

รายงานส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การสร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการป้องกันและ
ลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เขตตลิ่งชัน

จัดทำโดย นายกิตติพงษ์ ทิพย์สุขุม

ตำแหน่ง เจ้าพนักงานเทคนิคชำนาญการ
สังกัด ฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตตลิ่งชัน

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๔๓
สถาบันพัฒนาทรัพยากรบุคคลกรุงเทพมหานคร
สำนักงาน ก.ก.

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖

๑. หัวข้อ การสร้างเครือข่ายภาคประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เขตคลังชั้น

๒. ความสำคัญของการศึกษา / ที่มาของการนำเสนอ

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงที่มีพื้นที่ทางเศรษฐกิจขนาดใหญ่ และเป็นแหล่งอาชีพที่มีผู้คนจำนวนมาก ทั้งคนไทย และคนต่างด้าวหลายเชื้อชาติ มุ่งหน้าเข้ามาเพื่อรายได้ในการดำรงชีพ จึงมีประชากรที่หนาแน่น และเกิดการแออัดในเมืองกรุงเทพฯ ตลอดจนทุกช่วงเทศกาลต่าง ๆ ที่เป็นช่วงเวลาที่ประชาชนใช้รถใช้ถนนเพื่อเดินทาง ไม่ว่าจะเดินทางพบหาญาติ พี่น้อง กลับภูมิลำเนา หรือเป็นการท่องเที่ยวในเมืองหลวงของประเทศไทย ก็จะต้องใช้ยานพาหนะเป็นจำนวนมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้งถนนสายหลัก และถนนสายรอง ในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้น อาจทำให้ผู้ใช้รถ ใช้ถนนเกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการจนไม่สามารถช่วยตนเองได้เป็นภาระให้แก่ผู้ดูแลตลอดไปสำหรับนโยบายการบริหารจัดการอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครนั้น นอกจากกรุงเทพมหานคร จะเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยแล้วยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ ไม่ว่าจะผ่านทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และจากต่างประเทศทั่วโลกด้วย จึงทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีประชากร พื้นที่ ถนน ยวดยานพาหนะมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีรถยนต์และจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน มีผู้เสียชีวิตบาดเจ็บและทุพพลภาพมากที่สุดกว่าทุกจังหวัดในประเทศ เช่น ในช่วงปีพ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๖ เป็นเวลา ๗ ปีมีผู้เสียชีวิตรวมจำนวน ๓,๓๗๑ คน แม้ตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตในกรุงเทพมหานครจะลดลงเป็นลำดับ แต่เมื่อเทียบกับพลเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนประชากรที่ระบุไว้ในสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, กองปกครองและทะเบียนสำนักปลัดกรุงเทพมหานคร จำนวนประมาณ ๕,๖๐๐,๐๐๐ คน แล้วจำนวนผู้เสียชีวิตในกรุงเทพมหานครยังไม่อยู่ในอัตราร้อยละ ๑๐ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ตามเป้าหมายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่ได้กำหนดเป็นแม่บทไว้แล้วนั้น

จากสถิติของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ThaiRSC ทำให้ทราบถึงผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในปี ๒๕๖๖ ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ เป็นต้นมาถึงปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตรวม ๘๒,๔๓๓ ราย แยกเป็นผู้บาดเจ็บจำนวน ๘๑,๙๑๖ ราย ผู้เสียชีวิต ๕๑๐ ราย และทุพพลภาพ จำนวน ๗ ราย

ประเภทรถที่จะเกิดอุบัติเหตุ

- รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๙๐.๗๘
- รถยนต์ร้อยละ ๙.๒๒

เวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนจนทำให้มีผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงเวลา

- ช่วงเวลา ๑๔.๐๐ - ๑๗.๕๙ น. ร้อยละ ๒๓.๖๕
- ช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๕๙ น. ร้อยละ ๒๒.๗๕
- ช่วงเวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๕๙ น. ร้อยละ ๒๑.๒๖
- ช่วงเวลา ๑๐.๐๐ - ๑๓.๕๙ น. ร้อยละ ๑๔.๑๕
- ช่วงเวลา ๒๒.๐๐ - ๐๑.๕๙ น. ร้อยละ ๑๒.๑๓
- ช่วงเวลา ๐๒.๐๐ - ๐๕.๕๙ น. ร้อยละ ๖.๐๖

ผู้เสียชีวิตมากที่สุดแยกตามเพศ ได้แก่

- เพศชาย ร้อยละ ๖๖.๗๘
- เพศหญิง ร้อยละ ๓๓.๒๒

ผู้เสียชีวิตแยกตามอายุ เรียงจากมากที่สุด ดังนี้

- อายุระหว่าง ๓๖ - ๖๐ ปี ร้อยละ ๓๘.๔
- อายุระหว่าง ๒๕ - ๓๕ ปี ร้อยละ ๒๑.๖๖
- อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป ร้อยละ ๑๘.๐๑
- อายุระหว่าง ๑๙ - ๒๔ ปี ร้อยละ ๑๑.๑๗
- อายุระหว่าง ๑๕ - ๑๘ ปี ร้อยละ ๖.๔๓
- อายุระหว่าง ๑ - ๑๔ ปี ร้อยละ ๔.๔๐

สำนักงานเขตตลิ่งชัน เดิมเป็นอำเภอเก่าแก่อยู่นในพื้นที่การปกครองของจังหวัดธนบุรี มีชื่อว่า อำเภอตลิ่งชัน ตั้งที่ว่าการอยู่บริเวณคลองบางกอกน้อย ตำบลบางบำหรุ ท้องที่อำเภอบางกอกน้อย ต่อมาได้ย้ายไปตั้งที่ปากคลองวัดไก่อ่เตี้ย ริมคลองบางกอกน้อย และใน พ.ศ. ๒๔๕๗ จึงได้ย้ายที่ว่าการอำเภอมาตั้งอยู่ที่ริมทางรถไฟสายใต้ ตำบลคลองชักพระ

ตำบลคลองชักพระเป็นตำบลเดียวของอำเภอตลิ่งชันที่อยู่ในเขตเทศบาลนครธนบุรี (ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๙) แต่เนื่องจากอำเภอตลิ่งชันมีอาณาเขตกว้างขวางและมีประชากรเพิ่มขึ้น กระทรวงมหาดไทยจึงได้ประกาศจัดตั้งตำบลทวีวัฒนาแยกจากตำบลศาลาธรรมสพน์ใน พ.ศ. ๒๕๐๐ จัดตั้งสุขาภิบาลตลิ่งชันครอบคลุมพื้นที่ตำบลตลิ่งชันใน พ.ศ. ๒๕๐๔ รวมทั้งตั้งตำบลบางพรหมขึ้นโดยแยกพื้นที่จากตำบลบางเชือกหนังใน พ.ศ. ๒๕๑๒ และตั้งตำบลนิมพิลียแยกพื้นที่จากตำบลตลิ่งชันใน พ.ศ. ๒๕๑๓ อำเภอตลิ่งชันจึงแบ่งการปกครองออกเป็น ๘ ตำบล และประกอบด้วยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๒ แห่ง

การแบ่งเขตการปกครอง

เขตตลิ่งชันแบ่งเขตการปกครองย่อยออกเป็น ๖ **แขวง** ได้แก่

หมายเลข	อักษรไทย	อักษรโรมัน	พื้นที่ (ตร.กม.)	จำนวนประชากร (ธันวาคม ๒๕๖๕)	ความหนาแน่นประชากร (ธันวาคม ๒๕๖๕)	แผนที่
๑.	คลองชักพระ	Khlong Chak Phra	๑.๒๕๑	๙,๖๘๖	๗,๗๔๒.๖๑	
๒.	ตลิ่งชัน	Taling Chan	๕.๑๘๓	๒๓,๗๐๓	๔,๕๗๓.๒๒	

๓.	ฉิมพลี	Chimphli	๗.๓๓๘	๒๓,๓๙๗	๓,๑๘๘.๔๗
๔.	บางพรหม	Bang Phrom	๔.๒๕๓	๑๓,๑๗๗	๓,๐๙๘.๒๘
๕.	บางระมาด	Bang Ramat	๘.๕๓๙	๑๙,๘๑๘	๒,๓๒๐.๘๘
๗.	บางเชือกหนัง	Bang Chueak Nang	๒.๙๑๕	๑๒,๐๒๑	๔,๑๒๓.๘๔
ทั้งหมด			๒๙.๔๗๙	๑๐๑,๘๐๒	๓,๔๕๓.๓๗

การคมนาคม

ปัจจุบันในพื้นที่เขตตลิ่งชันมีทางสายหลักอยู่ ๕ สาย คือ [ถนนบรมราชชนนี](#) [ถนนราชพฤกษ์](#) [ถนนพุทธมณฑล สาย ๑](#) [ถนนพรานนก-พุทธมณฑล สาย ๔](#) และ [ทางพิเศษศรีรัช](#)

ส่วนทางสายรองนั้นมืออยู่ทั่วไป และเข้าถึงพื้นที่เกือบทั้งหมดของเขต ได้แก่ [ถนนฉิมพลี](#) [ถนนทุ่งมังกร](#) [ถนนสวนผัก](#) [ถนนบางพรหม](#) [ถนนซีกพระ](#) [ถนนบางระมาด](#) [ถนนบางเชือกหนัง](#) [ถนนแก้วเงินทอง](#) [ถนนชัยพฤกษ์](#) [ถนนปากน้ำฝั่งเหนือ](#) และ [ถนนปากน้ำกระโจมทอง](#) ซึ่งตามริมถนนทั้งสายหลักและรองดังกล่าวก็ยังมีตรอกซอกซอยแยกย่อยออกไปอีกภายหลังได้มีการยุบรวมจังหวัดธนบุรีและ [จังหวัดพระนคร](#) เปลี่ยนฐานะเป็นนครหลวงกรุงเทพธนบุรีและต่อมาเปลี่ยนเป็น [กรุงเทพมหานคร](#) ซึ่งได้ยุบการปกครองท้องถิ่นแบบสุขาภิบาลและเทศบาล รวมทั้งได้เปลี่ยนการเรียก [ตำบล](#) และ [อำเภอ](#) ใหม่ อำเภอตลิ่งชันจึงได้รับการเปลี่ยนแปลงฐานะเป็น เขตตลิ่งชัน ส่วนตำบลต่าง ๆ ก็เปลี่ยนฐานะเป็นแขวงตามไปด้วย จนกระทั่งใน พ.ศ. ๒๕๔๑ พื้นที่เขตทางฟากตะวันตกของ [ถนนกาญจนาภิเษก](#) ได้ถูกแบ่งออกไปจัดตั้งเป็นเขตใหม่คือ [เขตทวีวัฒนา](#) ทุกวันนี้พื้นที่ส่วนใหญ่ของเขตก็ยังคงเป็นพื้นที่เกษตร ได้แก่ สวนผัก สวนผลไม้ โดยผลไม้ดั้งเดิมชนิดหนึ่งของที่นี่คือ [มะเฟือง](#) ในปัจจุบันเริ่มมีการสร้างบ้านจัดสรรเพิ่มขึ้น แต่ผู้คนบางส่วนก็ยังสัญจรไปมาทางน้ำโดยการใช้เรืออยู่

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรง ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ และเพื่อให้การดำเนินการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของเขตตลิ่งชันเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ ข้อ ๒๓ จึงมีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทาง

ถนนเขตตลิ่งชัน โดยใช้ชื่อย่อว่า “ศปถ.เขตตลิ่งชัน” มีผู้อำนวยการเขตฯ เป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตตลิ่งชัน และมีคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขตตลิ่งชัน “ศปถ.เขตตลิ่งชัน” มีทั้งหน่วยงานภายในเขตตลิ่งชัน หน่วยราชการภายนอก หน่วยงานภาคเอกชน ตัวแทนประชาชน ห้าง ร้านต่าง ๆ

พื้นที่เสี่ยงตามการรายงานของฝ่ายเทคนิค ฝ่ายโยธา และฝ่ายปกครอง มีในพื้นที่จำนวน ๒ จุดที่มักมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่การเฉี่ยวชนมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยถึงการบาดเจ็บรุนแรง และเสียชีวิต ดังนี้

๑. บริเวณจุดกลับรถหน้าตลาดเทพเจริญ ๙ ถนนพรานนก - พุทรมณฑลสาย ๔ ปัญหาคือเป็นทางกลับรถที่ส่วนใหญ่จะมีการลักลอบกลับรถของรถใหญ่ ๖ ล้อขึ้นไป ซึ่งมีป้ายแจ้งเตือนแล้วว่าห้ามกลับรถ และการกลับรถของประชาชน (รถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล) ส่วนใหญ่เมื่อกลับรถแล้วจะไม่แล่นตรงไปตามทาง แต่จะวิ่งตัดทางตรงเพื่อเลี้ยวซ้ายเพื่อเลี้ยวเข้าถนนราชพฤกษ์ฝั่งขวาเข้าไม่ยอมไปกลับรถได้สะพานซึ่งจะปลอดภัยกว่า แต่อาจต้องขับเลยจากจุดกลับรถไปประมาณ ๕๐๐ เมตร เพราะความมั่งง่าย และไม่ยอมเสียเวลา

๒. บริเวณถนนพุทรมณฑลสาย ๑ ช่วงทางลงข้ามคลองบางพรหมมุ่งหน้าถนนบรมราชชนนี ปัญหาคือการลักลอบกลับรถขนาดใหญ่ คือวิ่งสวนเลนเพื่อเข้าจุดที่ตนเองมีกิจการต่าง ๆ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนรถที่วิ่งกลับรถมาจากใต้สะพาน ซึ่งสะพานกลับรถมีความสูงน้อยกว่ารถใหญ่ไม่สามารถกลับรถได้ ซึ่งขณะนี้ยังเป็นปัญหาในส่วนของผู้ประกอบการที่อยู่ใกล้จุดกลับรถใต้สะพาน (สะพานเกิดก่อนที่จะมีผู้มาอาศัย หรือผู้มาทำกิจการที่ต้องใช้รถใหญ่)

แต่ทั้ง ๒ จุดเสี่ยงที่สำนักงานเขตตลิ่งชัน กำหนดไว้ในกาป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการกำหนดในพื้นที่ที่ได้เป็นปัญหาที่ข้าพเจ้าจะทำการศึกษา แต่สิ่งที่น่าสนใจในการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผู้ศึกษาได้ทราบและมีประสบการณ์ที่เคยเกือบจะเกิดอุบัติเหตุ นั่นก็คือ การใช้เครื่องมือสื่อสาร โทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร และการหยิบจับสิ่งของที่ต้องละสายตาจากการมองทางถนน จนกระทั่งเกิดอุบัติเหตุขึ้นทำให้เกิดการบาดเจ็บเล็กน้อย หรือถึงขั้นบาดเจ็บรุนแรง และเสียชีวิต

จากสถิติของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ThaiRSC ทำให้ทราบถึงผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในปี ๒๕๖๖ ตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ เป็นต้นมาถึงปัจจุบันของเขตตลิ่งชันมีจำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตและทุพพลภาพ รวม ๑,๓๖๙ ราย แยกเป็นผู้บาดเจ็บจำนวน ๑,๓๖๐ ราย ผู้เสียชีวิต ๙ ราย ทุพพลภาพไม่มี

ประเภทรถที่จะเกิดอุบัติเหตุ

- รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๘๖.๑๙
- รถยนต์ร้อยละ ๑๓.๘๑

เวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนจนทำให้มีผู้เสียชีวิตอยู่ในช่วงเวลา

- ช่วงเวลา ๑๔.๐๐ - ๑๗.๕๙ น. ร้อยละ ๒๓.๘๓
- ช่วงเวลา ๑๘.๐๐ - ๒๑.๕๙ น. ร้อยละ ๒๒.๗๑
- ช่วงเวลา ๐๖.๐๐ - ๐๙.๕๙ น. ร้อยละ ๒๑.๑๕
- ช่วงเวลา ๑๐.๐๐ - ๑๓.๕๙ น. ร้อยละ ๑๔.๒๒
- ช่วงเวลา ๒๒.๐๐ - ๐๑.๕๙ น. ร้อยละ ๑๒.๐๖
- ช่วงเวลา ๐๒.๐๐ - ๐๕.๕๙ น. ร้อยละ ๖.๐๓

ผู้เสียชีวิตมากที่สุดแยกตามเพศ ได้แก่

- เพศชาย ร้อยละ ๖๖.๘๔
- เพศหญิง ร้อยละ ๓๓.๑๖

ผู้เสียชีวิตแยกตามอายุ เรียงจากมากที่สุด ดังนี้

- อายุระหว่าง ๓๖ - ๖๐ ปี ร้อยละ ๓๔.๗๐
- อายุระหว่าง ๒๕ - ๓๕ ปี ร้อยละ ๒๘.๖๑
- อายุระหว่าง ๑๙ - ๒๔ ปี ร้อยละ ๑๗.๙๗
- อายุระหว่าง ๑๕ - ๑๘ ปี ร้อยละ ๙.๙๘
- อายุระหว่าง ๑ - ๑๔ ปี ร้อยละ ๔.๓๗
- อายุ ๖๐ ปีขึ้นไป ร้อยละ ๔.๓๗

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษามีความสนใจที่จะศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่เขตตลิ่งชัน เพื่อนำข้อค้นพบที่ได้รับเกี่ยวกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุป้องกันมิให้เกิดการสูญเสียชีวิตบาดเจ็บและทุพพลภาพหรือมีแนวทางในการลดอัตราการสูญเสียให้ลดน้อยลงเพื่อให้เข้าอยู่ในหลักเกณฑ์มาตรฐานสากล โดยมุ่งศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครพื้นที่เขตตลิ่งชัน

เพื่อเป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาล และกรุงเทพมหานคร ซึ่งมอบนโยบายให้ดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการบาดเจ็บ และลดการสูญเสียชีวิตหรือไม่ให้เกิดขึ้นของประชาชนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน และผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านพื้นที่รับผิดชอบเขตตลิ่งชัน ทั้งในส่วนของพื้นที่ภาครัฐ หรือภาคเอกชน สำนักงานเขตตลิ่งชันได้ให้ความสำคัญอย่างมากต่อปัญหาดังกล่าว และได้มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ รวมทั้งการรณรงค์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง และกำหนดเป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน ในทุก ๆ เทศกาล หรือไม่ใช่เทศกาลที่มีประชาชนใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก จึงจำเป็นที่ทุกภาคส่วนจะร่วมบูรณาการร่วมกัน และนำระบบเทคโนโลยีที่ทุกคนสามารถเข้าถึงมาใช้ประโยชน์ให้มากที่สุดในการป้องกันดูแลในชีวิตและทรัพย์สินของทุกคน

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่ออบรมการสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

๓.๒ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในทุกช่วงเทศกาล หรือไม่ใช่เทศกาลที่มีผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก

๓.๓ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานและการสื่อสารด้วยระบบเทคโนโลยี application line

๔. เป้าหมาย

๔.๑ ลดพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนใน ๔ พฤติกรรม คือ

- สวมหมวกนิรภัย ๙๙%
- ควบคุมพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ โดยดื่มแล้วห้ามขับรถ/ขี่จักรยานยนต์
- โทรศัพท์แล้วห้ามขับ ใช้โทรศัพท์ได้ขณะรถจอดนิ่ง

- ลดความเร็วในเขตชุมชนหรือบริเวณพื้นที่โรงเรียน โรงพยาบาล ตลาดที่ผู้คนหนาแน่น โดยใช้ความเร็วไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๔.๒ สำนักงานเขตมีรูปแบบการติดต่อประสานงานกับเครือข่ายภาคประชาชนรูปแบบใหม่ผ่าน application line โดยใช้ line official (AO)

๕. แนวคิด/หลักการที่ใช้ในการศึกษา

๕.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis)

	เชิงบวก	เชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	S จุดแข็ง (Strengths)	W จุดอ่อน (Weaknesses)
สภาพแวดล้อมภายนอก	O โอกาส (Opportunities)	T ภัยคุกคาม / อุปสรรค (Threats)

โดยการประเมินสภาพแวดล้อมภายในเพื่อนำจุดแข็งมาใช้ประโยชน์นำจุดอ่อนมาแก้ไข และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกเพื่อประเมินโครงการและปัญหาอุปสรรค สรุปผลการวิเคราะห์ดังนี้

S (Strength) จุดแข็ง - ฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตตลิ่งชัน มีแฟ้มเอกสารข้อมูลในพื้นที่เก็บไว้ในรูปแบบเอกสาร ครบทุกมิติงานด้านกฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขฉบับที่ ๒ พ.ศ.๒๕๖๐ ฝ่ายเทคนิคมีความรู้เกี่ยวกับขั้นตอนในการปฏิบัติหน้าที่อาสาจราจร ซึ่งได้รับการฝึกอบรมจากเจ้าพนักงานจราจร(เจ้าหน้าที่ตำรวจ)เป็นประจำทุก ๆ ปี จนได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ช่วยพนักงานจราจรแล้วทุกคน ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความภาคภูมิใจในหน้าที่ และได้รับการสนับสนุนจากผู้บังคับบัญชาอย่างเต็มที่ เจ้าหน้าที่เทศกิจส่วนใหญ่มีสมาร์ตโฟน และสามารถใช้รูปแบบโปรแกรมได้หลายรูปแบบ ที่สามารถใช้ application line ในการสื่อสารได้

W (Weakness) จุดอ่อน - ข้อมูล ระเบียบ กฎหมาย ขั้นตอนการดำเนินการ มีข้อจำกัดในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น การบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร เจ้าหน้าที่เทศกิจไม่มีอำนาจในการดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดที่เกี่ยวกับการจราจร ไม่สามารถบังคับการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

O (Opportunity) โอกาส - แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ด้านที่ ๗ การบริหารจัดการเมืองมหานคร มิติที่ ๗.๕ เทคโนโลยีสารสนเทศ - พ.ร.บ.การบริหารงานและการให้บริการภาครัฐผ่านระบบดิจิทัล พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔ มาตรา ๘ มาตรา ๑๒ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป มีสาระสำคัญ ๓ หลักการใหญ่ ๆ คือ จัดทำข้อมูลและบริการในรูปแบบ

ดิจิทัล, แลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงข้อมูลของหน่วยงานของรัฐ, เปิดเผยข้อมูลเปิดภาครัฐในรูปแบบดิจิทัล ในส่วนของกทม. ต้องดำเนินการจัดทำธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance), จัดทำข้อมูลและบริการในรูปแบบดิจิทัล (Digitization), จัดให้มีบริการดิจิทัลภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จ ๓ จุด เดียว (One Stop Service), จัดให้มีช่องทางการชำระเงินในรูปแบบดิจิทัล (e-Payment), ข้อมูลเปิดภาครัฐในรูปแบบดิจิทัล (Open Data), มีระบบพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล (Digital ID), พัฒนาทักษะด้านดิจิทัลบุคลากรภาครัฐ (Digital Skill Set) T (Threat)ข้อจำกัดเจ้าหน้าที่เทศกิจขาดความรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจรรยาบรรณ กฎหมายจรรยา และการใช้เทคโนโลยีที่ยังต้องได้รับการฝึกอบรมให้มากขึ้น

๕.๒ แนวคิดระบบราชการ ๔.๐ ยึดหลักหลักธรรมาภิบาลเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา <https://www.opdc.go.th/content/Mzk> (๕ มีนาคม ๒๕๖๕)



๕.๒.๑ เปิดกว้างและเชื่อมโยงกัน (Open & Connected Government) ต้องทำงานอย่างเปิดเผยโปร่งใส บุคคลภายนอกเข้าถึงข้อมูลได้แบ่งปันข้อมูลระหว่างกัน สามารถตรวจสอบได้เปิดกว้างให้ภาคส่วนอื่น ๆ เข้ามามีส่วนร่วม และรับโอนภารกิจไปดำเนินการแทนได้เชื่อมโยงการทำงานอย่างเป็นเอกภาพและสอดคล้องกันจัดความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างให้สอดคล้องกับการทำงานแนวระนาบในลักษณะของเครือข่ายมากกว่าตามสายการบังคับบัญชาในแนวดิ่ง

๕.๒.๒ ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง (Citizen-Centric Government) ต้องทำงานในเชิงรุกและมองไปข้างหน้า โดยตั้งคำถามกับตนเองเสมอว่า ประชาชนจะได้อะไร มุ่งเน้นแก้ไขปัญหาและตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยไม่ต้องรอให้เข้ามาติดต่อขอรับบริการ หรือร้องขอความช่วยเหลือจากทางราชการ (Proactive Public Services) รวมทั้งใช้ประโยชน์จากข้อมูลภาครัฐ (Big Government Data) และระบบดิจิทัลสมัยใหม่ในการจัดบริการสาธารณะที่ ตรงกับความต้องการของประชาชน (Personalized หรือ Tailored Services) พร้อมทั้ง อำนวยความสะดวก โดยมีการเชื่อมโยงกันเองของทางราชการเพื่อให้บริการได้เสร็จสิ้น ในจุดเดียว ประชาชนสามารถเรียกใช้บริการของทางราชการได้ตลอดเวลา ตามความต้องการของตนและผ่านการติดต่อได้หลายช่องทางผสมผสานกันทั้งการติดต่อมาด้วยตนเอง เว็บไซต์โซเชียลมีเดีย หรือแอปพลิเคชันทางโทรศัพท์มือถือ

๕.๒.๓ มีขีดสมรรถนะสูงและทันสมัย (Smart & High Performance Government) ต้องทำงานอย่างเตรียมการณ้ไว้ล่วงหน้า มีการวิเคราะห์ความเสี่ยง สร้างนวัตกรรมหรือ ความคิดริเริ่ม และประยุกต์องค์ความรู้ในแบบสหสาขาวิชาเข้ามาใช้ในการตอบโต้กับ โลกแห่งการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน เพื่อสร้างคุณค่า มีความยืดหยุ่นและ ความสามารถในการตอบสนองกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างทันเวลา ตลอดจนเป็นองค์การที่มีขีดสมรรถนะสูง และปรับตัวเข้าสู่สภาพความเป็นสำนักงานสมัยใหม่ รวมทั้งทำให้ข้าราชการมีความผูกพันต่อการปฏิบัติราชการ และปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมกับบทบาทของตน

แนวคิดและทฤษฎีกระบวนการทำงาน PDCA ของวอลท์เตอร์ ชิวฮาร์ท (Walter Shewhart) บิดาแห่งการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติโดยนำสถิติมาปรับใช้กับวงการอุตสาหกรรมด้วยการจัดรวบรวมข้อมูลการปฏิบัติงาน ต่อมาวงจรมันเริ่มเป็นที่รู้จักกันมากขึ้นเมื่อเอดวาร์ด เดมมิ่ง (W.Edwards Deming) ปรมาจารย์ด้านการบริหารคุณภาพเผยแพร่ให้เป็นเครื่องมือสำหรับการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้ดียิ่งขึ้น



PDCA คือการบริหารสี่ขั้นตอนที่ประกอบไปด้วย P : Plan = วางแผน D : DO = ปฏิบัติตามแผน C : Check = ตรวจสอบ / ประเมินผลและนำผลประเมินมาวิเคราะห์ A : Action = ปรับปรุงดำเนินการให้เหมาะสมตามผลการประเมิน

แนวคิดการบริหารเกิดจากแนวคิดของ ลูเทอร์ กุลลิก (Luther Gulick) และ ลินดอลเออร์วิค (Lyndall Urwick) ประกอบด้วยขั้นตอนการบริหารจัดการ ๗ ประการ ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดการคน (Staffing) การอำนวยการ(Directing) การประสานงาน (Coordinating) การรายงาน (Reporting) และการงบประมาณ (Budgeting) ซึ่งธงชัย สันติวงษ์ (๒๕๔๓, น.๒๑-๒๒) ได้กล่าวลักษณะของงานบริหารจัดการประกอบด้วย ๓ ด้านคือ ๑) ผู้นำหรือหัวหน้างานงานบริหารจัดการ ๒) ภารกิจบริหาร ๓)ด้านของความรับผิดชอบงานบริหารจัดการ โดยได้ดำเนินการศึกษาแนวคิดเรื่องอุบัติเหตุพบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย ๔ ปัจจัยหลักคือ ๑) ปัจจัยด้านบุคคล (Personal Factor) ได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการประมาทขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร ความผิดปกติ ของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถวัย และเพศผู้ขับรถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท ๒) ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle Factor) ได้แก่ สภาพยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตาม

มาตรฐาน ๓) ปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway Factor) ไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลและ ๔) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติ (Environmental Factor) จนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ซึ่งเมื่อศึกษาแนวคิดเรื่องถนน พบว่า เส้นทางคมนาคมทางบกอย่างหนึ่ง ที่ใช้สำหรับคนและยานหรืออีกนัยหนึ่งกล่าวตามลักษณะการก่อสร้างถนนก็คือ “โครงสร้างฐานดินชนิดหนึ่ง(Earth Structures) ที่สามารถรองรับน้ำหนักการบดทับของยานได้อย่างปลอดภัยตลอดอายุการใช้งานที่กำหนด” ในสมัยโบราณถนนเกิดจากทางเดินของฝูงสัตว์เพื่อหาอาหารและน้ำหรือย้ายถิ่นที่อยู่หรืออาจเกิดจากทางเดินล่าสัตว์ของมนุษย์เมื่อมนุษย์วิวัฒนาการและเจริญขึ้นและมีความจำเป็นต้องไปมาหาสู่กันจึงต้องปรับปรุงทางเดินให้สะดวกสบายขึ้นและเมื่อมนุษย์สามารถสร้างเครื่องมือเครื่องจักรทำให้สามารถสร้างเครื่องจักรหรือยานประเภทล้อเลื่อนได้ เช่นเดียวกับแนวคิดเรื่องการจราจรตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔(๑) การจราจร หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์” และปัญหาการจราจร หมายถึงอุปสรรค ข้อขัดข้องที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับขี่ คนเดินทางหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อมสุทธิปริทัศน์ ปีที่ ๒๙ ฉบับที่ ๙๑ กรกฎาคม - กันยายน ๒๕๕๘ ๒๑๕ จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยสามารถกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัยได้แก่ ๑) ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ ปฏิบัติได้ วัตถุประสงค์และความต่อเนื่อง ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ประกอบด้วย ภาวะผู้นำ คุณภาพบุคลากรคุณภาพเทคโนโลยีการศึกษา คุณภาพเส้นทางจราจร และความทันสมัย และปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนประกอบด้วย วินัยการจราจร คุณภาพถนน คุณภาพยานพาหนะ และความร่วมมือ ๒) ตัวแปรตามได้แก่ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงจำนวนผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิตลดลง ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน และความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน

แนวความคิดการมีส่วนร่วม ซึ่งมีผู้ให้คำจำกัดความที่เข้าใจ ซึ่งความหมายของการมีส่วนร่วม มีนักวิชาการทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่มีความรู้ ความสามารถ และทำวิจัย แต่งตำราเกี่ยวกับเรื่องนี้มานาน ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมดังรายละเอียด ดังนี้

Arnstien (๑๙๖๙) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเข้าไปมีส่วนร่วมโดยไม่มีบทบาทอะไรเลย ย่อมไม่ได้ผลการมีส่วนร่วมที่มีคุณภาพนั้น ผู้เข้าร่วมจะต้องรู้จักใช้อำนาจและสามารถควบคุมกิจกรรมนั้นได้จึงจะทำให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ

Berkley (๑๙๗๕) การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ผู้นำเปิดโอกาสให้ผู้ตามทุกคนเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในการทำงานเท่าที่จะสามารถกระทำได้

William Erwin (๑๙๗๖) การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ แก้ปัญหาของตนเอง

อุทัย บุญประเสริฐ (๒๕๔๒) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้สมาชิกของชุมชน และประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในกิจกรรมใดๆ ให้ความช่วยเหลือและมีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อประชาชน

พีระ พรนวม (๒๕๔๔) การมีส่วนร่วม หมายถึง เป็นการกระจายอำนาจให้ประชาชนได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาปัญหาความต้องการร่วมกัน ในการตัดสินใจร่วมกัน วางแผนดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ดำเนินการหรือปฏิบัติงานร่วมกัน ตลอดจนรับรู้ผลดี เสีย จนเกิดความภาคภูมิใจร่วมกัน

สมยศ นาวิการ(๒๕๔๕) การมีส่วนร่วมหมายถึงกระบวนการของการให้ผู้ได้บังคับบัญชาได้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการตัดสินใจ (Participative Management) เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของบุคคล PM ใช้ความคิดสร้างสรรค์ และความเชี่ยวชาญของพวกเขาในการแก้ปัญหาของการบริหาร

โดยสรุป การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกภาคส่วนร่วมมือกันการตัดสินใจ การดำเนินกิจกรรม การติดตามตรวจสอบ และการประเมินผลร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเสมอภาคนำผลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขพัฒนางานเพื่อพัฒนาหรือใช้ความคิดสร้างสรรค์ และความเชี่ยวชาญของแต่ละคนในการแก้ปัญหาของชุมชนและพัฒนางานในกลุ่มให้มีความโปร่งใสและให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และเมื่อกำหนดเป้าหมายที่จะลดอุบัติเหตุลงให้ได้ร้อยละ ๕๐ โดยมุ่งเน้นนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ซึ่งกำหนดเป็นเครื่องมือในการใช้และต้องได้รับความร่วมมือจากประชาชนในการแจ้งข่าวผ่านทางระบบ application line เป็นระบบที่สามารถเข้าถึงได้ทุกคน และใช้กันแพร่หลายในปัจจุบันแนวคิดเกี่ยวกับ application Line ความหมายของ application Line ศุภศิลาบุกุลจิตต์เจี๊วงค์ (๒๕๕๖) กล่าวว่า application Line หมายถึง application สำหรับการสนทนาบนอุปกรณ์การสื่อสารรูปแบบต่าง ๆ เช่น สมาร์ทโฟน (Smart Phone) ,คอมพิวเตอร์ตั้งโต๊ะ (Desktop) และแท็บเล็ต (Tablet) ผู้ใช้สามารถสื่อสารด้วยการพิมพ์ข้อความจากอุปกรณ์การสื่อสาร เครื่องหนึ่งไปสู่อีกเครื่องหนึ่ง โดยได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถที่หลากหลายเพื่อรองรับการใช้งานของผู้ใช้หลาย ๆ ด้าน จุดเด่นที่ทำให้ application Line แตกต่างกับ application สำหรับการสนทนาในรูปแบบอื่น ๆ คือ รูปแบบของสติ๊กเกอร์(Sticker) ที่แสดงอารมณ์และความรู้สึกของผู้ใช้ที่หลากหลาย เช่น สติ๊กเกอร์แสดงความรู้สึกขั้นพื้นฐานสติ๊กเกอร์ตามเทศกาลและวันสำคัญสติ๊กเกอร์ของตราสินค้าต่าง ๆ และสติ๊กเกอร์การ์ตูนที่มีชื่อเสียง เป็นต้นนางสาว ธนิดา มณี แผลง .โลน์ หมายถึง .[ออนไลน์]. แหล่งที่มา <https://sites.google.com/a/thantong.ac.th/porkaermline๕๘๘/lin-hmay-thung> [๕ มีนาคม ๒๕๖๕] application สำหรับการสนทนาบนอุปกรณ์การสื่อสารรูปแบบต่างๆ เช่น สมาร์ทโฟนคอมพิวเตอร์ และแท็บเล็ต (Tablet) ผู้ใช้สามารถสื่อสารด้วยการพิมพ์ ข้อความจากอุปกรณ์การสื่อสารเครื่องหนึ่งไปสู่อีกเครื่องหนึ่ง Line ได้รับการพัฒนาให้มีความสามารถหลากหลายเพื่อรองรับ การใช้งานของผู้ใช้หลายๆ ด้าน จุดเด่นที่ทำให้ Line แตกต่างกับ application สำหรับการสนทนาในรูปแบบอื่นๆคือ รูปแบบของ “สติ๊กเกอร์” (Sticker) ที่แสดงอารมณ์และความรู้สึกของผู้ใช้ ที่หลากหลาย เช่น สติ๊กเกอร์แสดงความรู้สึกขั้นพื้นฐาน สติ๊กเกอร์ตามเทศกาลและวันสำคัญ สติ๊กเกอร์ของตราสินค้า ต่างๆ และสติ๊กเกอร์การ์ตูนที่มีชื่อเสียง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ไลน์ยังคงเป็น application ใหม่ใน อุตสาหกรรมสมาร์ตโฟนที่เพิ่งเปิดให้บริการตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ เป็นต้นมา ถึงแม้ว่าจะมีจำนวนสมาชิกสูงและเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่มีอาจเป็นตัวชี้วัดที่แน่นอนเสมอไปว่าความนิยมของสมาชิกจะไม่ลดลง ทั้งนี้เพราะ Line มีทั้งข้อดีและข้อจำกัด เหมือน application ทั่วไปที่ต้องการการพัฒนาให้สอดคล้อง กับพฤติกรรมของผู้ใช้ ซึ่งบทความฉบับนี้ได้อธิบายถึงจุด กำเนิดของ Line การเชื่อมต่อของ Line กับสมาชิกอื่น และลักษณะของ Line รวมถึงบทวิเคราะห์ข้อดีและข้อจำกัดของ application Line เพื่อให้สมาชิก Line สามารถใช้ประโยชน์จาก application ได้อย่างเหมาะสม และหลีกเลี่ยงข้อจำกัดลักษณะเฉพาะและบทบาทของ ไลน์ศุภศิลาบุกุลจิตต์เจี๊วงค์(๒๕๕๖) กล่าวว่า application Line มีลักษณะเฉพาะที่สร้างความแตกต่างอย่างเด่นชัดจากapplication สนทนาอื่นๆ และเป็นช่องทางการสื่อสารที่ผู้บริโภคเลือกเป็นสมาชิก โดยสามารถสรุปลักษณะเฉพาะของapplication Line ที่ทำให้ผู้บริโภคเลือกเป็นสมาชิก ได้ดังนี้

๑) เป็นการสื่อสาร ๒ ทาง (Two-way Communication) Line เป็นการสื่อสารโดยตรงจากผู้ส่งสารไปยังผู้รับสาร โดยผู้ส่งสารสามารถส่งข้อความ รูปภาพเอกสาร หรือข้อมูลข่าวสารตามวัตถุประสงค์ของผู้ส่งสารเพื่อก่อให้เกิดการรับรู้ และพฤติกรรมที่ผู้ส่งสารต้องการ เช่น การสนทนากับเพื่อน การส่งรูปภาพ การส่งข้อมูลเกี่ยวกับการส่งเสริมการขายของสินค้าเพื่อการตลาด เป็นต้นคิด/หลักการที่ใช้ในการศึกษาอีกทั้งผู้รับสาร

ยังสามารถแสดงปฏิกิริยาตอบกลับ (Feedback) โดยตรงได้ทันทีทำให้ผู้ส่งสารสามารถวัดผลของการสื่อสารได้ทันที

๒) สามารถสร้างกลุ่มการสื่อสารได้เฉพาะกลุ่ม (Group Communication) เมื่อผู้ใช้งานต้องการพื้นที่สำหรับสมาชิกที่คุ้นเคยกันโดยเฉพาะ ผู้ใช้สามารถตั้งค่าการใช้งานของ Line ด้วยวิธีการสร้างกลุ่มเฉพาะในแวดวงสนทนาที่มีความเกี่ยวข้องกันระหว่างบุคคลหลายบุคคลให้สามารถเชื่อมต่อและสื่อสารกันภายในกลุ่ม เช่น กลุ่มเพื่อนในระดับอุดมศึกษากลุ่มครอบครัว กลุ่มเพื่อนที่ทำงาน เป็นต้น ซึ่งเมื่อสมาชิกภายในกลุ่มคนใดคนหนึ่งส่งสารออกไป จะถึงผู้รับสารที่เป็นสมาชิกในกลุ่มได้ทุกคนซึ่งมักเป็นเรื่องที่สมาชิกภายในกลุ่มล้วนมีประสบการณ์ร่วมกัน ทำให้สามารถสื่อสารโต้ตอบกันภายใต้หัวข้อที่สมาชิกภายในกลุ่มเข้าใจร่วมกันได้

๓) สามารถเลือกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างเฉพาะเจาะจง หลังจากที่ผู้ส่งสารมีข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมของกลุ่มผู้รับสารเป้าหมายหลัก และลักษณะของสารที่กลุ่มเป้าหมายสนใจ ผู้ส่งสารสามารถส่งข้อมูลข่าวสารเหล่านั้นไปยังผู้รับสารได้ตรงใจตามที่ผู้รับสารต้องการ ซึ่งในปัจจุบันมีหลายองค์กรนำคุณสมบัติในการสื่อสารของ Line มาประยุกต์ใช้กับการสื่อสารทางการตลาด ด้วยวิธีการให้ผู้ใช้สามารถดาวน์โหลดสติ๊กเกอร์ของตราสินค้านั้นไปใช้ได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ โดยมีเงื่อนไขการตอบรับความเป็นเพื่อนระหว่างเจ้าของตราสินค้ากับผู้ใช้ซึ่งจะทำให้เจ้าของตราสินค้าสามารถส่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสินค้าและบริการต่างๆ มายังผู้กลุ่มลูกค้าที่เป็นเป้าหมายหลักโดยตรงโดยสามารถระบุตราสินค้า (Brand) ข้อความจูงใจ การส่งเสริมการขาย และการโฆษณาต่างๆ ได้

๔) สามารถสื่อสารได้ตลอดเวลา (Anytime) ผู้ส่งสารสามารถสื่อสารไปยังผู้รับสารได้ตลอดเวลา โดยไม่จำกัดช่วงเวลา และระยะเวลาในการสื่อสาร โดยสามารถส่งสารรูปแบบต่างๆ เช่น ข้อความภาพเคลื่อนไหว และสติ๊กเกอร์ ไปยังผู้รับสารได้หาก ยังมีการเชื่อมต่อเครือข่ายสัญญาณอินเทอร์เน็ต และคู่สื่อสารยังคงมีสถานะเป็นเพื่อนกัน

๕) สามารถส่งรูปแบบสารได้หลากหลาย (Multi-media) ลักษณะเฉพาะของไลน์สามารถส่งสารที่มีรูปแบบหลากหลายแตกต่างกัน โดยผู้ส่งสารสามารถเลือกสรรสารให้เหมาะสมกับรูปแบบและกลุ่มเป้าหมายในการสื่อสารได้ เช่น ข้อความ รูปภาพ โปสเตอร์ การส่งลิงค์เพื่อเชื่อมต่อเว็บไซต์จากภายนอก application Logo คลิปวิดีโอ รายการสินค้า สติ๊กเกอร์ตราสินค้า และข้อความเสียง เป็นต้น

๖) สามารถเลือกปิดกั้นการสนทนาได้(Block) เมื่อผู้รับสารไม่มีความประสงค์ที่จะรับสารนั้นอีกต่อไป หรือข้อความที่ส่งมานั้นรบกวนให้กับผู้รับสาร ผู้รับสารสามารถ เลือกปิดการสนทนากับผู้ส่งสารรายนั้นได้อย่างเฉพาะเจาะจง

๗) สามารถสนทนาด้วยเสียงผ่าน Line (Voice Call) ลักษณะเฉพาะอีกประการหนึ่งที่เพิ่มความโดดเด่นของ Line คือ ความสามารถในการสนทนาผ่าน Line เสมือนการพูดคุย ทางโทรศัพท์ไปยังสมาชิกบนเครือข่าย Line โดยไม่เสียค่าบริการ ขณะสนทนา ถึงแม้ว่าปลายทางของผู้สนทนานั้นจะอยู่ไกลถึงต่างประเทศ โดยผู้ใช้Line สามารถสนทนาด้วยเสียงผ่าน Voice Call จากสมาร์ตโฟนไปยังสมาร์ตโฟน, สมาร์ตโฟนไปยัง คอมพิวเตอร์ หรือคอมพิวเตอร์ไปยังคอมพิวเตอร์ได้ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

ใดๆ เพิ่มเติมนอกจากค่าบริการ อินเทอร์เน็ตทำให้ลดช่องว่างของการสื่อสาร ถึงแม้ว่าจะอยู่ ห่างไกลกัน คนละประเทศ application Line ยังสามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างทั่วถึง

๘) มีสติ๊กเกอร์รูปแบบการ์ตูนที่ช่วยเพิ่มการสนทนา ให้ชัดเจนขึ้น สติ๊กเกอร์รูปแบบการ์ตูนของ Line จะช่วย สนับสนุนข้อความระหว่างคู่สื่อสารให้ชัดเจนมากขึ้น เพราะข้อความไม่สามารถอธิบายได้ด้วยน้ำเสียง ทำให้ไม่ทราบ อารมณ์ผ่านน้ำเสียงของคู่สนทนา สติ๊กเกอร์จึงเป็นสัญลักษณ์ในการแสดงออกแทนอารมณ์และความรู้สึกของคู่สื่อสาร อีกทั้งรูปแบบของสติ๊กเกอร์ยังถ่ายทอดบุคลิกภาพต่างๆ ผ่านตัวการ์ตูน เช่น การแสดงความเสียใจ ดีใจ ขำขัน และบุคลิก อื่นๆ ทำให้การสื่อสารมีสีสันและชีวิตชีวามากขึ้น นอกจากนี้ลักษณะของตัวการ์ตูนในรูปแบบของสติ๊กเกอร์นั้นยังสามารถ ผสมผสานกับการสร้างตัวละครการ์ตูนกับสินค้า เพื่อเป็นการ สื่อสารตราสินค้าไปสู่ผู้บริโภควิธีหนึ่ง จึงมีเจ้าของสินค้าและบริการหลายตราสินค้านำสติ๊กเกอร์รูปแบบการ์ตูนของ Line มาช่วยสร้างกระแสการสื่อสารบนสมาร์ตโฟน อีกทั้งยังเป็นการ เน้นการจดจำตราสินค้าของผู้ใช้ที่มีต่อเจ้าของสินค้าและบริการมากขึ้น

๙) สามารถสร้างใหม่ไลน์ได้ เช่นเดียวกับสังคม ออนไลน์อื่นๆ อย่างเฟซบุ๊ก (Facebook) และทวิตเตอร์(Twitter) ผู้ใช้สามารถโพสต์ข้อความ รูปภาพ หรือคลิปวิดีโอ บนหน้าใหม่ไลน์ของตนเองได้ตามความต้องการ

๑๐) รองรับไฟล์ข้อมูลได้หลากหลาย (Files Support) ในกล่องสนทนาของ Line นอกจากการส่งข้อความ สนทนาเป็นตัวอักษร ภาพ หรือสติ๊กเกอร์แล้ว ผู้ใช้ยังสามารถ ส่งแฟ้มงาน เอกสารในรูปแบบของนามสกุลไฟล์ต่างๆ ได้ มีลักษณะคล้ายกับการรับ-ส่งอีเมล (E-Mail) จากผู้ส่งไปยังผู้รับ โดยตรง ซึ่งไฟล์ที่สามารถใช้งานร่วมกับ Line นั้น ได้แก่ .pdf .ppt .doc .jpeg ฯลฯ ด้วยลักษณะของ Line ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ทำให้ผู้ใช้สมาร์ตโฟนเป็นจำนวนมากต่างดาวน์โหลด application Line มาไว้ในเครื่อง เพื่อใช้งานตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน รวมถึงหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ต่างใช้ช่องทาง Line ในการสื่อสารไปยังผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ

การลดอุบัติเหตุทางถนน ต้องเริ่มที่เปลี่ยนพฤติกรรมคนใช้รถใช้ถนน ข้อมูลสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ปี ๒๕๖๓ กับการลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุต้นๆ ของการเสียชีวิต พบว่าคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยวันละ ๕๐ คน หรือชั่วโมงละ ๒ คน เป็นปัญหาที่ต้องปรับเปลี่ยนไปพร้อมกัน ผู้ขับขี่ต้องเปลี่ยนพฤติกรรมตนเอง ดูแลรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ เพิ่มความระมัดระวังจากสิ่งแวดล้อมที่อันตราย และภาครัฐเปลี่ยนแปลงปรับปรุงโครงสร้างถนนให้พร้อมใช้ น่าจะเป็นความหวังลดอันดับความเป็นถนนอันตรายลงได้

การหยุดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แม้ว่าจะมีโครงสร้างทางถนน ความเชื่อมโยงข้อมูลที่ดีเพียงใด ยากที่จะหยุดอุบัติเหตุได้ การปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมให้เป็นถนนที่ปลอดภัย เชื่อว่าจะทำให้พฤติกรรมของคนใช้ถนนค่อย ๆ เปลี่ยน ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด การใช้เครื่องมือเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย อุปกรณ์ต่างๆ ที่หน่วยงานนำมาใช้ เช่น กล้องจับความเร็ว ป้ายอัตราความเร็วแบบเรียลไทม์ อาจเป็นตัวช่วยให้คนใช้รถใช้ถนนปรับเปลี่ยนไปสู่พฤติกรรมความปลอดภัยได้ และต้องเปลี่ยนตัวเองเพื่อความปลอดภัยเป็นสำคัญ ดังนั้นการสร้างเครือข่ายภาคประชาชน คือการจัดกิจกรรมให้เกิดกลุ่มองค์กรเพื่อการแลกเปลี่ยนแนวความคิดร่วมกันเป็นเครือข่ายที่ประชาชนตระหนักรู้ ต้นตัวในปัญหาที่เกิดขึ้นและรวมตัวกันเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน

ขั้นตอนที่	การดำเนินการ	ระยะเวลาดำเนินการ											
		ปีงบประมาณ ๒๕๖๗ (๑ ต.ค.๖๖ - ๓๐ ก.ย.๖๗)											
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
๓	รวบรวม จัดพิมพ์ แบบพิมพ์ ต่างๆ ในการกำหนดบัญชี รายชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาสาสมัครดอุบัติเหตุทาง ถนน และผู้เกี่ยวข้อง		←	→									
๔	ประชาสัมพันธ์และแจ้งข่าว การจัดฝึกอบรมผ่านระบบ application line และการ ออกพบชี้แจงทำความเข้าใจ				←	→							
๕	กำหนดการฝึกอบรมระบบ เทคโนโลยี เพื่อความ ตระหนักรู้ และเข้าใจ และ นำเผยแพร่ต่อ						←	→					
๖	ประเมินผลการดำเนินการ ฝึกอบรม									←	→		
๗	คณะทำงานสรุปภาพรวม ของการดำเนินการ และ ปัญหาที่พบเพื่อปรับปรุงการ ดำเนินการให้ดียิ่งขึ้น และ รายงานผู้บริหาร กรุงเทพมหานครทราบ											←	→

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

๗.๑ ได้เครือข่ายภาคประชาชนที่สามารถนำไปต่อยอดเพื่อพัฒนาด้านอื่นๆ ต่อไปได้

๗.๒ ประชาชนในพื้นที่เขตตลิ่งชัน และประชาชนทุก ๆ คนมีความปลอดภัยในชีวิต
และทรัพย์สิน

๗.๓ ประชาชนมีความรู้ในระบบเทคโนโลยีผ่านทางสมาร์ตโฟน

๘. งบประมาณ

ไม่ใช้งบประมาณ

๙. แนวทางการติดตามและประเมินผล

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลผลิต (Output) ร้อยละ ๘๐ การเปิดรับอาสาสมัครลดอุบัติเหตุทางถนน การประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรมเพื่อให้เข้าใจในแนวทางการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประสานงานผ่านระบบ application line เพื่อให้สมาชิกได้รับทราบข้อมูล

๙.๒ ตัวชี้วัดความสำเร็จ ระดับผลลัพธ์ (Outcome) จำนวนอุบัติเหตุในพื้นที่เขตตลิ่งชัน ลดลงอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ เมื่อผ่านการฝึกอบรมและใช้ผ่านระบบ application โดยมีการจัดเก็บข้อมูลจากอาสาสมัครลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเขตตลิ่งชันและสามารถขยายการดำเนินการไปสู่พื้นที่เขตอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานครเป็นต้นไป

๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ สำนักงานเขตควรมีการเผยแพร่ข้อมูลรายละเอียด และขั้นตอนการรับสมัครอาสาสมัครลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เขตตลิ่งชัน ให้ประชาชนเข้าถึงง่ายและมีการ update ข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน

๑๐.๒ ควรมีเจ้าหน้าที่ admin ดูแลตอบข้อมูลประจำ โดยมีตำแหน่งและหน้าที่ที่ชัดเจน

๑๐.๓ ควรจัดให้มีงบประมาณสำหรับการสร้างสื่อ digital ในการเผยแพร่ให้ประชาชนในพื้นที่เขตตลิ่งชันได้รับทราบ และขยายไปยังพื้นที่ใกล้เคียงและผู้ที่ใช้รถใช้ถนนสัญจรผ่านพื้นที่เขตตลิ่งชัน

๑๐.๔ ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้สำนักงานเขตสามารถพัฒนาโปรแกรมเพื่อให้บริการประชาชนเป็นของตนเอง

บรรณานุกรม

- สำนักบริหารการทะเบียน. กรมการปกครอง. กระทรวงมหาดไทย. "สถิติประชากรและบ้าน - จำนวนประชากรแยกอายุ." [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: http://stat.dopa.go.th/stat/statnew/upstat_age.php เก็บถาวร ๒๐๒๐-๐๖-๐๔ ที่ [เวย์แบ็กแมชชีน](#). สืบค้น ๒๘กรกฎาคม๒๕๖๖.
- สำนักบริหารการทะเบียน. กรมการปกครอง. กระทรวงมหาดไทย. "จำนวนประชากรและบ้าน." [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <http://stat.dopa.go.th/xstat/popyear.html> ๒๕๕๖. สืบค้น ๓ เมษายน ๒๕๕๖.
- กรมทางหลวง.(๒๕๕๖). ภูมิศาสตร์สารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.
- จุฬารณีย์ โสตะ. (๒๕๔๑). กลยุทธ์เพื่อโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ. วารสารศูนย์บริการวิชาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น .ขอนแก่น.๘(๑), ๑๘-๒๒.
- ธงชัย สันติวงษ์. (๒๕๔๓). องค์การและการบริหาร. (พิมพ์ครั้งที่ ๑๑). กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- นิตา ชูโต. (๒๕๕๑).การวิจัยเชิงคุณภาพ. กรุงเทพฯ: พรินต์โพร.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย. (๒๕๕๓). รายงานประชาชนผลงานปี พ.ศ.๒๕๕๒-๒๕๕๓. กรุงเทพมหานคร.: พรินต์โพร.สถาบันวิจัยเพื่อการวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (๒๕๕๖). สถานการณ์ปัญหาความยากจนในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๒, จาก <http://www.tdri.or.th/poverty/report๑.htm>.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล.(๒๕๕๖) .สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครปี พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๖. กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพมหานคร. โพร่เพช.
- Luther, E. &Urwick, L. (๑๙๗๓). Paperson the Science of Administration. New York, Columbia University

แหล่งข้อมูลอื่น ๆ

- เว็บไซต์สำนักงานเขตตลิ่งชัน
- แผนที่เขตตลิ่งชัน เก็บถาวร ๒๐๐๗-๐๙-๒๗ ที่ [เวย์แบ็กแมชชีน](#).