxford: Oxford University Press.
- Hamaoka H. & Morimoto A. (2013). A Study on the Effects of Traffic Enforcement on the Traffic Accidents Occurrence in Japan, *13th World Conference on Transportation Research*, July 15-18, 2013 – Rio de Janeiro, Brazil.
- O’Flaherty, C.A. (2003). *Transport Planning and Traffic Engineering*. Butterworth-Heinemann; 4th edition.
- Peter, Tomas J. & Robert H. Waterman, Jr. (1982). *In Search of Excellence: Lessons from America’s Best-Run Companies*. New York: Harper & Row Publishers.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ยศ ชื่อ	พันตำรวจเอก ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์
วัน เดือน ปีเกิด	7 พฤษภาคม 2512
ประวัติสำเร็จการศึกษา	
พ.ศ. 2530	โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่น 28
พ.ศ. 2534	รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต (บริหารงานตำรวจ) รุ่น 44 โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
พ.ศ. 2542	Master of Science (Transportation Engineering), Asian Institute of Technology (AIT)
พ.ศ. 2548	Doctor of Technical Science (Transportation Engineering), Asian Institute of Technology (AIT)
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2555 - 2557	ผู้กำกับการ กลุ่มงานสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง
พ.ศ. 2557 - 2559	ผู้กำกับการ ฝ่ายอำนวยการ กองบังคับการตำรวจทางหลวง กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง
พ.ศ. 2559 - 2560	ผู้กำกับการ ฝ่ายอำนวยการ 3 กองบังคับการอำนวยการ สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ
พ.ศ. 2560 - 2561	ผู้กำกับการ กลุ่มงานจราจร กองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ
ตำแหน่งปัจจุบัน	
พ.ศ. 2561 - ปัจจุบัน	รองผู้บังคับการ กองแผนงานกิจการพิเศษ สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ

