

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual study)

เรื่อง โครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุ
บนทางพิเศษฉลองรัช

จัดทำโดย นายสุทธิพงศ์ บำรุงศรี
ตำแหน่ง พนักงานบริหารงานทั่วไป ๗
สังกัด การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๔๐
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

คำนำ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับต้น รุ่นที่ ๔๐ จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาเกี่ยวกับโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ให้บริการทางพิเศษให้กับประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ โดยปัจจุบันมีรถยนต์ใช้ทางพิเศษเป็นจำนวนมาก และพบว่ามีอุบัติเหตุบนทางพิเศษยังคงมีจำนวนอุบัติเหตุสูง โดยเฉพาะทางพิเศษคลองรัช มีอุบัติเหตุมากเป็นลำดับที่ ๓ จากทางพิเศษจำนวน ๗ สายทาง ทำให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ซึ่งหากมีแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุหรือมาตรการจะสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดอุบัติเหตุและลดความสูญเสียต่าง ๆ ได้ รวมถึงผู้ปฏิบัติงานได้มีส่วนร่วมในการกำหนดหาแนวทางเพิ่มการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเป็นมาตรการและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของหน่วยงาน ซึ่งได้สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๕) ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านโครงข่ายและให้บริการทางอย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ด้านที่ ๑ มิติที่ ๑.๓ ลดอุบัติเหตุ ดังนั้น ผู้ศึกษาในฐานะที่เป็นบุคลากรของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และปฏิบัติหน้าที่ในการบริหารจัดการป้องกันและช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช เพื่อป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการให้ดียิ่งขึ้น

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานการศึกษาส่วนบุคคล (Individual Study : IS) ฉบับนี้จักเป็นประโยชน์ให้กับผู้อ่านหรือหน่วยงานอื่น ๆ สามารถนำไปพัฒนาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานขององค์กรได้

สารบัญ

หน้า

คำนำ	
สารบัญ	
หัวข้อรายงานการศึกษา	๑
ความสำคัญของการศึกษา/ที่มาของการนำเสนอ	๑
วัตถุประสงค์	๑
เป้าหมาย	๒
แนวคิด/หลักการที่ใช้ในการศึกษา	
- แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม	๒
- การวิเคราะห์สภาพปัญหาของการทำงาน (SWOT)	๓-๕
- แนวคิดกับเกี่ยวกับหลักการ PDCA	๖
แนวทางการดำเนินการ ระยะเวลา และผู้ที่เกี่ยวข้อง	๗-๙
- แนวทางการดำเนินการ	
- ระยะเวลา	
- ผู้เกี่ยวข้อง	
ประโยชน์การศึกษา	๑๐
งบประมาณ	๑๐
แนวทางการติดตามและการประเมินผล	๑๐
ข้อเสนอแนะ	๑๑
บรรณานุกรม	

๑. หัวข้อ “โครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช”

๒. ความสำคัญของการศึกษา / ที่มาของการนำเสนอ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ให้บริการทางพิเศษ เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับประชาชน ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร ในปัจจุบันมีทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน ๗ สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น ๒๐๗.๙ กิโลเมตร มีผู้ใช้บริการมากกว่า ๑.๘ ล้านเที่ยวต่อวัน ในการบริหารจัดการจราจรบนทางพิเศษ กทพ. ได้จัดให้มีระบบการตรวจสอบการจราจรพร้อมเจ้าหน้าที่กู้ภัยเพื่อเข้าช่วยเหลือเหตุต่าง ๆ ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ซึ่งพบว่ามียุติเหตุประมาณ ๑,๘๐๐ ครั้ง/ปี กทพ. ได้ให้ความสำคัญในปัญหา ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุบนทางพิเศษ และกำหนดให้เพิ่มมาตรการความปลอดภัยบนทางพิเศษ ที่มุ่งเน้นการป้องกันและลดความสูญเสียอุบัติเหตุจากรถยนต์ที่จอดเสียหรือขัดข้องบนทางพิเศษ โดยเฉพาะ ในช่วงเทศกาลสำคัญแต่ให้การดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

สถิติของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดบนทางพิเศษคลองรัช ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จำนวน ๙๗ ครั้ง (๑๒.๐๑%) มีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๖๐ คน จำนวนรถที่เกิด อุบัติเหตุ ๑๗๔ คัน ซึ่งอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช เป็นลำดับที่ ๓ จากอุบัติเหตุบนทางพิเศษ ๗ สายทาง ในขณะที่ทางพิเศษคลองรัชมีระยะทางเพียง ๒๘.๒ กิโลเมตร เป็นระยะทางสั้นที่สุดจากทางพิเศษทั้งหมด ๗ สายทาง ถึงแม้ว่า กทพ. จะทำทุกมาตรการด้านความปลอดภัยเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ แต่จำนวน อุบัติเหตุทางพิเศษคลองรัชซึ่งเมื่อเทียบกับระยะทางและจำนวนอุบัติเหตุแล้วยังมีจำนวนอุบัติเหตุที่สูง โดย กทพ. มีพนักงานในระดับปฏิบัติการที่ขึ้นปฏิบัติงานบนทางพิเศษ ๗ สายทาง เป็นบุคลากรจำนวน ๓,๐๐๐ คน ถือว่าปริมาณมากที่สุดของ กทพ. จากจำนวนพนักงานทั้งหมด ๕,๐๐๐ คน และพนักงาน ระดับปฏิบัติการในส่วนนี้เป็นผู้ที่สัมผัสกับประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษโดยตรง อีกทั้งเป็นผู้รับนโยบายและ นำไปสู่การปฏิบัติ แต่ที่ผ่านมานโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ ถูกกำหนดจากฝ่ายบริหารหรือเฉพาะหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจทำให้การดำเนินกิจกรรมลดอุบัติเหตุเพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษ ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

จากปัญหาดังกล่าว ผู้ศึกษาในฐานะเป็นพนักงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ดำเนิน โครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันเหตุอุบัติเหตุด้านความปลอดภัยของพนักงานระดับปฏิบัติการใน งานการกู้ภัยและงานจัดการจราจร ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัชโดยตรง จำนวน ๑๕๐ คน เพื่อให้ได้มาตรการหรือหาแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินงานกิจกรรมป้องกันและ ลดอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัชต่อไป

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อส่งเสริมพนักงานระดับปฏิบัติการให้มีส่วนร่วมในการระดมความคิดร่วมสร้างแผน ป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช

๓.๒ สามารถนำแผนเผชิญอุบัติเหตุที่ได้จากพนักงานระดับปฏิบัติการมาใช้เป็นเครื่องมือ ในแก้ไขปัญหาป้องกันและลดอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัชได้อย่างเป็นรูปธรรม

๔. เป้าหมาย

๔.๑ ศึกษาข้อมูลและจัดประชุมระดมความคิดของพนักงานระดับปฏิบัติการในสายงานการกู้ภัยและงานจัดการจราจร จำนวน ๑๕๐ คน อย่างน้อย ๓ ครั้ง

๔.๒ จัดทำรายงานสรุปผลและยกร่างแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ เสนอผู้บริหารเพื่อให้เห็นชอบ จำนวน ๑ แผน

๔.๓ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์แผนป้องกันอุบัติเหตุฯ ให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบและปฏิบัติ อย่างน้อย ๓ ช่องทาง

๕. แนวคิด/หลักที่ใช้ในการศึกษา

๕.๑ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

จากการที่ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับตำราทางวิชาการของนักวิชาการหลายท่าน จึงได้ประมวลแนวคิดเกี่ยวกับการบริหารมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ความหมายของการมีส่วนร่วม คำว่า “การมีส่วนร่วม” ได้มีผู้ให้ความหมายที่หลากหลายและความแตกต่างกันไปตามความเข้าใจและประสบการณ์ของแต่ละบุคคลซึ่งอาจจะมองทั้งในแง่ของแนวคิดหลักการ กระบวนการและวิธีการปฏิบัติ มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมของบุคคลในลักษณะที่เป็นกระบวนการของการพัฒนา ตั้งแต่ต้นจนสิ้นสุดกระบวนการ ได้แก่ การวิจัย การวางแผน การตัดสินใจ การดำเนินงาน การบริหารจัดการ การติดตามประเมินผล ตลอดจนการจัดสรรผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น การมีส่วนร่วมของบุคคล (Public Participation) หมายถึง การกระจายโอกาสให้บุคคลเข้ามามีส่วนร่วมทางการบริหารซึ่งเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตและความเป็นอยู่

โดยการให้ข้อมูลแสดงความคิดเห็นให้คำแนะนำการมีส่วนร่วมได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของแนวการมีส่วนร่วมไว้ ดังนี้

โคเฮน และนอร์แมน (John M.Cohen & Norman T) ได้ให้ความหมายว่า การมีส่วนร่วมโดยทั่วไปในขั้นตอนการวางแผนและตัดสินใจไม่ได้หมายความว่า จะเป็นการตัดสินใจและวางแผนได้เพียงอย่างเดียว ยังใช้การวางแผนและตัดสินใจควบคู่ไปกับขั้นตอนการปฏิบัติการด้วยการวางแผนและตัดสินใจยังเกี่ยวข้องกับบุคคลในเรื่องของการรับผลประโยชน์ การตรวจสอบ และประเมินผลในกิจกรรมพัฒนาด้วย จะเห็นว่าการวางแผนและตัดสินใจนั้นเกี่ยวข้องเกือบโดยตรงกับการปฏิบัติและเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์และการตรวจสอบและประเมินผลด้วย นอกจากนี้ จะมีผลสะท้อนกลับจากการตรวจสอบและประเมินผลและการปฏิบัติการกลับไปสู่การตัดสินใจอีกด้วย

โคเฮน และอัฟฮอฟ (Cohen and Uphoff) ได้แบ่งขั้นตอนการมีส่วนร่วมที่สัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมออกเป็น ๔ ขั้นตอน คือ

๑) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย ๒ ขั้นตอน คือ การริเริ่มตัดสินใจ และตัดสินใจปฏิบัติ

๒) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) ประกอบด้วย การสนับสนุนด้านทรัพยากร การบริหาร และการประสานความร่วมมือ

๓) การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (Benefits)

๔) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation)

นันทวัฒน์ บรมานันท์ : ๒๕๔๑ ได้แบ่งขั้นตอนการมีส่วนร่วมออกเป็น ๔ ขั้นตอน คือ การมีส่วนร่วมในการร่วมคิดร่วมตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการประเมินผลทุกขั้นตอนมีความสัมพันธ์โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมที่ขั้นตอนการตัดสินใจเป็นประการสำคัญ ซึ่งในแนวทางการมีส่วนร่วมนั้นมุ่งเน้นให้บุคคลเป็นผู้คิดค้นปัญหาเป็นผู้ที่มีบทบาทในทุก ๆ เรื่อง ไม่ใช่ที่กำหนดให้บุคคลปฏิบัติในเรื่องใดเรื่องหนึ่งทุกอย่าง ต้องเป็นเรื่องของบุคคลที่จะคิด ซึ่งแนวความคิดนี้มีกรอบพื้นฐานและการวิเคราะห์การมีส่วนร่วม ดังนี้

๑) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย การริเริ่มตัดสินใจ ดำเนินการตัดสินใจ และตัดสินใจปฏิบัติการ

๒) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) ประกอบด้วย การสนับสนุน ด้านทรัพยากร การบริหาร และการประสานขอความช่วยเหลือ

๓) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (Benefits) ประกอบด้วย ผลประโยชน์ทาง วัตถุ ผลประโยชน์ทางด้านสังคม และส่วนบุคคล

๔) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) เป็นการควบคุมตรวจสอบการ ดำเนินกิจกรรมทั้งหมด และเป็นการแสดงถึงการปรับตัวในการมีส่วนร่วม

สรุปได้ว่า ขั้นตอนการมีส่วนร่วมบุคคลทุกคนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ มีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการประเมินผลทุกขั้นตอน ผู้ศึกษาเห็นว่าสอดคล้องกับโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษ เนื่องจากในการดำเนินงานดังกล่าว จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากพนักงานระดับปฏิบัติการที่มีประสบการณ์จากการปฏิบัติงาน ดังนั้น ในการทำมาตรการหรือแนวทางในการปรับปรุงดำเนินกิจกรรมแผนป้องกันอุบัติเหตุให้มีมาตรฐานนั้น ต้องอาศัยการประชุมหารือหรือเปิดโอกาสให้มีการแสดงความคิดเห็นในฐานะที่เป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงในการดำเนินงาน และเป็นผู้ปฏิบัติที่จะนำแนวทางหรือแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ ไปดำเนินการ

นอกจากนี้ ผู้ศึกษายังมองไปถึงการมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นของพนักงานระดับปฏิบัติการ จะทำให้บุคคลในองค์กรเกิดความสามัคคีและมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนและปรับปรุงแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ เพื่อทำให้แผนป้องกันอุบัติเหตุฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประโยชน์ต่อประชาชนสูงสุด

๕.๒ การวิเคราะห์สภาพปัญหาของการทำงาน (SWOT)

แนวคิด SWOT (www.stou.ac.th/SWOT.pdf : ออนไลน์)

การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) เป็นการวิเคราะห์สภาพองค์การ เพื่อค้นหา จุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต SWOT เป็นตัวย่อที่มีความหมายดังนี้

Strengths - จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ

Weaknesses - จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ

Opportunities - โอกาสที่จะดำเนินการได้

Threats - อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยที่คุกคามการดำเนินงานขององค์การ

หลักการสำคัญของ SWOT คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้น การวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา)

รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค ซึ่งใช้หลักการ SWOT ในการวิเคราะห์ปัญหานั้นจะแบ่งออกเป็น ๒ ประเภทคือ

๑) การวิเคราะห์จากปัจจัยภายใน (Internal analysis) โดยเป็นการวิเคราะห์จากจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร

๒) การวิเคราะห์จากปัจจัยภายนอก (External analysis) โดยเป็นการวิเคราะห์จากโอกาสและอุปสรรค ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับสังคม การเมือง ประชาชน เศรษฐกิจ เป็นต้น

โดยในการวิเคราะห์ตามหลักการ SWOT ที่ถูกต้องนั้นต้องหาจุดแข็งเพื่อลบจุดอ่อนรวมถึงหากลยุทธ์สร้างความแข็งแกร่งภายใต้โอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบจากอุปสรรคต่าง ๆ

การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร จะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กรทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กร และจุดแข็ง-จุดอ่อนและความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรที่เหมาะสมต่อไป

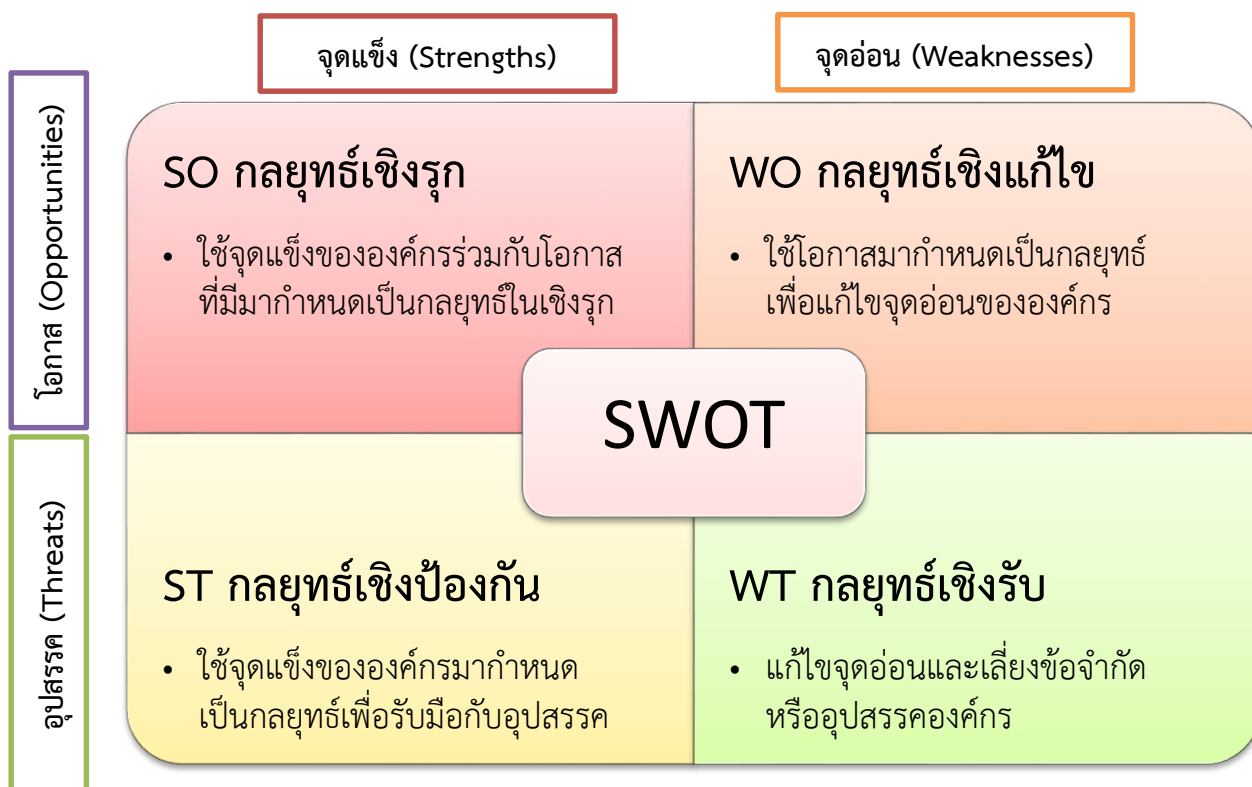
ผลการวิเคราะห์ SWOT ของโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษฉลองรัช เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปสู่การปฏิบัติ

ปัจจัยภายใน (Internal analysis)	
จุดแข็ง (Strength)	จุดอ่อน (Weakness)
๑. พนักงานระดับปฏิบัติการ มีความรู้และประสบการณ์ในการทำงานเป็นอย่างดี ๒. การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนในการป้องกันอุบัติเหตุเป็นประจำทุกปี ๓. มีเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการป้องกันและช่วยเหลืออุบัติเหตุบนทางพิเศษ ๔. มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของพนักงานระดับปฏิบัติการที่ชัดเจน	๑. ที่ผ่านมาการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานระดับปฏิบัติการ จะเน้นการช่วยเหลืออุบัติเหตุมากกว่าการป้องกันอุบัติเหตุ ๒. การฝึกอบรมพนักงานที่ผ่านมาเป็นลักษณะที่กำหนดให้ดำเนินการตามหลักสูตรเฉพาะทางซึ่งไม่ตรงกับงานที่ปฏิบัติ ๓. ขาดงบสวัสดิการให้กับพนักงานระดับปฏิบัติการ เช่น ค่าเลี้ยงภัย ค่าประกันภัย ๔. แผนป้องกันอุบัติเหตุที่ผ่านมายังไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม
ปัจจัยภายนอก (External analysis)	
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค (Threat)
๑. มีระเบียบ กฎหมายกำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ๒. ปัจจุบันเทคโนโลยีการสื่อสาร อินเทอร์เน็ต และสื่อ Social Online มีการพัฒนา และกระจายครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ ซึ่งสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการช่วยดำเนินการได้	๑. ประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษไม่เคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ๒. ประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ ๓. รัฐบาลไม่มีมาตรการควบคุมการเดินทาง โดยรถยนต์เมื่อเข้าเขตเมือง กทม. ๔. จำนวนรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษมีเป็นจำนวนมาก

จากตาราง SWOT ของโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษ
ฉลองรัช สามารถวิเคราะห์โดยใช้หลักการ TOWS Matrix เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์หรือแนวทาง
การพัฒนา เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนสายทางพิเศษฉลองรัช สรุปได้ดังนี้

จากการวิเคราะห์ TOWS Matrix ที่มาจากคำว่า SWOT ซึ่งเป็นการนำจุดแข็ง จุดอ่อน
โอกาสและอุปสรรคที่ได้มาจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กร (SWOT Analysis)
มาจับคู่เข้าด้วยกัน โดยที่สามารถแบ่งรูปแบบการจับคู่กลยุทธ์ของ TOWS ออกเป็นกลยุทธ์เชิงรุก (SO)
กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) และกลยุทธ์เชิงรับ (WT) เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์

แนวทางการกำหนดกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ คือ “(SO) กลยุทธ์เชิงรุก”
โดยหน่วยงานมีข้อได้เปรียบที่เป็นจุดแข็งและโอกาส เพื่อเป็นใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีสร้างการมีส่วนร่วม
จากพนักงานระดับปฏิบัติการที่มีประสบการณ์ โดยระดมความคิดจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ และใช้โอกาส
จากการที่หน่วยงานมีระเบียบและกฎหมายรองรับ ตลอดจนนำเทคโนโลยีการสื่อสารและสื่อ Social Online
มาเป็นเครื่องมือในการช่วยดำเนินการ เพื่อทำโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษ
ฉลองรัชให้กับประชาชนผู้ใช้ทางพิเศษอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป



๕.๓ แนวคิดเกี่ยวกับหลักการ PDCA

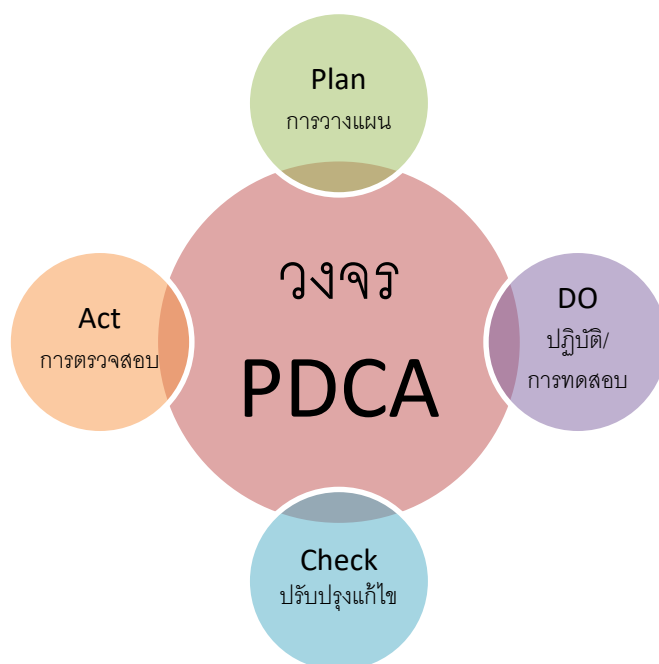
ความหมายของ PDCA คือ วงจรที่พัฒนามาจากวงจรที่คิดค้นโดยวอลเตอร์ชีวฮาร์ท (Walter Stewhart) ผู้บุกเบิกการใช้สถิติสำหรับวงการอุตสาหกรรม และต่อมาวงจรนี้เริ่มเป็นที่รู้จักกันมากขึ้น เมื่อ เอ็ดวาร์ด เดมมิง (W. Edwards Deming) ปรมาจารย์ด้านการบริหารคุณภาพเผยแพร่ให้เป็นเครื่องมือสำหรับการปรับปรุงกระบวนการทำงานของพนักงานภายในโรงงานให้ดียิ่งขึ้น และช่วยค้นหาปัญหาอุปสรรคในแต่ละขั้นตอนการผลิตโดยพนักงานเอง จนวงจรนี้เป็นที่รู้จักกันในอีกชื่อว่า “วงจรเดมมิง” ต่อมาพบว่าแนวคิดในการใช้วงจร PDCA นั้นสามารถนำมาใช้ได้กับทุกกิจกรรม จึงทำให้เป็นที่ รู้จักกันอย่างแพร่หลายมากขึ้นทั่วโลก PDCA เป็นอักษรนำของศัพท์ภาษาอังกฤษ ๔ คำ คือ

P : Plan = วางแผน

D : DO = ปฏิบัติตามแผน

C : Check = ตรวจสอบ/ประเมินผลและนำผลประเมินมาวิเคราะห์

A : Action = ปรับปรุงดำเนินการให้เหมาะสมตามผลการประเมิน



Plan หมายถึง การวางแผนการดำเนินงานครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน การจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการ และกำหนดงบประมาณที่จะใช้ การเขียนแผนดังกล่าวอาจปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของลักษณะการดำเนินงาน การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความสูญเสียต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้

Do หมายถึง การดำเนินการตามแผนการปฏิบัติตามแผน ประกอบด้วย การปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ก่อนที่จะปฏิบัติจริงต้องศึกษาข้อมูลและเงื่อนไขต่าง ๆ วิธีการดำเนินการ และขั้นตอนการปฏิบัติจะต้องดำเนินการไปตามแผน วิธีการและขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ และมีผลของการดำเนินการ จะต้องเก็บรวบรวมและบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นข้อมูลในขั้นตอนต่าง ๆ

Check หมายถึง การตรวจสอบ การประเมินผล ประกอบด้วย การประเมินโครงสร้างที่รองรับการดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินดังกล่าวสามารถทำได้เอง โดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบแผนการดำเนินงานนั้น ๆ ซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องตั้งคณะกรรมการอีกชุดมาประเมินแผนหรือไม่จำเป็นต้องคิดเครื่องมือหรือแบบประเมินที่ยุ่งยากซับซ้อน

Act หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน ประกอบด้วย การนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้างหรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบการดำเนินการใหม่ที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการในปีต่อไป

ในโครงการร่วมคิดร่วมสร้างแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัชสามารถนำแนวคิด PDCA มาใช้ในการติดตามและประเมินผลหลังจากการนำแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ ไปปฏิบัติ โดยพนักงานระดับปฏิบัติการ แนวทางการดำเนินงานว่าได้มีการนำแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ โดยสรุปดังนี้

ขั้นตอนที่ ๑ การวางแผน (Plan : P)

ผู้ศึกษาในฐานะผู้รับผิดชอบ กำกับดูแลรวบรวมปัญหาและสถิติในการเกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช

ขั้นตอนที่ ๒ การปฏิบัติ (DO : D)

จัดประชุมพนักงานระดับปฏิบัติการ เพื่อศึกษาปัญหาการเกิดอุบัติเหตุและร่วมกำหนดหลักเกณฑ์หรือแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุฯ ปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน จากนั้นจัดฝึกอบรมให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้อง นำไปสู่การปฏิบัติ

ขั้นตอนที่ ๓ การตรวจสอบ (Check : C)

หัวหน้ากลุ่มและกองวิเคราะห์ประเมิน ติดตามตรวจสอบและรายงานผลการปฏิบัติตามแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ ให้กับผู้ดำเนินงานและผู้บริหาร

ขั้นตอนที่ ๔ การปรับปรุง (Action : A)

นำผลการประเมินมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้แผนป้องกันอุบัติเหตุฯ มีประสิทธิภาพสูงสุดแล้วจึงกลับไปสู่ขั้นตอนที่ ๑ เพื่อให้การดำเนินงานแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ สามารถดำเนินงานไปได้อย่างถูกต้อง และปรับปรุงแก้ไขพัฒนาป้องกันอุบัติเหตุฯ อย่างต่อเนื่อง

๖. แนวทางการดำเนินการ ระยะเวลา และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

๖.๑ แนวทางการดำเนินการ

๖.๑.๑ จัดทำแผนเผชิญอุบัติเหตุ

๑) ศึกษา รวบรวมข้อมูลสถิติที่เกิดจากแผนเผชิญอุบัติเหตุในช่วง ๓ ปีย้อนหลัง และเปรียบเทียบ ข้อดี-ข้อเสีย

๒) จัดประชุมระดมความคิดของพนักงานระดับปฏิบัติการ จำนวน ๑๕๐ คน อย่างน้อย ๓ ครั้ง

๓) จัดประชุมจากคณะกรรมการผู้บริหารทำการคัดเลือกแผนเผชิญอุบัติเหตุ

๔) จัดทำรายงานสรุป และยกร่างแผนป้องกันอุบัติเหตุเพื่อให้ผู้บริหารให้ความเห็นชอบ

- ๖.๑.๒ จัดทำกิจกรรมฝึกปฏิบัติพร้อมอบรมในงาน (On Job Training : OJT)
 ขั้นตอนที่ ๑ วางแผนเผชิญอุบัติเหตุดำเนินการปฏิบัติให้ถูกต้องตามขั้นตอน
 ขั้นตอนที่ ๒ สื่อสารให้พนักงานระดับปฏิบัติการเข้าใจแผนเผชิญอุบัติเหตุ
 ขั้นตอนที่ ๓ อบรมให้ความรู้แผนเผชิญอุบัติเหตุ

๖.๑.๓ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์แผนป้องกันอุบัติเหตุให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบและ
 ถูปฏิบัติ อย่างน้อย ๓ ช่องทาง

๖.๑.๔ การนำแผนป้องกันอุบัติเหตุที่ผ่านการเห็นชอบไปสู่การปฏิบัติ

๖.๒ ผู้ติดตามประเมินผลและวิธีการประเมินผล

- ผู้ติดตามประเมินผล หัวหน้ากลุ่มงานและกองวิเคราะห์และประเมินผล
- วิธีการประเมินผล แบบสอบถามการปฏิบัติแผนเผชิญอุบัติเหตุ/การสังเกต (กล้อง
 วงจรปิดบนทางพิเศษ)/แบบสัมภาษณ์ หัวหน้าพนักงานระดับปฏิบัติการ
- แบบประเมินผลหลังการนำแผนเผชิญอุบัติเหตุ
- สรุปผลและรายงานให้คณะกรรมการผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ ๖ เดือน/ครั้ง

๖.๓ แผนปฏิบัติการ

ลำดับ	แนวทางดำเนินการ	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖											
			พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.	พ.ค.
๑.	จัดทำแผนเผชิญอุบัติเหตุ โดยการศึกษารวบรวมข้อมูลสถิติ ที่เกิดจากแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ ในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา	กองกู้ภัย	←→											
๒.	จัดประชุมระดมความคิดของ พนักงานระดับปฏิบัติการ เพื่อยก ร่างแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ จำนวน ๑๕๐ คน โดยแบ่งเป็น ๓ รุ่น รุ่นละ ๕๐ คน เดือนละ ๑ รุ่น	กองกู้ภัย ประกอบด้วย หัวหน้าพนักงาน พนักงานระดับ ปฏิบัติการ	←→											
๓.	จัดทำรายงานสรุปและจัดประชุม คณะกรรมการผู้บริหาร เพื่อให้ความ เห็นชอบแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ	ฝ่ายควบคุมการจราจร ประกอบด้วย รองผู้ว่าฝ่ายปฏิบัติการ ผู้อำนวยการฝ่าย ควบคุมการจราจร ผู้อำนวยการกองกู้ภัย				←→								

ลำดับ	แนวทางดำเนินการ	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖											
			ม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ธ.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ย.	ม.ค.	ก.พ.	เม.ย.
๔.	นำแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ จากคณะกรรมการผู้บริหารมาจัดอบรมกิจกรรมฝึกปฏิบัติพร้อมอบรมในงาน (On Job Training : OJT)	แผนกฝึกอบรม พัฒนาบุคคล พนักงานระดับ ปฏิบัติทางพิเศษ ฉลองรัช												
๕.	เผยแพร่ประชาสัมพันธ์แผนป้องกันอุบัติเหตุฯ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบและถือปฏิบัติ อย่างน้อย ๓ ช่องทาง	พนักงานระดับ ปฏิบัติการทาง พิเศษฉลองรัช												
๖.	นำแผนเผชิญอุบัติเหตุฯ มาให้พนักงานระดับปฏิบัติการมาใช้บนทางพิเศษฉลองรัช	พนักงานระดับ ปฏิบัติการทาง พิเศษฉลองรัช												
๗.	การติดตามประเมินผล ๑) การติดตามประเมินผลทุกเดือน โดย แบบสัมภาษณ์ หัวหน้าพนักงานระดับปฏิบัติการ / การสังเกต (กล้องวงจรปิดบนทางพิเศษ) แบบประเมินผลหลังการนำแผนเผชิญอุบัติเหตุฯ ไปปฏิบัติ	หัวหน้ากลุ่ม/ กองวิเคราะห์และ ประเมินผล												
	๒) สรุปผลการปฏิบัติและรายงานผลในแต่ละเดือนให้คณะกรรมการผู้บริหารทราบและนำมาพัฒนาปรับปรุงแผนเผชิญอุบัติเหตุฯ ต่อไป	กองกู้ภัย												

๗. ประโยชน์จากการศึกษา

๗.๑ พนักงานระดับปฏิบัติการได้มีส่วนร่วมและร่วมกันแก้ไขปัญหาในการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนทางพิเศษคลองรัช

๗.๒ ทางพิเศษคลองรัชมีแผนป้องกันอุบัติเหตุฯ เป็นเครื่องมือในการป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษ

๗.๓ สามารถป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุฯ ที่บนทางพิเศษสายคลองรัชได้อย่างเป็นรูปธรรม

๘. งบประมาณ

ค่าใช้จ่าย ค่าอาหารว่างพร้อมเครื่องดื่ม สำหรับผู้เข้าร่วมประชุมและผู้อบรมฝึกปฏิบัติ ประกอบด้วย พนักงานระดับปฏิบัติการและคณะกรรมการผู้บริหาร ดังนี้

๑) พนักงานระดับปฏิบัติ เป็นเงิน ๗,๕๐๐ บาท

(จำนวน ๑๕๐ คน/รายละเอียด ๕๐ บาท/๑ วัน)

๒) คณะกรรมการผู้บริหาร เป็นเงิน ๑,๐๐๐ บาท

(จำนวน ๒๐ ท่าน/รายละเอียด ๕๐ บาท/๑ วัน)

รวมเป็นเงิน ๘,๕๐๐ บาท

๙. การติดตามและประเมินผล

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย	ประเภทตัวชี้วัด	วิธีการ/เครื่องมือในการติดตามและประเมินผล	ระยะเวลา
๑) จำนวนแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษสายคลองรัช ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้บริหาร	๑ แผน	ผลผลิต Output	- รายงานการประชุม - หนังสือขอความเห็นชอบฯ	ภายหลังการได้รับความเห็นชอบ
๒) ร้อยละของอุบัติเหตุบนทางพิเศษสายคลองรัช	ลดลง ๒๐% เทียบกับปีที่ผ่านมา	ผลลัพธ์ Outcome	- สถิติจำนวนอุบัติเหตุปี ๒๕๖๕ เทียบกับปี ๒๕๖๔ - รายงานสรุปจำนวนอุบัติเหตุ	ภายหลังจากการนำเสนอไปสู่การปฏิบัติ ๓ เดือน

๙.๑ ตัวชี้วัดความสำเร็จระดับผลผลิต (Output)

จำนวนแผนป้องกันอุบัติเหตุบนทางพิเศษสายคลองรัชที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้บริหาร จำนวน ๑ แผน

๙.๒ ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์ (Outcome)

จำนวนอุบัติเหตุบนทางพิเศษสายคลองรัช ลดลงร้อยละ ๒๐ เทียบจากปีที่ผ่านมา

๙.๓ วิธีการ/เครื่องมือที่ใช้ในการติดตามและการประเมินผล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยใช้แบบสอบถาม/แบบสังเกต/แบบสัมภาษณ์ โดยกองวิเคราะห์และประเมินผล

๑๐. ข้อเสนอแนะ

๑๐.๑ การนำแผนป้องกันอุบัติเหตุไปปฏิบัติ ควรดำเนินการให้ครอบคลุมทุกสายทางพิเศษ และดำเนินการอย่างเนื่องและกำหนดอยู่ในแผนการปฏิบัติงานประจำปี

๑๐.๒ เมื่อดำเนินการครบทุกสายทางพิเศษ ควรดำเนินการซ้ำในรอบปีต่อไป เพื่อเป็นการ ทบทวนแผนเผชิญอุบัติเหตุฯ

๑๐.๓ ควรจัดให้มีการทดสอบความรู้ภายหลังการดำเนินกิจกรรมตามโครงการ ในลักษณะ พนักงานระดับปฏิบัติการทุกสายทางมาร่วมทดสอบความรู้ในเชิงแข่งขัน อาจมีการจัดสรรงบประมาณ เพื่อจัดหารางวัลให้กับพนักงานระดับปฏิบัติการ

บรรณานุกรม

เอกกมล เอี่ยมศรี. (๒๕๕๔) การวิเคราะห์ SWOT Annalysis

<http://www.oknation.net/blog/newmanagement>

การสร้างกลยุทธ์ด้วย TOWS Matrix – Bluebik <http://bluebik.com/blogs>

นางสาวพัชรินทร์ อักษรนิตย ๒๕๖๑ เรื่อง การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้ปกครองและชุมชนในการจัดการศึกษาของศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียนในเขตบางนา

“วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA: Deming Cycle) ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://colacooper.blogspot.com/๒๐๑๒/๐๙/pdca.html> , ๒๕๖๐.