

**แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน**

**สรประเวท กระจำนัณณมาตร**

**วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร**

**วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม)**

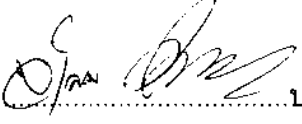
**คณะพัฒนาสังคม**

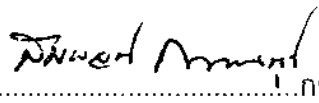
**สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์**

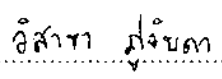
แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน  
สรประเวท กระจำงค์นธมาตร  
คณะพัฒนาลังคม

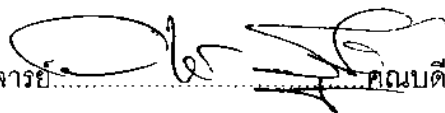
---

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรอนุมัติให้เป็นส่วน  
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........ประธานกรรมการ  
(ดร.จำลอง โพธิ์บุญ)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........กรรมการ  
(ดร.สมพจน์ กรรณนุช)

อาจารย์..........กรรมการ  
(ดร.วิสาชา ภูจินดา)

อาจารย์..........คณบดี  
(วิรัช รูปำดี)

วันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2548

## บทคัดย่อ

|                 |   |                                                     |
|-----------------|---|-----------------------------------------------------|
| ชื่อวิทยานิพนธ์ | : | แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน |
| ชื่อผู้เขียน    | : | นายสรประเวศ กระจำงค์นธมาตร์                         |
| ชื่อปริญญา      | : | วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม)          |
| ปีการศึกษา      | : | 2548                                                |

---

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ผ่านมามีในประเทศไทยจนถึงปัจจุบัน 2) ศึกษาวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนและผลของการดำเนินการ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 3) เสนอแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการการขนส่งและจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงบูรณาการ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาจากเอกสาร และการสัมภาษณ์บุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย นำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นและปัญหาในการจัดการ โดยประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดที่พิจารณาคัดเลือกและที่สร้างขึ้นเอง โดยมีประเด็นในการพิจารณา 2 ประเด็นหลัก คือ 1) ปัญหา/ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ 2) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการบริหารจัดการจราจรและขนส่งโดยใช้เทคนิค SWOT

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ พบว่า ประเทศไทยประสบกับปัญหาและผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตต่างก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2547 ซึ่งสาเหตุเบื้องต้นเกิดจากเป็นช่วงที่สภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว และประชาชนมีพฤติกรรมที่นิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอ ส่งผลให้จำนวนพาหนะบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงมีสูงขึ้นตามไปด้วย ส่วนสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ถนน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการบริหารจัดการจราจรและขนส่งโดยใช้เทคนิค SWOT พบว่า ปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็ง คือ ปัจจัยด้านนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์และโครงการของหน่วยงาน ส่วนปัจจัยภายในที่เป็นจุดอ่อน คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการภายในและระหว่าง

(4)

หน่วยงาน ส่วนปัจจัยภายนอกซึ่งเป็นโอกาส คือ ปัจจัยด้านการเมืองและการสนับสนุนจากภาครัฐ และปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัด คือ ปัจจัยด้านกฎหมาย/ระเบียบ โดยการวิจัยครั้งนี้ได้เสนอแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนไว้ 6 ด้าน คือ 1) แนวทางการจัดการด้านนโยบาย 2) แนวทางการจัดการด้านแผนงาน/โครงการ และมาตรการ 3) แนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ และการบังคับใช้ 4) แนวทางการจัดการด้านบริหารจัดการของหน่วยงาน 5) แนวทางการจัดการด้านบุคลากร และ 6) แนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม

## ABSTRACT

**Title of Thesis** : Transport Management for Road Accidents Alleviation  
**Author** : Mr. Sornpravate Krajangkantamatr  
**Degree** : Master of Science (Environmental Management)  
**Year** : 2005

---

The objectives of this study were: 1) to examine road accident situation and problems in Thailand 2) to analyze policies, strategies, plans and operation for road accidents alleviation in Thailand 3) to suggest guidelines for transport management for road accidents alleviation. The data were collected by documentary review and interviewing staff from relevant organizations. The road accident situation and problems were analyzed by applying the selected and created indicators. The indicators involved 2 factors: 1) problems and impact of road accidents 2) causes of road accidents. In addition, SWOT analysis was employed for the analysis of management environment.

It was found that Thailand has been challenged by increasing number of road accidents, injuries and deaths, especially from 2002 -2004. The root causes of these problems were the economic recovery and inefficient public transport services resulting in rapid increase in private vehicles trips. In addition, the immediate causes of the road accidents were drivers, road condition, vehicles and the environment.

The SWOT analysis of road accident management environment revealed that the strength of internal environment was organizations' policies, strategies, plans and projects while the weakness was management both within and among relevant organizations. In addition, it was found that the opportunity was politics and the government's supports and the threat was law and measures. The suggestions for improvement of transport management for road accidents alleviation encompassed:

(6)

1) policies 2) plans, projects and measures 3) law and enforcement 4) organization  
administration 5) staff 6) participation.

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบพระคุณอาจารย์ ผศ.ดร.จำลอง โพธิ์บุญ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำปรึกษา แนะนำ และช่วยแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ช่วยให้ผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ได้อย่างถูกต้องมากขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร.วิสาขา ภูจินดา กรรมการสอบวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูงที่ช่วยแนะนำ และช่วยติดต่อเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานต่าง ๆ ในการทำการสัมภาษณ์ ช่วยให้ผู้เขียนสามารถรวบรวมข้อมูลในการทำวิจัยครั้งนี้ และขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.สมพจน์ กรรณสุข กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ช่วยให้คำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้เสียสละเวลาให้สัมภาษณ์เพื่อให้ผู้เขียนสามารถเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อนำมาใช้ทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ และขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ หลักสูตรการจัดการสิ่งแวดล้อม รุ่นที่ 8 ภาคปกติ ที่ช่วยให้คำแนะนำในการเรียน การเตรียมตัวสอบ และในการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ประจำคณะ ที่อำนวยความสะดวกในเรื่องต่าง ๆ

สุดท้ายขอขอบพระคุณพ่อและคุณแม่ พี่สาวทั้ง 2 คน คุณยาย ที่ได้ให้โอกาสในการศึกษาต่อในระดับปริญญาโทครั้งนี้ ลุงประทีนและป้าเจียมจิตร วัฏตางกูร ที่ให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแก่ครอบครัวของข้าพเจ้ามาตลอดจนกระทั่งปัจจุบัน ผู้เขียนรู้สึกสำนึกในบุญคุณในครั้งนี้อย่างซาบซึ้ง และหากวิทยานิพนธ์เล่มนี้เกิดประโยชน์อันใด ขอมอบความดีนั้นให้แก่ผู้มีพระคุณทุก ๆ ท่าน

สรประเวท กระจำงค์นถมาตร์

กันยายน 2548

## สารบัญ

|                                                                              | หน้า   |
|------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <b>บทคัดย่อ</b>                                                              | (3)    |
| <b>ABSTRACT</b>                                                              | (5)    |
| <b>กิตติกรรมประกาศ</b>                                                       | (7)    |
| <b>สารบัญ</b>                                                                | (8)    |
| <b>สารบัญตาราง</b>                                                           | (10)   |
| <b>สารบัญภาพ</b>                                                             | (12)   |
| <br><b>บทที่ 1 บทนำ</b>                                                      | <br>1  |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา                                           | 1      |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา                                                  | 4      |
| 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ                                                | 5      |
| 1.4 ขอบเขตของการศึกษา                                                        | 5      |
| <br><b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>                   | <br>6  |
| 2.1 สถานการณ์และแนวทางการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน | 6      |
| 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง                                  | 9      |
| 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน                                  | 14     |
| 2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ SWOT Analysis                                    | 26     |
| 2.5 การจัดการปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง                            | 29     |
| 2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง                                                  | 37     |
| <br><b>บทที่ 3 กรอบแนวคิดและวิธีการวิจัย</b>                                 | <br>41 |
| 3.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา                                                     | 41     |
| 3.2 วิธีการวิจัย                                                             | 42     |
| 3.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล                                          | 45     |



|                                                                                                  |                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 3.4 ตัวชี้วัดในการวิเคราะห์ ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิด<br>อุบัติเหตุทางถนน                | 46                   |
| 3.5 รายละเอียดการสัมภาษณ์                                                                        | 50                   |
| 3.6 นิยามศัพท์เฉพาะ                                                                              | 51                   |
| <b>บทที่ 4 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยและการดำเนินการของ<br/>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</b> | c4-1 53              |
| 4.1 สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน                                              | 53                   |
| 4.2 ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน                                              | 67                   |
| 4.3 แผนงาน โครงการ และมาตรการ ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้<br>ดำเนินการ                              | c4-2 83              |
| 4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งที่สำคัญ                                             | 91                   |
| <b>บทที่ 5 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของการจราจรในประเทศไทย</b>                                      | c5-1 107             |
| 5.1 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของการจราจรในประเทศไทย                                                 | 107                  |
| 5.2 การวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิด<br>อุบัติเหตุทางถนน                            | c5-2 114<br>c5-3 138 |
| 5.3 การวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และการดำเนินการเพื่อ<br>ลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน | c5-4 154             |
| <b>บทที่ 6 แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน</b>                               | 178                  |
| 6.1 แนวทางการจัดการด้านนโยบาย                                                                    | 178                  |
| 6.2 แนวทางการจัดการด้านแผนงาน / โครงการ และมาตรการ                                               | 186                  |
| 6.3 แนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ และการบังคับใช้                                            | 190                  |
| 6.4 แนวทางการจัดการด้านบริหารจัดการของหน่วยงาน                                                   | 193                  |
| 6.5 แนวทางการจัดการด้านบุคลากร                                                                   | 194                  |
| 6.6 แนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม                                                             | 196                  |
| <b>บทที่ 7 สรุปและเสนอแนะ</b>                                                                    | 199                  |
| 7.1 สรุปผลการวิจัย                                                                               | 199                  |
| 7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป                                                           | 203                  |
| <b>บรรณานุกรม</b>                                                                                | 204                  |
| <b>ประวัติผู้เขียน</b>                                                                           | 213                  |

## สารบัญตาราง

| ตารางที่                                                                                                | หน้า |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1.1 จำนวนและอัตราการตายจากอุบัติเหตุ และถูกทำร้ายต่อประชากร 100,000 คนในช่วง ปี พ.ศ. 2542-2545          | 2    |
| 2.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก                                                    | 28   |
| 2.2 กระบวนการวางแผน (Planning Process)                                                                  | 30   |
| 3.1 รายละเอียดการสัมภาษณ์                                                                               | 50   |
| 4.1 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่าง ปี 2540 - 2547                           | 54   |
| 4.2 อัตราการตายและผู้บาดเจ็บต่อประชากร 100,000 คน และต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ระหว่างปี 2540-2546 | 55   |
| 4.3 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่ราชอาณาจักรจำแนกตามประเภทรถ ระหว่างปี 2538-2546                    | 56   |
| 4.4 ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับลักษณะอาการที่แสดงออก                                        | 59   |
| 4.5 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ระหว่างปี 2544 – 2548          | 62   |
| 4.6 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างปี 2546 – 2548        | 64   |
| 4.7 อุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 จำแนกตามช่วงเวลา                                                         | 65   |
| 4.8 ต้นทุนอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี 2545                                                         | 66   |
| 5.1 จำนวนครั้งคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2546           | 116  |
| 5.2 ปริมาณการเดินทาง อัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทาง                                     | 121  |

|                                                                                                            |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.3 จำนวนประชากรจดทะเบียนและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี<br>พ.ศ. 2540 – 2547                           | 129 |
| 5.4 การเติบโตตามมูลค่าจริงของค่าใช้จ่ายด้านยา และค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ<br>พ.ศ.2536 – 2545                   | 135 |
| 5.5 สาระโดยสังเขปของกฎหมาย 3 ฉบับ แจกแจงตามปัจจัยที่เกี่ยวข้อง<br>กับการแก้ไขปัญหามลพิษจราจร               | 152 |
| 5.6 การวิเคราะห์ปัจจัยภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ<br>ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย  | 155 |
| 5.7 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ<br>ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย | 165 |
| 6.1 อัตราการใช้บริการและความหนาแน่นของระบบราง เปรียบเทียบกับ<br>อัตราการตายจากการเดินทาง ปี 1990           | 180 |
| 6.2 วิธีการจัดการจราจรเพื่อความปลอดภัย ภายในชุมชนเมือง Madison                                             | 198 |

## สารบัญภาพ

| ภาพที่                                                                                                    | หน้า |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2.1 Neiborhood Concept                                                                                    | 35   |
| 2.2 หลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City)                                              | 37   |
| 3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย                                                                                  | 42   |
| 4.1 โครงสร้างของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน<br>ของประเทศไทย พ.ศ.2547 – 2551                        | 71   |
| 4.2 เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์                                                                          | 88   |
| 4.3 เครื่องตรวจจับความเร็ว                                                                                | 88   |
| 4.4 เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ RADAR                                                                      | 89   |
| 4.5 เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ LASER                                                                      | 89   |
| 4.6 หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก                                                                                  | 90   |
| 4.7 รถจักรยานยนต์ตรวจการทางหลวง                                                                           | 91   |
| 4.8 บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ<br>จราจรและขนส่ง                                | 106  |
| 5.1 จำนวนยานยนต์จดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์<br>พ.ศ.2522 ในช่วงปีพ.ศ. 2540 ถึง 2546                 | 108  |
| 5.2 จำนวนรถยนต์จดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522<br>ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2540 ถึง 2546                 | 109  |
| 5.3 จำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติ<br>รถยนต์ พ.ศ.2522 ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2540 ถึง 2546 | 110  |
| 5.4 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2546                                                               | 112  |
| 5.5 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ.2540-2547                                                   | 115  |
| 5.6 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540-2547                                          | 117  |
| 5.7 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 – 2547                                                         | 118  |

|                                                                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.8 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                      | 119 |
| 5.9 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                              | 120 |
| 5.10 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                                       | 122 |
| 5.11 อัตราส่วนผู้บาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทาง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 -2547                                                                    | 123 |
| 5.12 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                       | 124 |
| 5.13 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามการโดยสารและการบรรทุก ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                | 125 |
| 5.14 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                               | 126 |
| 5.15 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร/ยานพาหนะ 10,000 คันกับอัตราผู้บาดเจ็บ/ยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 - 2547 | 127 |
| 5.16 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร / ประชากร 100,000 คน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540-2547                                                           | 128 |
| 5.17 ผลิตภัณฑ์รวม ณ ราคาคงที่ ปี 2531(พันล้านบาท) ของภาคเกษตรกรรมและนอกภาคเกษตรกรรม ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2546                           | 130 |
| 5.18 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร / ยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547                                                        | 131 |
| 5.19 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ จำแนกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 5 ประเภทแรก ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2546            | 132 |
| 5.20 มูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2546                                                               | 133 |
| 5.21 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑลกับภูมิภาค ในปี พ.ศ.2540 - 2547                                            | 134 |
| 5.22 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงเนื่องมาจากผู้ขับขี่ ในปี พ.ศ.2547                                                           | 136 |

|                                                                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.23 การบริโภคเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ต่อหัวต่อปีของคนไทย<br>ตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 – 2543                              | 137 |
| 5.24 จำนวนร้อยละของโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามจำนวนช่อง<br>จราจรและลักษณะการแบ่งทิศทางการจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2547 | 139 |
| 5.25 จำนวนร้อยละของโอกาสเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามบริเวณทาง<br>กายภาพ ในปี พ.ศ.2547                                            | 141 |
| 5.26 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพพื้นผิวถนน ในปี<br>พ.ศ.2547                                                         | 143 |
| 5.27 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพแสงสว่าง ในปี พ.ศ.2547                                                              | 144 |
| 5.28 เปรียบเทียบทัศนวิสัยการมองเห็นป้ายสัญญาณจราจร ในเวลากลางวัน<br>กับกลางคืน                                              | 146 |
| 5.29 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามชนิดของพื้นผิวถนน ในปี<br>พ.ศ.2547                                                      | 147 |
| 5.30 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพอากาศ ในปี พ.ศ.2547                                                                 | 150 |
| 6.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเม็กซิโก ประเทศอิตาลี                                                              | 179 |
| 6.2 ระบบขนส่งสาธารณะแบบระบบราง TGV ในประเทศฝรั่งเศส                                                                         | 182 |
| 6.3 หลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City)                                                                | 184 |
| 6.4 กล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพเพื่อตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจร                                                        | 190 |
| 7.1 สรุปผลการศึกษาและแนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อ<br>ลดอุบัติเหตุทางถนน                                                | 202 |

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาการจราจรและชนส่งในประเทศไทยนับเป็นปัญหาระดับชาติ และนับวันยิ่งจะทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกขณะ โดยปัญหาที่สำคัญที่เกิดจากการจราจรและชนส่ง ก็คือปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเป็นปัญหาที่เรื้อรังมานานหลายปีแล้วสำหรับประเทศไทย และอีกปัญหาหนึ่งที่สำคัญไม่น้อยไปกว่ากันนั่นก็คืออุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นสาเหตุของการสูญเสียในหลายด้าน ๆ โดยเฉพาะการบาดเจ็บและการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้อุบัติเหตุทางถนนก็นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน โดยการสูญเสียทางสังคมก็คือ การเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ รวมทั้งการบาดเจ็บจนถึงขั้นทุพพลภาพ พิกการ จนไม่สามารถประกอบกิจการงานใด ๆ ได้ ส่งผลให้สังคมขาดบุคลากรที่มีความสามารถมาช่วยในการพัฒนาประเทศ อีกทั้งปัญหาทางสุขภาพกายและสุขภาพจิตอีกด้วย (ฉันทนา สมยา, 2547: 1)

ในบรรดาความสูญเสียจากอุบัติเหตุและถูกทำร้าย อุบัติเหตุทางถนนมีอัตราสูงที่สุด ทั้งอัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต อีกทั้งยังเพิ่มขึ้นทุกปี สถิติจากศูนย์ข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ระบุจำนวนและอัตราตายต่อประชากร 100,000 คน ด้วยอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2529-2543 โดยระบุว่าปี 2529 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 4,208 ราย และในปี 2543 มีผู้เสียชีวิตเพิ่มเป็น 11,624 ราย (ตารางที่ 1.1) คิดเป็นอัตราการเพิ่มถึงร้อยละ 200 โดยทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ นอกจากจะนำความสูญเสียมาสู่ผู้ประสบเหตุตลอดจนครอบครัวแล้ว ยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจให้กับประเทศอีกด้วย สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย คำนวณการสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรว่ามีจำนวนถึงปีละกว่า 60,000 ล้านบาท ซึ่งนับว่าเป็นความเสียหายที่มหาศาล เมื่อนำตัวเลขมาเทียบกับเงินรายได้การส่งออกของประเทศปีละ 90,000 ล้านบาท ทั้งนี้ ยังไม่ได้รวมการสูญเสียทางอ้อม เช่น การสูญเสียโอกาสที่ครอบครัวต้องสูญเสียรายได้จากการ

บาดเจ็บหรือเสียชีวิตความสูญเสียทางด้านจิตใจ และอื่น ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ไม่สามารถประเมินค่าเป็นตัวเลขได้ (พรวิไล คาร์, 2545: 2-4)

**ตารางที่ 1.1** จำนวนและอัตราการตายจากอุบัติเหตุ และถูกทำร้าย ต่อประชากร 100,000 คน  
ในช่วง ปี พ.ศ. 2542-2545

| กลุ่มสาเหตุ                                          | 2542   |       | 2543   |       | 2544   |       | 2545   |       |
|------------------------------------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|
|                                                      | จำนวน  | อัตรา | จำนวน  | อัตรา | จำนวน  | อัตรา | จำนวน  | อัตรา |
| อุบัติเหตุการชนสั่และจราจร                           | 11,624 | 18.9  | 13,194 | 21.4  | 12,938 | 20.8  | 13,438 | 21.5  |
| การพลัดตก                                            | 609    | 1.0   | 714    | 1.2   | 806    | 1.3   | 849    | 1.4   |
| อุบัติเหตุการตกน้ำ<br>และการจมน้ำ                    | 3,057  | 5.0   | 3,863  | 6.3   | 3,823  | 6.2   | 4,218  | 6.7   |
| การสัมผัสควันไฟและเปลวไฟ                             | 187    | 0.3   | 212    | 0.3   | 208    | 0.3   | 220    | 0.4   |
| การเป็นพิษโดยอุบัติเหตุจาก<br>การสัมผัสกับสารเป็นพิษ | 184    | 0.3   | 98     | 0.2   | 146    | 0.2   | 112    | 0.2   |
| การมีเจตนาทำร้ายตนเอง                                | 5,290  | 8.6   | 5,189  | 8.4   | 4,803  | 7.7   | 4,905  | 7.8   |
| การทำร้ายผู้อื่น                                     | 3,966  | 6.4   | 3,442  | 5.6   | 3,628  | 5.8   | 3,332  | 5.3   |

**แหล่งที่มา:** สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2548.

การสูญเสียทางเศรษฐกิจนับได้ว่าเป็นการสูญเสียที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้ง ย่อมมีทรัพย์สินที่เสียหาย อาทิเช่น รถยนต์ ทรัพย์สินส่วนตัวของผู้ประสบเหตุ เป็นต้น อีกทั้งยังมีค่ารักษาพยาบาลของผู้ที่ประสบเหตุ แต่ไม่ร้ายแรงถึงขั้นเสียชีวิต ก็ต้องใช้จ่ายเงินเป็นจำนวนมากในการดูแลรักษา โดยเฉพาะผู้ประสบเหตุที่เป็นผู้ยากไร้ ไม่มีทรัพย์สินเงินทองมากมายพอที่จะมารักษาผู้ประสบเหตุได้ ทำให้ภาระค่าใช้จ่ายตกเป็นภาระของรัฐที่ต้องเข้ามาช่วยเหลือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ในปีหนึ่ง ๆ



คิดเป็นจำนวนเงินไม่น้อย ทำให้รัฐต้องปันงบประมาณส่วนหนึ่งไว้สำหรับบุคคลเหล่านี้ ส่งผลให้งบประมาณในการบริหารประเทศบางส่วนขาดหายไป

ส่วนผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมนั้น อาจเกิดขึ้นโดยอ้อมจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ส่งผลให้เกิดจราจรติดขัดตามมาทุกครั้ง ซึ่งการจราจรที่ติดขัดนี้เอง ส่งผลให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญก็คือ มลพิษทางอากาศและมลพิษทางเสียง ซึ่งส่งผลต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น อีกทั้งยังก่อให้เกิดความรำคาญตามมาอีกด้วย และนอกจากนี้แล้ว อุบัติเหตุทางถนนยังส่งผลให้เกิดการสิ้นเปลืองพลังงานเนื่องมาจากการจราจรติดขัดอีกด้วย ถ้าหากว่ามีระบบการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีประสิทธิภาพเข้ามาช่วยจัดการ ก็จะเป็นการช่วยลดปัญหาทั้งทางสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมลงไปได้บ้างไม่มากนัก อันจะก่อให้เกิดผลดีตามมามากมาย โดยเฉพาะเรื่องงบประมาณที่ปัจจุบันถูกนำมาใช้ดูแลเรื่องอุบัติเหตุทางถนนอย่างมากมาย ก็จะลดลงและสามารถนำงบประมาณเหล่านั้นไปใช้พัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ ได้ต่อไป

เนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในปัจจุบันนี้ เร่งให้เกิดการขยายตัวของการจราจรและส่งผลให้ตัวเลขของจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามไปด้วย โดยในปัจจุบัน อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยนับเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากเป็นลำดับที่หนึ่ง และเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น จากสถิติในหลายจังหวัดระบุว่าร้อยละ 80 ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมีอายุน้อยกว่า 40 ปี ในขณะที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข มีรายงานวิจัยเรื่องจำนวนและอัตราตายต่อประชากร 100,000 คน ด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2539-2543 ซึ่งระบุถึงตัวเลขผู้เสียชีวิตสูงสุดว่ามีอายุอยู่ระหว่าง 15-29 ปี ซึ่งเป็นวัยที่กำลังสร้างเนื้อสร้างตัว เป็นทรัพยากรบุคคลที่มีศักยภาพของประเทศ ผลกระทบของอุบัติเหตุจึงก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม (พรวิไล คาร์ร, 2545: 2)

จากสถิติตัวเลขผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย รวมทั้งความสูญเสียทางเศรษฐกิจและความสูญเสียทางอ้อม จะเห็นได้ว่าเป็นตัวเลขที่มหาศาลและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นทุกปี ดังนั้นสมควรที่จะทำการศึกษาถึงแนวทางการจัดการที่เหมาะสมในการลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อที่จะลดจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะทำให้เกิดผลดีทั้งทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนและผลของการดำเนินการ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
3. เพื่อเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการการขนส่งและจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

## 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงสถานการณ์ของสภาพปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในปัจจุบัน
2. ทราบถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัด ของนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนและการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่ใช้ในปัจจุบัน
3. ได้ข้อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทย

## 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

**1.4.1 ขอบเขตด้านประชากรที่ทำการศึกษา** ได้แก่ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งได้แก่

1. สำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง
2. สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
4. มูลนิธิสาธารณสุข
5. ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

### 1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

การศึกษาครอบคลุมพื้นที่ทั้งประเทศ โดยศึกษาถึงสถานการณ์โดยรวมของประเทศไทย

#### **1.4.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา**

การศึกษาจากเอกสารย้อนหลังเป็นระยะเวลา 10 ปี คือ ตั้งแต่ พ.ศ.2539 - พ.ศ.2548

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้มีการศึกษาถึงแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำความรู้ที่ได้มาประกอบการศึกษาในครั้งนี้ ซึ่งมีดังต่อไปนี้

1. สถานการณ์และแนวทางการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน
4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ SWOT Analysis
5. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง
6. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 สถานการณ์และแนวทางการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

##### 2.1.1 สถานการณ์ของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

ปัจจุบันนี้อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตวันละ 50 คน หรือประมาณชั่วโมงละ 2 คน รวมแล้วปี ๆ หนึ่งยอดรวมของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 2 หมื่นคน และที่บาดเจ็บจนถึงขั้นทุพพลภาพหรือพิการมีจำนวนสูงถึงปีละ 270,000 คน ก่อให้เกิดภาระที่เกินจำเป็นต่อระบบบริการทางสาธารณสุขอย่างน้อยปีละ 1,5000,000 ครั้ง สำหรับบริการผู้ป่วยนอกและฉุกเฉิน และอย่างน้อย 150,000 ครั้งสำหรับบริการผู้ป่วยใน ไม่เพียงเท่านั้น ในยามที่เจ็บป่วยและสาหัสผู้บาดเจ็บ 9 ใน 10 คนที่เข้ารับการรักษา ยังต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเองทั้งหมด ทั้ง ๆ ที่พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีผลบังคับใช้มาเป็นเวลาหลายปีมาแล้ว โดยสถาบันการวิจัยเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศไทย ได้ทำการประมาณความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ.2540 มีมูลค่าทางเศรษฐกิจเท่ากับ 100,000 ล้านบาท ซึ่งมากกว่างบประมาณก่อสร้าง

ถนนของกระทรวงคมนาคมเมื่อปี พ.ศ.2541 ถึง ร้อยละ 200 และมากกว่างบประมาณปี พ.ศ. 2541 ของกระทรวงสาธารณสุขทั้งกระทรวงถึง ร้อยละ 170 ซึ่งนับเป็นความเสียหายที่มีมูลค่ามหาศาลเลยทีเดียว (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2543: 13)

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2525 – 2539 อุบัติภัยทางถนนเป็นสาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยเพิ่มขึ้นจาก 13.1 คนต่อแสนคนต่อปี เป็น 28.4 คนต่อแสนคนต่อปี นั่นคือเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่าตัว ด้วยแนวโน้มการขยายตัวดังกล่าวคาดว่าจะภายใน 5 ปีข้างหน้า อุบัติภัยทางถนนจะเป็นสาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตประมาณปีละ 27,000 คน โดยวิทยาลัยการสาธารณสุขจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้เปรียบเทียบความสูญเสียร่างกายและชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ.2534 ว่ามากกว่าที่เกิดจากโรคเอดส์ถึง 5 เท่า นอกจากนี้คนไทยส่วนใหญ่ ประมาณร้อยละ 80 ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นคนในวัยทำงาน โดยเป็นชายมากกว่าหญิงถึง 5 เท่า โดยประมาณร้อยละ 70 – 80 ของผู้ที่เสียชีวิตคือคนที่ขับขึ้นหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ รองลงมาคือการบาดเจ็บต่อหลายอวัยวะพร้อม ๆ กัน (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2543: 13 -14)

### 2.1.2 แนวทางการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

ในสมัยก่อนปริมาณรถมีไม่มากและมีถนนเพียงพอการจัดการจราจรจะเน้นเพื่อให้ "รถ" เคลื่อนที่ไปโดยสะดวกรวดเร็วเป็นส่วนใหญ่ แต่เมื่อแก้ปัญหาไปเรื่อย ๆ ปริมาณรถก็ยิ่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ กลับเป็นปัญหาที่ติดตามมาเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เช่นกัน การสร้างถนนเพิ่มขึ้นในปัจจุบันต้องใช้งบประมาณลงทุนสูง แต่กลับไม่ช่วยให้ปริมาณรถในผิวการจราจรลดลงแต่อย่างใด เพราะเมื่อแก้ปัญหาอุปสรรคในกลุ่มต่าง ๆ ให้ดีขึ้นแล้วแทนที่สภาพการจราจรจะดีขึ้นกลับส่งผลให้ปริมาณการเดินทางรวมของกลุ่มคนนั้นเพิ่มขึ้นอีก เนื่องจากสภาพปัญหาการจราจรที่มีอยู่เดิม จะเป็นตัวแปรที่ช่วยกีดจําหนการเดินทางไว้ เมื่อแก้ปัญหา ณ จุดนั้นให้การเดินทางดีขึ้น การเดินทางที่เคยถูกกีดไว้จากสภาพปัญหาจราจรกลับเพิ่มปริมาณการเดินทางขึ้นอีก ในปัจจุบันแนวคิดในการจัดการจราจรได้เปลี่ยนแปลงไปโดยเน้นแก้ปัญหาที่ 1. รักษาระยะเวลาในการเดินทางคงที่ 2. ความปลอดภัยของการจราจร 3. ลดมลภาวะเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม และ 4. เพิ่มงบประมาณในการลงทุนการสร้างระบบขนส่งมวลชนและลดงบประมาณการสร้างทางเพื่อการจราจร

นอกจากนี้ แนวทางการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบันนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้มีข้อบัญญัติให้จัดตั้งกลไกนโยบายและกลไกปฏิบัติ

ระดับประเทศและระดับจังหวัด เพื่อรองรับการดำเนินการตามกฎหมายฉบับนี้ ดังนี้ (ไพฑูริย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2543: 37-38)

#### 2.1.2.1 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

ตามมาตรา 8 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก ซึ่งมีบทบาทหน้าที่สำคัญ คือ

- 1) กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้น และระยะยาวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- 2) กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและการดำเนินการสถานขนส่งเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- 3) กำหนดมาตรการ และแผนพัฒนาการขนส่งทางบก เสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- 4) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- 5) กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็น อนุมัติโดยคณะรัฐมนตรี เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- 6) ประสานงานที่เกี่ยวข้องกันระหว่างกันในการขนส่งทางบก ตลอดจนประสานงานด้านการขนส่งทางบก กับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ
- 7) ให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

คณะกรรมการนโยบายขนส่งทางบกประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานคณะกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม มหาตมไทย เกษตรและสหกรณ์ พาณิชย อุตสาหกรรม คลัง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สภาพัฒนาฯ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย อธิบดีกรมทางหลวง กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ด้านขนส่งเศรษฐกิจหรือกฎหมาย) ไม่เกิน 5 คน และให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกเป็นกรรมการและเลขานุการ

2.1.2.2 คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก (ส่วนกลางและระดับจังหวัด)  
อำนาจหน้าที่ได้แก่ การกำหนด

- 1) ลักษณะการขนส่งประจำทางและไม่ประจำทาง
- 2) เส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง จำนวนรถสำหรับขนส่งประจำทางหรือรถขนาดเล็กในกทม. ระหว่างจังหวัด และระหว่างประเทศ

- 3) จำนวนผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่ง
- 4) อัตราค่าขนส่ง และค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ค่าบริการในการดำเนินการสถานีขนส่ง
- 5) อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ค่าบริการในการดำเนินการสถานีขนส่ง
- 6) สถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง
- 7) ชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
- 8) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาต และควบคุมการขนส่งทางบก
- 9) ปฏิบัติการอื่นตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และตามมติคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

## 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง

### 2.2.1 ความหมายของคำว่าจราจร

ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2532: 190) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่าจราจรไว้ว่า หมายถึง ไปมา หรือการที่ยานพาหนะ คนหรือสัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง

ชลิต บุลธูวรรณ (2518: 2) ให้ความหมายของคำว่าจราจร หมายถึง การไปมา รวมไปถึงการเดินทาง ไปมาทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ

โกวิท ภูพานิช (2534: 7) ได้ให้ความหมายของการจราจรไว้ว่า หมายถึง การจราจรทางบก กล่าวคือ การเคลื่อนไหว หรือไป ๆ มา ๆ ของยานพาหนะทุกชนิด รวมทั้งผู้ใช้ถนน

ดังนั้น สรุปได้ว่า การจราจร หมายถึง การไปมา หรือ การเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ไปตามทาง ซึ่งมีทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

### 2.2.2 ความหมายของคำว่าขนส่ง

อำพล ตียาภรณ์ (2521: 17) ได้กล่าวไว้ว่า การขนส่ง คือ การเคลื่อนย้ายมนุษย์ สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์

รังสรรค์ แขวงโลกา (2524: 1) ให้นิยามของการขนส่งว่า หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือผู้โดยสาร และสินค้า หรือโภคภัณฑ์ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยมีอุปกรณ์หรือสิ่งต่าง ๆ แห่งการขนส่ง

มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ให้คำจำกัดความคำว่า "การขนส่ง" หมายถึง การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล หรือของด้วยอุปกรณ์การขนส่ง (กรมการขนส่งทางบก, 2517: 1)

วัฒนวงศ์ รัตนวราห (2545. บทที่1: 1) ได้ให้นิยามของการขนส่งว่า หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ จากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งอย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ดังนั้น สรุปได้ว่า การขนส่งหมายถึง การเคลื่อนย้ายคน สัตว์ หรือสิ่งของ จากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งอย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพด้วยอุปกรณ์การขนส่ง

### 2.2.3 บทบาทของการขนส่ง (The Transportation Role)

บทบาทที่สำคัญของการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ คือ การให้บริการหรือการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายผู้คน หรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งที่ต้องการ อย่างไรก็ตาม การขนส่งนั้นมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านสังคมและเศรษฐกิจ เนื่องจากระบบของการขนส่งสามารถเชื่อมโยงเครือข่ายของระบบทางสังคมและเศรษฐกิจของประเทศเข้าไว้ด้วยกัน การพัฒนาประเทศจะเป็นไปอย่างเชื่องช้า หากประชากรไม่สามารถติดต่อกันได้ และหากแต่ละประเทศขาดซึ่งระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพแล้ว การสนองตอบต่อความต้องการของระบบสังคมและเศรษฐกิจของประเทศก็จะไม่สามารถดำเนินต่อไปได้เช่นกัน ทั้งนี้ เมื่อสังคมขยายตัวขึ้นเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ความต้องการในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งก็เพิ่มขึ้น เช่น ความต้องการด้านความสะดวกในการเดินทาง ความต้องการด้านการขนส่งวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่แต่ละประเทศจะต้องมีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ บทบาทของการขนส่งที่มีต่อระบบสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ มีดังต่อไปนี้ (วัฒนวงศ์ รัตนวราห, 2545. บทที่1: 2-3)

#### 2.2.3.1 บทบาทของการขนส่งที่มีต่อสังคม

การขนส่งมีส่วนสำคัญในการอำนวยความสะดวกทั้งในด้านการติดต่อและการเดินทางแก่สมาชิกในสังคม ช่วยในการเชื่อมโยงจุดต่าง ๆ ของสังคมให้เป็นเครือข่ายเดียวกัน กล่าวคือ สมาชิกของสังคมสามารถติดต่อสื่อสารกันได้ รวมทั้งสามารถไปมาหาสู่กันได้ หรือ



เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการพักผ่อนหรือท่องเที่ยว หรือแม้แต่เพื่อติดต่อทำธุรกิจซึ่งกันและกัน อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งนั้นมีบทบาทในการยกระดับคุณภาพชีวิตของสมาชิกในแต่ละสังคม ให้มีความเป็นอยู่ที่สะดวกและรวดเร็วขึ้นนั่นเอง

#### 2.2.3.2 บทบาทของการขนส่งที่มีต่อเศรษฐกิจ

การขนส่งเป็นกลไกสำคัญในการเคลื่อนย้ายปัจจัยต่าง ๆ ในการผลิตรวมทั้งสินค้า ทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่ผ่านกระบวนการผลิตเรียบร้อยแล้ว ประเทศที่มีระบบของการขนส่งที่เปี่ยมไปด้วยประสิทธิภาพ เช่น มีการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็ว สามารถอำนวยความสะดวกต่อกระบวนการทางเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม โดยทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของวัตถุดิบไปสู่โรงงาน และเกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าจากโรงงานไปสู่ตลาดผู้บริโภคได้ จะช่วยส่งผลให้สินค้านั้นมีมูลค่าที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ราคาของการขนส่งจะขึ้นอยู่กับหลักทางเศรษฐศาสตร์ด้วย กล่าวคือ หากราคาของการขนส่งสูง สินค้าเหล่านั้นก็จะมีราคาสูง ซึ่งในขณะเดียวกัน หากราคาของสินค้านั้นสูงเกินไป ผู้บริโภคก็ไม่สามารถซื้อสินค้านั้นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อน้อย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า หากราคาของการขนส่งสูงก็อาจส่งผลให้ปริมาณของการเคลื่อนย้ายต่ำลงได้

นอกจากนี้แล้ว การขนส่งยังมีความเจริญด้านต่าง ๆ ขยายจากเมืองหลวงสู่ชนบท เช่น เกิดการขยายตัวของตลาด ขยายตลาดแรงงาน สร้างรายได้ เป็นต้น อันก่อให้เกิดการแข่งขันกันทางการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจในวงกว้าง จากที่กล่าวมาได้ชี้ให้เห็นว่า บทบาทของการขนส่งนั้นสามารถส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศมีความเจริญรุดหน้าทั้งในระดับประเทศและต่างประเทศ จึงนับเป็นอีกระบบหนึ่งของสังคมที่มีส่วนในการสนับสนุนภาคธุรกิจของประเทศ

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า การขยายระบบของการขนส่งให้มีเครือข่ายครอบคลุมทั่วถึงสถานที่ที่ต้องการ เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ทั้งในทางสังคมและเศรษฐกิจนั้น ย่อมมีส่วนผลักดันให้ประเทศมีการพัฒนา ในทางตรงกันข้าม หากปราศจากการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศให้มีประสิทธิภาพแล้ว การพัฒนาประเทศก็จะไม่สามารถดำเนินต่อไปได้หรืออาจเป็นไปได้อย่างเชื่องช้า เนื่องจากระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะสามารถเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงเศรษฐกิจอันรุ่งเรืองของประเทศได้เป็นอย่างดี

## 2.2.4 องค์ประกอบของระบบการขนส่ง (The Elements of Transportation Systems)

ระบบการขนส่งมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 องค์ประกอบด้วยกัน คือ เส้นทาง (The Way) อาคารที่พัสดุโดยสาร (The Terminal) ยานพาหนะ (The Carrying Unit) และกำลังขับเคลื่อน (The Motive Power) ซึ่งองค์ประกอบทั้ง 4 นี้ มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบการขนส่ง หากขาดองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งระบบการขนส่งจะไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รายละเอียดขององค์ประกอบของระบบการขนส่ง มีดังต่อไปนี้ (วัฒนวงศ์ รัตนวราณ, 2545. บทที่ 1: 3-5)

### 2.2.4.1 เส้นทาง (The Way)

เส้นทางที่ใช้ในการขนส่งมี 3 ประเภท คือ

1) เส้นทางที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ (Natural Way) ได้แก่ ทะเล และ น่านฟ้า เส้นทางที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาตินี้ จึงไม่มีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและบำรุงรักษา

2) เส้นทางที่ดัดแปลงขึ้นจากธรรมชาติ (Artificially Improved Natural Way) เป็นเส้นทางที่มนุษย์ดัดแปลงขึ้นจากธรรมชาติ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง เส้นทางประเภทนี้ ได้แก่ แม่น้ำ

3) เส้นทางที่สร้างขึ้น (Artificial Way) เป็นเส้นทางที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อวัตถุประสงค์ในการคมนาคมขนส่งโดยเฉพาะ เส้นทางที่สร้างขึ้นนี้จะมีค่าใช้จ่ายสูงในการก่อสร้างและบำรุงรักษา เพราะฉะนั้น ในการก่อสร้างเส้นทางเหล่านี้จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาถึงความเหมาะสมและความคุ้มค่าในการลงทุนอย่างรอบคอบ

### 2.2.4.2 อาคารที่พัสดุโดยสาร (The Terminal)

อาคารที่พัสดุโดยสารมีความสำคัญต่อการขนส่งเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ เป็นบริเวณที่ผู้โดยสารใช้ในการเปลี่ยนพาหนะในการเดินทาง อาคารที่พัสดุโดยสารควรออกแบบให้มีความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารในช่วงเวลาหนึ่งได้อย่างพอเพียง

### 2.2.4.3 ยานพาหนะ (The Carrying Unit)

ยานพาหนะเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งที่มีความสำคัญต่อระบบการขนส่ง ยานพาหนะควรได้รับการออกแบบให้มีความเหมาะสมกับสิ่งที่ต้องการลำเลียงขนส่ง อาทิ การลำเลียงขนส่งของเหลว เช่น น้ำมัน หรือน้ำ ควรใช้ยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นถังเก็บน้ำ (Tank) เป็นต้น

#### 2.2.4.4 กำลังขับเคลื่อน (The Motive Power)

ตั้งแต่สมัยโบราณมานั้น กำลังขับเคลื่อนที่สำคัญที่สุดในระบบการขนส่ง คือ กำลังขับเคลื่อนที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ (Natural Motive Power) อันได้แก่ กำลังขับเคลื่อนที่เกิดจากลม มนุษย์ และสัตว์ การที่มนุษย์เดินหรือวิ่งนั้นเป็นการใช้กำลังขับเคลื่อนตามธรรมชาติ กล่าวคือ ใช้กล้ามเนื้อช่วยในการขับเคลื่อน ต่อมาในยุคที่มีการประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้นมานั้น นับเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อการใช้กำลังขับเคลื่อน กล่าวคือ เป็นการเปลี่ยนแปลงจากการใช้กำลังขับเคลื่อนที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ มาเป็นการใช้กำลังขับเคลื่อนที่ถูกประดิษฐ์ขึ้น (Artificial Motive Power) ซึ่งได้แก่ เครื่องจักรไอน้ำ เครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมัน หรือกระแสไฟฟ้า เป็นต้น

#### 2.2.5 ประเภทของระบบการขนส่ง (The Types of Transportation System)

ระบบการขนส่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้ (วัฒนวงศ์ รัตนวราห, 2545, บทที่ 1: 5-6)

##### 2.2.5.1 การขนส่งทางบก (Land Transportation)

ประกอบด้วยระบบการขนส่งที่สำคัญ 2 ประเภท คือ การขนส่งทางถนน (Highway Transportation) และการขนส่งทางรถไฟ (Railway Transportation) หากพื้นที่เหล่านี้มีโครงข่ายของถนนที่ครอบคลุมทั่วถึง แต่การขนส่งทางถนนนี้ก็มิใช่ว่าจะมีข้อเสียตรงที่มีขนาดของการบรรทุกที่จำกัด ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือมีน้ำหนักมากได้ สำหรับการขนส่งทางรถไฟนั้น ถึงแม้จะไม่สามารถลำเลียงสินค้าได้อย่างทั่วถึง เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องโครงข่ายของรางรถไฟ แต่มีข้อดีตรงที่มีค่าใช้จ่ายของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต่ำ และสามารถบรรทุกสินค้าได้คราวละจำนวนมาก

##### 2.2.5.2 การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)

เป็นระบบการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำ แต่มีเครือข่ายการขนส่งจำกัดตามเขตน่านน้ำเท่านั้น นอกจากนี้ ความสะดวกหรือความเป็นไปได้ของการขนส่งยังต้องขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศด้วย สินค้าที่นิยมใช้การขนส่งทางน้ำ จึงมักเป็นสินค้าที่มีราคาต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

##### 2.2.5.3 การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

เป็นระบบการขนส่งที่มีความรวดเร็ว และโอกาสที่สินค้าจะมีความเสียหายนั้นมีน้อย แต่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งนั้นสูงมากเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ดังนั้น การขนส่งทางอากาศจึงมีความเหมาะสมกับสินค้าที่มีต้นทุนการผลิตสูง

#### 2.2.5.4 การขนส่งทางท่อ (Pipeline Transportation)

เป็นระบบการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับการขนส่งของเหลวที่สามารถไหลไปได้ตามท่อ การขนส่งทางท่อนี้มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนขั้นต้นที่สูง แต่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ต่ำ เนื่องจากไม่จำเป็นต้องจ้างแรงงานมากนัก

## 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

### 2.3.1 ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ

คำว่าอุบัติเหตุได้มีผู้ให้คำนิยามไว้หลายความหมาย ดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้นิยามคำว่าอุบัติเหตุไว้ว่า หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ เนื่องจากการจราจรทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้านและในที่สาธารณะ (อุดม ถูวงศ์ และคณะ, 2540. บทที่ 2: 1)

ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2532: 1) ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นเนื่องจากอุบัติเหตุ โดยอุบัติเหตุ หมายถึง อันตรายที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจมาก่อน

ดังนั้น คำว่าอุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ เนื่องจากการจราจรทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยอุบัติเหตุ หมายถึง อันตรายที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจมาก่อน

### 2.3.2 ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจราจร

องค์การอนามัยโลก หรือ WHO (1978 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 6) ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ (Traffic Accident) หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนโดยมียานหรือล้อเลื่อน หรือพาหนะ (Vehicle) เคลื่อนที่อย่างน้อยหนึ่งคัน และก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือทำลายทรัพย์สิน

วินัย ลูวิโรจน์ (2524: 16) ได้ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุไว้ว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายหรือเกิดขึ้นโดยไม่ทราบสาเหตุมาก่อน

มงคล ณ สงขลา (2535: 12) ให้นิยามของคำว่า อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายต่อร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตไปด้วย

ธีระ พิทักษ์ประเวช (2539: บทคัดย่อ) กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นอย่างคาดไม่ถึง เป็นสิ่งที่ทุกคนไม่พึงประสงค์

งามพิศ สัตย์สงวน (2545: 36) ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝัน อันเป็นการบังเอิญ หรือเนื่องจากการขาดความระมัดระวัง รู้เท่าไม่ถึงการณ์ หรือขาดความรอบรู้

พรวิไล คาร์ (2545: 1) ได้ให้นิยามของอุบัติเหตุว่า เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎมนตรี (2536 อ้างถึงใน ชัยณรงค์ บุญดวง 2545: 23) ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุว่า หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นได้โดยไม่คาดคิด หรือเป็นความบังเอิญ เป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหายได้

สมศักดิ์ กิตติศุภพร และคณะ (2547: 9) กล่าวถึงคำว่า อุบัติเหตุว่า คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือตาย และทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย

ประพีร์ คมนามูล (2522: 7) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุทางถนนว่า หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดฝัน เป็นผลให้มีการบาดเจ็บ ตาย หรือทรัพย์สินถูกทำลาย

สมานชัย หงส์ทอง (2524 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 6) ให้ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุจากการจราจร คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในทาง โดยการบังเอิญ หรือขาดความระมัดระวัง หรือความประมาทของผู้ใช้ทาง

สมเกียรติ กาญจนพิบูลย์ (2528 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 6) ได้กล่าวถึงอุบัติเหตุจากการจราจรว่า เป็นเหตุการณ์หรือสิ่งที่เกิดขึ้นในท้องถนนโดยไม่คาดหมายมาก่อน

วิจิตร บุญยะโหดระ (2529 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 6) กล่าวว่า อุบัติเหตุจากการจราจร เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อาจเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และทรัพย์สินเสียหายได้โดยที่เราไม่ต้องการ

ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2532: 190) ให้ความหมายของอุบัติเหตุจากการจราจรไว้ว่า อุบัติเหตุในการสัญจรไปมาทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ

อุระพงษ์ เวศกิจกุล (2539: 23) กล่าวถึงอุบัติเหตุจราจรว่า หมายถึง อุบัติเหตุของยานพาหนะ (vehicle) ที่เกิดขึ้นบนทางหลวง

ไชยา การะเกด (2541: 19) ได้ให้นิยามของคำว่าอุบัติเหตุจราจร หมายถึง สิ่งที่เกิดปกติทางถนน รถถูกทำลายหรือถูกชน คนได้รับบาดเจ็บหรือตาย มีการเสียค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซม ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง และผู้ก่อเหตุเป็นฝ่ายผิดจะต้องชดใช้ค่าเสียหายและถูกลงโทษตามกฎหมาย

ดังนั้น กล่าวโดยสรุป อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนหรือคาดฝัน แก่ผู้ใช้ทาง เป็นผลให้มีการบาดเจ็บ ตาย หรือทรัพย์สินถูกทำลาย

นอกจากนี้ อุบัติเหตุทางถนน สามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท (ประทีร คมนามูล, 2522 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 6-7) ดังต่อไปนี้

1. อุบัติเหตุถึงตาย (A Fatal Accident) คือ อุบัติเหตุซึ่งก่อให้เกิดมีผู้เสียชีวิตทันทีในอุบัติเหตุ
2. อุบัติเหตุร้ายแรง (A Serious Accident) คือ อุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัสแต่ ไม่มีผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัสต้องเข้ารับการรักษเป็นผู้ป่วยใน (In-patient) ของโรงพยาบาลการบาดเจ็บสาหัส คือ มีการตรวจพบบาดเจ็บรุนแรงชัดเจน จนต้องรับไว้รักษาในโรงพยาบาล ลักษณะการบาดเจ็บสาหัส ได้แก่ มีการบาดเจ็บภายในร่างกาย ส่วนของร่างกายเกิดการแตกหัก สมองถูกกระแทกกระเทือน มีการเลือดตกในและอื่น ๆ
3. อุบัติเหตุเล็กน้อย (A Light Accident) คือ อุบัติเหตุที่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต แต่มีเฉพาะผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยเท่านั้น การบาดเจ็บเล็กน้อย คือ เป็นพวกที่ฟกช้ำดำเขียว หรือถลอกปอกเปิก หรือแผลแตกเล็กน้อย
4. อุบัติเหตุที่ทำให้ทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว (Property Damage Only Accident) คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้วไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บเลย มีแต่ยานพาหนะและทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น

### 2.3.3 รูปแบบต่าง ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้รวบรวมรูปแบบต่าง ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรไว้ รวมทั้งหมด 74 รูปแบบ ดังนี้

#### 2.3.3.1 รูปแบบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ

- 1) ขับรถออกจากซอยถูกรถทางตรงชน
- 2) ขับรถออกจากทางโทถูกรถทางตรงชน
- 3) เปลี่ยนช่องทางโดยไม่ให้สัญญาณ
- 4) ชนท้ายรถคันที่อยู่ด้านหน้า
- 5) ชนรถที่จอดล้ำช่องทาง หรือจอดเสีย ไม่ให้สัญญาณในเวลากลางคืน

#### 2.3.3.2 ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

- 1) ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง
- 2) ฝ่าฝืนเครื่องหมายและสัญญาณระวางรถไฟ

#### 2.3.3.3 แข่งที่ห้ามแข่ง

- 1) แข่งในที่คับขันหรือเขตชุมชน

- 2) แสงในทางโค้งขวา
- 3) แสงในทางโค้งซ้าย
- 4) แสงซ้าย
- 5) แสงในขณะที่มีรถสวนทางมา
- 6) แสงบนสะพาน
- 7) แสงในขณะมองไม่เห็นทัศนวิสัยด้านหน้าชัดเจน ฝนตก ฝุ่น คิวไฟ

หมอก

- 8) แสงในขณะขับรถขึ้นเนิน
- 9) แสงในขณะขับรถลงเนิน
- 10) แสงรถอื่นในทางร่วมทางแยก

#### 2.3.3.4 กลับรถ

- 1) กลับรถตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิด
- 2) กลับซ้อนคันแล้วชนกันเอง

#### 2.3.3.5 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการหลุดออกจากทางโค้ง

- 1) เข้าโค้งไม่ได้
- 2) ขับรถชนในทางโค้ง

#### 2.3.3.6 รูปแบบการชนที่เกิดจากการขาดประสบการณ์ของผู้ขับขี่

- 1) รถบรรทุกที่อยู่ด้านหน้าเลี้ยวหรือกลับรถโดยตีวงเลี้ยวไปทางด้านซ้ายหรือขวาก่อนจะเลี้ยว
- 2) รถบรรทุกเลี้ยวกลับรถในเวลากลางคืนเข้าใจว่ามีรถคันเดียวแต่กลับกลายเป็นรถยนต์บรรทุก
- 3) แสงขึ้นหน้ารถบรรทุกที่คิดว่ามีคันเดียวแต่กลับกลายเป็นรถยนต์บรรทุก
- 4) รถที่สวนทางมาไม่เปิดไฟหน้า
- 5) รถที่แล่นสวนทางมาเปิดไฟหน้าแต่ไฟหน้าติดเฉพาะด้านซ้ายหรือด้านขวา เข้าใจว่าเป็นรถจักรยานยนต์
- 6) รถกระบะ รถบรรทุกสินค้า (ไม้ เสา เหล็ก คอนกรีต และถุง) ยาวเกินตัวรถไม่ให้สัญญาณจึงเฉี่ยวชนสินค้าที่ยื่นออกมา

ไม่ได้

7) ลงเนินแล้วปล่อยให้เกียร์อยู่ในตำแหน่งว่างแล้วเข้าเกียร์ไม่ได้ ห้ามล้อ

8) ขับรถตกลงไปในน้ำแล้วเปิดประตูไม่ได้

9) วัตถุตกจากรถลงกลางถนน

10) การชนเมื่อขับรถเข้าไปในกลุ่มควันไฟ หมอกหนา ฝนตกหนัก

#### 2.3.3.7 การชนที่มักจะเป็นปัญหา

1) รถเลี้ยวขวาชนกับรถที่จะแซงขึ้นไป

2) รถเฉี่ยวกันในวงเวียน

3) รถเลี้ยวขวาชนกับรถเลี้ยวซ้ายในทางแยก

4) เลี้ยวขวาหรือเลี้ยวซ้ายพร้อมกันเบียดกันเอง

#### 2.3.3.8 อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของตัวรถ

1) ยางแตก

2) ล้อหลุด

3) เบรกชำรุด

4) คันชักคันส่งชำรุด

5) คันเร่งค้างหรือมีวัตถุไปสอดขัดอยู่ได้เป็นเบรก

6) เกียร์อัตโนมัติชำรุดบกพร่องหรือไม่มีความชำนาญในการใช้

#### 2.3.3.9 อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของถนน

1) ถนนที่ไม่ได้มาตรฐานชำรุดหรือก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ แล้วไม่ติดตั้ง

เครื่องหมายสัญญาณเตือน

2) ถนนที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ

#### 2.3.3.10 การชนกับรถจักรยานยนต์หรือรถจักรยาน

1) รถจักรยานยนต์ย้อนทางเดินรถ

2) รถจักรยานยนต์ที่ไม่เปิดไฟหน้าหรือไฟท้าย

3) ถนนที่แคบหรือไม่มีไหล่ทาง

4) เลี้ยวซ้ายรถจักรยานยนต์แทรกเข้ามาระหว่างรถกับฟุตบอล

5) เลี้ยวขวารถจักรยานยนต์แซงขึ้นมา

6) รถจักรยานยนต์เปลี่ยนช่องทางไม่เปิดไฟเลี้ยว

7) รถจักรยานยนต์ที่ตัดข้ามมาจากเกาะกลางถนน



- 8) รถจักรยานยนต์ที่แทรกเข้ามาระหว่างรถสองคัน
- 9) รถจักรยานยนต์ชนท้าย
- 10) เปิดประตูรถแล้วมีรถจักรยานยนต์วิ่งเข้ามาชน

#### 2.3.3.11 เจี่ยวชนคนเดินเท้า

- 1) คนวิ่งข้ามถนนตัดหน้า
- 2) เด็ก คนแก่ คนพิการ ข้ามถนน
- 3) คนข้ามถนนแล้วหยุดอยู่กลางถนน
- 4) เด็กเล่นกับเพื่อนอยู่ข้างถนน
- 5) เด็กข้ามถนนแล้วทำของตกหันกลับมาเก็บของ
- 6) ลงจากรถโดยสารแล้วข้ามถนนจากจุดอับสายตา
- 7) ผู้โดยสารลงจากรถกลางถนน

#### 2.3.3.12 อุบัติเหตุที่เกิดจากตัวผู้ขับขี่เอง

- 1) ผู้ขับขี่ตกใจจากเหตุการณ์อื่น
- 2) มีอารมณ์ผิดปกติ (โมโห โกรธ เกรี้ยวกราด ใจชั่ว)
- 3) ไม่สบาย
- 4) เหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า
- 5) หลับใน
- 6) ดื่มสุรา
- 7) ไข้ยาเสพติด

### 2.3.4 ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุในชีวิตประจำวันมีหลายประเภท แยกตามลักษณะการเกิดได้ดังนี้ (ณรงค์ ณ เชียงใหม่, 2532: 4-7)

#### 2.3.4.1 การตกจากที่สูง

เมื่อทำงานอยู่บนที่สูง เช่น บนเสา นั่งร้านหรือสิ่งก่อสร้าง ซึ่งมีทางไม่กว้างมากนัก เป็นที่ลาดเอียงและไม่มีรั้วกัน ผู้ที่ทำงานอาจจะตกลงมาได้ง่ายจนเสียชีวิต การตกจากที่สูง ๆ เช่นนี้ มีสาเหตุมาจากหลายกรณีโดยเฉพาะกรณีนั่งร้านสูง ๆ นั้นมีสาเหตุมาจากนั่งร้านพังลงมา เพราะวัสดุที่ใช้นั่งร้านไม่แข็งแรงพอหรือเกิดจากความประมาทของผู้ได้รับอุบัติเหตุเองด้วย

#### 2.3.4.2 การพลัดตกหกล้ม

การพลัดตกหกล้มเป็นอุบัติเหตุที่มักเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เป็นการพลัดตกทุกชนิด ยกเว้นการตกจากที่สูงดังกล่าวมาแล้วในข้อที่ 1 ได้แก่ การตกจากบ้านเรือน ตกต้นไม้ ตกเก้าอี้ ตกจากรถ ตกจากอุปกรณ์การกีฬา และการลื่นล้ม เป็นต้น มีสาเหตุจากสภาวะแวดล้อมไม่ดี เช่น พื้นสกปรก แสงสว่างไม่พอ หรือสภาวะร่างกายไม่แข็งแรง เป็นต้น

#### 2.3.4.3 ของหล่นทับ

อุบัติเหตุจากของหล่นทับนั้น อาจจะไม่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง แต่ก็สามารถทำอันตรายจนถึงแก่ชีวิตได้เช่นกัน ถ้าของนั้นมีน้ำหนักมาก ๆ เช่น ท่อนไม้ ท่อนเหล็ก เป็นต้น สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการแบกของต่าง ๆ การยกของ วางของ ความไม่สมดุลระหว่างบุคคล เช่น คนแบกไม้คนหนึ่งสูง คนหนึ่งเตี้ยกว่า หรือแบกไม้บนบ่าละข้างกัน เนื่องจากคนหนึ่งถนัดซ้ายอีกคนหนึ่งถนัดขวา ตลอดจนการประมาทเลินเล่อในการทำงาน เช่น การตอกเสาเข็ม มีบ่อยครั้งที่คนงานถูกลูกตุ้มเหล็กที่ใช้ตอกเสาเข็มหล่นลงมาทับมือบ้าง ทับแขนบ้าง และทับศีรษะบ้างแบบกันหลายครั้ง เป็นต้น

#### 2.3.4.4 ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก

อุบัติเหตุประเภทนี้เกิดขึ้นบ่อย ๆ โดยเฉพาะใกล้เทศกาลตรุษจีน อัคริภัยันับว่าเป็นภัยที่ร้ายแรงยิ่งอย่างหนึ่งที่ทำลายทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นส่วนรวม หลายชีวิตต้องไร้ที่อยู่สิ้นเนื้อประดาตัวเป็นภาระที่รัฐบาลต้องให้ความช่วยเหลือ สาเหตุของการเกิดอัคริภัยันมีหลายกรณีดังนี้

- 1) บุหรี่ ทิ้งกันบุหรี่หรือไม่ขีดไฟที่ยังไม่ดับลงบนเชื้อเพลิงที่ติดไฟ
- 2) ใช้ไฟฟ้าไม่ถูกวิธี ต่อปลั๊กซ้อนกันมากเกินไป หรือใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ใช้กระแสมากกว่าขีดความสามารถของสายไฟ ฝืนฝืนขนาดหรือเสียบปลั๊กอุปกรณ์ทิ้งไว้
- 3) การเสียดสี สะเก็ดประกายไฟจากหินเจียร หรือเครื่องจักรกลกระเด็นตกลงบนเชื้อเพลิง
- 4) การเผาไหม้และการเชื่อม ทำงานเชื่อมหรือเผาไหม้ใกล้เชื้อเพลิงไวไฟ
- 5) การเกิดสันดาปในตัวเอง กองเก็บเอกสารที่ติดไฟขึ้นเองได้ ไว้ในบริเวณอาคาร เช่น ถ่านไม้ กระสอบ หญ้าฟาง ผ้าชุบน้ำมัน โฟม เป็นต้น

ส่วนน้ำร้อนลวกเกิดขึ้นได้ ในขณะที่ทำงานเกี่ยวกับน้ำร้อนหรือขณะปรุงอาหารในบ้านและอุบัติเหตุประเภทนี้ รวมไปถึงน้ำมันที่ติดไฟด้วย

#### 2.3.4.5 การยกและเคลื่อนย้ายของ

การยกและเคลื่อนย้ายของนั้นไม่ใช่จะมีอันตรายเฉพาะการหล่นทับขาแข็ง หลังเท้า หรือนิ้วเท้าเท่านั้น แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดของอุบัติเหตุประเภทนี้ได้แก่ หลังหัก ทำให้เกิดพิการไปจนชั่วชีวิตหรือได้รับการทรมานจากการเจ็บปวด เป็นต้น ดังนั้นการยกของหรือการเคลื่อนย้ายของจะต้องรู้วิธีที่ถูกต้องเท่านั้นจึงจะช่วยให้ปลอดภัยจากความพิการได้ เช่น การยกของมีหลักว่าต้องให้นอนอยู่ชิดลำตัวให้มากที่สุด เพื่อเปลี่ยนน้ำหนักของของนั้นไปทั่วทุกส่วนของร่างกาย เป็นต้น

#### 2.3.4.6 การจลาจล

อุบัติเหตุประเภทนี้แบ่งเป็นการจลาจลทางบกหรือที่ทราบกันทั่วไปว่าอุบัติเหตุบนทางหลวงหรือบนท้องถนน เช่น อุบัติเหตุรถชนกันทำให้มีคนเสียชีวิตและรถพังเสียหาย รถชนคน รถชนวัตถุต่าง ๆ ที่ขวางทาง เช่น กองดิน กำแพง บ้าน เป็นต้น อุบัติเหตุทางอากาศนั้น ถึงแม้ว่าจะไม่เกิดขึ้นบ่อยเมื่อเทียบกับการจลาจลทางบก แต่ก็นับว่าการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้นก็หมายถึง ชีวิตและทรัพย์สินทั้งส่วนตัวและของชาติด้วย เช่น การเกิดอุบัติเหตุเครื่องบินอึ้ง 737 ของบริษัทเดินอากาศไทยออกจากสนามบินดอนเมือง กรุงเทพมหานคร จะไปจังหวัดภูเก็ตแต่เกิดอุบัติเหตุชนภูเขา หมู่ที่ 5 ตำบลลำปี อำเภอยะหริ่ง จังหวัดพังงา ผลก็คือตายเรียบ 11 ศพ พร้อมสมบัติของชาติร่อยกว่าล้าน ส่วนอุบัติเหตุจากการจลาจลทางน้ำในประเทศไทยนั้นเกิดขึ้นไม่บ่อยมากนัก แต่ก็มีการบาดเจ็บและตายมาก เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ หรือจมเนื่องจากบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา เป็นต้น

#### 2.3.4.7 เครื่องจักรกล

ปัจจุบันอุปกรณ์อำนวยความสะดวกจากเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวันของเรามากขึ้น ซึ่งในขณะเดียวกันการเกิดอุบัติเหตุจากอุปกรณ์ดังกล่าวก็มีมากขึ้นเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นเครื่องจักรกลในโรงงานหรือของใช้ประจำบ้าน เช่น เครื่องเชื่อมโลหะ เครื่องชักผ้า เครื่องเย็บผ้า เป็นต้น การใช้อุปกรณ์เหล่านี้โดยขาดความรู้ ประสบการณ์ และการระมัดระวัง ย่อมเป็นภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินทั้งส่วนบุคคลและประเทศชาติ

#### 2.3.4.8 ไฟฟ้า

ย่อมเป็นที่ประจักษ์กันดีอยู่แล้วว่าไฟฟ้านั้นเป็นพลังงานที่มีความจำเป็นสำหรับชีวิตประจำวันของเรา สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างมากมาย ในขณะเดียวกันพลังงานไฟฟ้าอาจกลับเป็นอันตรายอย่างมหันต์ต่อชีวิตและทรัพย์สินของเราเมื่อใดก็ได้ ถ้าผู้ใช้ขาดการดูแลเอาใจใส่และปฏิบัติไปโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ การเกิดไฟไหม้อาคารที่พักอาศัยนั้น ส่วนใหญ่มาจากไฟฟ้าลัดวงจร ปัจจุบันเทคโนโลยีเกี่ยวกับอุปกรณ์ไฟฟ้าเข้ามาแพร่หลายในเมืองเราทุกแห่งหน

เช่น ตู้เย็น พัดลม โทรทัศน์ เครื่องปรับอากาศ เครื่องซักผ้า เตาหุงต้ม เป็นต้น จึงต้องระมัดระวังการใช้ให้มากด้วย เพราะอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุประเภทนี้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง

#### 2.3.4.9 สารเคมี

อันตรายเนื่องจากสารเคมีนั้น ในปัจจุบันนับว่ามีบทบาทมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมประเภทต่าง ๆ ใช้สารเคมีแทบทั้งสิ้น นอกเหนือไปจากการถูกกรดและด่างแล้ว การสัมผัสปรอท ตะกั่ว ฯลฯ จะทำให้เกิดโรคที่เกิดจากสารพิษนั้น ๆ ด้วย และอาจจะถึงแก่ชีวิตในเวลาอันจำกัด ในชีวิตประจำวันของเราจะต้องเผชิญกับการได้รับสารพิษต่าง ๆ เข้าสู่ร่างกาย เช่น การหายใจเอาแก๊สพิษ แก๊สพิษ ผ่านฝุ่นละออง ฯลฯ ทำให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ การรับประทานอาหารและเครื่องดื่มที่มีสารพิษผสมอยู่ เช่น สีส้มอาหาร ยาฆ่าแมลง ฯลฯ นอกจากนี้ สารเคมีบางประเภทยังมีประสิทธิภาพในการทำลาย เช่น ที. เอ็น. ที เป็นต้น และบางชนิดก็ไวไฟ เช่น น้ำมันเบนซิน เป็นต้น

#### 2.3.4.10 การใช้เครื่องมือ

การใช้เครื่องมือต่าง ๆ นี้บ่อยครั้งที่ผู้ใช้ได้รับบาดเจ็บ ซึ่งมีตั้งแต่บาดเจ็บเล็กน้อยไปจนถึงเป็นอันตรายต่อชีวิต เช่น การใช้ค้อนที่มีด้ามหลวมหรือค้อนหน้าปัด หรือสก็อตที่หัวเย็นมาก ๆ จะเป็นอันตรายอย่างยิ่งจากการที่สะเก็ดจะกระเด็นเข้าตาหรือจากการหลุดออกมา ผลที่ได้รับ เช่น ถ้าเข้าตา ตาอาจจะบอดได้ เป็นต้น การใช้เครื่องมือไม่ตรงกับงาน เช่น ใช้ปลายมีดแหลมแทนไขควง เป็นต้น

#### 2.3.4.11 สิ่งของมีพิษ สัตว์มีพิษหรือกินยาพิษ

ได้แก่ การกินของมีพิษ เช่น เห็ด ผัก ต้นไม้ ใบไม้ แมงดาทะเล ปลาปักเป้า เป็นต้น การถูกกับสิ่งที่มีพิษ เช่น ไม้บางชนิด พืชบางพันธุ์ ฯลฯ ทำให้เกิดอาการคันตามร่างกาย การถูกสัตว์มีพิษ เช่น งู แมลง ตะขาบหรือสุนัขกัด เป็นต้น วัสดุอุปกรณ์ใช้แล้วมาใส่วัตถุมีพิษและหยิบมาใช้ เป็นต้น นอกจากนี้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กเล็ก ๆ ได้แก่ การหยิบเอายาเม็ดหรือยาอันตรายที่วางไว้ใกล้มือมากินเข้าไป เป็นต้น เป็นการขาดความระมัดระวังที่ดี

#### 2.3.4.12 ไฟพลุ ดอกไม้ไฟและอาวุธปืน

สิ่งเหล่านี้ถูกบรรจุด้วยวัตถุติดระเบิด โดยเฉพาะไฟพลุและดอกไม้ไฟ จุดแล้วจะมีสีสันงดงาม แต่ถ้าทำไม่ถูกวิธี ขาดความระมัดระวัง อาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงได้ และบ่อยครั้งที่งานทำบุญ งานมงคลหรือแม้แต่พิธีสำคัญ ๆ ต่าง ๆ ก็เคยปรากฏว่ามีการระเบิดจนเกิดโศกนาฏกรรมขึ้นเสมอ เนื่องจากดอกไม้ไฟระเบิดมีคนเจ็บและตายจำนวนมาก ส่วนอาวุธปืนนั้น นอกจากจะมีดินระเบิดแล้วยังมีหัวกระสุนที่ทำด้วยเหล็ก ทองแดง ตะกั่ว ฯลฯ อีกด้วย จึงมี

อันตรายมากด้วยเช่นกัน อุบัติเหตุจากอาวุธปืน เช่น ปืนลั่นถูกตัวเอง หรือถูกผู้อื่น เป็นต้น นอกจากนี้ความประมาทของผู้ใช้อาวุธปืนก็เกิดขึ้นบ่อย เช่น ขอบันปากกระบอกที่คิดว่าไม่มีลูกกระสุนไปยังผู้อื่นแล้วเหินวโก การเล่นปืนตกลงบนพื้น การล่าสัตว์แล้วยิงพลาดหรือยิงคนล่าด้วยกันเองนึกว่าเป็นสัตว์ เป็นต้น

#### 2.3.4.13 อุบัติเหตุอื่น ๆ

ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่น มีดบาด หนามตำ วิ่งชนกันเอง เป็นต้น

### 2.3.5 สาเหตุของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุไม่สามารถเกิดขึ้นได้เองแต่ต้องมีสาเหตุ และสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น พอสรุปได้ดังนี้ (ณรงค์ ณ เชียงใหม่, 2532: 7-9)

#### 2.3.5.1 เกิดจากเจตคติที่ผิด ๆ

ได้แก่ การมีเจตคติที่ว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องธรรมชาติ เรื่องโชคลางหรือโชคชะตา เรื่องของดวงหรือเป็นการกระทำของผีสิงเทวดา อยู่ที่ไหน ก็ตายเหมือนกัน หรือถึงที่ตายมันตายเอง เป็นต้น ผลกระทบจากการมีเจตคติเช่นนี้ก็คือ การขาดความระมัดระวัง ไม่ตั้งใจ ประมาท เลินเล่อ ไม่นำพาต่อคำห้ามเตือนและขอบฝ่าฝืนกฎระเบียบของสังคม เป็นต้น

#### 2.3.5.2 สภาวะทางด้านจิตใจไม่ปกติ

บุคคลประเภทนี้เป็นคนเจ้าอารมณ์ โมโหง่าย เช่น ชอบขับรถด้วยความเร็ว แข่งขัยแข่งขวาวอย่างหวาดเสียว ด่าคนโดยสารหรือถึงขั้นทะเลาะวิวาทกัน ในที่สุดก็ทำร้ายร่างกายกัน บางคนเป็นคนที่อารมณ์อ่อนไหวง่าย การทำงานไม่ประสานกัน เกิดความรู้สึกหวาดกลัว ขาดความตั้งอกตั้งใจและสมองมีปฏิกิริยาสั่งงานช้า เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นข้อบกพร่องทางจิตที่เป็นชนวนของการเกิดอุบัติเหตุ

#### 2.3.5.3 การไม่มีระเบียบวินัยและเห็นแก่ตัว

การไม่ยอมรับรู้ในสิ่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย นี่ก็อยากจะทำอะไรก็ทำโดยไม่ต้องเกรงใจใครหรือใครจะเป็นอย่างไรก็ช่าง เช่น การขับรถ การจอดรถ การข้ามถนน เรามักจะเห็นเสมอๆ ว่ามีการจอดรถกลางถนน ขับเข้าทางรถวิ่งทางเดียว ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย แต่กลับไปป็นรั้วกลางถนนแทน เป็นต้น แสดงถึงความไม่มีระเบียบวินัยและเห็นแก่ตัว เป็นการเพิ่มอุบัติเหตุ การเกิดโศกนาฏกรรมครั้งใหญ่ในประวัติศาสตร์ของประเทศไทยที่ต้องจารึกไว้อีกหนึ่งเรื่องก็คือการเหยียบกันตายเพื่อแย่งข้าวสาร เหตุเกิดเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2527 เมื่อทางมูลนิธิพุทธสมาคมประทุมรังษี กรุงเทพมหานคร ได้จัดให้มีพิธีการแจกข้าวสารแก่สาธารณชน

หรือที่เรียกว่าประเพณีเทศกาลของชาวจีน ได้มีประชาชนที่มาจับทานจำนวน 3,000 คน ได้เบียดกันที่ประตูทางเข้าเพื่อแย่งข้าวสาร ปรากฏว่าคนที่อยู่ข้างหน้าถูกคนที่อยู่ข้างหลังดันอย่างรุนแรงล้มระเนระนาดจนล้มลงกับพื้นและถูกคนที่อยู่ข้างหลังเหยียบซ้ำท่ามกลางความซุลมุนวุ่นวาย ผลปรากฏว่ามีผู้ถูกเหยียบอวัยวะภายในแตกตาย 19 คน เป็นเด็ก 13 คน ผู้ใหญ่ 6 คน และมีผู้บาดเจ็บถึง 46 คน เป็นต้น

#### 2.3.5.4 การปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย

ได้แก่ สภาพงานที่ไม่ปลอดภัย เช่น กรณีที่เครื่องจักรกลไม่มีเครื่องป้องกันอันตรายอากาศและแสงสว่างไม่พอ การก่อสร้างไม่ถูกหลัก เครื่องมือและอุปกรณ์ชำรุด เสียงดังมากเกินไป เป็นต้น สิ่งเหล่านี้แสดงถึงสภาพของการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย เช่น ไม่มีเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคล การใช้เครื่องมือที่ไม่ถูกต้องหรือไม่ยอมใช้เครื่องมือ ขอบเล่นตลกคะนองระหว่างเวลาทำงาน เป็นต้น

อุบัติเหตุที่มักพบเสมอ ได้แก่ หม้อน้ำระเบิดเพราะขาดการตรวจสอบสภาพและใช้งานมานาน คนงานสิ้นลั้มแล้วเอาแขนไปพาดสายพานขณะที่เครื่องจักรกำลังทำงาน ผลก็คือแขนขาด ทั้งนี้ เนื่องจากพื้นสกปรกและสายพานไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย ผงหรือเศษโลหะกระเด็นเข้าตาเพราะไม่สวมแว่นป้องกันดวงตา ผลก็คือตาบอดสนิท สูบบูหรี่ขณะที่บรรจุแก๊สหุงต้มหรือน้ำมันเบนซิน เป็นต้น ตัวอย่างที่ยกมานี้มีทั้งการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาวะการทำงานที่ไม่ปลอดภัย

#### 2.3.5.5 สภาวะทางร่างกายของบุคคล

ความบกพร่องทางร่างกายของคนเรานั้นมีส่วนสำคัญที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ อ่อนเพลีย ภูหนวก สายตาไม่ดี เป็นโรคหัวใจ ร่างกายพิการ หรือร่างกายไม่เหมาะสมกับงาน เป็นต้น ดังนั้นก่อนรับบุคคลเข้าทำงานจึงมีความจำเป็นต้องตรวจสอบสภาพร่างกายเสียก่อนเพื่อหาข้อบกพร่องก่อนทำงาน เพื่อบรรจุคนให้เหมาะกับงาน และบันทึกสุขภาพของคนงานขณะทำงานด้วย

#### 2.3.5.6 สาเหตุที่ช่วยทำให้เกิดอุบัติเหตุอื่น ๆ

ได้แก่ ความไม่รู้ ไม่มีประสบการณ์ ไม่มีทักษะ ไม่มีการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎแห่งความปลอดภัยไว้ก่อน ไม่มีการแก้ไขจุดบกพร่อง เป็นต้น

การจรรยาและขนส่งถือได้ว่า มีส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าต่อไปได้ นอกจากนี้ยังช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการติดต่อสื่อสารกันของมนุษย์ แต่การจรรยาและขนส่งก็ก่อให้เกิดความเสียหายแก่มนุษย์ได้เช่นกัน โดยเฉพาะในเรื่องของ

อุบัติเหตุทางถนน ซึ่งไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล ได้กล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนไว้ดังนี้

### 2.3.6 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน

องค์ประกอบ 3 ประการที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ความบกพร่องของคน ของถนน และของยานยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2543, 15 - 18)

#### 2.3.6.1 คนบกพร่อง

ความบกพร่องของคนเกี่ยวข้องกับอายุ เพศ ความรู้ เจตคติ ทักษะและประสบการณ์ในการขับขี่หรือเดินถนน การใช้สารที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท โรคร่วมบางชนิด ความเมื่อยล้า ในประเทศไทยผลการวิจัยที่แสดงความบกพร่องของคน มีดังต่อไปนี้

- 1) การสุ่มตรวจจลนหายใจผู้ขับรถบนถนนพบว่า ร้อยละ 3 ของคนขับในเวลากลางวันมีสุราในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยยามค่าคินตัวเลขนี้เพิ่มขึ้นเป็น 5 เท่า
- 2) ครึ่งหนึ่งของของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรบนถนนที่ไปรับการรักษาในห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลใหญ่ 4 แห่ง มีแอลกอฮอล์อยู่ในเลือด
- 3) โอกาสพบแอลกอฮอล์ในเลือดผู้บาดเจ็บที่ระดับเกินกว่ากฎหมายกำหนด (เกิน 50 มก./ดล.) มีมากกว่าของผู้ป่วยฉุกเฉินทั่วไปถึง 8 เท่า
- 4) การดื่มสุราทำให้มีโอกาสบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น 7 เท่า มีโอกาสเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 10 เท่า เมื่อเทียบกับการไม่ดื่มสุรา

สถิติของกรมตำรวจระบุว่า การขับขี่ด้วยความเร็วสูงเป็นเหตุที่พบบ่อยที่สุด (ร้อยละ 70) ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนน การสำรวจความเร็วด้วยปืนเรดาร์ใน 8 จังหวัด พบว่า 1 ใน 3 ของจักรยานยนต์ จำนวนกว่าครึ่งของรถยนต์ รถกระบะและรถโดยสาร วิ่งเร็วผิดกฎหมาย

นอกจากนั้น ความใส่ใจของผู้คนที่จะปกป้องตนเองก็อยู่ในระดับต่ำ คนขับรถจักรยานยนต์ 7-9 ใน 10 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย ทำนองเดียวกัน คนขับหรือคนโดยสารรถยนต์เพียง 1 ใน 5 เท่านั้นที่คาดเข็มขัดนิรภัย

พฤติกรรมเสี่ยงของคนใช้รถใช้ถนนดังกล่าวดำรงอยู่ทั้งๆ ที่มีกฎหมายและความพยายามบังคับใช้กฎหมาย ดังจะเห็นได้จากการจัดสรรงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ปีงบประมาณ 2541 และ 2542 กรมตำรวจจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการแก้ปัญหาจราจร 127 ล้านบาทและ 83 ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 0.3 ของงบประมาณทั้งหมดของกรมตำรวจ ในขณะที่กระทรวงคมนาคมจัดสรรงบประมาณสำหรับควบคุมการขนส่งจำนวน 470

ล้านบาทและ 500 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2541 และ 2542 ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ 0.6 - 0.8 ของงบประมาณทั้งหมด

#### 2.3.6.2 ถนนบกพร่อง

ถนนเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาประเทศที่ได้รับความสำคัญในระดับสูง รัฐบาลทุกยุคทุกสมัยจึงลงทุนสร้างและขยายโครงข่ายถนนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2525 จนถึง พ.ศ.2539 งบประมาณสำหรับก่อสร้างถนนเพิ่มขึ้น 10 เท่า (จาก 200 ล้านบาท เป็น 1,960 ล้านบาท) เช่นเดียวกัน อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็เพิ่มขึ้น แสดงว่ายิ่งขยายถนน อุบัติเหตุยิ่งมาก

การวิจัยในประเทศพัฒนาแล้วพบว่าถนนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรร้อยละ 28 - 34 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับถนนเป็นผลมาจากความบกพร่องทางกายภาพ จุดอันตรายบนถนนเป็นดัชนีสำคัญทางวิศวกรรมจราจรที่บ่งชี้ความบกพร่องนี้ จากสถิติของกรมทางหลวงพบว่า ระหว่างปี พ.ศ.2535 ถึงปี พ.ศ.2539 ปรากฏรายงานจุดอันตรายบนถนน 1,211 จุด (ร้อยละ 19) จากจำนวนทางแยกทั้งหมด 6,498 แห่งในโครงข่ายถนนทั่วประเทศ อันที่จริงจุดอันตรายบนถนนไม่ได้มีเฉพาะบริเวณทางแยกและทางโค้ง ทางตรงก็เป็นจุดอันตรายบนถนนได้ด้วย นอกจากกรมทางหลวง หน่วยงานอื่นที่รับผิดชอบก่อสร้างและบำรุงรักษาดูแลถนน เช่น กรมโยธาธิการและเทศบาลส่วนใหญ่ ล้วนไม่มีระบบเฝ้าระวังจุดอันตรายบนถนน ดังนั้นตัวเลขที่กล่าวถึงจึงเชื่อได้ว่าต่ำกว่าความเป็นจริง และสะท้อนให้เห็นว่าความปลอดภัยยังเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจน้อยจากหน่วยงานส่วนใหญ่ที่รับผิดชอบ

ความจริงที่คนไทยจำนวนมากไม่ตระหนักคือ มาตรการทางวิศวกรรมจราจรที่เหมาะสมสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ไม่น้อย เช่น วงเวียน สามารถลดอุบัติเหตุจราจรชนิดชนประสานงาได้ร้อยละ 60 - 80 การปรับปรุงผิวจราจรลดอุบัติเหตุชนิดชนท้ายได้ร้อยละ 30 - 40 ช่องจราจรให้รถที่เลี้ยวบริเวณทางแยกเร่งความเร็วหรือชะลอความเร็วสามารถลดการชนท้ายได้ร้อยละ 50 - 80 เป็นต้น

นอกจากโครงสร้างทางกายภาพ อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่น สัญญาณไฟจราจรและป้ายสัญญาณต่าง ๆ ก็มีบทบาทในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรถ้าคนใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตาม แต่เคยมีรายงานว่าคนไทยที่ขับขี่ยานยนต์รู้จักความหมายของป้ายสัญญาณจราจรต่ำอย่างน่าเป็นห่วง เช่น ร้อยละ 19 - 22 เท่านั้นที่รู้จักเครื่องหมายห้ามหยุด ร้อยละ 44 - 69 รู้จักป้ายห้ามเข้า เป็นต้น



### 2.3.6.3 ยานยนต์บกพร่อง

ในประเทศพัฒนาแล้ว การวิจัยพบว่า ความบกพร่องของยานยนต์เกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุจราจรระหว่างร้อยละ 8 – 12 ตัวอย่างของความบกพร่อง ได้แก่ ระบบของน้ำมันหล่อ เลี่ยมสภาพ ไฟส่องสว่างใช้งานไม่ได้ การดัดแปลงสภาพผิดไปจากมาตรฐาน (เช่น การถอด กระงมของหลังออกจากจักรยานยนต์ การลดระดับตัวถังต่ำกว่ามาตรฐานของผู้ผลิต) เป็นต้น

การกำหนดและรับรองมาตรฐานยานยนต์ก่อนอนุญาตให้นำมาใช้งานในประเทศ และการตรวจสอบสภาพยานยนต์ระหว่างการใช้งาน จึงเป็นกลวิธีสำคัญที่จะให้หลักประกันว่า ยานยนต์ที่นำมาใช้งานบนถนนจะปลอดภัย

การวิเคราะห์แผนงบประมาณประจำปีของกระทรวงคมนาคมแสดงให้เห็นว่า มี การจัดสรรงบประมาณที่อาจเกี่ยวข้องกับการกำหนดและรับรองมาตรฐานรถยนต์ คือ งาน ทะเบียนยานยนต์และล้อเลื่อน ซึ่งในปีงบประมาณ 2541 และ 2542 มีการจัดสรรงบประมาณ จำนวน 93 ล้านบาท และ 271 ล้านบาท (ร้อยละ 0.1 ของงบประมาณกระทรวงฯ) ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม จำนวนสถานตรวจสอบสภาพยานยนต์ของราชการมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ไม่สามารถ ตรวจสอบสภาพยานยนต์ได้ทั่วถึง ครั้นต่อมาในปี พ.ศ.2537 กรมการขนส่งทางบกจึงได้อนุญาต เอกชนจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบสภาพรถยนต์ 107 แห่งในกทม. แต่ประชาชนกลับไม่นำรถเข้าตรวจ สภาพมากเท่าที่ควร

สภาพความเป็นจริงเกี่ยวกับคน ถนน และยานยนต์ที่กล่าวมาทั้งหมดคงจะช่วย ตอกย้ำว่า กระบวนการบริหารกฎหมายไม่ได้ผลเท่าที่ควร

## 2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับ SWOT Analysis

ชัยยุทธ ชินกุล (2537 อ้างถึงใน จันทนา สมยา, 2547: 46) กล่าวว่า การวิเคราะห์โดย เทคนิค SWOT Analysis เป็นการประเมินและวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ประกอบด้วย การวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายใน และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร ซึ่งการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อมภายในองค์กรจะวิเคราะห์ถึง จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ขององค์กร ส่วนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรจะวิเคราะห์ถึงสิ่งที่มีผลด้านโอกาสที่ เอื้ออำนวย (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ขององค์กร

### 2.4.1 องค์ประกอบของสภาพแวดล้อมภายในองค์กร

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กรเพื่อหาข้อได้เปรียบเสียเปรียบ หรือจุดแข็ง จุดอ่อนขององค์กร ซึ่ง “จุดแข็ง” หมายถึง ศักยภาพภายในที่องค์กรมีอยู่ เมื่อเปรียบเทียบกับ

กับคู่แข่ง ส่วน “จุดอ่อน” หมายถึง ลักษณะขององค์กรที่ทำให้ความสามารถขององค์กรลดลงหรือด้อยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กรควรพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ทั้งทางด้านการเงิน การตลาด การผลิต และทรัพยากรมนุษย์

#### 2.4.2 องค์ประกอบของสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานขององค์กร ซึ่ง “โอกาส” หมายถึง ผลรวมของสภาพการณ์ต่าง ๆ รอบตัวทั้งเวลาสถานที่ หากองค์กรทำอะไรแล้วจะได้รับประโยชน์อย่างมากจากสิ่งเหล่านี้ ส่วน “ข้อจำกัด” หมายถึง เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นแล้วก่อให้เกิดความเสียหายต่อองค์กร การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรควรพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย วิทยาการ เทคโนโลยี และการแข่งขัน

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก หรือ SWOT เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดนั้น อาจดำเนินการได้ดังตารางที่ 2.1 ดังนี้

**ตารางที่ 2.1** การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก

| ปัจจัยภายใน<br>ปัจจัยภายนอก | S<br>จุดแข็งภายในองค์กร                             | W<br>จุดแข็งภายในองค์กร                                                        |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
|                             | O<br>จุดแข็งภายนอกองค์กร                            | WO                                                                             |
| จุดแข็งภายในองค์กร          | การนำข้อได้เปรียบของจุดแข็งภายในและโอกาสภายนอกมาใช้ | การแก้ไขจุดอ่อนภายในโดยพิจารณาจากโอกาสภายนอกที่เป็นผลดีต่อองค์กร               |
| T<br>จุดแข็งภายนอกองค์กร    | ST                                                  | WT                                                                             |
|                             | การแก้ไขหรือลดอุปสรรคภายนอกโดยนำจุดแข็งภายในมาใช้   | การแก้ไขหรือลดความเสียหายของธุรกิจอันเกิดจากจุดอ่อนภายในองค์กรและอุปสรรคภายนอก |

แหล่งที่มา: อันทนา สมยา, 2547: 47.

กลยุทธ์ที่องค์กรจะนำไปปฏิบัติ ควรเป็นกลยุทธ์ที่ดีที่สุดและ/หรือเป็นกลยุทธ์ที่มีความเป็นไปได้สำหรับองค์กร โดยพิจารณาจากกลยุทธ์ที่กำหนดขึ้นจากข้อมูลที่ได้จากแผนภาพดังกล่าว ดังนี้

2.4.2.1 กลยุทธ์ SO เป็นการนำจุดแข็งและโอกาสภายนอกที่องค์กรพึงมีหรือพึงจะหาได้มาใช้ประโยชน์ให้ได้มากที่สุด

2.4.2.2 กลยุทธ์ WO เป็นการหาวิธีแก้ไขจุดอ่อนหรือจุดด้อยภายในองค์กร โดยพิจารณานำโอกาสภายนอกที่จะเอื้ออำนวยผลดีหรือประโยชน์ต่อองค์กรมาใช้ให้ได้มากที่สุด

2.4.2.3 กลยุทธ์ ST เป็นการนำจุดแข็งภายในขององค์กรมาใช้ให้มากที่สุดและแก้ไขหรือทำให้อุปสรรคภายนอกน้อยลงที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ แม้ว่าในบางครั้งจุดแข็งขององค์กรไม่สามารถลบเลือนอุปสรรคให้หมดไปได้ แต่ก็เป็น การลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นให้เหลือน้อยที่สุด

2.4.2.4 กลยุทธ์ WT เป็นการพยายามแก้ไขหรือลดความเสียหายของธุรกิจ อันเกิดจากจุดอ่อนภายในขององค์กรและอุปสรรคจากผลกระทบภายนอก ซึ่งอาจมีผลรุนแรงต่อการดำเนินการขององค์กร องค์กรจำเป็นต้องหาทางหลีกเลี่ยงจากความเสียหายเหล่านั้น และประคองตัวเพื่อความอยู่รอด ซึ่งอาจต้องมีการคิดกลยุทธ์ใหม่

## 2.5 การจัดการปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมือง

### 2.5.1 แนวคิดและหลักการ

การพัฒนาเมืองอย่างรวดเร็วในปัจจุบันได้ส่งผลกระทบก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินของกิจกรรมที่ขัดแย้งกัน ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และสาธารณูปโภค เป็นต้น โดยขาดการวางผังเมืองที่ดี ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมตามมา ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องควบคุมดูแลการพัฒนาเมืองให้อยู่ในกรอบของแผนงาน และมาตรการที่จะทำให้เมืองที่จะพัฒนานั้นถูกสุขลักษณะ มีศักยภาพ และไม่ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาที่หลัง

#### 2.5.1.1 ความหมายของการผังเมือง

พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 มาตรา 4 ได้กำหนดความหมายของ "การผังเมือง" "ผังเมืองรวม" และ "ผังเมืองเฉพาะ" ไว้ดังนี้

"การผังเมือง" หมายความว่า การวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมือง

หรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่ หรือแทนเมืองหรือส่วนของเมืองที่ได้รับความเสียหาย เพื่อให้มีหรือทำให้ดีขึ้น ซึ่งสัญลักษณ์ ความสะดวกสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม การใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน ความปลอดภัยของประชาชน และสวัสดิภาพของสังคม เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจสังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อดำรงรักษาและบูรณะสถานที่และวัตถุที่มีประโยชน์หรือคุณค่าในทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ หรือโบราณคดี หรือเพื่อบำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิประเทศทั้งดงาม หรือมีคุณค่าในทางธรรมชาติ

"ผังเมืองรวม" หมายความว่า แผนผัง นโยบายและโครงการรวมทั้งมาตรการควบคุมโดยทั่วไป เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง หรือชนบทในด้านการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน การคมนาคมและการขนส่ง การสาธารณูปโภค บริการสาธารณะและสภาพแวดล้อม เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของการผังเมือง

"ผังเมืองเฉพาะ" หมายความว่า แผนผังและโครงการดำเนินการเพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่ง หรือกิจการที่เกี่ยวข้องในเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง หรือชนบทเพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง

#### 2.5.1.2 กระบวนการวางผังเมือง

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (ม.ป.ป. อ้างถึงใน จำลอง โพธิ์บุญ, 2544. บทที่ 6: 16) ได้กำหนดกระบวนการวางผังเมือง (Planning Process) รายละเอียดของแต่ละขั้นตอนดังแสดงในตารางที่ 2.2

**ตารางที่ 2.2** กระบวนการวางผัง (Planning Process)

| กระบวนการหลัก                                                | กระบวนการย่อย                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น<br>(Planning Analysis)        | 1.1 วิเคราะห์ข้อมูลเรื่องปัญหา ศักยภาพ เงื่อนไขการพัฒนาภาครวมพื้นที่ (Regional Context) ประชากร โครงสร้างพัฒนา แนวโน้มการขยายตัว<br>1.2 สัมมนาผู้รู้ในพื้นที่ (Key Person)<br>1.3 เปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความต้องการ |
| 2. วางเป้าหมายและกำหนดวัตถุประสงค์<br>(Goals and Objectives) | 2.1 กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาเมือง<br>2.2 สรุปผลการวิเคราะห์นโยบายการพัฒนาเมืองและความเติบโตของเมือง                                                                                                                   |

**ตารางที่ 2.2 (ต่อ)**

| กระบวนการหลัก                                                   | กระบวนการย่อย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. วางผัง (Planning)                                            | 3.1 หาขนาดพื้นที่ที่ต้องการเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมือง<br>3.2 กำหนดพื้นที่วางผัง<br>3.3 วิเคราะห์ขีดความสามารถในการให้บริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ<br>3.4 จัดทำทางเลือก<br>3.5 ประเมินทางเลือก<br>3.6 ขอความเห็นจากประชาชน<br>3.7 วางผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ<br>3.8 กำหนดพื้นที่ปฏิบัติการ (เช่น Promotion หรือ Conservation Area)<br>3.9 จัดทำข้อกำหนด (Zoning Ordinance)<br>3.10 กำหนด Staging Plans<br>3.11 จัดทำแผน และแผนงบประมาณ (Programming and Budgeting System) |
| 4. ติดตามและประเมินการปฏิบัติตามผัง (Monitoring and Evaluation) | 4.1 เก็บข้อมูลตามสาระข้อ 1 ตลอดเวลา<br>4.2 ตรวจสอบและบันทึกการพัฒนาตามข้อ 3<br>4.3 ประเมินผลกับข้อ 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 5. การปรับปรุงผัง (Revision)                                    | 5.1 ปรับปรุงบางส่วนตามเสียงประชาชน (Variance)<br>5.2 ปรับปรุงผังใหม่                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

**แหล่งที่มา:** จำลอง โพธิ์บุญ, 2544. บทที่ 6: 16-17.

1) การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น (Planning Analysis)

ในขั้นตอนนี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นโดยทั่วไปทางกายภาพ ประชากร เศรษฐกิจ-สังคม ได้แก่ สภาพภูมิประเทศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง

บทบาทของชุมชนเมือง ประชากร สภาวะทางเศรษฐกิจ-สังคมการบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งขั้นตอนนี้จะเป็นการศึกษาปัญหา สาเหตุและความสัมพันธ์ระหว่างปัญหา รวมถึงแนวโน้มของปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต อันสืบเนื่องมาจากการเพิ่มประชากรของเมือง ซึ่งแหล่งที่มาของข้อมูลในส่วนนี้จะได้จากการสัมภาษณ์ผู้รู้ในพื้นที่ (Key Person) ที่สามารถให้แนวความคิดหรือแนวทางในการปฏิบัติ เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับท้องถิ่นได้อย่างเหมาะสม ซึ่งการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในเบื้องต้นนี้จะประกอบด้วย การศึกษานโยบายการพัฒนาของรัฐ การวิเคราะห์ภูมิประเทศ (National Feature Analysis) และการวิเคราะห์แนวโน้ม (Trend Analysis) เพื่อศึกษาทิศทางการขยายตัวของชุมชนเมืองในอนาคต

#### 2) การวางเป้าหมายและการกำหนดวัตถุประสงค์ (Goals and Objectives)

จะเป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษานโยบายการพัฒนาของรัฐ โครงการพัฒนาที่สำคัญทั้งในภาครัฐและเอกชนในระดับต่าง ๆ จำนวนประชากรและแรงงาน การขยายตัวทางเศรษฐกิจ เป็นต้น มาทำการพิจารณาวางเป้าหมายการพัฒนาเมืองในอนาคต และกำหนดวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม เพื่อดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายการพัฒนาเมือง

#### 3) การวางแผน (Planning)

เป็นขั้นตอนการประมวลผลจากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อดำเนินการ แล้วมาทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลในรายละเอียด เพื่อไปสู่การวางแผนและการจัดทำข้อกำหนดและมาตรการการพัฒนาประกอบแผนผัง ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนการวางเป้าหมายและกำหนดวัตถุประสงค์ การหาขนาดพื้นที่ รองรับการเจริญเติบโตของเมือง การวิเคราะห์แนวโน้มการเพิ่มปริมาณการจราจรตามผังร่างการใช้ประโยชน์ที่ดิน การจัดทำแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต และแผนผังแสดงที่โล่ง ข้อกำหนด นโยบาย มาตรการ และวิธีดำเนินการ ข้อเสนอแนะการพัฒนาเมืองและบริการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ซึ่งขั้นตอนการวางแผน จะประกอบไปด้วย การหาขนาดพื้นที่รองรับการเจริญเติบโตของเมือง (Land Requirement) การจัดทำร่างการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต การวางแผนโครงการคมนาคมและขนส่ง (Transport Plan) การวางแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต (Land Use Plan) การจัดทำข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละบริเวณ (Zoning Ordinance) และการกำหนดนโยบาย มาตรการ และวิธีดำเนินการเพื่อเป็นแนวทางการควบคุมและพัฒนาให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม

#### 4) การติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการพัฒนาจะดำเนินการทุกระยะ 1 ปี และสรุปผลการประเมินในปีที่ 4 ของช่วงการพัฒนาตามผังทุกระยะ 5 ปี เพื่อเป็นข้อมูลในการ

พิจารณาว่าจะสมควรปรับปรุงผังเมืองรวมหรือไม่ ซึ่งการดำเนินการจะมีขั้นตอนตั้งแต่การจัดเก็บและปรับปรุงข้อมูลที่ใช้ในการวางแผน การตรวจสอบและการบันทึกการพัฒนาตามผัง การประเมินผลกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์ โดยมีสาระสำคัญในการดำเนินงาน ประกอบด้วย การตรวจสอบการพัฒนาจากโครงการพัฒนาที่สำคัญของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐและเอกชน การจัดเก็บข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน การตรวจสอบจำนวนประชากรและจำนวนแรงงานในภาคอุตสาหกรรม และการศึกษาปัญหาซึ่งเป็นปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินการ

#### 5) การปรับปรุงผัง

หมายถึง การปรับปรุงแก้ไขผังเพียงบางส่วนหรือทั้งหมดในแต่ละเรื่องต่อไปนี้เป็น ข้อ วัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม เป้าหมาย ประชากร แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังโครงการคมนาคมขนส่งและข้อกำหนด ซึ่งการดำเนินการปรับปรุงผังเมืองรวมหรือวางแผนผังเมืองรวมใหม่จะพิจารณาจากความจำเป็นในกรณีต่อไปนี้ คือ การปรับปรุงผังเฉพาะข้อกำหนดบางส่วน เช่น การปรับตามความต้องการของประชาชนหรือความต้องการของส่วนราชการ การปรับปรุงผังเพียงบางส่วน ของแผนกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังโครงการคมนาคมและขนส่ง และข้อกำหนด โดยจะดำเนินการตามขั้นตอนกฎหมายของการดำเนินการวางแผนผังและจัดทำผังเมืองรวม และการปรับปรุงผังเมืองรวมใหม่ จะดำเนินการเมื่อผังเมืองเดิมจะมีอายุครบตามวาระเวลาของเป้าหมายการวางแผนใน 5 ปี ชำรงหน้า หรือในกรณีที่ติดตามและประเมินผลได้ข้อสรุปว่ามีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางกายภาพ นโยบาย หรือปัจจัยอื่น ๆ ขึ้นอย่างเด่นชัดในพื้นที่ ซึ่งมีผลกระทบกับแผนหรือผังเดิมที่วางไว้

##### 2.5.1.3 ประโยชน์ของการวางแผนผังเมือง

การวางแผนผังเมืองเป็นการแก้ปัญหาของเมืองวิธีหนึ่ง ซึ่งหากผังเมืองได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพก็จะเป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์ต่อการพัฒนาเมือง และเป็นการสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยให้กับบ้านเมืองได้ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการวางแผนผังเมืองสำหรับชุมชนหรือเมืองต่าง ๆ จึงเป็นเรื่องจำเป็น ทั้งนี้เพราะการผังเมืองนั้นจะเป็นเครื่องชี้นำในการพัฒนาในด้านอื่น ๆ และมีประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ (กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย, 2540 อ้างถึงใน จำลอง โพธิ์บุญ, 2544. บทที่ 6: 22-23)

- 1) ทำให้เมืองหรือชุมชนมีความสวยงาม เจริญเติบโตอย่างมีระเบียบแบบแผน และถูกสุขลักษณะ โดยการวางแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตออกเป็นย่านต่าง ๆ อย่างเหมาะสมและสัมพันธ์กัน เช่น ย่านที่พักอาศัย ย่านพาณิชยกรรม ย่านอุตสาหกรรม ย่านที่โล่งเพื่อนันทนาการ และการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- 2) เพื่อวางแผนทางการพัฒนาเมืองหรือชุมชนให้มีระเบียบ โดยวางผังโครงการคมนาคมและขนส่งให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต
- 3) ทำให้ประชาชนมีความปลอดภัยในการอยู่อาศัย โดยห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินบางประเภทในย่านพักอาศัยหรือย่านพาณิชยกรรม เช่น ห้ามคลังน้ำมันเชื้อเพลิง คลังวัตถุระเบิด อุตสาหกรรมที่มีมลพิษ เป็นต้น
- 4) ส่งเสริมเศรษฐกิจของเมืองหรือชุมชน โดยกำหนดให้มีย่านพาณิชยกรรมและย่านอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นแหล่งธุรกิจและจ้างงานไว้ในที่ที่เหมาะสม เพื่อให้ผู้ใช้บริการและคนงานได้รับความสะดวกในการเดินทาง การขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ
- 5) ส่งเสริมสภาพสังคมของคนในเมืองหรือชุมชน โดยพิจารณาถึงที่ตั้งสถาบันการศึกษา โรงพยาบาล ศูนย์สาธารณสุข ฯลฯ ให้อยู่ในที่เหมาะสม สามารถให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 6) ส่งเสริมสภาพแวดล้อมเมืองหรือชุมชนให้มีที่โล่งเว้นว่าง มีสวนสาธารณะ มีที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น
- 7) ดำรงรักษาสถานที่ที่มีคุณค่าทางศิลปวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และโบราณคดี โดยกำหนดเป็นบริเวณอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย
- 8) บำรุงรักษาทรัพยากรธรรมชาติและภูมิประเทศทั้งดงามทั้งในเขตเมืองและชนบท

จะเห็นได้ว่าการวางผังเมืองนี้จะสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองได้เป็นอย่างมาก ซึ่งในปัจจุบันกรุงเทพมหานคร เทศบาลและพื้นที่โดยรอบต่างก็มีผังเมืองรวมบังคับใช้อยู่ทุกแห่งแล้ว แต่อย่างไรก็ตามทุกวันนี้เทศบาลหรือท้องถิ่นก็ยังไม่สามารถจัดทำผังเมืองเฉพาะของตนเองขึ้นมาเพื่อแก้ปัญหาที่เร่งด่วน รวมทั้งยังขาดการควบคุมการพัฒนาที่เข้มงวด ดังนั้น ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินและผังเมืองจึงยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน

## 2.5.2 การจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมือง โดยแนวคิดต่าง ๆ

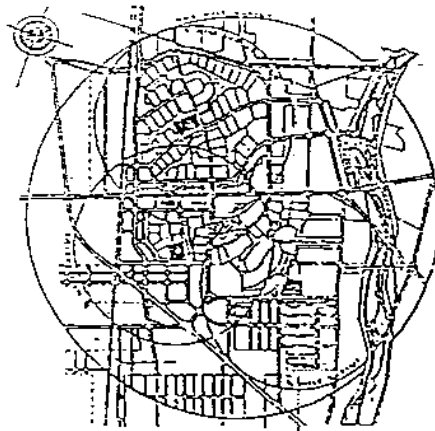
การจัดการการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมือง สามารถสรุปจากแนวคิดและทฤษฎีการวางผังชุมชนและเมืองต่าง ๆ ได้ดังนี้ (สมชัย ศรีวิบูลย์, 2541 อ้างถึงใน จำลอง โพธิ์บุญ, 2544. บทที่ 6: 23 - 25)



### 2.5.2.1 Neiborhood Concept

หลักการนี้เสนอโดย Perry ในปี 1926 ซึ่ง Perry ได้แบ่งเมืองออกเป็นชุมชนย่อย ๆ (Neighborhood Unit) แต่ละชุมชนต่างก็มี Sub-center ซึ่งมีโรงเรียน ร้านค้า ที่พักผ่อนหย่อนใจเป็นศูนย์กลางชุมชน มีถนนล้อมรอบเป็นขอบเขตของ Unit รัศมีจากจุดศูนย์กลางประมาณ ½ ไมล์ (ภาพที่ 2.1) เป็นการกระจายความเจริญ (Decentralization) จากชุมชนหลักออกไปสู่ออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง ให้ประชาชนได้รับการบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการโดยทั่วถึงและเท่าเทียม

นอกจากนี้ Perry ได้เสนอแนะว่า Neiborhood Unit ควรมีประชากรประมาณ 5,000-คน เพื่อให้สัมพันธ์กับการบริการด้านสังคม ข้อดีของทฤษฎีนี้คือ ให้ผลดีทางสังคมของชาวเมือง เพราะ โรงเรียนเป็นศูนย์กลางของชุมชน ทำให้มีการพบปะระหว่างครอบครัวต่าง ๆ สะดวกสบายในการติดต่อโดยการเดิน หากในอนาคตเมื่อประชากรเพิ่มมากขึ้นก็ต้องไปสร้าง Neiborhood แห่งใหม่



ภาพที่ 2.1 Neighborhood Concept

แหล่งที่มา: จำลอง โพธิ์บุญ, 2544. บทที่ 6: 23.

### 2.5.2.2 The Concept of nodes

The Concept of nodes เป็นแนวคิดที่พัฒนามาจาก Neiborhood Concept โดยที่นักผังเมืองจะไม่คำนึงถึงขนาดและขอบเขตของ Neiborhood Unit ว่าต้องมีขนาดรัศมี ½ ไมล์หรือไม่ แต่จะเน้นถึงการให้บริการที่เพียงพอทางด้านบริการสาธารณะและการรักษาสภาพแวดล้อม ศูนย์กลางของชุมชนประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลาย เช่น โรงเรียนชั้นอนุบาล-

ประถม สโมสร ร้านค้า สถาบันการเงิน สวนสาธารณะ เป็นต้น ประกอบกับเป็น Focal point ของชุมชน ซึ่งจะเรียกว่า Nodal Concept ก็ได้ แต่แนวคิดนี้ยังมีข้อเสียคือ เมืองจะแออัดและเกิดปัญหาจราจรบริเวณศูนย์กลางเมือง

#### 2.5.2.3 The Concept of garden of convenience : A walk town

Chapman ให้ข้อคิดว่า ความสะดวกสบายเป็นเรื่องที่จะต้องนำมาพิจารณาในการติดต่อระหว่างที่พักอาศัย กับบริการสาธารณะอื่น ๆ ซึ่งจะแตกต่างกันไปในแต่ละแห่ง

แนวคิด A walk town จะคำนึงถึง 2 ประการ คือ

- 1) การเดินติดต่อระหว่างที่พักอาศัยด้วยกันเองถึงกันหมด เพื่อมิให้ชุมชนแยกกันอยู่แบบเอกเทศสมบูรณ์ในตัวเอง กลายเป็น Isolated neighborhoods
- 2) ขนาดและความหนาแน่นของประชากรในแต่ละ Neighborhood Unit จะต้องเหมาะสม

นอกจากนี้ Paul Ritter ยังได้กล่าวไว้ว่า ระยะทางในการเดินทางที่เหมาะสมที่สุดคือ ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ในการติดต่อกับศูนย์กลางชุมชน และใช้เวลาประมาณ 15 นาที ในการเดินทางติดต่อกับโรงเรียนและร้านค้า

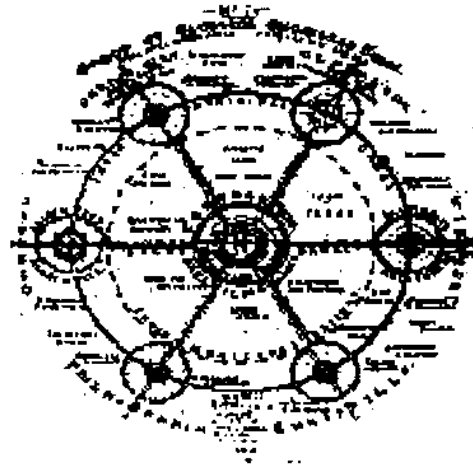
แนวคิดนี้อาจไม่เหมาะสมในปัจจุบัน เพราะ การขนส่งโดยรถยนต์และยานพาหนะประเภทอื่น เช่น รถไฟใต้ดิน ได้มีการพัฒนามาใช้ในการเดินทางติดต่อภายในเมืองอย่างกว้างขวาง ให้ความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อมากกว่าการเดินทางเท้า ฉะนั้น ขนาดของ Neighborhood Unit จึงไม่จำกัดอยู่ในรัศมี ½ ไมล์ จากจุดศูนย์กลางชุมชนอีกต่อไป

#### 2.5.2.4 The Concept of garden city

เป็นแนวคิดของ Ebenezer Howard ซึ่งเป็นแนวคิดที่ต้องการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยในเมืองยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมราวศตวรรษที่ 18 เพราะ สมัยนั้นเมืองเต็มไปด้วยโรงงานอุตสาหกรรม มีที่อยู่อาศัยรอบ ๆ โรงงาน สภาพการอยู่อาศัยแออัดปราศจากสุขอนามัยก่อให้เกิดโรคภัยไข้เจ็บมากมาย

หลักการของเมืองอุทยาน (Garden City) คือการสร้างเมืองบริวารล้อมรอบเมืองหลัก แต่ละเมืองต่างก็มีศูนย์กลางเมืองที่สมบูรณ์ในตัวเอง เมืองบริวารจะพึ่งพาเมืองศูนย์กลางหลักทางด้านบริการในระดับภาคเท่านั้น เมืองบริวารเหล่านั้นจะมีประชากรที่แน่นอน ไม่มีการขยายตัวทางจำนวนประชากร เพื่อป้องกันการแผ่ขยายของเมืองบริวาร จึงเสนอแนวคิดไว้ว่าควรมีประชากรประมาณ 32,000 คน ต่อเมืองบริวาร 1 แห่ง มีพื้นที่สีเขียว (green belt) ของพื้นที่

เกษตรกรรมและป่าไม้ระหว่างเมือง เพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และเป็นแนวกันชนป้องกันการขยายตัวของเมือง เมื่อเมืองโตเต็มทีก็ต้องสร้างเมืองใหม่



ภาพที่ 2.2 หลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City)

แหล่งที่มา: Massachusetts Institute of Technology, 2005

## 2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธงไชย สมณิมิตร (2523 อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโศตระ และคณะ, ม.ป.ป: 7) ได้ศึกษาการวิเคราะห์สาเหตุและวิธีจัดลำดับการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุจราจร โดยการวิเคราะห์อุบัติเหตุพบว่า ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นชายอายุ 25-35 ปี ผู้โดยสารที่ได้รับอุบัติเหตุสูงสุดเป็นหญิงในช่วงอายุ 25-35 ปีเช่นเดียวกัน ส่วนคนเดินเท้าที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็นทั้งเด็กชายและเด็กหญิงจำนวนเท่า ๆ กัน อายุระหว่าง 11-15 ปี และความรุนแรงที่เกิดขึ้นเป็นประเภทบาดเจ็บสาหัส

ครรชิต ผิวนวล (2524 อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโศตระ และคณะ, ม.ป.ป: 10) ได้ทำการศึกษารูปแบบและลักษณะของอุบัติเหตุจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร ในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2511 ถึง พ.ศ.2523) พบว่าช่วงที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจะอยู่ระหว่าง 16.00 - 18.00 น. และรองลงไปในช่วง 20.00 - 22.00 ซึ่งช่วงเวลาเหล่านี้ผู้เดินทางกำลังเร่งรีบเพื่อเปลี่ยนสถานที่ ซึ่งอาจจะเป็นการกลับบ้านหรือทำงานต่อที่อื่น ประกอบด้วยความเครียดที่ผ่านมาทั้งวันจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มาก

ศิริวรรณ จันทวิโรจน์ (2528 อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโนตระ และคณะ, ม.ป.ป: 8) ได้ทำการศึกษาวิธีการวิเคราะห์สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของโรงพยาบาล พบว่า อุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ อุบัติเหตุจากการจราจรและยานพาหนะ ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดจากรถชนกัน รถชนคนเดินถนน และรถคว่ำ ซึ่งผู้ที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดมักได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือคนเดินถนน และผู้โดยสารรถยนต์

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2530 อ้างถึงใน งามพิศ สัตย์สงวน, 2545: 8) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากผลการวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่
  - 2.1 ความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
  - 2.2 ลักษณะของผู้ขับขี่รถยนต์
  - 2.3 ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
  - 2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
  - 2.5 พฤติกรรมในขณะขับขี่รถยนต์
  - 2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ลำดวน ศรีศักดิ์ (2528 อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโนตระ และคณะ, ม.ป.ป: 9) ศึกษาอุบัติเหตุจราจรในบริเวณเมืองเชียงใหม่ พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นั้นเนื่องมาจากการฝ่าฝืนกฎหมายในลักษณะต่าง ๆ ที่สำคัญได้แก่ การขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด (ร้อยละ 17.5) ฝ่าฝืนเครื่องหมายและสัญญาณจราจร (ร้อยละ 16.4) และแซงในที่คับขัน (ร้อยละ 16.2) อย่างไรก็ตามการขับขี่ในลักษณะคร่อมเส้น ขีดรอยถนนมีนเมา ขับรถตามกระชั้นชิด และเลี้ยวตัดหน้าก็ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากเช่นกัน

สมศักดิ์ ผาสุกนิรันดร์ (2506 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 33) ได้ทำรายงานการวิจัยอุบัติเหตุบนทางหลวง สรุปผลการวิจัย พบว่า อุบัติเหตุทางหลวงมีสาเหตุมูลฐานสำคัญ 4 ประการคือ 1. ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งเกิดอุบัติเหตุจากการขาดความระมัดระวังในการขับขี่ การขับรถเร็ว การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และสาเหตุภายนอก เช่น เมาสูรา ง่วงนอน ตาพร่าเนื่องจากไฟรดสวน ฝนหรือสิ่งอื่นเข้าตา สุขภาพไม่สมบูรณ์ 2. ผู้โดยสารคนเดินเท้าและสัตว์เลี้ยง ซึ่งเกิดอุบัติเหตุจากข้ามถนนไม่ระมัดระวัง เดินวิ่งเล่นในถนน ตกจากรถและขึ้นบนรถไม่ระมัดระวัง 3. สภาพของดินฟ้าอากาศ ซึ่งเกิด

อุบัติเหตุจากมีฝนตก ทางเป็นหลุม บ่อ ทางเปียก และทางกำลังซ่อม 4. สภาพของรถชำรุดบกพร่อง ซึ่งเกิดอุบัติเหตุจากยางแตก เบรคแตก คันส่งหลุดและเพลาชขาด

คำรณ บุญเจิด (2534: บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร: ปัญหาและแนวทางแก้ไข โดยผลการศึกษา พบว่า สาเหตุที่ทำให้การจราจรในเขตกรุงเทพมหานครแออัดคับคั่งมีอยู่ 3 ประการ คือ ประชากร ยานพาหนะ และพื้นที่ถนน โดยจะพบความแตกต่างของการขยายตัวของปัจจัยทั้งสามอย่างชัดเจน กล่าวคือ ในช่วงระหว่างปี 2515 – 2529 มีประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 42 โดยประมาณ และมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 335 หรือประมาณ 3 เท่า ในขณะที่ปริมาณของพื้นที่ถนนสายหลักและถนนสายรองมีเพิ่มขึ้นเพียงประมาณร้อยละ 18 ในช่วงระยะเวลา 15 ปีดังกล่าว

นอกจากนี้ คำรณ บุญเจิด ยังได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไว้หลายประการ ดังนี้ 1) การจัดการเกี่ยวกับการผังเมืองและการขยายตัวของชุมชน 2) การควบคุมปริมาณรถและการใช้พื้นที่ถนน 3) การเข้มงวดในเรื่องวินัยและการบังคับใช้กฎหมาย 4) การปรับปรุงองค์การบริหารงานจราจรและงบประมาณดำเนินการ และ 5) มาตรการเสริม เช่น มาตรการด้านการลดการเดินทาง

สมคิด อิศระวัฒน์ และคณะ (2537: 169 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 32) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การทำงานของตำรวจทางหลวงกับการลดอุบัติเหตุ สรุปผลการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่รถประเภทต่าง ๆ จำนวน 102 คน ซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดเข้าข่ายความประมาทส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 26-45 ปี ประกอบอาชีพขับรถรับจ้าง พื้นฐานความรู้ระดับประถมศึกษา มีประสบการณ์ระหว่าง 6-10 ปี รถที่ขับส่วนใหญ่มีประกันภัยชั้น 1 ส่วนใหญ่ถูกจับเพราะขับเร็วและผู้ขับขี่ส่วนใหญ่รู้ว่าตนเองทำผิดกฎหมาย

กรมทางหลวง (2537: บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่องการทำงานของตำรวจทางหลวงกับการลดอุบัติเหตุทางการจราจร โดยกองตำรวจทางหลวงได้มีโครงการและ การกระทำต่าง ๆ เพื่อที่จะลดอุบัติเหตุทางการจราจรมากมาย โดยที่ประชาชนเห็นด้วยว่าเป็นโครงการที่ดีและจะมีผลต่อการลดอุบัติเหตุ โครงการที่ประชาชนเห็นด้วยมากที่สุด คือ โครงการซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ปฏิบัติโดยตรง รองลงมา คือ การศึกษาและการเตือนใจ ประชาชนยังคง ฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับทางการจราจร แม้จะรู้ว่าผิดและรู้ว่าอาจมีอุบัติเหตุ อาจถูกจับหรือถูกตักเตือน ผู้ทำความผิดเข้าข่ายความประมาทในปัจจุบันคือ ผู้ที่เคยทำความผิดในอดีตมาก่อน และมีทัศนคติว่าข้อกำหนดตามที่กฎหมายระบุเป็นสิ่งล้าสมัย ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประเภทของรถซึ่งเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดบนทางหลวงคือ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุกและรถปิคอัพ

จำนวนการจับกุมรถประเภทต่าง ๆ ก็เพิ่มมากขึ้นทุกปี รถซึ่งกระทำความผิดและถูกจับกุมมากที่สุด คือ รถบรรทุก ช้อเสนอแนะจากการวิจัยคือ ควรเพิ่มโครงการลดอุบัติเหตุบนทางหลวงเกี่ยวกับ รถจักรยานยนต์และควรดำเนินโครงการที่มีอยู่อย่างกวาดขัน ต่อเนื่อง และจริงจัง

## บทที่ 3

### กรอบแนวคิดและวิธีการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงบูรณาการ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการศึกษาเอกสาร และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและผู้ทรงคุณวุฒิในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ จากนั้นได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัดของแผนงานการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยใช้ SWOT Analysis และเสนอแนวทางการจัดการที่เหมาะสมสำหรับการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งกรอบแนวคิดในการวิจัยและวิธีการวิจัยมีดังต่อไปนี้

#### 3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

กรอบแนวคิดในการวิจัยสามารถแสดงได้ดังภาพที่ 3.1



ภาพที่ 3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### 3.2 วิธีการวิจัย

วิธีการวิจัยในครั้งนี้แยกออกเป็นขั้นตอนได้ดังนี้ คือ

#### 3.2.1 การศึกษาสภาพทั่วไปและปัญหาอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย

การเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านสภาพทั่วไปและปัญหาอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย ใช้วิธีการดังนี้

##### 3.2.1.1 การทบทวนเอกสาร

###### 1) ข้อมูลด้านการจราจร



- 2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม
- 3) ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจร

3.2.1.2 การสัมภาษณ์บุคคลากรผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

- 1) สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง
- 2) สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- 4) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
- 5) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

### 3.2.2 วิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

#### 3.2.2.1 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

- 1) การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
  - (1) ข้อมูลด้านปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
  - (2) ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจร
  - (3) ทฤษฎีด้านอุบัติเหตุจราจร เช่น วิศวกรรมการจราจร
- 2) การสัมภาษณ์บุคคลากรผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

- (1) สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง
- (2) สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- (3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- (4) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
- (5) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

#### 3.2.2.2 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลจากการศึกษาสภาพการจราจรและข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรโดยภาพรวมของประเทศ มาวิเคราะห์ร่วมกับทฤษฎีด้านอุบัติเหตุจราจรและตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

### 3.2.3 วิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนและการดำเนินการ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน

จะใช้เทคนิควิธี SWOT Analysis เพื่อวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและข้อจำกัดของแผนงานการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยมีกรอบการวิเคราะห์ดังนี้

3.2.3.1 กรอบด้านปัจจัยภายใน จะทำการวิเคราะห์ในส่วนที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนในการดำเนินการด้านการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ดังต่อไปนี้

- 1) ด้านบุคลากร
- 2) ด้านงบประมาณ
- 3) ด้านวัสดุอุปกรณ์
- 4) ด้านการบริหาร
- 5) ด้านนโยบาย แผนงานและโครงการ
- 6) ด้านผลงานและการบริการ

3.2.3.2 กรอบด้านปัจจัยภายนอก จะทำการวิเคราะห์ในส่วนที่เป็นโอกาสและอุปสรรคในการดำเนินการด้านการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ดังต่อไปนี้

- 1) ด้านสังคม/วัฒนธรรม
- 2) ด้านเศรษฐกิจ
- 3) ด้านการเมือง/การสนับสนุนจากภาครัฐ
- 4) ด้านกฎหมาย/ระเบียบ/ข้อบังคับ
- 5) ด้านเทคโนโลยี
- 6) ด้านคู่คิด/คู่แข่ง
- 7) ด้านสื่อมวลชน

### 3.2.4 แนวทางการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำเสนอแนะแนวทางการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน มีดังต่อไปนี้

3.2.4.1 การศึกษาจากเอกสารเกี่ยวกับ แนวคิด ทฤษฎี ด้านการจัดการจราจรและการป้องกัน แก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุจราจร

3.2.4.2 ศึกษากรณีตัวอย่าง การจัดการจราจรที่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในประเทศและต่างประเทศ

### 3.2.4.3 การสัมภาษณ์

ทำการสัมภาษณ์บุคลากรผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

- (1) สำนักนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง
- (2) สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- (3) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- (4) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
- (5) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

3.2.4.4 ผลการวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน  
ผลการวิเคราะห์ SWOT ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## 3.3 เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 **ตัวผู้วิจัย** ในฐานะที่เป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยตนเอง จึงเป็นเครื่องมือหนึ่งที่สำคัญ (ไพฑูริ์ สุขเกิด, 2544 อ้างถึงใน ศิริรัตน์ อรุณรัตน์, 2547: 44)

3.3.2 **แนวคำถาม** ประกอบการสัมภาษณ์ (Interview guideline) ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

3.3.2.1 **อำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน** : อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานตามกฎหมาย นโยบายและยุทธศาสตร์ที่ได้รับมอบหมายอย่างไรบ้าง

3.3.2.2 **นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานในเรื่องการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน** : หน่วยงานนั้นมีนโยบายและยุทธศาสตร์หรือไม่ มีขอบเขตการดำเนินการและแผนงานเหมาะสมเพียงใด นโยบาย ยุทธศาสตร์ ขอบเขตการดำเนินการและแผนงานของหน่วยงานนั้นครอบคลุมเพียงใด

3.3.2.3 **บทบาทและการดำเนินการของหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายในการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน** : บทบาทและการดำเนินการทำได้ผลสำเร็จหรือไม่เหมาะสมเพียงใด งบประมาณ บุคลากร ทรัพยากรและเครื่องมือต่าง ๆ มีเพียงพอหรือไม่ มีการคำนึงถึงผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ จะมีการดำเนินการอย่างไรในอนาคต และมีข้อเสนออย่างไรในการดำเนินการ

3.3.2.4 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

3.3.2.5 นโยบายและทิศทางการดำเนินการของประเทศไทยด้านการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมาในอดีต: นโยบายและทิศทางการดำเนินการที่ผ่านมาของประเทศไทยมีความเหมาะสม และทันต่อเหตุการณ์หรือไม่ มีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมกับสถานการณ์หรือไม่

3.3.2.6 นโยบายและทิศทางการดำเนินการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่ควรเป็นในอนาคต

3.3.2.7 บทบาทที่คาดหวังให้รัฐแสดงในการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย: คาดหวังให้รัฐมีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงแนวทางการดำเนินการอย่างไร

3.3.2.8 วิเคราะห์ SWOT ของนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานในเรื่องการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานของตนเอง

3.3.2.9 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน

3.3.2.10 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินงานของหน่วยงานของตนเอง

**3.3.3 การสัมภาษณ์โดยใช้เครื่องมือประกอบ** เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มีการสัมภาษณ์เชิงลึกจึงต้องใช้เครื่องมือ (Device Observation) ซึ่งประกอบด้วยเครื่องมือต่าง ๆ ได้แก่ สมุดบันทึกและเทปบันทึกเสียง

### **3.4 ตัวชี้วัดในการวิเคราะห์ ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน**

การวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ใช้การวิเคราะห์โดยอาศัยตัวชี้วัดที่ได้พิจารณาคัดเลือก และสร้างขึ้นจากข้อมูลในรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 ของกรมทางหลวง โดยมีรายละเอียดของตัวชี้วัดด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

### 3.4.1 ตัวชี้วัดปัญหา/ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

จากการศึกษารายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 พบว่า มีการรายงานผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 ถึง 2547 ได้แก่ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ อัตราการเกิดอุบัติเหตุ อัตราการตาย อัตราการบาดเจ็บ ต่อประชากร 100,000 คน ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน และต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กิโลเมตร ผู้วิจัยจึงได้ใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการสร้างตัวชี้วัดปัญหา/ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แต่ไม่นำอัตราการเกิดอุบัติเหตุ อัตราการตาย อัตราการบาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กิโลเมตร เป็นตัวชี้วัด เนื่องจากขาดความครบถ้วนของข้อมูล และข้อมูลที่น่ามาแสดงซึ่งเป็นของปี พ.ศ.2547 มีค่าน้อยมาก จึงพิจารณาที่จะไม่นำมาเป็นตัวชี้วัด

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ทำการสร้างตัวชี้วัดเพื่อวัดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อีก 4 ตัวโดยอาศัยเกณฑ์จากรายงานความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ปี พ.ศ.2548 ได้แก่ อัตราผู้เสียชีวิต/จำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง อัตราผู้เสียชีวิต/จำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน อัตราผู้บาดเจ็บ/จำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง และอัตราผู้เสียชีวิต/จำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน และจากข้อมูลของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้รายงานมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 ถึง 2546 ซึ่งผู้วิจัยได้นำมาเป็นตัวชี้วัดปัญหา/ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสูญเสียในเชิงมูลค่าของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ผู้วิจัยจึงได้ใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการสร้างตัวชี้วัดขึ้นมาเพื่อให้สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ โดยตัวชี้วัดปัญหา/ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีดังต่อไปนี้

- 1) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละปี
- 2) จำนวนผู้เสียชีวิตในแต่ละปี
- 3) จำนวนผู้บาดเจ็บในแต่ละปี
- 4) อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง
- 5) อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน
- 6) อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง
- 7) อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน
- 8) อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน
- 9) อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน
- 10) มูลค่าความเสียหาย (ล้านบาท) ต่อปี

### 3.4.2 ตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แบ่งออกได้ดังนี้

#### 3.4.2.1 ผู้ขับขี่

จากการศึกษารายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 พบว่า มีการกล่าวถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ทั้งจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ และจากความบกพร่องของรถ โดยสาเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด แชนจ์รถผิดกฎหมาย ขับขี่รถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้ไฟตามกำหนด ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว ผ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก ผ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น เมาสูรา และหลับใน

เนื่องจากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเนื่องมาจากผู้ขับขี่ทั้ง 12 สาเหตุ ล้วนแต่เป็นสาเหตุที่สำคัญ ผู้วิจัยจึงได้ใช้สาเหตุทั้งหมดมาสร้างเป็นตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ โดยตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ มีดังต่อไปนี้

- 1) การขับรถเร็วเกินกำหนด
- 2) การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด
- 3) แชนจ์รถผิดกฎหมาย
- 4) ขับขี่รถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้ไฟตามกำหนด
- 5) ไม่ให้สัญญาณไฟจอด/ชะลอ/เลี้ยว
- 6) ผ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก
- 7) ผ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร
- 8) ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง
- 9) รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด
- 10) ขับรถไม่ชำนาญ
- 11) เมาสูรา
- 12) หลับใน

#### 3.4.2.2 ถนน

จากรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 ได้กล่าวถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากถนน ได้แก่ จำนวนช่องจราจร การแบ่งทิศทางการจราจร ลักษณะทางกายภาพ สภาพ

พื้นผิวถนน สภาพแสงสว่าง และชนิดของพื้นผิวถนน ผู้วิจัยจึงได้ใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการสร้างตัวชี้วัด แต่ในการศึกษาครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์จำนวนช่องจราจรรวมกับการแบ่งทิศทางการจราจร เนื่องจากโดยทั่วไปช่องจราจรจะมีผลต่อการแบ่งทิศทางการจราจร เช่น ถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 2 ช่อง มักจะไม่มี การแบ่งทิศทางการจราจร เนื่องจากพื้นที่ถนนแคบ ซึ่งมีผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ โดยตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากถนน มีดังต่อไปนี้

- 1) จำนวนช่องจราจรและการแบ่งทิศทางการจราจร
- 2) บริเวณทางกายภาพ
- 3) สภาพพื้นผิวถนน
- 4) สภาพแสงสว่าง
- 5) ชนิดของพื้นผิวถนน

#### 3.4.2.3 ยานพาหนะ

จากรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 ได้กล่าวถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากความบกพร่องของรถ ได้แก่ บรรทุกเกินอัตรา และอุปกรณ์ชำรุด ผู้วิจัยจึงได้ใช้ข้อมูลเหล่านี้ในการสร้างตัวชี้วัด โดยตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากยานพาหนะ มีดังต่อไปนี้

- 1) บรรทุกเกินอัตรา
- 2) อุปกรณ์ชำรุด

#### 3.4.2.4 สภาพแวดล้อม

ในการสร้างตัวชี้วัดด้านสภาพแวดล้อม ผู้วิจัยได้พิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แต่ไม่ได้มีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ ถนน และยานพาหนะ โดยคำนึงถึงสาเหตุสำคัญที่เกิดจากภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ โดยตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ มีดังต่อไปนี้

- 1) สภาพอากาศ
- 2) กฎหมายและการบังคับใช้
- 3) จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง

### 3.5 รายละเอียดเกี่ยวกับการสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์เพื่อทำการเก็บข้อมูลนั้น จะเป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะจง โดยเลือกบุคลากรผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ผู้ทรงคุณวุฒิ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยจะทำการสัมภาษณ์ 8 ท่าน แบ่งได้เป็นผู้ทรงคุณวุฒิจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ 1 ท่าน บุคลากรผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หน่วยงานละ 1 ท่าน เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) 3 ท่าน และจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน 2 ท่าน ซึ่งรายชื่อของบุคลากร สถานที่และวัน เวลา สถานที่ ที่ทำการสัมภาษณ์ แสดงดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 รายละเอียดการสัมภาษณ์

| ลำดับ<br>ที่ | วันที่     | รายชื่อของบุคลากร              | ตำแหน่ง                                                       | สถานที่                                                  |
|--------------|------------|--------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1            | 8 เม.ย 48  | นพ.สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์         | เลขาธิการ                                                     | มูลนิธิสาธารณสุข<br>แห่งชาติ                             |
| 2            | 19 เม.ย 48 | คุณภรณ์ หิรัญวรชาติ            | ผู้ประสานงานกองทุน<br>สนับสนุนการสร้าง<br>เสริมสุขภาพ         | สำนักงานกองทุน<br>สนับสนุนการสร้าง<br>เสริมสุขภาพ (สสส.) |
| 3            | 25 เม.ย 48 | ผศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณ<br>ศิลป์ | รองผู้อำนวยการ<br>สถาบันการขนส่ง<br>จุฬาลงกรณ์มหา<br>วิทยาลัย | สถาบันการขนส่ง<br>จุฬาลงกรณ์มหา<br>วิทยาลัย              |
| 4            | 10 พ.ค.48  | คุณทัศนีย์ ศิลปบุตร            | ผู้อำนวยการส่วนแผน<br>ปลอดภัยการขนส่ง<br>และจราจร             | สำนักงานนโยบายและ<br>แผนการขนส่งและ<br>จราจร (สนข.)      |



### ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

| ลำดับ<br>ที่ | วันที่      | รายชื่อของบุคลากร          | ตำแหน่ง                                                          | สถานที่                                             |
|--------------|-------------|----------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 5            | 10 พ.ค.48   | คุณปรีชา ชูทรัพย์          | ผู้อำนวยการส่วน<br>ประสานแผน<br>ปลอดภัยการขนส่ง<br>และจราจร      | สำนักงานนโยบายและ<br>แผนการขนส่งและ<br>จราจร (สนข.) |
| 6            | 15 มิ.ย. 48 | ดร.กุลธร แยมพลอย           | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์<br>นโยบายและแผน 8<br>ว                      | สำนักงานนโยบายและ<br>แผนการขนส่งและ<br>จราจร (สนข.) |
| 7            | 28 มิ.ย.48  | คุณวิทยา มากปาน            | หัวหน้ากลุ่มงาน<br>วางแผนบูรณาการ<br>กองงานความ<br>ปลอดภัยทางถนน | กรมป้องกันและ<br>บรรเทาสาธารณภัย<br>(ปก.)           |
| 8            | 28 มิ.ย. 48 | คุณอรอนงค์ เกียรติเรืองชัย | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์<br>นโยบายและแผน<br>7 ว                      | กรมป้องกันและ<br>บรรเทาสาธารณภัย<br>(ปก.)           |

### 3.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

**การจราจรและขนส่ง** หมายถึง การจราจรและขนส่งทางบกภายในประเทศไทย

**การลดอุบัติเหตุทางถนน** หมายถึง การลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้งานของประเทศไทย

**ปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ** หมายถึง ปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

**ผู้เสียชีวิต** หมายถึง ผู้ตายอันมีสาเหตุเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนภายในประเทศไทย

**ผู้ได้รับบาดเจ็บ** หมายถึง ผู้ได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย อันมีสาเหตุเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนภายในประเทศไทย

**แผนปฏิบัติการ** หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (พ.ศ.2547-2551)

**ยุทธศาสตร์ 5 Es** หมายถึง ยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์ (Education) ด้านการให้การช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) และด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)

**ระบบ TRAMS** หมายถึง ระบบรายงานสภาพจราจร และบริหารจัดการอุบัติเหตุด้านการขนส่ง (Traffic Report and Accident Management System: TRAMS)

**หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** หมายถึง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

**อุบัติเหตุทางถนน** หมายถึง อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นทั่วประเทศไทย เป็นผลให้มีการบาดเจ็บ ตาย หรือทรัพย์สินถูกทำลาย

## บทที่ 4

### สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย และการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย และการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน
2. ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน
3. แผนงาน โครงการ และมาตรการ ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการ
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งที่สำคัญ

#### 4.1 สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน

ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่ทั่วโลกประสบ เป็นปัญหาที่จะต้องได้รับการแก้ไขแบบครบวงจร ด้วยความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงจะประสบผลสำเร็จ ซึ่งพบว่า วิธีที่แตกต่างกันจะมีผลต่อการพัฒนาความปลอดภัยในแต่ละประเทศแตกต่างกันตามระยะของการพัฒนา นั่นหมายถึงการแก้ไขปัญหาก็ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ และมีแผนยุทธศาสตร์เพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุด

##### 4.1.1 จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

หากเปรียบเทียบอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาเซียน (Association of South East Asian Nations – ASEAN) แล้ว ประเทศไทยมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว สูงกว่าประเทศสมาชิกอาเซียน แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยก็ต้องประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

อย่างมาก จำนวนอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่ปริมาณยานยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและในอัตราที่สูงเช่นกัน จึงพบว่าเป็นเวลากว่าทศวรรษที่คนไทยจำนวนประมาณปีละ 13,000 คน ต้องเสียชีวิตและอีกประมาณ 50,000 คน ได้รับความเจ็บหรือต้องพิการอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

จากตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่า จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเพิ่มขึ้นอย่างมากจากจำนวน 82,336 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2540 เป็นจำนวนสูงสุดถึง 104,642 ครั้ง ในปี พ.ศ.2546 แม้ว่าหลังจากนั้น จำนวนอุบัติเหตุจะลดลงอย่างต่อเนื่องเหลือ 67,800 ครั้ง ในปี พ.ศ.2542 แต่ก็ได้เพิ่มสูงขึ้นอีกนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2544 เป็นต้นมา เช่นเดียวกับจำนวนผู้เสียชีวิต ก็เพิ่มจาก 13,836 คน เป็น 14,446 คน ในปี พ.ศ. 2546 ถึงแม้ว่าในช่วงเวลานั้นจะมีแนวโน้มลดลงทุกปี จนถึงปี พ.ศ. 2544 ลดลงเหลือ 11,652 คน แต่ก็กลับเพิ่มขึ้นอีกเป็น 13,116 คน ในปี 2545

ตารางที่ 4.1 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี 2540 - 2547

| ปี พ.ศ. | จำนวน (ครั้ง) |              |            | อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อประชากร 100,000 คน |
|---------|---------------|--------------|------------|---------------------------------------------|
|         | อุบัติเหตุ    | ผู้เสียชีวิต | ผู้บาดเจ็บ |                                             |
| 2540    | 82,336        | 13,836       | 48,461     | 135                                         |
| 2541    | 73,725        | 12,234       | 52,538     | 120                                         |
| 2542    | 67,800        | 12,040       | 47,770     | 110                                         |
| 2543    | 73,737        | 11,988       | 53,111     | 119                                         |
| 2544    | 77,616        | 11,652       | 53,960     | 125                                         |
| 2545    | 91,623        | 13,116       | 69,131     | 146                                         |
| 2546    | 95,192        | 13,209       | 74,152     | 151                                         |
| 2547    | 124,530       | 13,766       | 93,894     | 201                                         |

แหล่งที่มา: ดัดแปลงจากกรมทางหลวง, 2548ค.

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงอัตราการตายและอัตราผู้เสียชีวิตพบว่าในปี พ.ศ.2540 มีอัตราการตายสูงที่สุดเท่ากับ 7.83 ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน และ 22.75 ต่อประชากร 100,000 คน หลังจากนั้นในช่วงปี พ.ศ.2541 – 2544 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี พ.ศ. 2545 อัตราการตายได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น 5.35 ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน และ 20.89 ต่อประชากร 100,000 คน ส่วนอัตราการบาดเจ็บพบว่า ในปี พ.ศ. 2540 มีอัตราการบาดเจ็บเท่ากับ 27.60 ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน และ 80.18 ต่อประชากร 100,000 คน แม้ว่าหลังจากนั้น อัตราการบาดเจ็บจะมีแนวโน้มลดลง แต่ก็ได้เพิ่มสูงขึ้นอีกในปี พ.ศ.2545 จนมีค่าสูงสุดในปี พ.ศ.2546 โดยมีค่าเท่ากับ 30.36 ต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน และ 128.51 ต่อประชากร 100,000 คน ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 อัตราการตายและผู้บาดเจ็บต่อประชากร 100,000 คน และต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน ระหว่างปี 2540-2546

| ปี<br>พ.ศ. | จำนวนยานยนต์<br>(คัน) | อัตราการตาย           |                       | อัตราผู้บาดเจ็บ       |                       |
|------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|            |                       | /10 <sup>4</sup> Veh. | /10 <sup>5</sup> Pop. | /10 <sup>4</sup> Veh. | /10 <sup>5</sup> Pop. |
| 2540       | 17,666,240            | 7.83                  | 22.75                 | 27.60                 | 80.18                 |
| 2541       | 18,860,512            | 6.49                  | 19.90                 | 27.86                 | 85.47                 |
| 2542       | 20,096,536            | 5.99                  | 19.53                 | 23.77                 | 77.47                 |
| 2543       | 20,835,684            | 5.75                  | 19.37                 | 25.49                 | 85.83                 |
| 2544       | 22,589,185            | 5.16                  | 18.70                 | 23.89                 | 86.60                 |
| 2545       | 24,517,250            | 5.35                  | 20.89                 | 28.27                 | 110.37                |
| 2546       | 26,706,357            | 5.41                  | 22.96                 | 30.36                 | 128.51                |

แหล่งที่มา: ดัดแปลงจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 5/17.

หมายเหตุ: 1. /10<sup>5</sup> Pop. หมายถึง อัตราต่อประชากร 100,000 คน

2. /10<sup>4</sup> Veh. หมายถึง อัตราต่อจำนวนรถจดทะเบียน 10,000 คัน

#### 4.1.2 ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในประเทศไทย เมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น ๆ รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งและรถปิคอัพ ตามลำดับ จากสถิติอุบัติเหตุจากรถบนถนนที่ราชอาณาจักของศูนย์ข้อมูลสสทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังตารางที่ 4.3 จะเห็นได้ชัดว่าในระหว่างปี พ.ศ. 2538 – 2546 รถจักรยานยนต์มีอุบัติเหตุสูงสุดเมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น ๆ คิดเป็นอัตราเฉลี่ยร้อยละ 32 โดยเฉลี่ย ในขณะที่รถยนต์นั่งและรถปิคอัพมีอุบัติเหตุในอัตราโดยเฉลี่ยร้อยละ 30 และ 18 ตามลำดับ แม้ตั้งแต่ในปี 2538 สถิติอุบัติเหตุจากรถทางถนนจากรถจักรยานยนต์จะลดลงเรื่อย ๆ แต่สัดส่วนของรถจักรยานยนต์ในคดีอุบัติเหตุก็สูงขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น กล่าวคือ เพิ่มจากร้อยละ 28.62 ในปี 2538 เป็น 29.77, 31.41, 32.86 และ 37.65 ในปี พ.ศ. 2540, 2542, 2544, และ 2546 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 สถิติคดีอุบัติเหตุจากรถทางถนน ทั่วราชอาณาจักรจำแนกตามประเภทรถระหว่างปี พ.ศ. 2538–2546

| ประเภทรถ         | 2538   | 2539   | 2540   | 2541   | 2542   | 2543   | 2544   | 2545   | 2546   |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| คนเดินเท้า       | 4,403  | 4,334  | 4,210  | 3,673  | 3,838  | 4,469  | 4,135  | 4,592  | 4,313  |
| จักรยาน          | 2,103  | 1,339  | 1,311  | 1,319  | 1,425  | 1,770  | 1,942  | 2,584  | 1,973  |
| สามล้อ           | 826    | 735    | 522    | 500    | 434    | 454    | 520    | 607    | 741    |
| จักรยานยนต์      | 45,707 | 43,989 | 41,939 | 37,414 | 34,936 | 37,498 | 41,215 | 53,732 | 52,643 |
| (เฉลี่ยร้อยละ32) | (28.6) | (29.3) | (29.7) | (30.2) | (31.4) | (31.5) | (32.8) | (35.6) | (37.6) |
| สามล้อเครื่อง    | 3,502  | 2,687  | 2,187  | 1,717  | 1,775  | 1,838  | 1,852  | 1,825  | 1,576  |
| รถยนต์นั่ง       | 47,893 | 44,228 | 42,103 | 36,538 | 29,860 | 33,392 | 33,907 | 39,297 | 34,585 |
| (เฉลี่ยร้อยละ28) | (30)   | (29.5) | (29.9) | (29.3) | (26.8) | (28.5) | (27)   | (26.3) | (24.8) |
| โดยสารเล็ก (ตู้) | 3,278  | 2,832  | 3,524  | 2,975  | 3,168  | 2,477  | 2,975  | 3,291  | 2,907  |
| รถปิคอัพ         | 27,728 | 27,463 | 25,484 | 22,472 | 20,700 | 21,372 | 22,785 | 26,116 | 24,042 |
| (เฉลี่ยร้อยละ18) | (17.3) | (18.3) | (18.1) | (18.2) | (18.6) | (17.9) | (18.1) | (17.3) | (17.2) |
| โดยสารใหญ่       | 5,510  | 5,001  | 4,414  | 3,717  | 3,341  | 3,533  | 3,618  | 3,823  | 3,414  |
| 6 ล้อ            | 5,733  | 4,819  | 3,794  | 3,157  | 2,663  | 2,624  | 2,696  | 3,220  | 2,905  |
| 10 ล้อ           | 7,809  | 6,953  | 5,708  | 4,102  | 3,772  | 3,780  | 3,668  | 4,523  | 4,421  |
| ใช้ในการเกษตร    | 264    | 298    | 309    | 282    | 385    | 340    | 223    | 356    | 320    |
| แท็กซี่          | 3,313  | 3,954  | 4,210  | 4,476  | 3,654  | 4,048  | 4,530  | 4,740  | 4,138  |

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

| ประเภทรถ | 2538    | 2539    | 2540    | 2541    | 2542    | 2543    | 2544    | 2545    | 2546    |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| อื่น ๆ   | 1,647   | 1,337   | 1,157   | 1,408   | 1,272   | 1,362   | 1,366   | 1,912   | 1,855   |
| รวม      | 159,716 | 149,969 | 140,872 | 123,750 | 111,223 | 118,957 | 125,432 | 150,600 | 139,813 |

แหล่งที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 7/17.

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บหมายถึงจำนวนร้อยละ

ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์สูงมาก นั่นคือ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ได้รับความนิยมสูงในประเทศไทยมีราคาค่อนข้างถูก ประชาชนผู้มีรายได้น้อยและผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงอายุวัยรุ่นสามารถที่จะเป็นเจ้าของได้ ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนยานพาหนะที่เป็นสัดส่วนสูงที่สุด จากสถิติในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสูงสุดถึง 15.6 ล้านคัน หรือคิดเป็นร้อยละ 63.6 ของจำนวนยานพาหนะจดทะเบียนทั้งหมด 24.5 ล้านคัน จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้รถจักรยานยนต์มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่ง นั่นคือ การทดสอบความสามารถในการขับขี่ไม่เพียงพอ แม้ว่าจะมีการกำหนดมาตรการป้องกันเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ การกำหนดให้เปิดไฟและใส่หมวกกันน็อค แต่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจำนวนมาก ยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญถึงเรื่องดังกล่าว โดยคิดว่าไม่มีความจำเป็น และเลือกที่จะเสี่ยงกับการไม่ใส่หมวกกันน็อค ในขณะที่เดียวกันการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีความเคร่งครัดและจริงจัง

ในปัจจุบันผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีจำนวนประมาณ 18 ล้านคนในประเทศไทย ซึ่งเป็นกลุ่มบุคคลที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด เนื่องจากว่าจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ทำความเร็วได้สูงแต่กลับทรงตัวได้ยากเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น และไม่มีเกราะกำบังอันตรายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายด้วย มีการประเมินว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่รุนแรงถึงระดับเสียชีวิตสูงกว่าการเดินทางด้วยรถประจำทางประมาณ 750 เท่า และสูงกว่ารถไฟประมาณ 1,500 เท่า นอกจากนี้พบว่า ประมาณร้อยละ 76 ของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถจักรยานยนต์

#### 4.1.3 ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่ขณะเมาสุรา

ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่สำคัญที่สุด คือ การขับขี่ยานพาหนะของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยปกติผู้ขับขี่ที่เมาสุราจะมีความเสี่ยงสูงในการประสบอุบัติเหตุร้ายแรงมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ดื่มสุรา โดยเฉพาะผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ แม้จะไม่มีอิทธิพลของแอลกอฮอล์ ก็มีความเสี่ยงสูงมากพออยู่แล้ว ในช่วงที่ผ่านมา รัฐบาลจึงให้ความสำคัญกับมาตรการห้ามไม่ให้มีการขับขี่ยานพาหนะขณะเมาสุราอย่างเด็ดขาด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ. 2547 ได้มีการดำเนินมาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ทำให้การรณรงค์เรื่องเมาไม่ขับมีผลอย่างจริงจัง และช่วยให้ผู้ขับขี่มีความตระหนัก และหลีกเลี่ยงการขับขี่ขณะเมาสุราเพิ่มมากขึ้น

การศึกษาเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุบนถนนแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุกับการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์อย่างชัดเจน โดยข้อมูลในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ.2546 พบว่าอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตไม่ได้ลดลงจากปี พ.ศ.2545 โดยร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ขับขี่ซึ่งประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บ มีการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ และประมาณร้อยละ 50 ของกลุ่มคนเหล่านี้มีแอลกอฮอล์ในเลือดในระดับที่สูง (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 92)

เครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์มีผลต่อร่างกายในขณะที่ขับขี่ โดยจะทำให้ความสามารถในการตัดสินใจช้าลง ปฏิบัติการตอบสนองลดลง การมองเห็นในเวลากลางคืนลดลง เกิดภาวะที่เรียกว่า ทันเนลวิชั่น (Tunnel Vision) ซึ่งคือ การที่ช่วงกว้างในการมองเห็นถูกจำกัดความสามารถในการบังคับควบคุมเคลื่อนไหวของอุปกรณ์และร่างกายลดลง และทำให้มีความสนใจต่อเหตุการณ์เบื้องหน้าลดลง ซึ่งในปัจจุบัน กฎหมายห้ามผู้เมาสุราขับรถโดยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไว้ที่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 93) โดยระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจะมีความสัมพันธ์กับลักษณะอาการที่แสดงออก ดังตารางที่ 4.4



ตารางที่ 4.4 ความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับลักษณะอาการที่แสดงออก

| ระดับแอลกอฮอล์<br>ในเลือด<br>(มิลลิกรัม %) | อาการ                                                         | โอกาสเกิดอุบัติเหตุ<br>เมื่อเทียบกับคนไม่ดื่ม<br>สุรา |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 20                                         | ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา                                     | ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา                             |
| 30-50                                      | ไม่สามารถควบคุมการขับชี่ได้อย่าง<br>มีประสิทธิภาพ เช่น รดส่าย | ประมาณ 2 เท่า                                         |
| 51-100                                     | มีอาการเมา พุดมาก หัวเราะไม่มีเหตุผล<br>ตะโกนเอะอะโวยวาย      | ประมาณ 3 เท่า                                         |
| 101-150                                    | พูดจาฟังไม่ได้ศัพท์ เดินไม่ตรงทาง                             | ประมาณ 8 เท่า                                         |
| 151-200                                    | มีอาการเมาชัดเจน คลื่นไส้                                     | ประมาณ 40 เท่า                                        |
| 201-300                                    | สติสัมปชัญญะสับสน อาเจียน<br>บางครั้งไม่รู้สีกตัว             | ไม่สามารถวัดได้เนื่องจาก<br>ควบคุมการทดลองไม่ได้      |
| 301-350                                    | หมดสติ ไม่รู้สีกตัว                                           |                                                       |
| มากกว่า 350                                | สมองไม่ทำงาน อันตรายต่อชีวิต                                  |                                                       |

แหล่งที่มา: มุลนิธิสารณสุขแห่งชาติ, 2548: 93.

#### 4.1.4 ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

ในช่วงวันหยุดเทศกาลสำคัญ ๆ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งตรงกับวันที่ 12 - 15 เมษายน และในช่วงเทศกาลปีใหม่ของทุกปีจะมีวันหยุดต่อเนื่องหลายวัน ประชาชนจะมีการเดินทางเพื่อพักผ่อนและ/หรือกลับภูมิลำเนาเพิ่มขึ้นกว่าช่วงเวลาปกติมาก เป็นผลทำให้จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในช่วงเวลาดังกล่าว มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย และจะมากกว่าสภาวะการณปกติมาก กล่าวคือ

#### 4.1.4.1 ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ปี 2546

ในช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ปี 2546 ในระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2545 ถึง 2 มกราคม 2546 ได้มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาลปีใหม่ขึ้นที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธาน ร่วมปฏิบัติงานกันตลอด 24 ชั่วโมง กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม และศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนของจังหวัดและอำเภอทั่วประเทศ ซึ่งได้ตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลงร้อยละ 20 และมีมาตรการที่สำคัญ ได้แก่ ให้สถานีบริการน้ำมันลดจำหน่ายสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดตั้งจุดตรวจใน 2 ระยะ (ก่อนถึงเทศกาลและช่วงเทศกาล) อย่างเข้มงวด ได้รับสนับสนุนงบประมาณงบกลางจากรัฐบาล จำนวน 70,956 ล้านบาท

โดยผลการดำเนินการปรากฏว่า มีผู้เสียชีวิต 562 คน ผู้บาดเจ็บ 32,451 คน เมื่อเทียบกับสถิติเดิมของศูนย์เฝ้าระวังในปี 2545 จะมีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 13 คน และบาดเจ็บลดลง 254 คน เนื่องจากมีตัวแปรสำคัญ คือ จำนวนรถที่เพิ่มขึ้น จำนวนคนเพิ่มขึ้น และวันหยุดมากขึ้น (ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน, 2548ก: 23)

#### 4.1.4.2 ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ปี 2547

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 ซึ่งมีช่วงระยะเวลาหยุดต่อเนื่องยาวนานหนึ่งสัปดาห์ (29 ธันวาคม 2546 – 4 มกราคม 2547) ได้มีการกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะต้องลดลงกว่าเทศกาลปีใหม่ 2546 โดยรัฐบาลมอบหมายให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการ (CEO) มีอำนาจหน้าที่บังคับบัญชาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และส่งเสริมให้เกิดการทำงานร่วมกันเป็นทีม และตามพันธกิจในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2547 ตามมาตรการ 5 ข้อ คือ มาตรการด้านระบบข้อมูลอุบัติเหตุ ด้านคน ด้านรถ ด้านการบำบัดรักษา และด้านการประชาสัมพันธ์ และได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากงบกลางจากรัฐบาล จำนวน 79,85 ล้านบาท

โดยผลการดำเนินการปรากฏว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นจำนวน 19,562 ราย มีผู้เสียชีวิตจำนวน 612 ราย เพิ่มขึ้น 50 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 25,580 ราย ลดลง 6,817 ราย (ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน, 2548ก: 25)

#### 4.1.4.3 ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ปี 2548

ในช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่ ปี 2548 ในระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2547 ถึง 4 มกราคม 2548 ได้มีการกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะต้องลดลงกว่าเทศกาลปีใหม่ 2547 โดยมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548 ได้กำหนดมาตรการทั่วไปดำเนินการตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน คือ การบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และมีส่วนร่วม การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการประเมินผลและสารสนเทศ และมาตรการเน้นหนัก โดยการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการทั้งในส่วนกลางและระดับพื้นที่ทั่วประเทศ เพื่อดำเนินการตามมาตรการเสริม 8 มาตรการ คือ ด้านกฎหมาย ด้านระบบข้อมูล ด้านคน ด้านรถ ด้านถนน ด้านการบำบัดรักษา ด้านการประชาสัมพันธ์ และด้านการติดตามประเมินผล

การปฏิบัติงานในส่วนภูมิภาค รัฐบาลมอบหมายให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการ (CEO) เป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการทุกภาคส่วนในพื้นที่ และดำเนินการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548 อย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยเร็ว โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการปฏิบัติงานของจังหวัด ทั้งระดับกระทรวง กรม และระดับพื้นที่ รวมทั้งองค์กรท้องถิ่นและเครือข่ายต่าง ๆ

โดยผลการปฏิบัติการปรากฏว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 6,875 ครั้ง มีจำนวนผู้เสียชีวิต 469 ราย ผู้บาดเจ็บ 8,547 คน โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ คือ ประมาณร้อยละ 64.44 อยู่ในช่วงอายุ 20 – 39 ปี และประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 67.37 รองลงมา คือ รถปิคอัพ คิดเป็นร้อยละ 13.73 และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 26.46 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ข: 1-7)

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2545 - 2548 พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุดในปี พ.ศ.2547 เท่ากับ 612 คน แต่ลดลงเหลือ 469 คนในปี พ.ศ.2548 ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ.2545 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 34,705 ราย หลังจากนั้นแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2548 ผู้บาดเจ็บลดลงเหลือ 8,547 รายเท่านั้น ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่  
ระหว่างปี 2544 – 2548

| อุบัติเหตุในช่วง<br>เทศกาลปีใหม่ | ปีใหม่<br>2544 | ปีใหม่<br>2545 | ปีใหม่<br>2546 | ปีใหม่<br>2547 | ปีใหม่<br>2548 |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)          | NA             | NA             | NA             | 19,562         | 6,875          |
| จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)          | 454            | 549            | 562            | 612            | 469            |
| จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)            | NA             | 34,705         | 32,451         | 26,100         | 8,547          |

แหล่งที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 9/17; ศูนย์อำนวยการ  
ความปลอดภัยทางถนน, 2548ก: 7.

หมายเหตุ: NA หมายถึง ไม่มีข้อมูล

#### 4.1.4.4 ช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ปี 2546

ภายหลังในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2546 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลการปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการในช่วงเวลาดังกล่าว และได้มีมติให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งได้มีมาตรการเข้มงวดเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ลดลงร้อยละ 20 ของปี 2545 โดยมีมาตรการต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ได้แก่ มาตรการด้านคน มาตรการด้านรถ มาตรการด้านถนน มาตรการด้านประชาสัมพันธ์ มาตรการด้านบำบัดรักษา มาตรการด้านข้อมูล

ผลการปฏิบัติการปรากฏว่า มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ร่วมมือกันตั้งจุดตรวจร่วมในช่วงเทศกาลสงกรานต์ มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์หลายรูปแบบ มีการแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) มีการตรวจจับรถโดยสารประจำทางที่ผิดกฎระเบียบ มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ มีระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ และการรายงานเป็นประจำวัน โดยผลปรากฏว่า ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2546 มีผู้เสียชีวิต 848 ราย ผู้บาดเจ็บ 52,058 ราย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ก: 24)

#### 4.1.4.5 ช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ปี 2547

ได้มีการกำหนดเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนว่าจะต้องไม่สูงกว่าช่วงเทศกาลสงกรานต์ในปี 2546 โดยดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 3ม.2ข.1ร. (มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ ใบขับขี่ เข็มขัดนิรภัย และไม่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด) โดยใช้ระบบกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเป็นตัวขับเคลื่อน และได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากงบกลางจากรัฐบาลจำนวน 117.33 ล้านบาท

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2547 รัฐบาลได้รณรงค์และเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จึงมีผลทำให้ผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงระยะเวลา 10 วัน (9-18 เมษายน 2547) มีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเทศกาลสงกรานต์ในปี 2546 (11-18 เมษายน 2546) โดยมีผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2547 จำนวน 654 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 36,642 ราย โดยมีอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บลดลง คิดเป็นร้อยละ 22.28 และร้อยละ 29.61 ตามลำดับ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ก: 26)

#### 4.1.4.6 ช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ ปี 2548

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในปี 2548 มีลักษณะและรูปแบบของการบูรณาการความร่วมมือในการปฏิบัติงานของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยปฏิบัติการในระดับพื้นที่ (จังหวัด, อำเภอ, กิ่งอำเภอ, ท้องถิ่น) มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมและจุดตรวจร่วม โดยเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 21 มีนาคม 2548 เป็นต้นมา และปฏิบัติงานอย่างเข้มงวดในช่วง 10 วัน (8-17 เมษายน 2548)

ในส่วนของการทำงานของหน่วยปฏิบัติในระดับพื้นที่ ได้มีเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยงานมาร่วมปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิดกับเหตุการณ์ เช่น นายแพทย์ เจ้าหน้าที่ฝ่ายสาธารณสุข เจ้าหน้าที่ฝ่ายคมนาคม เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง เจ้าหน้าที่จากกระทรวงแรงงานและสถาบันการศึกษา และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งนครบาล ภูธร ทางหลวง และท้องถื่น รวมทั้งภาคเอกชน มูลนิธิ อาสาสมัคร องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้นำชุมชน/หมู่บ้าน

นอกจากนี้ ได้มีการให้ความร่วมมือจากสถานบริการน้ำมัน สมาคมรถบรรทุกสินค้า สถานีวิทยุโทรทัศน์ทุกช่อง รวมทั้งภาคีเครือข่ายวิทยุชุมชนและวิทยุทหาร ดำรวจ ร่วมรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การงดจำหน่ายเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ในบริเวณร้านสะดวกซื้อของสถานบริการน้ำมัน และการเข้มงวดห้าม

จำหน่ายแก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีการหยุดวิ่งของรถบรรทุกสินค้าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ตลอดจนการอำนวยความสะดวกโดยการจัดหน่วยบริการ/ช่วยเหลือซ่อมแซมรถเสีย และประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงเป็นประจำทุกวัน

โดยผลการดำเนินการปรากฏว่า เกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 12,074 ครั้ง มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 522 ราย และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด 16,395 ราย โดยเมื่อเทียบกับปี 2547 ในช่วงเวลาเดียวกัน จำนวนอุบัติเหตุลดลงคิดเป็นร้อยละ 52.71 จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงคิดเป็นร้อยละ 20.18 และจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงคิดเป็นร้อยละ 55.26 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ข: 1-3)

เมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี พ.ศ.2546 – 2548 พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจากในปี พ.ศ.2546 ที่มี 848 ราย เหลือเพียง 522 รายในปี พ.ศ.2548 ส่วนจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจากในปี พ.ศ.2546 ที่มี 52,058 ราย เหลือเพียง 16,395 ราย ในปี พ.ศ.2548 ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ระหว่างปี 2546 – 2548

| อุบัติเหตุในช่วง<br>เทศกาลสงกรานต์ | เทศกาล<br>สงกรานต์<br>ปี 2546 | เทศกาล<br>สงกรานต์<br>ปี 2547 | เทศกาล<br>สงกรานต์<br>ปี 2548 |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)            | 32,545                        | 25,533                        | 12,074                        |
| จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)            | 848                           | 654                           | 522                           |
| จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)              | 52,058                        | 36,642                        | 16,395                        |

แหล่งที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 9/17; ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ข: 3.

#### 4.1.5 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 ของกรมทางหลวง พบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 18,547 ครั้ง โดยช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุด คือ ช่วงเวลา 15.00 – 18.01 น. ซึ่งสาเหตุน่าเป็นเพราะว่า ช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่ปริมาณการจราจรหนาแน่นมากกว่าช่วงเวลาอื่น ๆ เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ สถานศึกษา สถานที่ราชการ และสถานประกอบการต่าง ๆ ของภาคเอกชน หยุดเวลาทำงานในช่วงเวลานี้ จึงส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามไปด้วย ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 อุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 จำแนกตามช่วงเวลา

| เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ | จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ |
|-----------------------|------------------------|
| 00.01 – 03.00         | 1,766                  |
| 03.01 – 06.00         | 1,226                  |
| 06.01 – 09.00         | 1,956                  |
| 09.01 – 12.00         | 2,691                  |
| 12.01 – 15.00         | 2,446                  |
| 15.01 – 18.00         | 3,210                  |
| 18.01 – 21.00         | 2,840                  |
| 21.01 – 00.00         | 2,412                  |
| <b>รวม</b>            | <b>18,547</b>          |

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

#### 4.1.6 ต้นทุนอุบัติเหตุทางถนน

จากรายงานของ ADB-ASEAN Regional Safety Program Accident Costing Report: AC09: The Cost of Traffic Accident in Thailand March 2004 ได้ทำการประมาณต้นทุนอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี 2545 สรุปได้ดังตารางที่ 4.8 (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 10/17)

ตารางที่ 4.8 ต้นทุนอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ.2545

|                               | จำนวน<br>(Casualties) | ต้นทุนเฉลี่ย<br>(บาท/กรณี) | ต้นทุนรวม<br>(ล้านบาท) |
|-------------------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------|
| กรณีเสียชีวิต                 | 13,116                | 2,852,924                  | 37,419                 |
| กรณีบาดเจ็บสาหัส              | 190,322               | 142,273                    | 27,078                 |
| กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย           | 1,338,712             | 21,162                     | 28,330                 |
| รวม                           | 1,542,150             | -                          | 92,827                 |
| ทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุ | 1,172,359             | 19,708                     | 23,105                 |
| รวมทั้งหมด                    | -                     | -                          | 115,932                |

แหล่งที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ฯ: 10/17.

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ในปี พ.ศ.2545 ต้นทุนอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย คิดเป็นมูลค่าทั้งหมด 115,932 ล้านบาท โดยกรณีเสียชีวิตมีต้นทุนเฉลี่ยสูงที่สุด คือ 2,852,924 บาท/กรณี คิดเป็นต้นทุนรวม 37,419 ล้านบาท และกรณีบาดเจ็บเล็กน้อยมีต้นทุนเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ 21,162 บาท/กรณี คิดเป็นต้นทุนรวม 28,330 ล้านบาท โดยมีทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุเฉลี่ย 19,708 บาท/กรณี คิดเป็นต้นทุนรวม 23,105 ล้านบาท

จากการศึกษาสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พบว่าโดยภาพรวมแล้วจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ.2540 – 2546 ยังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งอัตราการตายและอัตราการบาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน และต่อจำนวนประชากร 100,000 คน ก็มีแนวโน้มสูงขึ้นเช่นกัน โดยมีปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และปัญหาการขับที่ขณะเมาสุราเป็นปัญหาสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยจากสถิติพบว่า ในช่วงปี พ.ศ.2358 – 2546 รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เฉลี่ยแล้วคิดเป็นร้อยละ 32 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดในช่วงเวลาดังกล่าว ขณะที่การบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ พบว่า ประมาณร้อยละ 50 ของจำนวนผู้ขับขี่ซึ่งได้รับบาดเจ็บ มีแอลกอฮอล์ในเลือดระดับสูง



ส่วนการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล พบว่า ทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์พบว่ามีจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ.2548 น้อยที่สุด เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2546 และ 2547 ทั้งนี้ น่าจะมีสาเหตุมาจากการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ.2548 มีลักษณะการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทำให้สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

## 4.2 ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จะประกอบไปด้วย 14 แผนงาน / กิจกรรมหลัก โดยแต่ละแผนงานได้มีการกำหนดแผนงาน / กิจกรรมย่อย และแบ่งระยะเวลาการดำเนินการเป็นแผนระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว แต่ละกิจกรรมจะมีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลัก หน่วยงานสนับสนุน และประมาณการงบประมาณ ซึ่งแบ่งตามยุทธศาสตร์ของรัฐบาลหรือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ฯ: 12/17 ถึง 14/17)

### 4.2.1 ยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

4.2.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ประกอบด้วย

#### 1) แผนงานด้านกฎหมายเกี่ยวกับจราจร (Traffic Legislation)

เพื่อการศึกษาและปรับปรุงกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อแก้ไขให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันโดยจำแนกเป็น ด้านการควบคุมการจราจร การออกใบอนุญาตใบขับขี่ การจดทะเบียนและตรวจสอบสภาพยานพาหนะ รวมทั้งการสนับสนุนหรือส่งเสริมมาตรการบังคับใช้ เพื่อให้ง่ายและได้ผลต่อการบังคับใช้ ประกอบด้วย 7 แผนงานย่อย

#### 2) แผนงานด้านตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย (Traffic Police and Law Enforcement)

เพื่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร ประกอบด้วย 14 แผนงานย่อย

#### 4.2.1.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ทางด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)

ประกอบด้วย

1) การวางแผนและการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย (Safety Planning and Design of Road)

เพื่อให้การวางแผน การออกแบบถนน มีการคำนึงถึงความปลอดภัย รวมทั้งความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้าง การใช้งาน ตลอดจนการบำรุงรักษาทาง ประกอบด้วย 18 แผนงานย่อย

2) แผนการปรับปรุงจุดอันตรายบนถนน (Improvement of Hazardous Locations)

เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยการวิเคราะห์ สำรวจ ศึกษาหาจุด/บริเวณที่อันตราย และออกแบบหาแนวทางแก้ไข จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานปรับปรุงถนน ทั้งหมด ประกอบด้วย 9 แผนงานย่อย

3) แผนการจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ (Vehicle Safety Standards)

เพื่อการปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยปรับปรุงในส่วนข้อกำหนดสำหรับยานพาหนะใหม่ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ United Nation of Economic Commission for Europe: UNECE ประกอบด้วย 12 แผนงานย่อย

4.2.1.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation and Participation) ประกอบด้วย

1) แผนการให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เยาวชน (Road Safety Education of Children)

เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเยาวชน ให้ความรู้ ความเข้าใจ ในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตลอดจนเสริมสร้าง ปฏักฝังพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่เยาวชน ประกอบด้วย 11 แผนงานย่อย

2) แผนการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ (Driver Training and Testing)

เพื่อให้มีการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ให้มีประสิทธิภาพ และ ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ของผู้ขับขี่ ที่ครอบคลุมถึงกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุก

ประเภท รวมทั้งการทดสอบสมรรถภาพทางร่างกายทั้งในกรณีของการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ และการขอมีใบอนุญาตใหม่ ประกอบด้วย 15 แผนย่อย

3) โครงการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Publicity and Campaign)

เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง ประกอบด้วย 21 แผนงานย่อย

4.2.1.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) ประกอบด้วย

แผนงานการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุ (Emergency Assistance to Road Accident Victims)

เพื่อให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุมีความปลอดภัย และสามารถนำส่งผู้บาดเจ็บ/โรงพยาบาลอย่างเหมาะสม รวดเร็ว และปลอดภัย โดยการจัดทำระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นระบบเครือข่าย และมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย 9 แผนงานย่อย

4.2.1.5 ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)

1) แผนการประสานงานและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Coordination and Management of Road Safety)

เน้นการพัฒนาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และเป็นองค์กรบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยในระยะยาวจะให้มีการจัดตั้งหน่วยงานนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ (Nation Road Safety Board) อย่างถาวร ประกอบด้วย 11 แผนงานย่อย

2) แผนการจัดระบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Data System)

เพื่อให้มีระบบการรายงานสภาพการจราจรและการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นเอกภาพเดียวกันทั่วประเทศ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีระบบการจัดเก็บสถิติที่เป็นระบบเดียวกัน และสามารถนำระบบไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพทั่วประเทศ ประกอบด้วย 14 แผนงานย่อย

3) แผนกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและการประกันภัย (Road Safety Funding and Insurance Industry)

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาและดำเนินงานโครงการทางด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 9 แผนงานย่อย

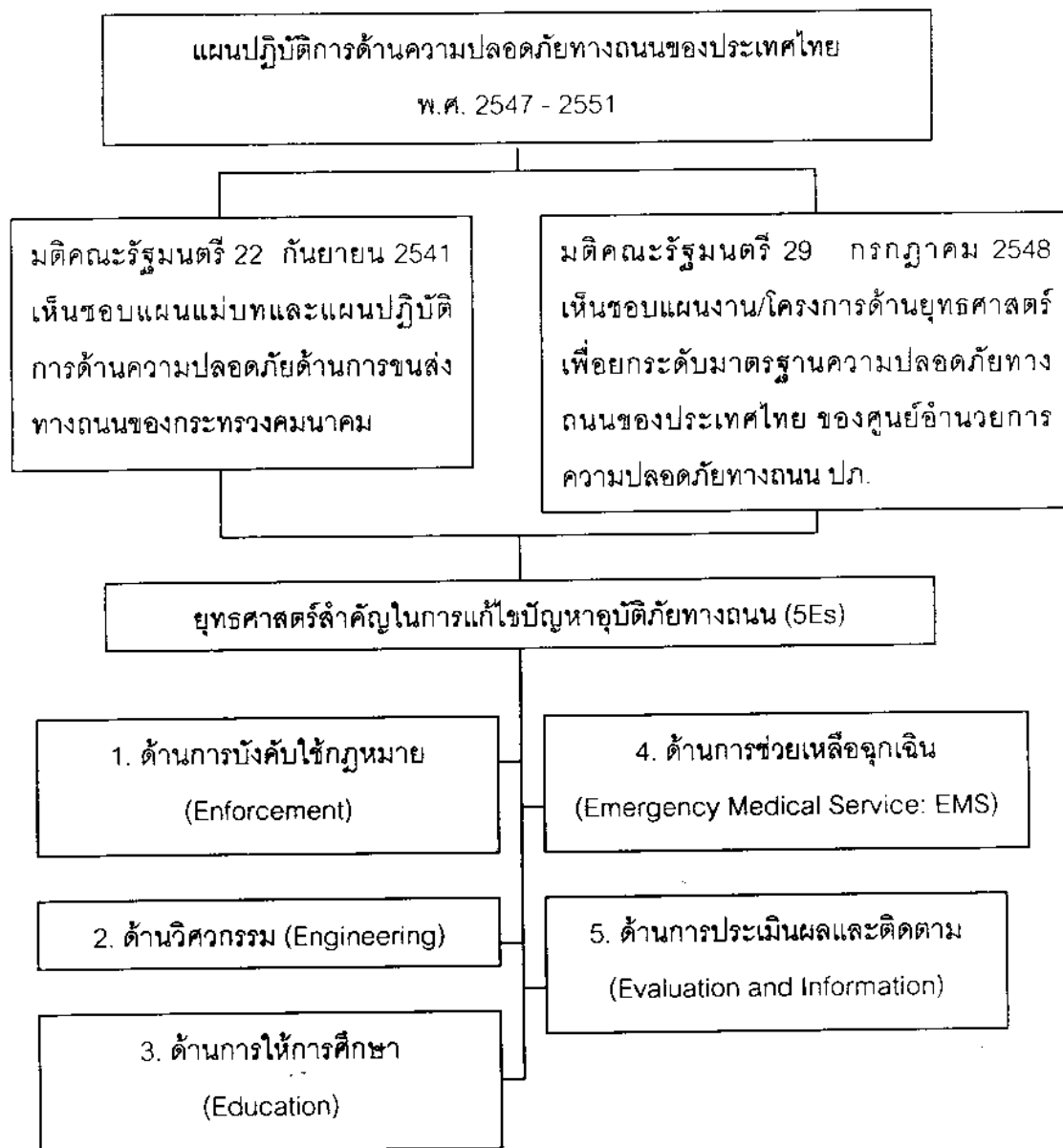
4) แผนงานการวิจัยอุบัติเหตุทางถนน (Road Safety Research)

เพื่อให้เกิดการพัฒนาและการเรียนรู้เกี่ยวกับระบบความปลอดภัยทางการจราจรอย่างมีระบบ สอดคล้องกับลักษณะ สภาพแวดล้อม และพฤติกรรมของคน โดยการสร้างระบบการวิจัยเพื่อพัฒนาความปลอดภัย และพัฒนาศูนย์วิจัยด้านอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการวิจัยอุบัติเหตุแห่งภูมิภาคอาเซียน ประกอบด้วย 6 แผนงานย่อย

5) แผนการประเมินมูลค่าอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Costing)

เพื่อให้มีการประเมินมูลค่าอุบัติเหตุทางถนนที่มีความถูกต้อง ประกอบด้วย 4 แผนงานย่อย

โดยที่มาของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2547 – 2551 นั้น เกิดจากการนำมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ.2541 ซึ่งเห็นชอบแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนของกระทรวงคมนาคม มารวมกับมติคณะรัฐมนตรี 29 กรกฎาคม 2548 ซึ่งเห็นชอบแผนงาน/โครงการด้านยุทธศาสตร์ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดังภาพที่ 4.1



ภาพที่ 4.1 โครงสร้างของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ.  
2547 – 2551

แหล่งที่มา: สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 15/17.

#### 4.2.2 แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (สำนักนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร, 2548ข: 1-43)

##### 4.2.2.1 แผนงานที่ 1: กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร (Traffic Legislation)

###### 1) วัตถุประสงค์

(1) ศึกษาและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ เพื่อให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยจำแนกเป็นด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

(1.1) ด้านการควบคุมการจราจร

(1.2) การออกใบอนุญาตขับขี่

(1.3) การจดทะเบียนและตรวจสอบสภาพยานพาหนะ

(2) สนับสนุนหรือส่งเสริมมาตรการการบังคับใช้เพื่อให้ง่ายและได้ผลต่อการบังคับใช้

## 2) ความเป็นมา

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จราจร และความปลอดภัย ที่มีอยู่หลายฉบับ ไม่สอดคล้องกันทางปฏิบัติ นอกจากนี้การกระทำผิดที่มีอยู่หลายรูปแบบ และมีความแตกต่างหลากหลายมากขึ้น อีกทั้งบทลงโทษในการบังคับใช้กฎหมาย ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

## 3) ประเด็นสำคัญ

(1) ผู้ขับขี่

(2) ยานพาหนะ

(3) ค่าปรับและบทลงโทษ

### 4.2.2.2 แผนงานที่ 2: ตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย (Traffic Police and Law Enforcement)

#### 1) วัตถุประสงค์

บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและมีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

#### 2) ความเป็นมา

เนื่องจากการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวด พฤติกรรมของผู้ขับขี่ในประเทศไทยไม่เคารพกฎจราจร ขาดความรู้ทางด้านกฎหมาย และความปลอดภัย ขาดแคลนเครื่องมือ อุปกรณ์และบุคลากร ตลอดจนเจ้าหน้าที่ขาดการฝึกอบรม สภาพการณ์เหล่านี้เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานจนยากต่อการแก้ไข และทำให้ปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยอยู่ในขั้นวิกฤติ

#### 3) ประเด็นหลัก

(1) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

(2) ผู้ขับขี่

(3) เครื่องมือและอุปกรณ์

4.2.2.3 แผนงานที่ 3: การวางแผนและการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย (Safety Planning and Design of Road)

1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อให้การวางแผนและการออกแบบถนนได้มีการพิจารณาและให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเน้นที่กลุ่มเสี่ยง (Vulnerable Road Users)

(2) เพื่อให้มีความปลอดภัยในระหว่างการก่อสร้างและการใช้งานตลอดจนการบำรุงรักษาทาง

2) ความเป็นมา

การวางแผนและการออกแบบทางในปัจจุบัน ยังคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนน้อย ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า เป็นต้น นอกจากนี้การออกแบบถนน ควรมีข้อคำนึงในการที่จะช่วยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับอันตรายถึงแก่ชีวิตจำนวนน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป การวางแผนและออกแบบทาง จึงควรได้พิจารณาให้ความสำคัญกับผู้ที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้ทางที่มีระดับความเสี่ยงต่างกัน

3) ประเด็นสำคัญ

การวางแผนและการออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย ควรจะได้คำนึงถึงประเด็นดังต่อไปนี้

(1) รัฐต้องให้การสนับสนุนต่อหน่วยงานส่วนกลางและท้องถิ่น โดยพิจารณาจัดสรรงบประมาณดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอและยั่งยืน

(2) ให้มีทางและสิ่งอำนวยความสะดวก (facilities) สำหรับรถจักรยานยนต์ เช่น ทางสำหรับรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Lane) และทางสำหรับรถจักรยาน (Bicycle Lane)

(3) ถนนและทางหลวง ควรมีความปลอดภัยที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ขับขี่และโดยสารทุกประเภท (Forgiving Road and Highways)

(4) มีการจัดทำระบบการลดความเร็วเพื่อความปลอดภัย (Traffic Calming)

(5) คนเดินเท้าต้องมีความปลอดภัย (Pedestrian Safety)

(6) มีการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Safer Road

Environment through Road Safety Audit)

4.2.2.4 แผนงานที่ 4: แผนการปรับปรุงจุดอันตรายบนถนน (Improvement of Hazardous Locations)

1) วัตถุประสงค์

เพื่อกำหนดและระบุตำแหน่งจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ตลอดจนจัดลำดับความสำคัญ โดยการสำรวจ ออกแบบแก้ไขจุด/บริเวณของถนนที่วิเคราะห์ว่าเป็นจุดอันตรายต่อผู้ขับขี่ แล้วดำเนินการแก้ไขและติดตามผลการดำเนินการอย่างเป็นระบบ

2) ความเป็นมา

อุบัติเหตุบนถนนส่วนใหญ่มิได้เกิดจากผู้ใช้รถใช้ถนนเท่านั้น แต่ยังเกิดจากสภาพของถนนที่มีอันตราย ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะการพัฒนาระบบของถนนกับผู้ใช้นั้นยังไม่สอดคล้องกัน ทำให้มีจุดบริเวณอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงจำเป็นต้องแก้ไขจุดอันตรายเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากขึ้นอีก

3) ประเด็นสำคัญ

ทุกหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบงานทาง จะต้องให้ความสำคัญกับการปรับปรุงจุด/บริเวณอันตรายบนถนนในความรับผิดชอบ โดยจะต้องมีแผนการดำเนินงานปรับปรุงจุด/บริเวณอันตรายที่ชัดเจน และเร่งดำเนินการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมที่เกิดจากจุด/บริเวณอันตรายดังกล่าวลดน้อยลง

4.2.2.5 แผนงานที่ 5: แผนการจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ (Vehicle Safety Standards)

1) วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2) ความเป็นมา

ข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะใหม่ และระบบการตรวจสอบสำหรับการปรับปรุงสภาพยานยนต์ที่ใช้อยู่ในประเทศไทย ยังไม่เป็นไปตามเกณฑ์สากลที่ประเทศพัฒนาแล้วดำเนินการ



### 3) ประเด็นสำคัญ

(1) ปรับปรุงข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะใหม่ให้สอดคล้องกับ “ข้อกำหนดกรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป” (United Nation of Economic Commission for European: UNECE) รวมทั้งการจัดตั้งการให้ความเห็นชอบแบบยานยนต์

(2) ปรับปรุงระบบการตรวจสภาพและบำรุงรักษายานยนต์ที่ใช้งานเป็นประจำ ๆ เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4.2.2.6 แผนงานที่ 6: แผนการให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เยาวชน (Road Safety Education of Children)

#### 1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อให้ความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยกับเด็กและเยาวชน

(2) เพื่อเสริมสร้างและปลูกฝังพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยกับเด็กและเยาวชน

#### 2) ความเป็นมา

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเป็นที่ทราบกันว่าส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของคน การสร้างจิตสำนึกและปลูกฝังพฤติกรรมให้กับผู้ขับขี่เป็นเรื่องยากที่จะดำเนินการให้เกิดผลสำเร็จในทันทีทันใด ดังนั้น การปลูกฝังพฤติกรรมให้แก่เด็กและเยาวชนเป็นเรื่องจำเป็น เพราะเด็กและเยาวชนเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งของผู้ใช้รถใช้ถนนในอนาคตข้างหน้า

นอกจากนี้ มีเยาวชนจำนวนไม่น้อยต้องสูญเสียชีวิตไปในการเกิดอุบัติเหตุ การให้การศึกษาเพื่อให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอย่างปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน จะเป็นการเสริมสร้างเยาวชนให้มีพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ปัจจุบัน กระทรวงศึกษาธิการได้มีการพัฒนาหลักสูตรด้านสื่อการสอนด้านวินัยจราจรสำหรับเด็กและเยาวชนแล้ว แต่ยังไม่มีการสอนในภาคบังคับอย่างจริงจัง โดยต้องมีการขยายผลการผลิตตำรา/หนังสือเรียนให้แก่เด็กและเยาวชนด้วย

### 3) ประเด็นสำคัญ

(1) รัฐต้องกำหนดให้คู่มือการสอนเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องสำหรับเด็กและเยาวชนเป็นคู่มือการสอนภาคบังคับในเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับสถานศึกษาของประเทศ

(2) การจัดให้มีการเรียนการสอน และการจัดระบบการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน ถือเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องให้มีการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชนลงได้

(3) จัดให้มีหลักสูตรการใช้ถนนอย่างปลอดภัยเป็นคู่มือการสอน การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยสำหรับเด็กและเยาวชน

(4) เสริมสร้าง ทัศนคติในเรื่องการมีส่วนร่วม ในการร่วมป้องกันอุบัติเหตุให้กับเด็กและเยาวชน

(5) ส่งเสริมให้มีการเพิ่มความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้แก่ครู/อาจารย์ในสถานศึกษาทั่วประเทศ

4.2.2.7 แผนงานที่ 7: แผนการฝึกอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ (Driver Training and Testing)

1) วัตถุประสงค์

เพื่อให้มีการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ และสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่

2) ความเป็นมา

เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 16-35 ปี เป็นกลุ่มเสี่ยงที่ประสบอุบัติเหตุสูงมากกว่าร้อยละ 90

3) ประเด็นสำคัญ

ผู้ผ่านการอบรมและทดสอบการขับขี่ จะมีความตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่

4.2.2.8 แผนงานที่ 8: แผนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Publicity and Campaign)

1) วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมายอย่างทั่วถึง และปรับปรุงทัศนคติ รวมทั้งพฤติกรรม การขับขี่ของประชาชน

2) ความเป็นมา

ที่ผ่านมาการประชาสัมพันธ์ และการรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน

มีการดำเนินการและรับผิดชอบโดยหลายหน่วยงาน แต่ก็ยังไม่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายที่แท้จริงได้ นอกจากนี้ยังขาดการบูรณาการในงานด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศ และยังขาดการวิเคราะห์การใช้ข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับเผยแพร่สู่ประชาชน

### 3) ประเด็นสำคัญ

(1) ควรรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนนให้กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ ความเข้าใจปัญหา รูปแบบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

(2) จะต้องประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนทั่วไปเข้าใจ มีความรู้และรับทราบข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และความปลอดภัย รวมทั้งการได้รับทราบระบบหรือกฎหมายข้อบังคับใหม่ ๆ ที่จะมีการนำมาใช้บังคับ

(3) ควรมีการบูรณาการงานรณรงค์และประชาสัมพันธ์เพื่อผลสำเร็จที่ชัดเจน

(4) ควรมีการจัดทำสื่อรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง

4.2.2.9 แผนงานที่ 9: แผนงานการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุ (Emergency Assistance to Road Accident Victims)

#### 1) วัตถุประสงค์

เพื่อให้การช่วยเหลือผู้ประสบภัยอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุ ได้รับความปลอดภัยและนำตัวส่งสู่ศูนย์ช่วยเหลือ/โรงพยาบาล ที่เหมาะสมกับผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

#### 2) ความเป็นมา

การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เครื่องมือที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และจะต้องได้รับความช่วยเหลือจากบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ (Pre Hospital Care) จำนวนมาก รวมทั้งให้เกิดความช่วยเหลืออย่างทั่วถึงเมื่อเกิดเหตุในทุกพื้นที่ แต่ยังคงมีปัญหามากประการคือ

(1) ประเทศไทยยังขาดการสนับสนุนงบประมาณสำหรับงานช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

(2) ปัญหาที่เกิดจากการขาดระบบการช่วยเหลืออย่างเป็นเครือข่าย (Zoning) และบุคลากรขาดความรู้ในการช่วยเหลือที่ถูกต้อง ซึ่งส่งผลให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ไม่ได้รับการช่วยเหลืออย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

(3) ปัจจุบันยังไม่มีศูนย์ปฏิบัติการพิเศษฉุกเฉิน (Emergency Center)

ครอบคลุมทั่วประเทศ

3) ประเด็นสำคัญ

จัดทำระบบการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ที่เป็นระบบ  
เครือข่ายและมีประสิทธิภาพ

4.2.2.10 แผนงานที่ 10: แผนการประสานงานและบริหารจัดการด้านความปลอดภัย  
ทางถนน (Coordination and Management of Road Safety)

1) วัตถุประสงค์

(1) พัฒนาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นการเพิ่ม  
ประสิทธิภาพ และขีดความสามารถในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ

(2) เพื่อจัดตั้งหน่วยงานระดับชาติ (National Road Safety Board: NRSB) เพื่อรับผิดชอบการกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ นโยบาย แผนงาน โครงการ และมาตรการ  
รวมทั้งการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยมีองค์กรหรือหน่วยงานท้องถิ่นและ  
ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม

2) ความเป็นมา

การทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน มีความซ้ำซ้อนในระดับ  
นโยบาย เนื่องจากมีคณะกรรมการระดับนโยบาย 2 คณะ ที่แต่งตั้งขึ้นโดยคณะรัฐมนตรี ให้มี  
หน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ในการจัดทำแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการ  
ด้านความปลอดภัยทางถนน คือ คณะกรรมการดำเนินงานด้านการขนส่งแห่งชาติของกระทรวง  
คมนาคม มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และคณะกรรมการศูนย์อำนวยการ  
ความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงมหาดไทย มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และเป็น  
หน่วยงานหลักในการทำหน้าที่ในการบูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนนของทุกหน่วยงาน  
ที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาความซ้ำซ้อนและการประสานงานระหว่าง  
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายสู่การปฏิบัติ เนื่องจาก

(1) ความซ้ำซ้อนในระดับนโยบาย ซึ่งได้มอบหมายให้หน่วยงานที่  
รับผิดชอบด้านสาธารณภัย มีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุจากการจราจรและขนส่งด้วย

(2) แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของ  
กระทรวงคมนาคม ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 ยังคงมี

ผลในการปฏิบัติแก่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในขณะที่เดียวกันคณะรัฐมนตรีก็ได้มีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2547 แผนยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ตามที่คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ ทั้งนี้ ทั้งสองแผนมีวัตถุประสงค์และกิจกรรมดำเนินการที่สอดคล้องกัน จึงควรมีการพิจารณานำแผนทั้งสองมาจัดทำเป็นแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติเพียงแผนเดียว เพื่อลดความซ้ำซ้อนและความสับสนในการนำนโยบายสู่การปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### 3) ประเด็นสำคัญ

(1) ให้มีการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ทุกด้านของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2547 และตามแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม ให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างต่อเนื่องต่อไป

(2) ควรมีการแบ่งการจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับท้องถิ่น เพื่อผลสัมฤทธิ์ในการนำยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมชัดเจน

(3) ประเทศไทยควรมีการบูรณาการงานความปลอดภัยทางถนนแบบสหวิชาการ โดยมีหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบถาวร และควรให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ กิจกรรม และมาตรการต่าง ๆ

(4) ควรมีการประสานและดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเชิงบูรณาการ

(5) ควรมีการตรวจสอบโครงสร้างและภารกิจของหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานและการแก้ไขปัญหาในอนาคต

(6) ให้มีการจัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(7) ให้มีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

(8) มีการจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอในแต่ละแผนงาน โครงการ มาตรการ และกิจกรรม โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยเฉพาะ

#### 4.2.2.11 แผนงานที่ 11: แผนการจัดระบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Data System)

##### 1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อให้ระบบการรายงานสภาพการจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนเป็นเอกภาพเดียวกันทั่วประเทศ

(2) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถนำระบบการรายงานสภาพการจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนน ไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพทั่วประเทศ

##### 2) ความเป็นมา

ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีความทับซ้อนกัน (Overlap) ยังไม่เป็นเอกภาพ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีความต้องการข้อมูลที่แตกต่างกัน ทำให้การรายงานข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเวลาเดียวกันนั้นไม่ตรงกัน ทำให้ไม่มีข้อมูลที่ถูกต้องให้ประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายของผู้บริหารระดับสูง

##### 3) ประเด็นสำคัญ

(1) ประเทศไทยจำเป็นต้องมีระบบการเก็บข้อมูล และรายงานอุบัติเหตุทางถนนเพียงระบบเดียว โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ตามความต้องการของตนเองได้

(2) นำระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมที่มีอยู่แล้ว ไปพัฒนาและประยุกต์ใช้เป็นระบบหลัก โดยคำนึงถึงประเด็นดังต่อไปนี้

(2.1) ความเป็นเอกภาพของระบบข้อมูล

(2.2) คุณลักษณะของข้อมูลอุบัติเหตุที่แต่ละหน่วยงานต้องการจัดเก็บและใช้งาน

(2.3) การเชื่อมโยง การรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ

#### 4.2.2.12 แผนงานที่ 12: แผนงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและการประกันภัย (Road Safety Funding and Insurance Industry)

##### 1) วัตถุประสงค์

เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ของหน่วยงานประกันภัยที่เกี่ยวข้อง ให้เข้ามามีส่วนช่วยเหลือทางการเงินแก่โครงการต่าง ๆ ทางด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้

ประเทศไทยสามารถพัฒนาและดำเนินงานโครงการทางด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

## 2) ความเป็นมา

แม้ว่าในปัจจุบันโครงสร้างทางด้านความปลอดภัยทางถนนได้รับการสนับสนุนทางการเงิน จากทั้งงบประมาณของทั้งรัฐบาลและหน่วยงานของเอกชน โดยเฉพาะธุรกิจประกันภัย ได้ให้การสนับสนุนโครงการทางด้านความปลอดภัยต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น แต่งบประมาณสำหรับโครงการทางด้านความปลอดภัยทางถนนยังคงไม่เพียงพอ ซึ่งรัฐบาลควรเพิ่มงบประมาณทางด้านนี้ให้มากขึ้น

## 3) ประเด็นสำคัญ

(1) ธุรกิจประกันภัยให้ความสนใจในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และควรได้รับการสนับสนุนให้มีบทบาทเพิ่มขึ้น

(2) ควรมีการจัดตั้งระบบที่จะจัดการทางการเงิน และการประเมินทางการเงินของโครงการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

### 4.2.2.13 แผนงานที่ 13: แผนงานการวิจัยอุบัติเหตุทางถนน (Road Safety

Research)

## 1) วัตถุประสงค์

เพื่อให้การพัฒนาและการเรียนรู้ ด้านระบบความปลอดภัยในเรื่องของการจราจรของประเทศ เป็นไปอย่างมีระบบสอดคล้องกับพฤติกรรม การขับขี่และลักษณะของสภาพแวดล้อม

## 2) ความเป็นมา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อขนส่งเป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้จำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มาตรฐานของยานพาหนะ มาตรฐานของถนน และอุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ ล้วนแต่นำเข้ามาจากต่างประเทศ แต่ขณะเดียวกัน การเรียนรู้ การศึกษาจริงจังถึงความเหมาะสมของมาตรฐานที่นำเข้มาดังกล่าวกับประเทศไทย ยังไม่เคยมีการดำเนินการมาก่อน ดังนั้น ความจำเป็นในการศึกษาและวิจัย เพื่อให้มาตรฐานดังกล่าวมีความเหมาะสมกับประเทศไทยจึงมีความจำเป็นอย่างมาก

## 3) ประเด็นสำคัญ

ต้องมีการสร้างระบบการศึกษาและวิจัย เพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของประเทศขึ้น

#### 4.2.2.14 แผนงานที่ 14: แผนการประเมินมูลค่าอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Costing)

##### 1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อให้มีการประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นที่ยอมรับ

(2) เพื่อให้ผลการประเมินมูลค่าทางถนน นำไปสู่การตัดสินใจเชิงนโยบาย เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน

##### 2) ความเป็นมา

เนื่องจากการประเมินมูลค่าอุบัติเหตุทางถนน เป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ โดยการประเมินค่าที่ถูกต้องจะต้องแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่จะต้องดำเนินการแก้ไขต่อไป ดังนั้นประเทศไทยควรที่จะมีระบบการประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ

##### 3) ประเด็นสำคัญ

ประเทศไทยต้องการที่จะลดมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ที่มีต่อชีวิต เศรษฐกิจ และสังคม

กล่าวโดยสรุปคือยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาคุบัติภัยทางถนน มีด้วยกัน 5 ด้าน และ 14 แผนงาน คือ 1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย 2 แผนงาน คือ ดำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย และกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร 2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม ประกอบด้วย 3 แผนงาน คือ การวางแผนและการออกแบบถนน การปรับปรุงจุดอันตราย และมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ 3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 3 แผนงาน คือ การอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ การให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน และการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนน 4. ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน ประกอบด้วย 1 แผนงาน คือ การช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบเหตุทางถนน และ 5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและติดตาม ประกอบด้วย 5 แผนงาน คือ การประสานและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ระบบฐานข้อมูลทางถนน กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและการประกันภัย การวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน และการประมาณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน



### 4.3 แผนงาน โครงการ และมาตรการ ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการ

แผนงาน โครงการ และมาตรการ ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาคูบติภัยทางถนน ในปี พ.ศ.2547 มีดังต่อไปนี้ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ก: 27-43)

#### 4.3.1 ค่าปรับจราจร

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้มีการดำเนินการในเรื่องของค่าปรับจราจร ในประเด็นของการพัฒนาระบบเงินรางวัลจากค่าปรับจราจร โดยให้มีการยกเลิกมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2542 ซึ่งกำหนดเพดานในการรับเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และให้มีการแก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วย การจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ.2544 โดยกำหนดเพดานในการรับเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ใหม่ เดือนละไม่เกิน 10,000 บาท นอกจากนี้คณะรัฐมนตรียังได้มีมติให้แก้ไขระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ.2544 โดยเพิ่มบุคคลที่จะทำหน้าที่ผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยให้เรียกว่า "อาสาสมัครจราจร"

#### 4.3.2 การตั้งศาลจราจร

ได้มีการเสนอให้มีการออกร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ... เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรโดยรวดเร็ว ใน 2 กลุ่มความผิด คือ กลุ่มที่มีลักษณะความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อประชาชน ประกอบไปด้วย 24 ฐานความผิด และกลุ่มที่มีลักษณะความผิดที่อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจรประกอบด้วย 10 ฐานความผิด

โดยในขณะนี้ทางคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะที่ 7 มีมติให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดำเนินการให้มีการจัดทำประชาพิจารณ์ และรับฟังความคิดเห็นของสำนักงานการสูงสุด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อนำความเห็นดังกล่าวไปปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. ... ร่างพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่...) พ.ศ. ... และร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่...) พ.ศ. ... รวม 3 ฉบับ รวมทั้งศึกษาข้อดีข้อด้อยของการจัดตั้งศาลจราจร ศึกษางบประมาณการดำเนินการ แล้วนำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะที่ 7 (ฝ่ายกฎหมาย) พิจารณา ซึ่งในขณะนี้อยู่ระหว่างคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะที่ 7 เสนอให้รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ลงนาม และจะได้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมติต่อไป

#### 4.3.3 มาตรการที่ปฏิบัติต่อผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

อุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลประมาณร้อยละ 60 เกิดจากผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสม จึงเป็นที่มาของการเอาผิดผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมเกินปริมาณที่กำหนด

การห้ามโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทางโทรทัศน์ในบางเวลา ไม่อาจจะทำให้จำนวนของผู้ขับขี่ที่อยู่ในอาการเมาลดน้อยลงได้ แต่ก็เป็นความพยายามที่จะกันผู้ขับขี่ที่มีอายุอยู่ในช่วงวัยรุ่น ไม่ให้ถูกปลูกฝังทัศนคติให้สนใจในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น การห้ามจำหน่ายสุราให้เยาวชนอายุต่ำกว่า 18 ปี ขยายผลไปสู่การควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีคณะกรรมการเข้ามาทำหน้าที่ดูแลเรื่องนี้โดยตรง โดยจะเป็นการเฝ้าระวังการบริโภคที่ถูกต้องอันจะนำไปสู่สุขภาพอนามัยที่ดีของประชาชน

การตั้งด่านตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ เป็นมาตรการหนึ่งที่พยายามจะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะดื่มน้ำดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือดื่มน้อยลง ไม่เมา เพราะเกรงกลัวการถูกลงโทษหากละเมิดกฎหมาย ซึ่งไม่เพียงแต่จะถูกปรับเป็นจำนวนมาก แต่จะต้องถูกลงโทษสถานเบา ก็คือ การต้องบริการสังคม

การบังคับใช้กฎหมายทุกฉบับ เป็นภารกิจหลักประการสำคัญที่จะนำมาใช้เพื่อปฏิรูปสังคมไทย ดังนั้น การเพิ่มโทษผู้กระทำผิด โดยเฉพาะในกรณีเมาสุราจึงเป็นแนวคิดหนึ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการ หรือในกรณีการฝ่าฝืนกฎจราจร ก็จะไปสู่การตั้งศาลจราจร ทั้งนี้ เพื่อให้มีบทลงโทษที่จะทำให้ประชาชนเกรงกลัว และระมัดระวังที่จะไม่ปฏิบัติตัวผิดกฎหมาย ซึ่งยิ่งหากการก่ออุบัติเหตุส่งผลให้ผู้อื่นเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต จากการขับรถโดยประมาทเนื่องมาจากสาเหตุการเมาสุรา ก็ควรมีการเพิ่มโทษให้รุนแรงมากขึ้น ทั้งนี้ก็เพื่อให้ทุกคนเกรงกลัว ไม่ละเมิดกฎหมาย และกตัญญูในการใช้ถนนร่วมกัน

##### 4.3.3.1 การเพิ่มโทษกรณีเมาสุรา

คณะกรรมการพิจารณาร่างกฎหมายของกระทรวงมหาดไทย ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2547 และได้มีมติเพิ่มเติมกรณีขับรถขณะเมาสุรา โดยให้กำหนดโทษแยกเป็น 2 กรณี ดังนี้

- 1) กรณีไม่มีผลกระทบต่อบุคคลอื่น
- 2) กรณีมีผลกระทบต่อบุคคลอื่น ซึ่งถูกแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ
  - (1) ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ
  - (2) ทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส

### (3) ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย

โดยในขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการแก้บทบัญญัติดังกล่าวของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรณีขับรถทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตาย ให้กำหนดโทษเกณฑ์เดียวกับผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษ ตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายถึงแก่ความตาย

#### 4.3.3.2 การตรวจเลือดผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ

ในขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งยังมีข้อสงสัยในประเด็นของการออกกฎกระทรวงมหาดไทย ลงนามส่งเรื่องไปเพื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา มีการอ้างมาตรา 142 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ให้พนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจในการสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ เนื่องจากเป็นส่วนสำคัญของกฎกระทรวงที่จะนำไปใช้

#### 4.3.3.3 การจัดระเบียบการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1) กรมประชาสัมพันธ์ได้มีการออกประกาศฉบับใหม่ที่กำหนดให้ห้ามโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชนิดที่เกินกว่า 0.5 ดีกรี ทางสถานีวิทยุโทรทัศน์ ระหว่าง 15.00 – 22.00 น.

2) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) ออกประกาศกำหนดให้การเผยแพร่ภาพยนตร์โฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (ช่วงเวลาที่ยอนุญาต คือ ระหว่างเวลา 22.00 – 05.00 น.) ต้องมีการระบุค่าเตือนถึงพิษภัยของเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งในลักษณะข้อความและเสียงบรรยายที่สามารถฟังและอ่านได้อย่างชัดเจน

3) กำหนดให้มีการเพิ่มเติมรายละเอียดข้อความ และขนาดของคำเตือนที่จะต้องแสดงไว้บนป้ายโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้มีข้อความตามที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยากำหนดร่วมกับฝ่ายวิชาการ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน และให้ขนาดของข้อความคำเตือน ต้องมีพื้นที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 ของขนาดพื้นที่ป้ายโฆษณา โดยพิมพ์หรือเขียนด้วยสีขาวบนพื้นดำ และให้แสดงไว้ด้านบนของป้ายโฆษณาเท่านั้น

4) กระทรวงศึกษาธิการและการกีฬาแห่งประเทศไทยกำหนดให้การจัดกิจกรรมกีฬาของสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ปลอดภัยจากโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยให้ขอรับทุนในการดำเนินการได้จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) แทน

5) กำหนดให้สถานที่ตั้งป้ายโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ต้องไม่อยู่ในรัศมี 500 เมตร จากบริเวณที่สถานศึกษาทุกระดับตั้งอยู่

#### 4.3.4 การลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้กันกันอย่างแพร่หลายทั้งในเมืองและชนบททางไกล มีจำนวนเกือบ 20 ล้านคัน ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์มีจำนวนมากตามสัดส่วน เป็นที่ยอมรับว่าอุบัติเหตุกว่า 70,000 ครั้งในแต่ละปี ร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมดเกิดจากรถจักรยานยนต์ และประมาณร้อยละ 50 เป็นการถูกชนโดยไม่อาจป้องกันตนเองได้

ปัจจัยชัดเจนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ขาดความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัย ขาดการป้องกันตนเองเท่าที่ควร และการดื่มสุรา ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ส่วนปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ มีความหลากหลาย เช่น ข้อบกพร่องของยานพาหนะ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร สิ่งแวดล้อม และคู่มือ

การที่จะลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ต้องดำเนินการรณรงค์ในทุกเหตุปัจจัยเช่น การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ใส่หมวกนิรภัยเป็นปกติวิสัย การเปิดไฟขณะขับขี่ในเวลากลางวัน เพื่อเพิ่มจุดสังเกตและนำไปสู่การลดอุบัติเหตุจากรถคันอื่น

โดยในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา "เปิดไฟใส่หมวก" ถือเป็นภารกิจหลักกิจกรรมหนึ่ง ที่รณรงค์ต่อเนื่องกันทั่วประเทศ โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ในทุกจังหวัด มีการสวมหมวกนิรภัยในระดับที่ได้มาตรฐาน คือ ร้อยละ 90 ในเขตเทศบาลและร้อยละ 50 นอกเขตเทศบาลตามลำดับ

#### 4.3.5 ผู้ว่าราชการจังหวัดกับการบูรณาการลดอุบัติเหตุ

การบูรณาการลดอุบัติเหตุเป็นภารกิจที่ผู้ว่าราชการจังหวัด จะเร่งดำเนินการการรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระหนึ่งของจังหวัด มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนในระดับจังหวัด โดยมีมุ่งปฏิบัติการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยใน 6 พื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานราชการทุกแห่ง สถานศึกษาทุกระดับ ตลาดหรือชุมชน โรงงานหรือสถานประกอบการ คีวรถสาธารณะ และเส้นทางหลักเข้าออกชุมชนเมือง

แผนปฏิบัติการของจังหวัด จะครอบคลุมยุทธศาสตร์หลัก 5 ประการ ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้และสร้างสำนึกแห่งความปลอดภัย บริการแพทย์ฉุกเฉิน การปรับ

มาตรฐานวิศวกรรมจราจรและยานยนต์ และการประเมินผลจัดระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน โดยมีเป้าหมายหลัก 4 ประการ คือ

1. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตน้อยลง
2. ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมการใช้ถนนที่ดีขึ้น
3. ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น
4. ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น

โดยมีตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนปฏิบัติการนี้ คือ จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงของแต่ละจังหวัด

#### 4.3.6 การจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ ในการดำเนินการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

##### 4.3.6.1 เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์

ครั้งที่ 1 จัดซื้อเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ (ภาพที่ 4.2) จำนวน 836 เครื่อง ๗ ละ 42,600 บาท เป็นเงิน 35,613,600 บาท

ครั้งที่ 2 จัดซื้อเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ จำนวน 957 เครื่อง ๗ ละ 42,600 บาท เป็นเงิน 40,768,200 บาท

โดยการแจกจ่ายอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ จะแจกจ่ายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด 75 จังหวัด ครอบคลุมพื้นที่ครบทุกอำเภอ/กิ่งอำเภอ ๗ ละ อย่างน้อย 2 เครื่อง นอกจากนี้จะทำการแจกจ่ายให้กองบัญชาการตำรวจนครบาลจำนวน 88 เครื่อง กองบังคับการตำรวจทางหลวงจำนวน 37 เครื่อง และกองตำรวจทางด่วนจำนวน 11 เครื่อง



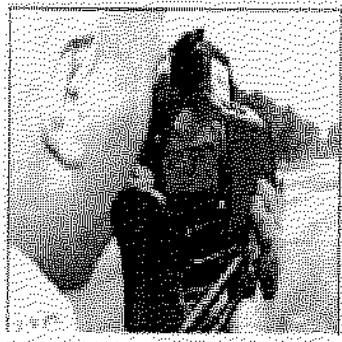
ภาพที่ 4.2 เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์

แหล่งที่มา: CMI Inc., 2005.

#### 4.3.6.2 เครื่องตรวจจับความเร็ว

ครั้งที่ 1 จัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็ว (ภาพที่ 4.3) จำนวน 350 ชุด ๆ ละ 40,000 บาท เป็นเงิน 14,000,000 บาท

ครั้งที่ 2 จัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็ว จำนวน 6 ชุด ๆ ละ 40,000 บาท เป็นเงิน 240,000 บาท รวมการจัดซื้อทั้งสองครั้ง เป็นเงิน 14,240,000 บาท



ภาพที่ 4.3 เครื่องตรวจจับความเร็ว

แหล่งที่มา: Florida Department of Highway Safety & Motor Vehicles, 2005.

#### 4.3.6.3 เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ RADAR

จัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็วระบบ RADAR (ภาพที่ 4.4) จำนวน 356 เครื่อง สนับสนุนให้แก่ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัด 70 จังหวัด ๆ ละ 5 เครื่อง ยกเว้นจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา ฉะเชิงเทรา ภูเก็ต และสงขลา ซึ่งมีอยู่แล้ว และสนับสนุนเพิ่มเติมให้แก่จังหวัดขอนแก่นและนครราชสีมา จังหวัดละ 3 เครื่อง โดยทุกจังหวัดจะมีเครื่องตรวจจับความเร็วระบบ RADAR อย่างน้อยจังหวัดละ 5 เครื่อง

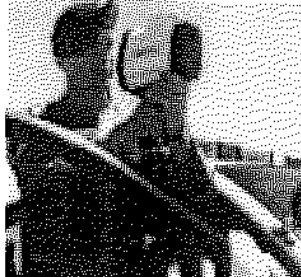


ภาพที่ 4.4 เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ RADAR

แหล่งที่มา: IEEE Virtual Museum, 2005.

#### 4.3.6.4 เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ LASER

จัดซื้อเครื่องตรวจจับความเร็วระบบ LASER (ภาพที่ 4.5) จำนวน 4 เครื่อง ๆ ละ 1,200,000 บาท สนับสนุนให้แก่กองบังคับการตำรวจทางหลวง ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดซื้อจัดจ้าง ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535



ภาพที่ 4.5 เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ LASER

แหล่งที่มา: Edwards Air Force Base – California, 2005.

#### 4.3.6.5 หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก

จัดซื้อหมวกนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อการประชาสัมพันธ์การใช้หมวกนิรภัยในเด็กที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จำนวน 15,000 ใบ ๆ ละ 200 บาท เป็นเงิน 3 ล้านบาท โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดคุณลักษณะของหมวกนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อจัดทำรายละเอียดหมวกนิรภัยที่เป็นไปตามมาตรฐานของสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ (ภาพที่ 4.6)



ภาพที่ 4.6 หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก

แหล่งที่มา: Washington County NEIGHBORHOOD WATCH NEWS, 2005.

#### 4.3.6.6 รถจักรยานยนต์ตรวจการทางหลวง

จัดซื้อรถจักรยานยนต์ตรวจการทางหลวง (ภาพที่ 4.7) จำนวน 4 คัน ๆ ละ 755,000 บาท เป็นเงิน 3,020,000 บาท และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถจักรยานยนต์จำนวน 4 คัน ๆ ละ 50,000 บาท เป็นเงิน 200,000 บาท ขณะนี้ได้ดำเนินการกำหนดคุณลักษณะของรถจักรยานยนต์ และอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดซื้อตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535



ภาพที่ 4.7 รถจักรยานยนต์ตรวจการทางหลวง

แหล่งที่มา: University of Kentucky, 2005.

โดยสรุปแล้ว แผนงาน โครงการ และมาตรการ ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ.2547 ประกอบด้วย 6 แผนงานสำคัญ คือ 1. ค่าปรับจราจร เพื่อกำหนดเพดานในการรับเงินรางวัลของเจ้าหน้าที่ใหม่ เดือนละ ไม่เกิน 10,000 บาท 2. การตั้งศาลจราจร เพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรโดยรวดเร็ว ใน 2 กลุ่มความผิด คือ กลุ่มที่มีลักษณะความผิดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่อประชาชน และกลุ่มที่มีลักษณะความผิดที่อาจก่อให้เกิดปัญหาจราจร 3. มาตรการที่ปฏิบัติต่อผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คือ เพิ่มโทษกรณีเมาสุรา การตรวจเลือดผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ การจัดระเบียบการโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 4. การลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ใส่หมวกนิรภัยเป็นปกติวิสัย การเปิดไฟขณะขับขี่ในเวลากลางวัน เพื่อเพิ่มจุดสังเกตและนำไปสู่การลดอุบัติเหตุจากรถคันอื่น โดยการดำเนินโครงการเปิดไฟใส่หมวก 5. ผู้ว่าราชการจังหวัดกับการบูรณาการลดอุบัติเหตุ โดยมุ่งปฏิบัติการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยใน 6 พื้นที่ ได้แก่ หน่วยงานราชการทุกแห่ง สถานศึกษาทุกระดับ ตลาดหรือชุมชน โรงงานหรือสถานประกอบการ คีววดสาธารณะ และเส้นทางหลักเข้าออกชุมชนเมือง และ 6. การจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ ในการดำเนินการยกระดับ



มาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ได้แก่ เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ RADAR เครื่องตรวจจับความเร็วระบบ LASER หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก และรถจักรยานยนต์ตรวจการทางหลวง

#### 4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งที่สำคัญ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและขนส่งที่สำคัญ ในปัจจุบันแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม คือ หน่วยงานที่มีหน้าที่กำหนดนโยบาย แผน มาตรการ หน่วยงานที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานโดยตรง และหน่วยงานอื่น ๆ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### 4.4.1 หน่วยงานที่มีหน้าที่กำหนดนโยบาย แผน มาตรการ

###### 4.4.1.1 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ในการปฏิรูประบบราชการเมื่อปีพ.ศ. 2545 นั้น รัฐบาลได้จัดตั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขึ้นในกระทรวงคมนาคมด้วยการโอนอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) อำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในส่วนของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร (บางส่วน) และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ (บางส่วน) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548ก)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย และจัดทำแผนการขนส่งการจราจร และความปลอดภัยจากการขนส่ง ประสานแผนด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การจราจร และความปลอดภัย จากการขนส่งให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร เพื่อให้ นโยบายด้านการขนส่งและจราจร มีความเป็นเอกภาพ

ปัจจุบัน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหัวหน้าส่วนราชการและทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)

วิสัยทัศน์ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คือ เป็นหน่วยงานที่มีความเป็นเลิศในการบริหารจัดการ ดำเนินบทบาทในการให้คำปรึกษาที่สำคัญให้กับรัฐบาล ในการกำหนดนโยบายการพัฒนาการขนส่งและจราจร และเป็นหน่วยงานที่นำนโยบาย

ไปสู่การปฏิบัติภายใต้ระบบการบริหารแผนยุทธศาสตร์ที่มีประสิทธิผล โดยองค์กรที่มีประสิทธิภาพ มีฐานความรู้บุคลากรที่มีศักยภาพและดำเนินงานโดยมุ่งเป้าหมายและประโยชน์ของประชาชน เป็นหลักสำคัญ

สำหรับพันธกิจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คือ สนับสนุนกระทรวงคมนาคมและรัฐบาล ในการวิเคราะห์ เสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการ บริหารแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านการขนส่ง จราจร และความปลอดภัย ให้บริการ Intelligent Services เพื่อสนับสนุนการพัฒนานโยบาย ยุทธศาสตร์ หรือมาตรการ ตลอดจนสร้างความเข้มแข็งให้กับการกำกับดูแลเชิงเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาการขนส่งและจราจร

ในส่วนของอำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีดังต่อไปนี้

- 1) ทำการศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะนโยบายวางแผน และประสานแผนการขนส่งและจราจร รวมทั้งวิเคราะห์แผนงานโครงการและงบประมาณของกระทรวงคมนาคมให้สอดคล้องกับ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และของนโยบายรัฐบาล
- 2) ทำการศึกษา วิเคราะห์ จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร และประสานแผนปฏิบัติการ รวมทั้งจัดทำนโยบายของกระทรวงเสนอรัฐมนตรี
- 3) กำกับ เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงานโครงการ และงบประมาณ
- 4) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่ง และคณะกรรมการจัดระบบการจราจร เพื่อให้มีการปรับปรุงแก้ไข หรือออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรของประเทศ หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการขนส่ง และจราจรให้เหมาะสม
- 5) ทำการศึกษา วิเคราะห์และวิจัย เพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัย รวมทั้งจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร
- 6) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร หรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดทำที่และมาตรการในองค์การระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาคที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ
- 7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี สำนักงานหรือตามที่กระทรวงหรือมอบหมาย

#### 4.4.1.2 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ในปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และพิการของประชาชนชาวไทย ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ปัญหาดังกล่าวนอกจากจะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และสภาพจิตใจของผู้ประสบภัยและผู้ใกล้ชิดซึ่งประเมินค่าได้ยากแล้ว ยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล จากความรุนแรงและความสูญเสียดังกล่าว รัฐบาลชุดปัจจุบันได้ให้ความสำคัญต่อการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง จึงได้มีการวางแผนเพื่อลดการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บ โดยกำหนดยุทธศาสตร์ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างแท้จริง และเนื่องจากปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน มีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลายหน่วย ดังนั้นจึงต้องมีการบูรณาการร่วมกันของหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบต่อเนื่อง ลดความซ้ำซ้อนและมีความเชื่อมโยงกัน เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชนอย่างยั่งยืน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2548ง)

ภายหลังจากกระทรวงมหาดไทย โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้ดำเนินการในภารกิจการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 นายกรัฐมนตรี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2546 โดยมีมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง ในขณะนั้น) เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์ฯ และมีคณะกรรมการประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนราชการ และผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นนักวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยมีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นเลขานุการศูนย์ฯ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานที่ได้จัดตั้งขึ้นในรูปคณะกรรมการ ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ในการปฏิบัติงานไว้ คือ ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยมีเป้าหมายในการดำเนินการ คือ ให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ต้องลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดว่า จะต้องลดจำนวนผู้บาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตลง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

นอกจากนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุ โดยแบ่งออกเป็นยุทธศาสตร์ 5 ด้าน (5Es) ดังนี้

### 1) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและมีความต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร

ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญ คือ มาตราการ 3ม.2ข.1ร. ได้แก่ การรณรงค์สร้างจิตสำนึกของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ โดย 3 ม. คือ เมาไม่ขับรถ สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และขับขี่มอเตอร์ไซด์อย่างปลอดภัย 2 ข. คือ คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่และโดยสารรถยนต์ และพกใบขับขี่ทุกครั้งที่ขับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และ 1 ร. คือ การขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการ (CEO) และผู้บังคับการตำรวจจราจรจังหวัดร่วมกันรับผิดชอบ

โดยการจับปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 3ม. 2ข. 1ร. ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมุ่งเน้นการตรวจจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยมุ่งเน้นที่มอเตอร์ไซด์ หมวกนิรภัย เมาสุรา เข็มขัดนิรภัย ใบอนุญาตขับขี่ และการใช้ความเร็วไม่เกินกำหนด รวมทั้งการดัดแปลงสภาพรถ โดยเฉพาะการใช้บทลงโทษตามกฎหมายรถยนต์ เปรียบเทียบปรับเจ้าของรถที่ให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ไปใช้ด้วย และยึดรถดังกล่าวไว้เพื่อตรวจสอบ นำไปสู่การมีใบขับขี่อย่างถูกต้อง ครบถ้วน และขับขี่อย่างปลอดภัย

### 2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)

เป็นยุทธศาสตร์ด้านการปรับปรุงแก้ไขถนนทางหลวง และถนนทางหลวงชนบทที่มีลักษณะเป็นอันตรายและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก ป้ายสัญญาณ ป้ายเตือน ป้ายบอกทาง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งในบริเวณดังกล่าว

ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญ คือ การมอบให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ดำเนินการซ่อมแซมถนนในความรับผิดชอบที่ชำรุดเสียหาย ขยายผิวจราจรบริเวณทางแยก ทางหลวง และสะพานให้เต็มที่เพื่อเพิ่มพื้นผิวจราจรให้กว้างขึ้น เพิ่มการจัดทำป้ายและเครื่องหมายจราจร ได้แก่ ไฟสัญญาณ ไฟกระพริบ ป้ายบอกทาง ป้ายเตือน ป้ายสัญญาณ ป้ายสัญญาณแจ้งเตือนในจุดอันตรายและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง รวมทั้งมีการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และไฟสัญญาณเพิ่มขึ้นบริเวณทางโค้ง ทางแยก และจุดเสี่ยงอันตรายเพื่อลดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ ได้มีการจัดทำระบบข้อมูลด้านวิศวกรรมจราจร โดยการสำรวจข้อมูลเส้นทางและสถานที่ในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำมาประเมินหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและหาวิธีแก้ไข และสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศ เข้ามามีส่วนร่วมในการปรับปรุงเส้นทางและจุดที่เป็นจุดเสี่ยงและจุดอันตราย ที่มักจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในพื้นที่ และจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ

### 3) ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชน ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญ คือ มอบให้กระทรวงสาธารณสุขสั่งการให้โรงพยาบาลในสังกัด จัดเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรในที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการในทุกจังหวัดที่มีระบบการรักษาแบบ 30 นาที และการจัดหาเครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ที่มีความจำเป็นในการรักษาพยาบาลให้แก่โรงพยาบาลทั่วประเทศ เช่น รถพยาบาลฉุกเฉิน เครื่องมือแพทย์ฉุกเฉิน เป็นต้น

### 4) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (Education)

เป็นการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่มีความปลอดภัยให้แก่ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งประชาชนโดยทั่วไปให้ได้รับทราบ ซึ่งจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อมุ่งสร้างความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชน เนื่องจากประชาชนยังขาดความรู้ ขาดจิตสำนึก และความตระหนักในการรักษาระเบียบวินัยทางการจราจร และยังไม่ยอมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ให้มีความปลอดภัย ดังนั้น จึงต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นในการปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ มีแนวทางการดำเนินการที่สำคัญ คือ การมุ่งเน้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักนายกรัฐมนตรี (กรมประชาสัมพันธ์) ทำการประสานงาน ขอความร่วมมือจากมูลนิธิ องค์กรเอกชน

เครือข่ายภาคประชาชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการประชาสัมพันธ์ โดยจะมุ่งเน้นสร้างความรู้ให้แก่กลุ่มเยาวชน นักเรียน นักศึกษา เพื่อสร้างวินัยและเคารพกฎจราจร และเกิดความตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์

นอกจากนี้ ได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางบก เร่งรัดให้การศึกษาอบรมการใช้รถที่ถูกต้อง พร้อมกับออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับผู้ผ่านการอบรม และประชาชนให้ครอบคลุมทั่วถึงโดยเร็ว และการกำหนดหลักสูตรการเรียน การสอนในทุกระดับชั้นควบคู่ไปกับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบการ

#### 5) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบข้อมูล (Evaluation)

เป็นมาตรการจัดระบบประเมินผลเพื่อสามารถควบคุมสั่งการ และแสดงผลชี้วัดในการปฏิบัติงานตามมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและสั่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยได้ตามสาเหตุที่แท้จริง ทั้งนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มอบหมายให้ผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นผู้รับผิดชอบ รายงานผลการปฏิบัติงานของจังหวัดให้ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทราบอย่างต่อเนื่อง

### 4.4.2 หน่วยงานที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานโดยตรง

#### 4.4.2.1 กรมการขนส่งทางบก

เป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถและใบอนุญาตขับรถให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถ ใช้ถนนให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคมการเมือง และความมั่นคงของประเทศ ทั้งนี้ ตามพระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2538 กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ไว้ดังต่อไปนี้ (กรมการขนส่งทางบก, 2548ก)

- 1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

3) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบกและในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

4) ปฏิบัติงานอื่นใด ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

#### 4.4.2.2 กรมทางหลวง

มีหน้าที่ควบคุมและดำเนินการก่อสร้างบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานทั่วราชอาณาจักร เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศในด้านการคมนาคม การเศรษฐกิจ การศึกษา การปกครอง และป้องกันประเทศ โดยกรมทางหลวงมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสำรวจออกแบบ งานก่อสร้างขยายบูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงเหล่านี้ เพื่อเชื่อมต่อจุดสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการทหาร โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ และความมั่นคงของชาติตามมาตรฐานที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจรของแต่ละท้องถิ่นในทุกภาคทั่วประเทศ ตลอดจนอำนวยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวงและควบคุมการใช้ทางหลวงให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง (กรมทางหลวง, 2548ง)

#### 4.4.2.3 กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ภายใต้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 โดยเป็นการรวมหน่วยงานด้านถนนและสะพานของกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท กระทรวงมหาดไทย จัดตั้งเป็น กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการภารกิจเดิมของกรมโยธาธิการและกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วประเทศ ให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง (กระทรวงคมนาคม, 2547: 89)

โดยอำนาจหน้าที่ของกรมทางหลวงชนบท มีดังนี้

1) ดำเนินการสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านถนนและสะพานในชุมชนเมืองชนบท และพื้นที่ชายแดนอย่างมีระบบ มีคุณภาพได้มาตรฐาน เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกแห่งสาธารณชน

2) ดำเนินการบำรุงรักษาโครงข่ายถนน และสะพานที่อยู่ในอำนาจความรับผิดชอบ เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัย

3) ศึกษา วิจัย พัฒนามาตรฐาน และเทคนิคทางด้านวิศวกรรมงานทาง  
ในชนบทให้ทันสมัย เพื่อเผยแพร่แก่ส่วนราชการ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งภาคเอกชน

4) ให้บริการด้านวิเคราะห์และวิจัยวัสดุงานทาง

5) ส่งเสริม สนับสนุน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีความเข้มแข็งด้าน  
ช่างอย่างมีคุณภาพ และได้มาตรฐาน เน้นการพัฒนาบุคลากรด้านช่างอย่างต่อเนื่อง

#### 4.4.2.4 ดำรวจจรรยา

1) หน้าที่ตามกฎหมาย

ได้แก่ หน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่โดยตรงใน  
การจับกุมผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดกฎหมาย ในทางอาญา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522  
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ  
พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ส่วนแล้วแต่เป็นพระราชบัญญัติที่มีโทษ  
ในทางอาญา ฉะนั้น เมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนมาตราหนึ่งมาตราใด ตาม  
พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวข้างต้น หรือพบการกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดตามประมวลกฎหมาย  
อาญา ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุมได้ นอกจากอำนาจจับกุมแล้วยังมีอำนาจหน้าที่อื่น ๆ ซึ่ง  
พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ได้กำหนดไว้เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร  
ดังต่อไปนี้ (คู่มือการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร, 2542: 61-66)

(1) การให้สัญญาณจราจร ไม่ว่าจะเป็นสัญญาณมือ หรือสัญญาณ  
นกหวีดก็ตาม

(2) การแสดงเครื่องหมายจราจร

(3) ช่วยในการจัดการจราจรชั่วคราว ในกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือ  
อุบัติเหตุชั่วคราว ตามที่เห็นสมควรเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในขณะนั้น

(4) การจับกุมโดยการออกใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจร เรียกเก็บใบ  
อนุญาตขับขี่ หรือว่ากล่าวตักเตือน

(5) การสั่งให้หยุดพาหนะที่มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือรถที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ไม่  
ปฏิบัติตามกฎจราจร

(6) การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือบังคับให้  
รถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้

(7) การทดสอบผู้ขับขี่เพื่อพิสูจน์ว่าหย่อนความสามารถ



2) หน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(กรมตำรวจ)กำหนด ได้แก่ หน้าที่ของรองสารวัตรและตำรวจจราจรที่กำหนดไว้ตามคำสั่งกรมตำรวจ ซึ่งได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของรองสารวัตรและตำรวจจราจรไว้ ดังต่อไปนี้

(1) หน้าที่ของรองสารวัตรจราจร

(1.1) การจัดและควบคุมดูแลการจราจร ให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดและระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ ติดตามประเมินผล และแก้ไขข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร และควบคุมจราจรด้วยตนเองในกรณีจำเป็น

(1.2) ศึกษารวบรวมสถิติ ข้อมูล เกี่ยวกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร และช่วยสารวัตรจราจรศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้

(1.3) การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ เพื่อชี้แจงให้ตำรวจจราจรทุกคนรู้สภาพพื้นที่ สภาพปัญหาการจราจร กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานทุกครั้งก่อนออกปฏิบัติหน้าที่

(1.4) สอดส่อง ตรวจตรา-แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

(1.5) ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือขณะออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือขณะจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับจราจร

(1.6) จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น แจ้งพนักงานสอบสวนทันทีที่ทราบเหตุ ไปสถานที่เกิดเหตุเพื่อจัดการเบื้องต้น ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพบบรรยากาศสอบสวน จัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น รายงานอุบัติเหตุจราจรให้สารวัตรจราจรทราบ

(1.7) เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันและปราบปราม

(1.8) จับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีความผิดซึ่งหน้า และป้องกันการหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้

(1.9) ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ในการระงับ ปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม

(1.10) ช่วยสารวัตรจราจรปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่คำสั่งหรือตามที่สารวัตรจราจรมอบหมาย

- (1.11) งานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
- (1.12) งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย
- (2) หน้าที่ของตำรวจจราจร
  - (2.1) ศึกษารวบรวมสถิติ ข้อมูล เกี่ยวกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจรตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรมอบหมายสั่งการ
  - (2.2) การจัดและควบคุมการจราจร โดยจัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรมอบหมายสั่งการ
  - (2.3) สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
  - (2.4) ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือขณะออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือขณะจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
  - (2.5) การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอย พยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ โดยควรกันคนอย่าให้ลงมายืนกีดขวางการจราจร และหากเป็นไปได้ ควรเปิดการจราจรให้รถวิ่งได้ไม่หยุดนิ่ง จัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น รายงานอุบัติเหตุจราจรต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร
  - (2.6) เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันและปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร
  - (2.7) ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ให้ฝ่ายป้องกันและปราบปราม
  - (2.8) จับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีความผิดซึ่งหน้า และป้องกันการหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้
  - (2.9) ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ในการจับ ปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม
  - (2.10) ช่วยสารวัตรจราจรปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่คำสั่งหรือตามที่สารวัตรจราจรมอบหมาย
  - (2.11) งานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

(2.12) งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

#### 4.4.2.5 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นของไทยซึ่งปัจจุบันมี 4 รูปแบบ คือ เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) และรูปแบบพิเศษ คือ กรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา มีภารกิจสำคัญในการจัดระบบการบริการสาธารณะประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นตนเอง ในส่วนของการจัดการจราจรและขนส่ง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นมีทั้งหน้าที่ทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ.2542 ดังนี้ (จำลอง โพธิ์บุญ, 2548: 8-9)

1) อำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร เมืองพัทยา เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล ประกอบด้วย

- (1) การจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง
- (2) การจัดให้มีและบำรุงรักษาทางบก ทางน้ำและทางระบายน้ำ
- (3) การจัดให้มีและควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ ท่าข้าม และที่จอดรถ
- (4) การสาธารณูปโภคและการก่อสร้างอื่น ๆ
- (5) การสาธารณูปการ
- (6) การผังเมือง
- (7) การขนส่งและวิศวกรรมจราจร
- (8) การดูแลรักษาที่สาธารณะ
- (9) การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

2) อำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด

(1) การจัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง และประสานการจัดทำแผนพัฒนาจังหวัด ตามระเบียบที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

(2) การสนับสนุน การประสานงาน และการให้ความร่วมมือแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาท้องถิ่น

(3) การจัดการดูแลสถานีขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ

(4) การสร้าง และบำรุงรักษาทางบกและทางน้ำที่เชื่อมต่อระหว่างองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

- (5) การขนส่งมวลชนและวิศวกรรมจราจร
- (6) การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

#### 4.4.3 หน่วยงานอื่น ๆ

##### 4.4.3.1 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เป็นหน่วยงานของรัฐที่มีใช้ส่วนราชการ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี จัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ. 2544 เริ่มดำเนินงานมาตั้งแต่เดือนเมษายน 2544 โดย สสส. มีหน้าที่ผลักดัน กระตุ้น สนับสนุน และร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในสังคม ในการขับเคลื่อนกระบวนการสร้างเสริมสุขภาพ เพื่อให้บรรลุผลในการลดอัตราการเจ็บป่วยและเสียชีวิตก่อนวัยอันควร กระตุ้นให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและความเชื่อ และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อคุณภาพชีวิต ช่วยลดภาระทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยแหล่งเงินทุนหลักของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มาจากเงินบำรุงที่รัฐจัดเก็บจากผู้ผลิตและนำเข้าสุราและยาสูบในอัตราร้อยละ 2 ของภาษีที่ต้องชำระ

ทางด้านหน่วยงานภาคีของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพมีจากทุกภาคส่วน ด้วยการสร้างเสริมสุขภาพเป็นเรื่องของทุกคน และทุกองค์กรในสังคมที่ต้องการพัฒนา กิจกรรมด้านการสร้างเสริมสุขภาพ ดังนั้นภาคีของ สสส. จึงไม่จำกัดเฉพาะองค์กรใดองค์กรหนึ่ง แต่เป็นองค์กรทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน

สำหรับอำนาจหน้าที่ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มีบทบาทในการสนับสนุนหน่วยงานภาคีในด้านต่าง ๆ ดังนี้ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2548ง)

- 1) ข้อมูลและคำแนะนำทางด้านวิชาการ เพื่อให้เกิดการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) การเชื่อมประสานให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่มีจุดหมายร่วมกัน สามารถทำงานได้อย่างสอดคล้องประสานและเกื้อหนุนกัน
- 3) ให้การสนับสนุนในด้านเงินทุน เพื่อให้โครงการดี ๆ ได้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม
- 4) การนำผลไปเผยแพร่สู่สาธารณะ เพื่อให้สังคมได้รับรู้และได้เห็นแบบอย่างที่ดี เกิดการกระตุ้นให้ผู้คนแสดงความคิดเห็น อันจะเป็นแรงกระตุ้นในการดำเนินโครงการตัวอย่าง และเกิดการนำไปทดลองปฏิบัติอย่างแพร่หลายในวงกว้าง
- 5) เสนอรัฐบาลเมื่อได้ข้อสรุปเชิงนโยบาย จากงานศึกษาวิจัยหรือโครงการตัวอย่างดี ๆ เพื่อขยายผลเป็นนโยบายสาธารณะหรือผลักดันในวงกว้าง

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรนั้น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ได้กำหนดแผนการดำเนินการในเรื่องนี้ไว้ใน แผนการดำเนินงานระยะ 3 ปี ประจำปีงบประมาณ 2548 – 2550

แผนการป้องกันและอุบัติเหตุจราจรและอุบัติเหตุ มีสาระสำคัญ คือ สนับสนุนมาตรการลดอุบัติเหตุจราจรแบบครบวงจร เน้นการพัฒนาข้อมูลความรู้ โครงการระดับจังหวัดแบบมีส่วนร่วม และการรณรงค์ ภายใต้งบประมาณปีละ 250 บาท ตั้งแต่ปี 2548 – 2550 โดยมีมาตรการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาสมรรถนะให้แก่บุคลากรหลักด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งภาครัฐและภาคประชาชน ให้สามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นระบบ สอดคล้อง และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

2) การพัฒนาการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ และการให้ความรู้ต่อสาธารณะ ทั้งด้านสื่อสารมวลชนและกิจกรรมในกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ

3) การพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ ด้านอุบัติเหตุจราจรเพื่อการตัดสินใจ ในเชิงนโยบายและการปฏิบัติการ

4) การจัดการความรู้ด้านอุบัติเหตุ โดยสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน เพิ่มขึ้นในทุกภาคส่วน และส่งเสริมการวิจัยที่จำเป็น

5) การพัฒนาแผนอุบัติเหตุแห่งชาติ และระบบรองรับ

โดยมีภาคีหลักในการร่วมกันทำงาน คือ กลุ่มบุคลากรศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กองงานความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ องค์การเอกชนและภาคประชาชนที่มีศักยภาพ นักวิชาการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ กรมคุมประพฤติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้ว่าและรองผู้ว่าราชการจังหวัด นักบริหารโรงพยาบาล นักบริหารสาธารณสุขในพื้นที่ และประชาชนทั่วไป โดยวัตถุประสงค์ของแผนการป้องกันและอุบัติเหตุจราจรและอุบัติเหตุ มีดังนี้

1) สนับสนุนการวางรากฐาน ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ และยั่งยืน

2) พัฒนาสมรรถนะของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้เข้มแข็ง

3) ส่งเสริมความเข้มแข็งของเครือข่ายภาคประชาชนให้เข้มแข็ง

4) รมรณรค์ปรระชาสัฒพันท์ เพือลดปัญหาลุบติภัยทางถนนอยางมึส่วร่วม และมีประสิทธิภาพ

5) สนับสนุนการจัตการความรู้ด้านลुบติเหตุ และลुบติภัยในระดับชาติที่มี ความจำเป็น

เป้าหมายของแผนการป้องกันและลुบติเหตุจราจรและลुบติภัย คือ

1) เพือให้เกิดการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรที่เกี่ยวข้องในด้านการป้องกัน สาธารณภัย ทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค

2) มีแผนการรมรณรค์ปรระชาสัฒพันท์อยางมึส่วร่วม และมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดกระแส ความตื่นตัว การรับรู้ของประชาชนอยางต่อเนื่อง

3) ส่งเสริมและสนับสนุนความเข้มแข็งของเครือข่ายภาคประชาชนที่มีอยู่ แล้ว และให้เกิดเครือข่ายใหม่ ๆ

4) สนับสนุนการพัฒนาาระบบข้อมูลที่มีเอกภาพ เชือถือได้ทั้งในส่วนกลาง และท้องถิ่น

5) มีโครงการจัตการความรู้ในด้านลुบติเหตุ และลुบติภัยที่สนับสนุนการ ผลักดันนโยบายและการรมรณรค์

#### 4.4.3.2 มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

ภารกิจในระยะแรกของการจัตตั้งมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ คือ การร่วมจัตเวที วิชาการเพือผลักดันนโยบายในด้านกว้าง ไม่ได้ลงลึกในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง แต่เมื่อมีการจัตตั้งสถาบัน วิจัยธารณสุขไทย จึงมีการดำเนินการด้านการวิจัย เช่น วิจัยการพัฒนาาระบบสาธารณสุข วิจัย โรคติดต่อ วิจัยอนามัยสิ่งแวดล้อม วิจัยโรคไม่ติดต่อ โดยการสร้างเครือข่ายวิชาการทั้งภายในและ ภายนอกประเทศ (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548ก)

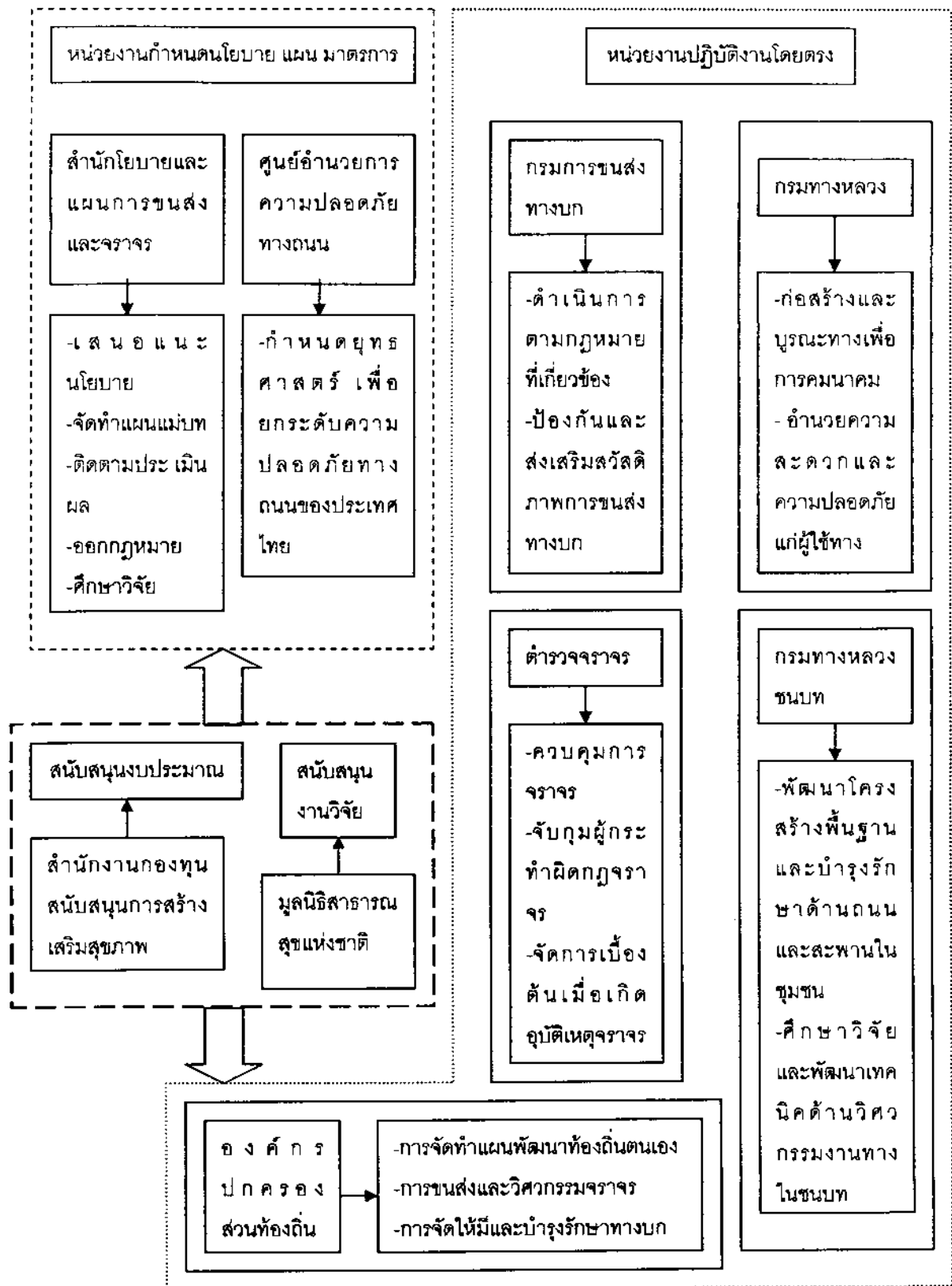
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ มีการปรับเปลี่ยนทิศทางการกิจในยุคที่ นายแพทย์สมศักดิ์ ชุณหรัศม์ เป็นเลขาธิการ ไปสู่ภารกิจใน 3 ด้าน คือ การจัตการงานวิจัย การจัตการความรู้ และการ สื่อสาร โดยมีเป้าหมายสำคัญเพือส่งเสริมการสร้างสังคมบนฐานความรู้เพือสุขภาพ (Knowledge - based Society for Health) โดยงานในบางส่วนลงลึกในเรื่องงานวิจัยด้านคลินิกวิทยามากขึ้น อาทิ สนับสนุนการวิจัยเรื่องโรคหลอดเลือดและหัวใจ โรคไข้เลือดออก โรคธาลัสซีเมีย โรคกระดูกพรุน เป็นต้น หากแต่ยังให้ความสำคัญกับการวิจัยในเชิงนโยบาย เช่น โครงการชีวิจริยธรรม โครงการพัฒนา ระบบวิจัยของประเทศ เป็นต้น

ในช่วงปี พ.ศ.2544 เป็นต้นมามูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติได้รับการสนับสนุนจากองค์กรให้ทุน เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ศูนย์พันธุวิศวกรรมและเทคโนโลยีแห่งชาติ (ไบโอเทค) องค์การอนามัยโลก ฯลฯ โดยในปัจจุบันมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติมีสองภารกิจสำคัญ 2 ประการ คือ

1) จัดเวทีเพื่อสร้างความเข้าใจให้กับสาธารณชน และกลุ่มเป้าหมายเฉพาะในแต่ละเรื่อง โดยใช้องค์ความรู้เป็นตัวกลางในการสื่อสาร

2) สร้างเครือข่ายและร่วมมือกับหน่วยงาน และองค์กรต่าง ๆ เพื่อร่วมสร้างและร่วมใช้ประโยชน์จากความรู้

โดยบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานสำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน สามารถสรุปได้ดังภาพที่ 4.2



ภาพที่ 4.8 บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรและขนส่ง



## บทที่ 5

### การวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรและการจัดการของประเทศไทย

การวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรและการจัดการของประเทศไทย เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย วิเคราะห์เพื่อพิจารณาถึงลักษณะ ปัญหา สาเหตุของปัญหา ตลอดจนจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดของการจัดการอุบัติเหตุจราจร ซึ่งแยกเป็นประเด็นได้ดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของการจราจรในประเทศไทย ได้แก่ จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนในปัจจุบัน และปริมาณการจราจรบนทางหลวง
2. การวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ตัวชี้วัดในการวิเคราะห์ ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
3. การวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน โดยใช้เทคนิค SWOT Analysis ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลต่อการดำเนินงานขององค์กร

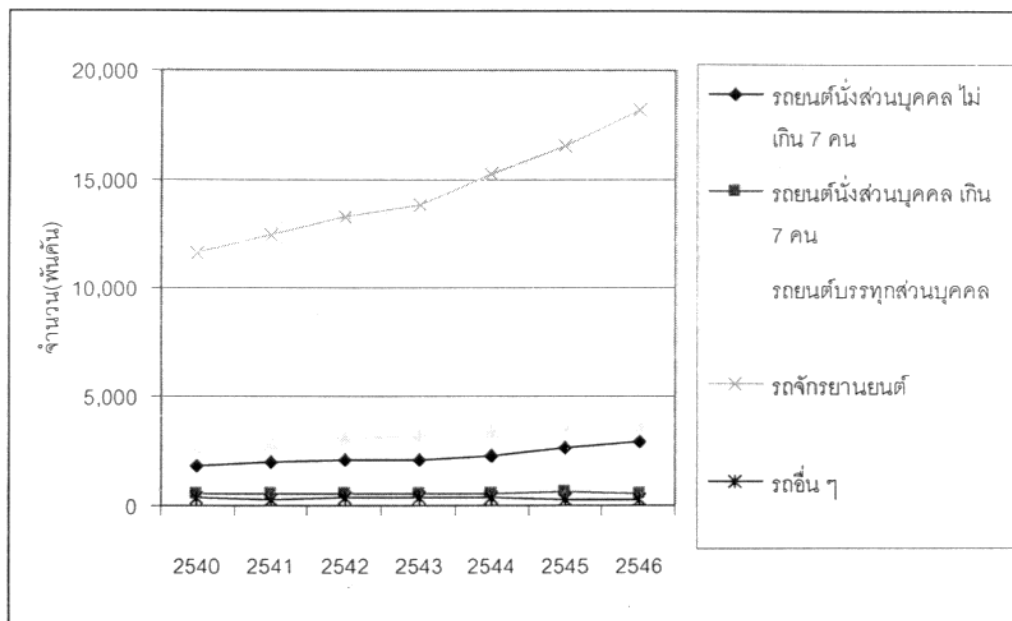
#### 5.1 การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของการจราจรในประเทศไทย

การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของการจราจรในประเทศไทย จะทำการวิเคราะห์จำนวนยานพาหนะในปัจจุบัน และปริมาณการเดินทางบนทางหลวง โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

##### 5.1.1 จำนวนยานพาหนะในปัจจุบัน

จากข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546 ของกรมการขนส่งทางบก จะเห็นได้ว่าจำนวนรถที่จดทะเบียนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จำนวนรถจักรยานยนต์ที่มาจดทะเบียนมีจำนวนมากที่สุดเมื่อ

เทียบกับยานพาหนะชนิดอื่น ๆ โดยในปี พ.ศ. 2546 มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนทั่วประเทศสูงถึงประมาณ 18,210,000 คัน จากที่มีจำนวนรถจดทะเบียนทั้งสิ้นในปี พ.ศ.2546 ประมาณ 25,549,000 คัน (ภาพที่ 5.1) ซึ่งรถจักรยานยนต์นั้นเป็นพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด การที่มีจำนวนรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ย่อมส่งผลให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มมากขึ้นไปด้วย



ภาพที่ 5.1 จำนวนยานยนต์จดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546

แหล่งที่มา: กรมการขนส่งทางบก, 2548ข.

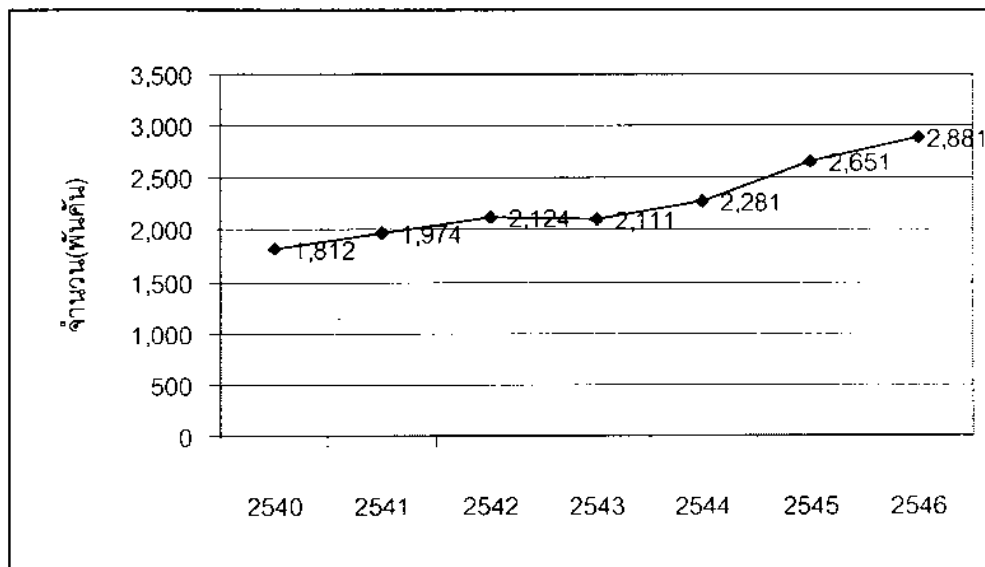
ทั้งนี้ สาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวมีความสะดวก รวดเร็วกว่าในการเดินทาง ราคาของรถจักรยานยนต์ก็มีราคาไม่แพงมากนัก อีกทั้งระบบขนส่งสาธารณะของประเทศไทย ก็ยังไม่ได้รับการพัฒนาระบบจนสามารถให้บริการได้อย่างครอบคลุมทั่วถึง ประชาชนทั่วไปจึงนิยมที่จะใช้รถส่วนตัวในการเดินทางมากกว่า

ในช่วงที่เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการเติบโตมากที่สุด คือ สมัยรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ ระหว่างปี พ.ศ.2534-2539 นั้น ถือได้ว่าเป็นช่วงที่รถทุกชนิดทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร รถรับจ้าง รถบรรทุก เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากข้อมูลของมูลนิธิสาธารณสุข พบว่า มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 1 เท่าตัว หรือร้อยละ 100 โดยเพิ่มจาก 8 ล้านคันเป็น 16 ล้านคันในช่วง

ระยะเวลา 6 ปี ก่อนที่จะถึงยุคที่เศรษฐกิจของประเทศตกต่ำในปีถัดมา แต่อย่างไรก็ตาม ปริมาณรถใหม่เพิ่มขึ้นสูงอีกครั้ง เมื่อภาวะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ในปีพ.ศ.2545 โดยรถใหม่ทุกประเภทมีอัตราเพิ่มเฉลี่ยถึงวันละ 1,366 คัน (มูลนิธิสธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 44)

มูลนิธิสธารณสุขแห่งชาติ (มูลนิธิสธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 41) ได้กล่าวไว้ว่า เนื่องจากระบบการขนส่งไม่เอื้อประโยชน์ให้มวลชน ผสมกับปัญหาการจราจรที่ติดขัด ทำให้รถจักรยานยนต์กลายเป็นทางเลือกเดียวของประชาชนส่วนใหญ่ ส่งผลให้เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนมากที่สุดของประเทศไทย และถึงแม้ว่ารถจักรยานยนต์จะเป็นยานพาหนะที่มีราคาถูก สามารถซื้อขายได้ง่ายกว่ายานพาหนะประเภทอื่น ๆ แต่จักรยานยนต์ถือเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งเช่นกัน

นอกจากนี้ จำนวนรถยนต์ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วด้วยเช่นกัน โดยจากข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546 ของกรมการขนส่งทางบก จะเห็นว่ามีจำนวนรถยนต์จดทะเบียนมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ.2540 มีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียน 1,812,000 คัน และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2,881,000 คัน ในปี พ.ศ.2546 ดังภาพที่ 5.2



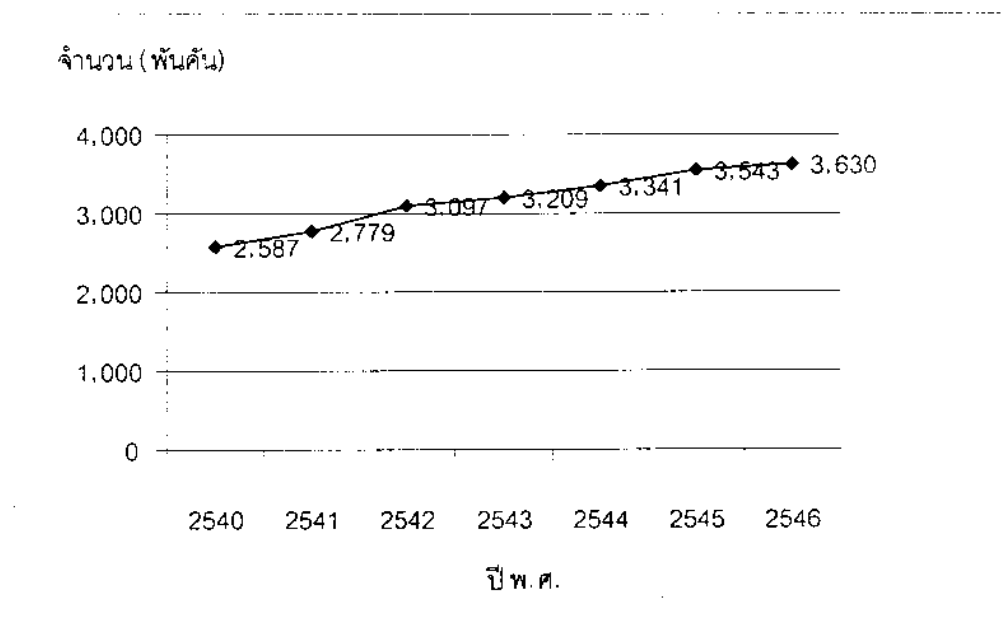
ภาพที่ 5.2 จำนวนรถยนต์จดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546

แหล่งที่มา: กรมการขนส่งทางบก, 2548ข.

สาเหตุที่ส่งผลให้มีจำนวนรถยนต์เพิ่มสูงขึ้น นั่นคือ การใช้รถยนต์ในการเดินทางนั้นมีความสะดวกสบาย และประชาชนส่วนใหญ่ต่างมีความเชื่อว่าการมีรถยนต์ส่วนตัวเป็นเครื่องแสดงถึงฐานะทางสังคม อีกทั้งในปัจจุบันประชาชนสามารถเป็นเจ้าของรถยนต์ได้ง่าย เนื่องจากมีการซื้อแบบระบบผ่อนส่ง และมีอัตราดอกเบี้ยในการผ่อนส่งต่ำ จึงสามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนต้องการที่จะมีรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น (มูลนิธิสธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 20)

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (Van และ Pick-up) จะเห็นว่ามีจำนวนมากขึ้นเช่นกัน โดยจากข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546 ของกรมการขนส่งทางบก พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปีเช่นกัน โดยในปี พ.ศ.2540 มีจำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่จดทะเบียน 2,587,000 คัน และเพิ่มสูงขึ้นเป็น 3,630,000 คัน ดังภาพที่ 5.3



ภาพที่ 5.3 จำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546

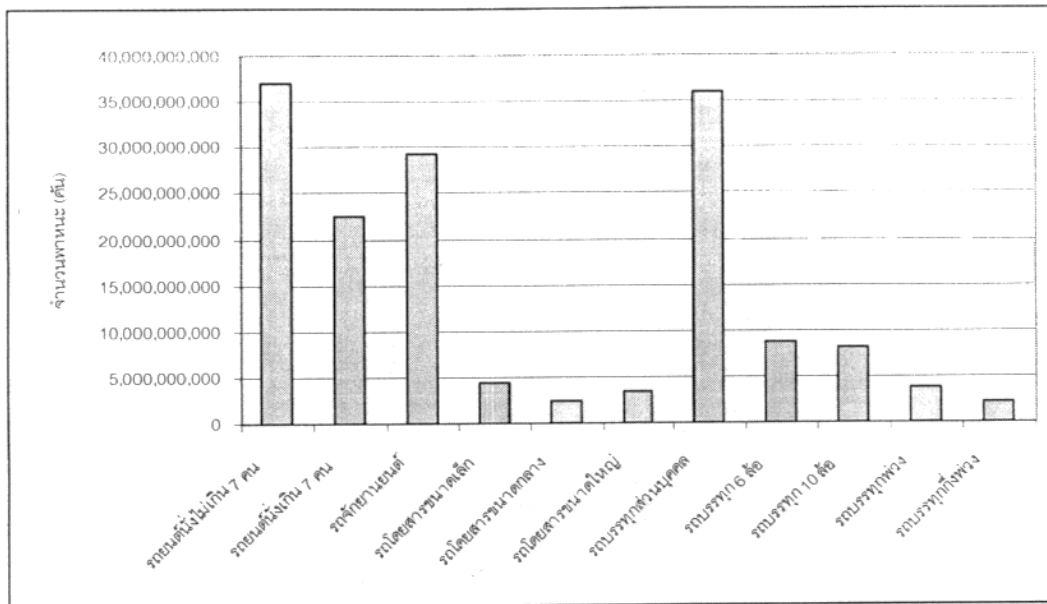
แหล่งที่มา: กรมการขนส่งทางบก, 2548ข.

สาเหตุที่ส่งผลให้จำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลเพิ่มสูงขึ้นน่าจะมีเหตุผลคล้ายกับรถจักรยานยนต์และรถยนต์ นั่นคือ การใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลในการเดินทาง มีความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลยังสามารถใช้บรรทุกสินค้าเพื่อการขนส่งได้อีกด้วย เช่น บรรทุกผลผลิตทางการเกษตร บรรทุกวัสดุก่อสร้าง เป็นต้น ผู้ประกอบการจากภาคการผลิตด้านต่าง ๆ จึงนิยมเลือกใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุให้จำนวนรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

### 5.1.2 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง

จากข้อมูลปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในปี พ.ศ.2546 ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2547 พบว่า มีปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในภาคการโดยสารทั้งหมดจำนวน 69,548,971,264 คัน-กิโลเมตร แบ่งเป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน มีจำนวน 37,013,210,370 คัน-กิโลเมตร ซึ่งเป็นประเภทของพาหนะที่เดินทางบนทางหลวงมากที่สุด รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง 7 คน มีจำนวน 22,541,634,121 คัน-กิโลเมตร และประเภทยานพาหนะที่เดินทางบนทางหลวงน้อยที่สุด คือ รถโดยสารขนาดกลาง โดยมีจำนวน 2,307,760,329 คัน-กิโลเมตร สำหรับรถจักรยานยนต์มีจำนวนการเดินทางบนทางหลวงทั้งหมด 29,252,369,606 คัน-กิโลเมตร

ส่วนในภาคของการบรรทุก มีปริมาณการเดินทางบนทางหลวงทั้งหมด 58,733,939,184 คัน-กิโลเมตร แบ่งเป็นรถบรรทุกขนาดเล็กจำนวน 36,073,226,853 คัน-กิโลเมตร ซึ่งเป็นประเภทของยานพาหนะที่เดินทางบนทางหลวงมากที่สุด รองลงมาคือ รถบรรทุก 6 ล้อ มีจำนวนการเดินทางทั้งหมด 8,677,590,453 คัน-กิโลเมตร ประเภทยานพาหนะที่เดินทางบนทางหลวงน้อยที่สุด คือ รถบรรทุกกึ่งพ่วง มีจำนวน 2,172,692,528 คัน-กิโลเมตร ดังภาพที่ 5.4



ภาพที่ 5.4 ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในปี พ.ศ. 2546

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ก.

เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในปี พ.ศ.2546 ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ.2547 พบว่าพาหนะที่มีการเดินทางมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน ซึ่งมีจำนวน 37,013,210,370 คน-กิโลเมตร เมื่อเทียบกับปริมาณการเดินทางบนทางหลวงของรถโดยสารขนาดต่าง ๆ ทั้งขนาดเล็ก กลาง และใหญ่แล้ว ถือว่าการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่าหลายเท่า

สาเหตุที่ทำให้ปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่าพาหนะชนิดอื่น ๆ อาจเกิดจากประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่า การเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีความรวดเร็ว และสะดวกสบายมากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ อีกทั้งประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่า การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ(รถทัวร์)ยังไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร การขับพาหนะด้วยตนเองน่าที่จะมีความปลอดภัยมากกว่า ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่จึงนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่า

เมื่อพิจารณาปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในปี พ.ศ.2546 ของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2547 ของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล พบว่า มีจำนวน 36,073,226,853 คน-กิโลเมตร ซึ่งถือว่ามีจำนวนมากเป็นลำดับที่สอง รองจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล สาเหตุที่ทำให้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล

มีปริมาณการเดินทางมาก น่าจะมีสาเหตุมาจากการเดินทางด้วยรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล มีความสะดวกสบาย ประกอบกับรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลสามารถใช้บรรทุกสินค้าเพื่อขนส่งได้เป็นจำนวนมาก ประชาชนจึงนิยมที่จะใช้รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลในการเดินทางเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ จากสถิติอุบัติเหตุพบว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยจากข้อมูลปริมาณเดินทางบนทางหลวงในปี พ.ศ.2546 ของกรมทางหลวง แสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์ มีปริมาณการเดินทางรองลงมาจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนาดเล็ก คือ 29,252,369,606 คัน ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่สูงมาก และเมื่อรวมกับจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล ปริมาณการเดินทางบนทางหลวงจึงหนาแน่นมาก ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงจึงมีสูงมาก

เหตุผลหนึ่งนอกเหนือจากรวดเร็วและความสะดวกสบายแล้ว น่าจะมีผลมาจากระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอ โดยจากการศึกษาของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เกี่ยวกับสภาพการจราจรในปัจจุบัน ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปริมาณความต้องการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ในปัจจุบันมี 9.47 ล้านคน/วัน มีรูปแบบหลักเป็นการโดยสารรถประจำทาง มีสัดส่วนการให้บริการมากถึงร้อยละ 91.6 ในขณะที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (BTS) มีผู้โดยสารเพียงวันละ 150,000 คน/วัน หรือคิดเป็นเพียงร้อยละ 1.6 ของการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมดเท่านั้น (สำนักการจราจรและขนส่ง, 2547: 10)

นอกจากนี้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (สำนักการจราจรและขนส่ง, 2547: 11) ยังได้ทำการวิเคราะห์สภาพการจราจรในปี พ.ศ.2549 โดยในปี พ.ศ.2549 ปริมาณความต้องการในการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะเพิ่มจาก 17.1 ล้านคนต่อเที่ยว/วัน ในปัจจุบัน เป็น 21.40 ล้านคนต่อเที่ยว/วัน แบ่งเป็นการเดินทางโดยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลร้อยละ 57 และระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ 43 โดยภาพรวมของสภาพการจราจรในปี พ.ศ.2549 ความเร็วเฉลี่ยบนโครงข่ายถนนในชั่วโมงเร่งด่วน จะลดลงต่ำกว่าปัจจุบัน โดยลดลงจาก 24.75 กม./ชม. เหลือ 20.86 กม./ชม. เท่านั้น แม้ว่าจะมีการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนนตามแผนงานแล้วก็ตาม

## 5.2 การวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จะทำการวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยอาศัยตัวชี้วัดที่พิจารณาคัดเลือก และสร้างขึ้นจากรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 ซึ่งมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

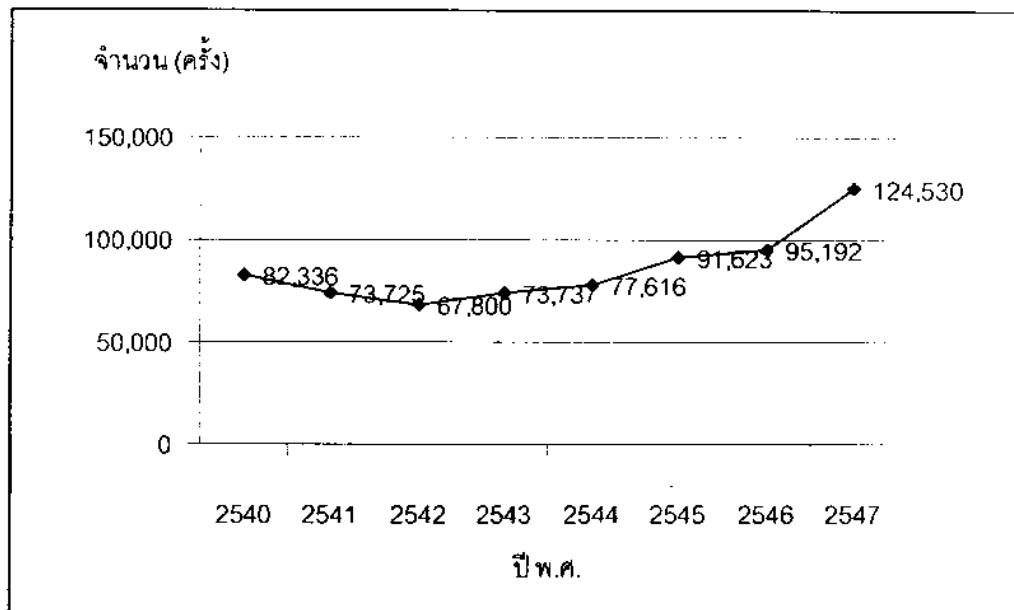
### 5.2.1 ปัญหา/ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ทำโดยการวิเคราะห์ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง 2547 โดยอาศัยตัวชี้วัดที่พิจารณาคัดเลือกมาและที่สร้างขึ้นในการวิเคราะห์ ซึ่งประกอบด้วย จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน และมูลค่าความเสียหาย (ล้านบาท) ต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ถึง 2544 ซึ่งมีผลการวิเคราะห์ดังนี้

#### 5.2.1.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

จากการศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องพบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 82,336 ครั้ง จำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ. 2542 ซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 67,800 ครั้ง ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากในช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง 2542 ประเทศไทยต้องประสบกับวิกฤตทางเศรษฐกิจ อันมีสาเหตุมาจากการบริหารนโยบายเศรษฐกิจมหภาคที่ไม่สมดุลและระบบการเงินและสถาบันการเงินไม่ได้พัฒนาเพียงพอต่อการเปิดเสรีทางการเงิน (คณะกรรมการศึกษาและเสนอแนะมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการเงินของประเทศ, 2546: 165) ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่ลดจำนวนการเดินทางด้วยรถส่วนตัวลง จนในปี พ.ศ. 2543 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุกลับเพิ่มสูงขึ้นเป็น 73,737 ครั้ง และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดในปี พ.ศ. 2547 ทั้งหมดถึง 124,530 ครั้ง ซึ่งน่าจะเกิดจากมีจำนวนและการใช้ยานพาหนะเพิ่มขึ้น ตามสภาพเศรษฐกิจที่เริ่มฟื้นตัว ดังภาพที่ 5.5





ภาพที่ 5.5 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

จากสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 – 2546 พบว่า ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ รถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งรถทั้ง 2 ประเภทนี้ สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้จำนวนไม่มาก ขณะที่รถบรรทุกหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ เกิดอุบัติเหตุจำนวนไม่มากนัก ดังตารางที่ 5.1 ถึงแม้ว่ารถบางประเภท เช่น รถโดยสารขนาดใหญ่ และรถตู้ ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มาก จะเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2546 – 2547 แต่ก็ไม่มากนัก

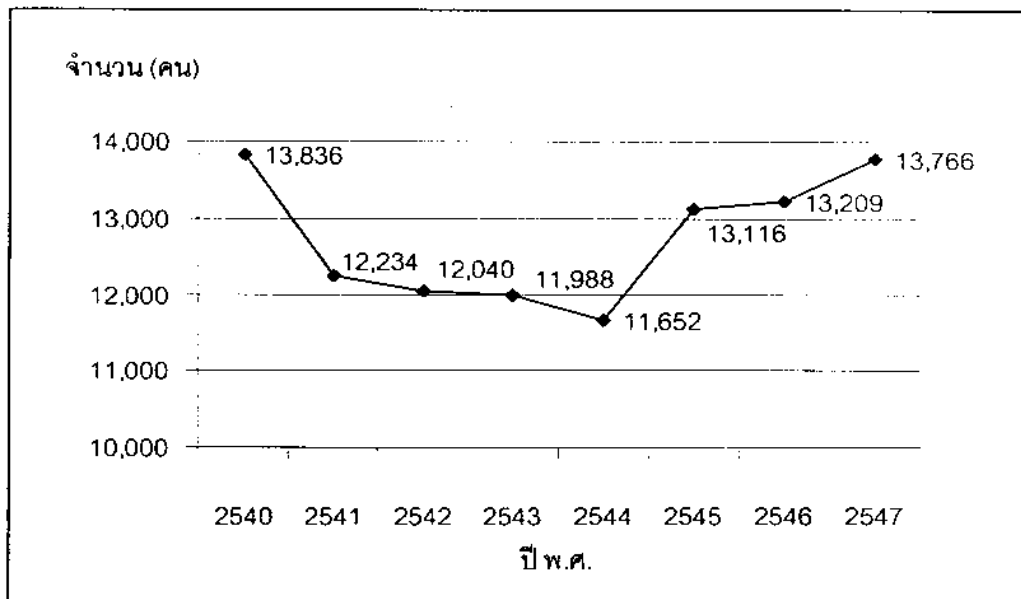
ตารางที่ 5.1 จำนวนครั้งของคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง  
ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2546

| ประเภทรถ (คัน)              | 2540   | 2541   | 2542   | 2543   | 2544   | 2545   | 2546   |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| รถยนต์นั่ง                  | 42,103 | 36,538 | 29,863 | 33,392 | 33,907 | 39,279 | 41,949 |
| จักรยานยนต์                 | 41,939 | 37,417 | 34,943 | 37,498 | 41,215 | 53,732 | 65,757 |
| ปิคอัพ                      | 25,484 | 22,472 | 20,707 | 21,372 | 22,785 | 26,116 | 29,445 |
| บรรทุก 10 ล้อ<br>และมากกว่า | 5,708  | 4,102  | 3,774  | 3,780  | 3,668  | 4,523  | 5,413  |
| บรรทุก 6 ล้อ                | 3,794  | 3,157  | 2,666  | 2,624  | 2,696  | 3,220  | 3,540  |
| รถโดยสาร<br>ขนาดใหญ่        | 4,414  | 3,717  | 3,343  | 3,533  | 3,618  | 3,823  | 4,299  |
| รถตู้                       | 3,524  | 3,975  | 3,168  | 2,477  | 2,975  | 3,291  | 3,421  |
| แท็กซี่                     | 4,210  | 4,476  | 3,654  | 4,048  | 4,530  | 4,740  | 4,908  |

แหล่งที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548.

#### 5.2.1.2 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

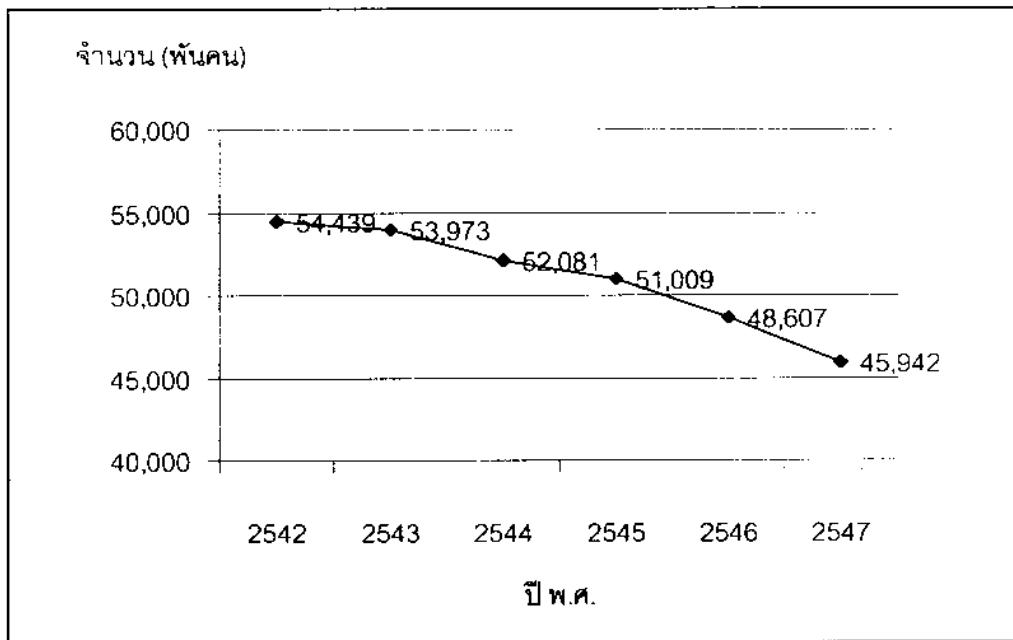
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 ถึง 2544 มีแนวโน้มลดลง จากที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 13,836 คน ในปี พ.ศ. 2540 ลดลงเหลือ 11,652 คน ในปี พ.ศ. 2544 แต่ในปี พ.ศ. 2545 และปี พ.ศ. 2546 จำนวนผู้เสียชีวิตกลับมีแนวโน้มสูงขึ้นอีกครั้งเป็น 13,116 คน และ 13,209 คน ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2547 มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ 13,766 คน ดังภาพที่ 5.6 ซึ่งแนวโน้มของจำนวนผู้เสียชีวิต มีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ภาพที่ 5.6 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

การขยายตัวทางเศรษฐกิจมีผลเพิ่มปัจจัยเสี่ยงบนท้องถนน ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นของจำนวนยานพาหนะบนท้องถนน หรือการขยายตัวของถนนหนทาง (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2548ค: 12) แต่เนื่องจากการเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2540 - 2544 ทำให้ธุรกิจจำนวนมากต้องหยุดดำเนินการ ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงาน ประชาชนส่วนใหญ่มีกำลังในการใช้จ่ายลดลง ส่งผลกระทบรุนแรงต่อมาตรฐานการครองชีพของประชาชนโดยทั่วไป (ธารินทร์ นิมมานเหมินท์ และคณะ, 2544: 30) จึงน่าที่จะเป็นสาเหตุให้ประชาชนส่วนหนึ่งเปลี่ยนวิธีการเดินทางมาใช้บริการของระบบบริการสาธารณะมากขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่าย โดยจากสถิติข้อมูลของปริมาณผู้โดยสารรถไฟ (กระทรวงคมนาคม, 2548) ดังภาพที่ 5.7 พบว่า ในปี พ.ศ. 2542 มีปริมาณผู้โดยสารมากถึง 54,393,000 คน จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงปี พ.ศ. 2540 - 2544 จึงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่หลังจากนั้น แนวโน้มของปริมาณผู้โดยสารรถไฟก็ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2547 ซึ่งเป็นช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจฟื้นตัว ประชาชนส่วนใหญ่จึงเปลี่ยนวิธีการเดินทางโดยใช้รถส่วนตัวมากขึ้น ปริมาณผู้โดยสารรถไฟจึงลดลงเหลือเพียง 51,009,000 48,607,000 และ 45,942,000 คน ตามลำดับ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง

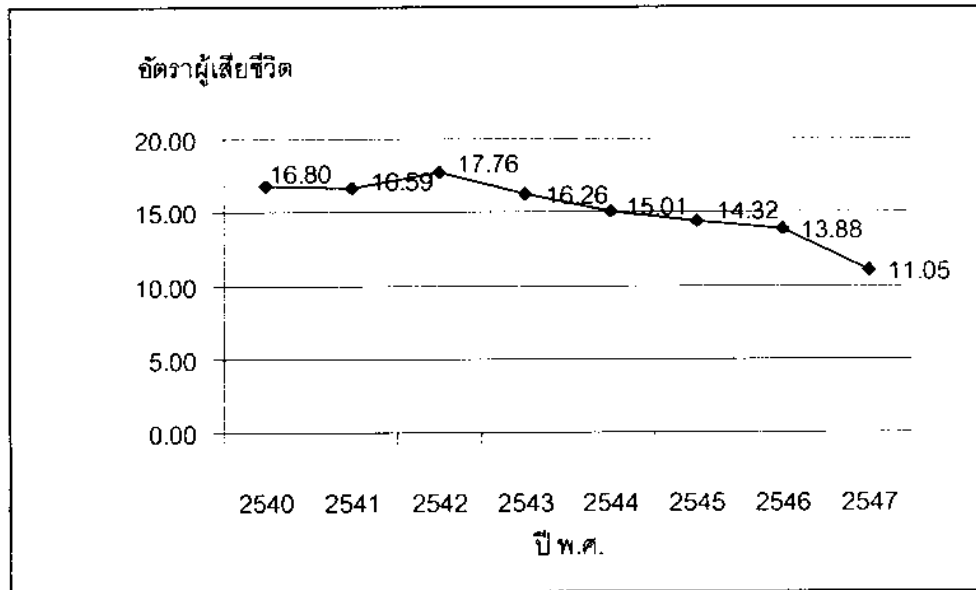


ภาพที่ 5.7 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2542 – 2547

แหล่งที่มา: กระทรวงคมนาคม, 2548.

#### 5.2.1.3 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้ง

เมื่อทำการวิเคราะห์ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง พบว่า ในปี พ.ศ.2542 มีอัตราผู้เสียชีวิตมากที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 17.76 แต่หลังจากนั้น ก็มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จนมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนอุบัติเหตุ 100 ครั้งน้อยที่สุดน้อยที่สุดในปี พ.ศ.2547 โดยมีค่าเท่ากับ 11.05 ดังภาพที่ 5.8



ภาพที่ 5.8 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547  
แหล่งที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

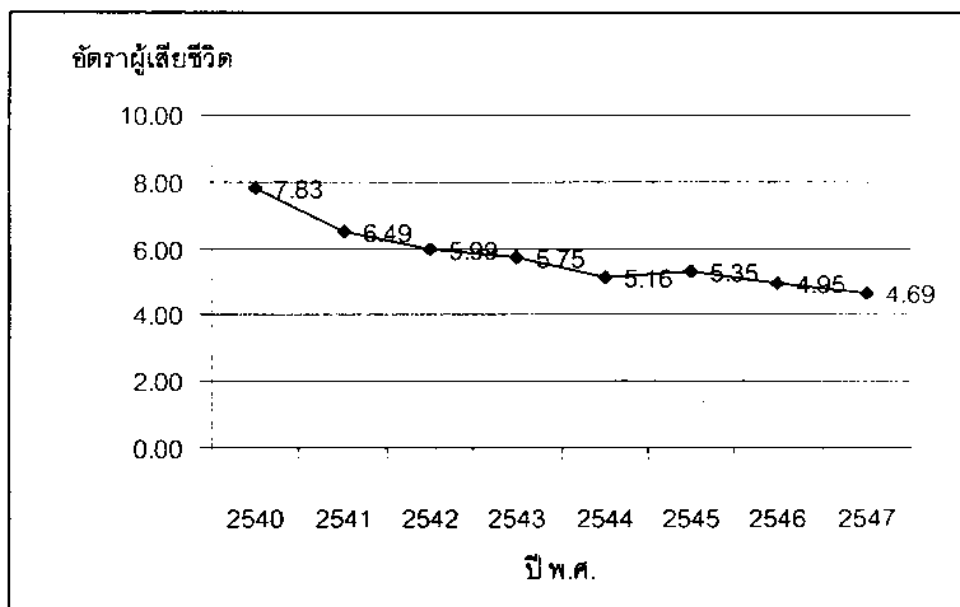
เนื่องจากในช่วงปี พ.ศ.2544 – 2547 ช่วงที่รัฐบาลมี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ในสมัยแรก ได้มีการดำเนินโครงการรณรงค์ต่าง ๆ เพื่อสร้างจิตสำนึกการขับขี่ที่ปลอดภัยให้กับประชาชน อย่างต่อเนื่องและจริงจัง เช่น โครงการเมาไม่ขับ พบว่า แนวทางปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุของโครงการเมาไม่ขับ ได้ช่วยลดอุบัติเหตุบาดเจ็บและเสียชีวิตในกรุงเทพมหานคร ถึงร้อยละ 20 ส่วนต่างจังหวัดสามารถช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ ร้อยละ 5 (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2548ก) การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และโดยสารรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย และการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ รวมทั้งโครงการเปิดไฟ ใส่หมวก ซึ่งเป็นโครงการที่รณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวัน และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถ โดยในประเทศญี่ปุ่นกว่าร้อยละ 40 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดจากการกระทำโดยรถคันอื่น เมื่อได้มีการใช้มาตรการเปิดไฟหน้ารถในเวลากลางวันด้วยระบบอัตโนมัติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2533 – 2545 พบว่า อุบัติเหตุนรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากการกระทำโดยรถคันอื่นลดลงถึง 13,000 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ของจำนวนอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งหมด (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548: 67)

จากการดำเนินโครงการต่าง ๆ เหล่านี้ น่าจะเป็นสาเหตุที่ทำให้อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ในช่วงปี พ.ศ.2544 – 2547 มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการ

ป้องกันตัวเองของผู้ขับขี่และผู้โดยสารมากขึ้น และเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงไม่ส่งผลกระทบรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

#### 5.2.1.4 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน

เมื่อทำการวิเคราะห์อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน พบว่า ในปี พ.ศ.2540 มีอัตราผู้เสียชีวิตมากที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 7.83 แต่หลังจากนั้น อัตราผู้เสียชีวิตก็มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ จนมีอัตราผู้เสียชีวิตน้อยที่สุดในปี พ.ศ.2547 โดยมีค่าเท่ากับ 4.69 ดังภาพที่ 5.9



ภาพที่ 5.9 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547

แหล่งที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

การเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2540 -2544 และการแก้ปัญหาอย่างจริงจังของรัฐบาลในช่วงปี พ.ศ.2544-2547 อัตราผู้เสียชีวิตต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน จึงมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าอัตราผู้บาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทางจะมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงปี พ.ศ.2544 – 2547 แต่อัตราผู้เสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทางกลับมีจำนวนคงที่ โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2544 – 2547 ดังตารางที่ 5.2 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าถึงแม้

ปริมาณการเดินทางจะยังคงเพิ่มสูงขึ้น แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีระดับความรุนแรงที่ลดลง นั่นคือไม่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ซึ่งน่าจะเป็นผลของการป้องกันและแก้ปัญหาอย่างจริงจังของรัฐบาลนั่นเอง

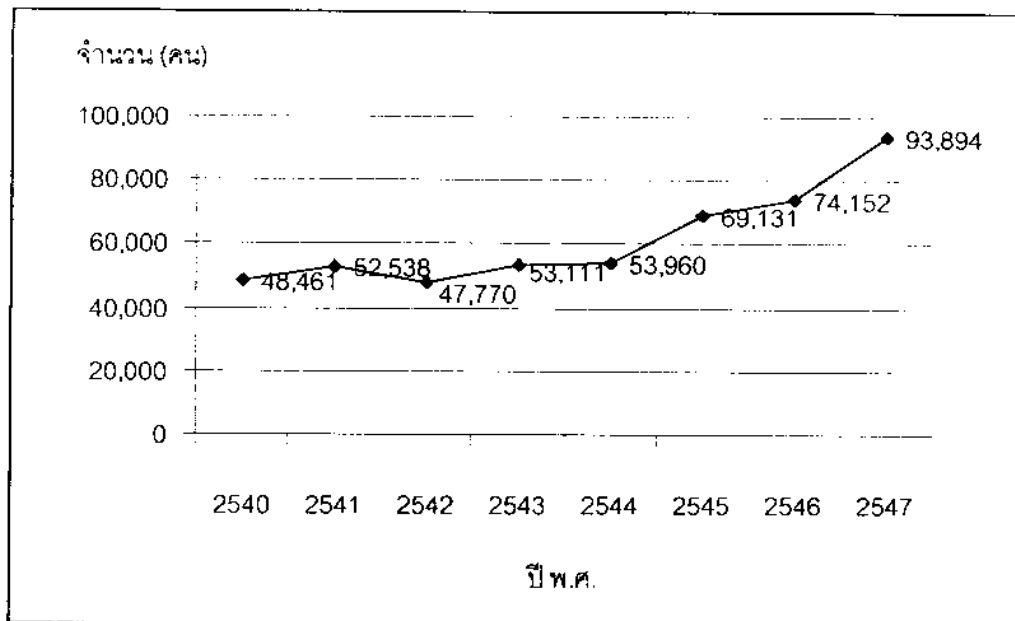
ตารางที่ 5.2 ปริมาณการเดินทาง อัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่อปริมาณการเดินทาง

| ปี   | ปริมาณการเดินทางรวม<br>(คัน-กิโลเมตร) | อัตราผู้เสียชีวิตต่อ<br>ปริมาณการเดินทาง | อัตราผู้บาดเจ็บต่อ<br>ปริมาณการเดินทาง |
|------|---------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------|
| 2540 | 140,095.7                             | 0.10                                     | 0.35                                   |
| 2541 | 134,691.3                             | 0.09                                     | 0.39                                   |
| 2542 | 164,369.9                             | 0.07                                     | 0.29                                   |
| 2543 | 138,122.7                             | 0.09                                     | 0.38                                   |
| 2544 | 140,656.5                             | 0.08                                     | 0.38                                   |
| 2545 | 147,744.7                             | 0.09                                     | 0.47                                   |
| 2546 | 157,535.3                             | 0.08                                     | 0.47                                   |
| 2547 | 156,358.5                             | 0.09                                     | 0.60                                   |

แหล่งที่มา: กรมทางหลวงและคำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

#### 5.2.1.5 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2540 มีจำนวนทั้งหมด 48,461 คน และมีจำนวนเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2541 ซึ่งมีจำนวน 52,538 คน แต่จำนวนลดลงในปี พ.ศ. 2542 เหลือ 47,770 คน หลังจากนั้นจำนวนผู้บาดเจ็บก็มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2545 และ 2546 ได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยในปี พ.ศ. 2547 มีจำนวนผู้บาดเจ็บมากที่สุด คือ 93,894 คน ดังภาพที่ 5.10

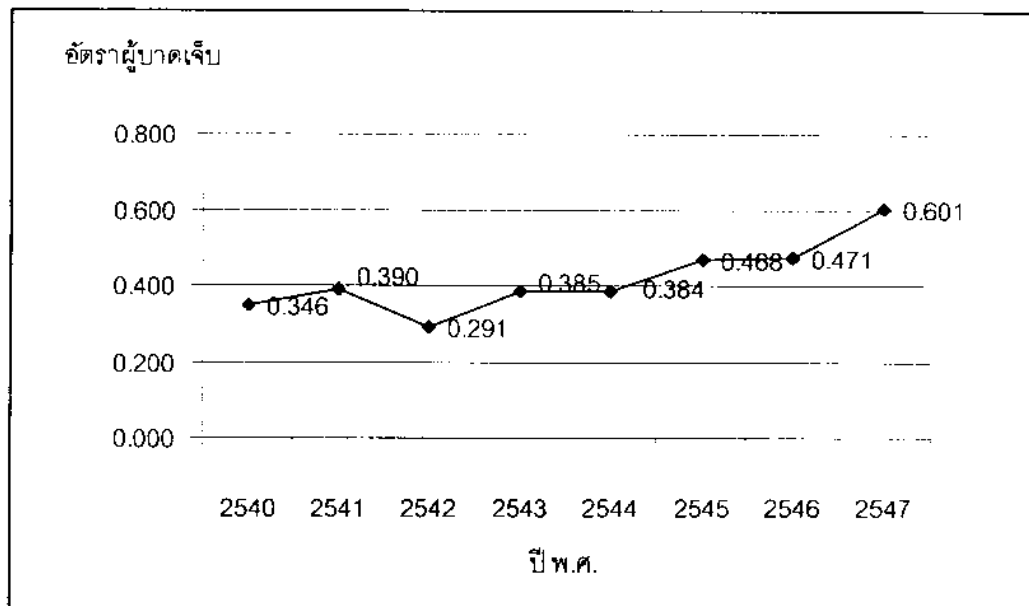


ภาพที่ 5.10 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

เมื่อพิจารณาอัตราส่วนของผู้บาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทาง พบว่าในปี พ.ศ.2542 มีอัตราส่วนต่ำที่สุดโดยมีค่าเท่ากับ 0.291 ซึ่งน่าจะเป็นสาเหตุมาจากจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ.2542 มีจำนวนน้อยที่สุด หลังจากนั้นอัตราส่วนของผู้บาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทางมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีจนถึงปี พ.ศ. 2547 ซึ่งมีอัตราส่วนสูงที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 0.681 ดังภาพที่ 5.11 จึงน่าเป็นสาเหตุที่ทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ.2547 มีจำนวนมากที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับอัตราส่วนผู้บาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทาง



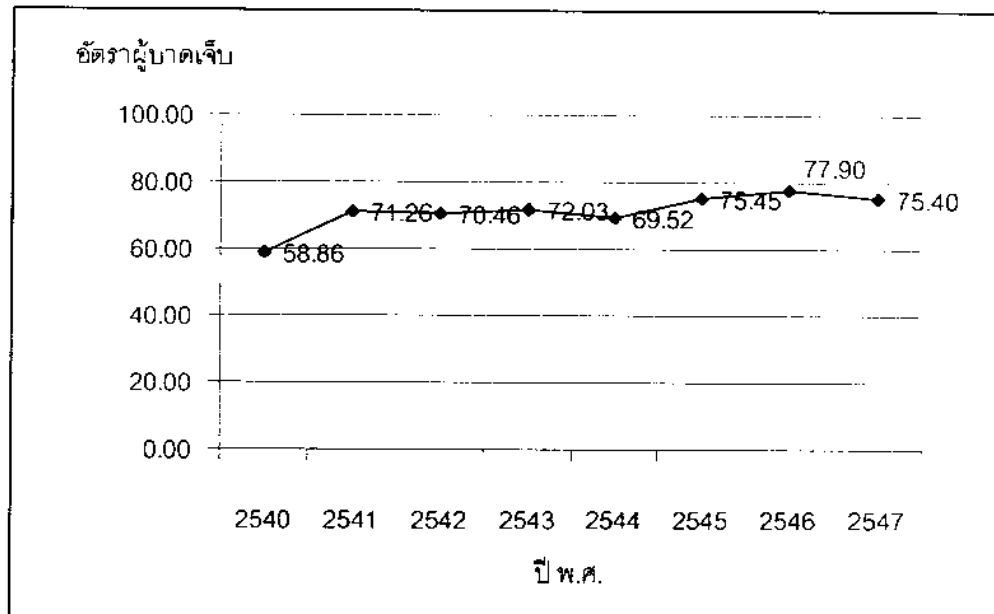


ภาพที่ 5.11 อัตราส่วนผู้บาดเจ็บต่อปริมาณการเดินทาง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2547

แหล่งที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

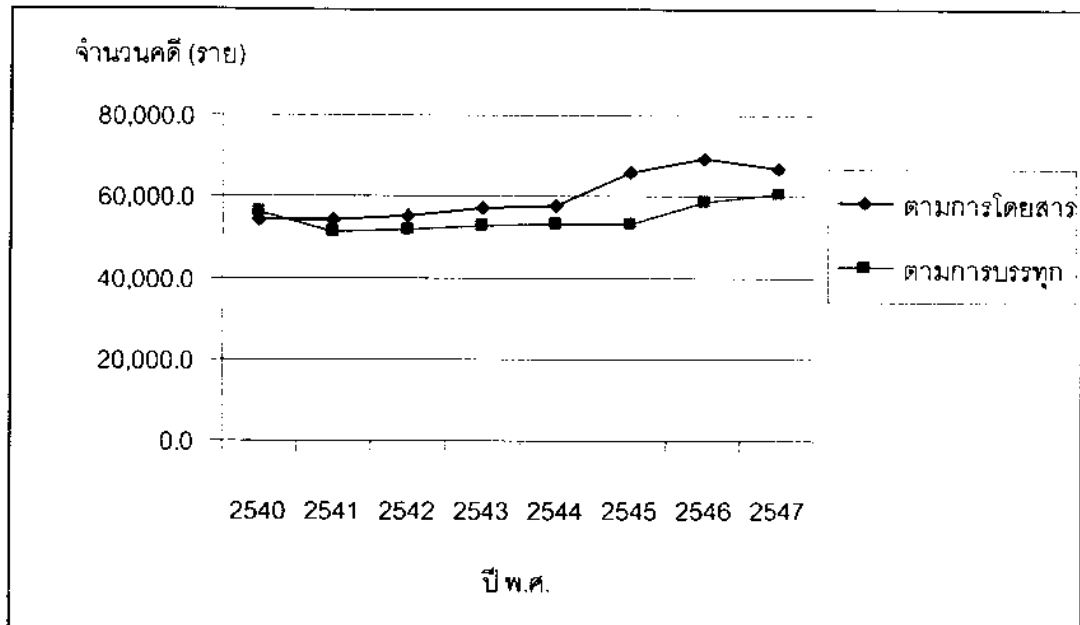
#### 5.2.1.6 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง

เมื่อทำการวิเคราะห์ อัตราผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง พบว่า ในปี พ.ศ.2540 มีอัตราผู้บาดเจ็บน้อยที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 58.86 หลังจากนั้นก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงปี พ.ศ.2541 – 2543 ในปี พ.ศ.2544 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ลดลงเล็กน้อย และกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้งจนมีอัตราผู้บาดเจ็บมากที่สุด ในปี พ.ศ.2546 โดยมีค่าเท่ากับ 77.90 แต่ในปี พ.ศ.2547 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้ลดลงอีกเล็กน้อยเหลือ 75.40 ดังภาพที่ 5.12



ภาพที่ 5.12 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2547  
แหล่งที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

จากข้อมูลสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2547 พบว่า จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามการโดยสารและการบรรทุกในช่วงปี พ.ศ. 2541 - 2544 มีจำนวนใกล้เคียงกัน จึงน่าที่จะเป็นสาเหตุที่ทำให้อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง มีค่าใกล้เคียงกันในช่วงนี้ แต่หลังจากนั้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2546 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของรถทั้งสองประเภทมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของรถโดยสารซึ่งเป็นรถที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้เที่ยวละหลายคน มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกเพิ่มสูงขึ้นมาก จึงน่าส่งผลให้อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง มีค่าเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2547 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของรถโดยสารมีปริมาณลดลงเล็กน้อย จึงน่าที่จะเป็นสาเหตุให้อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 100 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2547 กลับมีค่าลดลงอีกครั้ง ดังภาพที่ 5.13



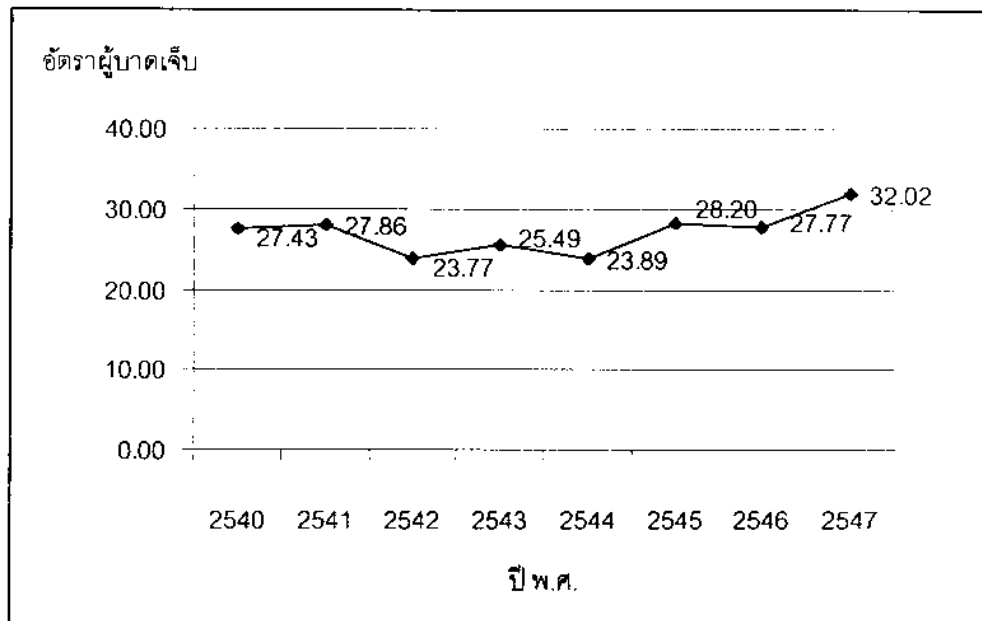
ภาพที่ 5.13 จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามการโดยศาลและการบรรทุก

ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547

แหล่งที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2548.

#### 5.2.1.7 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน

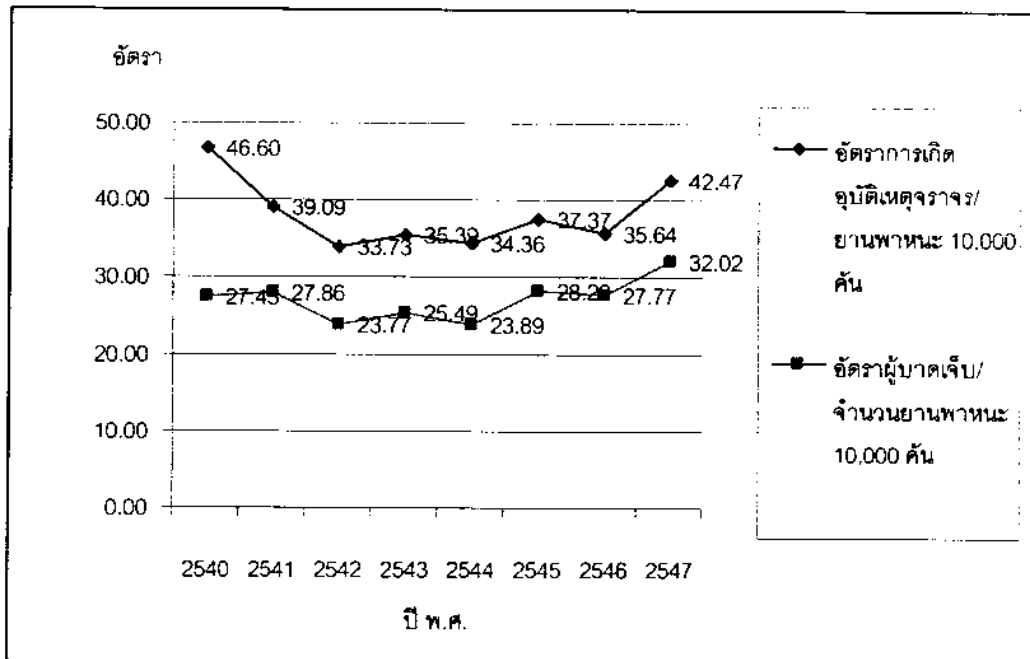
เมื่อทำการวิเคราะห์อัตราผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน พบว่า ในปี พ.ศ.2542 มีอัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คันน้อยที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 23.77 และอัตราผู้บาดเจ็บก็มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นถึงแม้ว่าจะมีความแปรผันในแต่ละปีบ้าง จนในที่สุดอัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คันมีค่ามากที่สุดในปี พ.ศ.2547 โดยมีค่าเท่ากับ 32.02 ดังภาพที่ 5.14



ภาพที่ 5.14 อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 - 2547

แหล่งที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

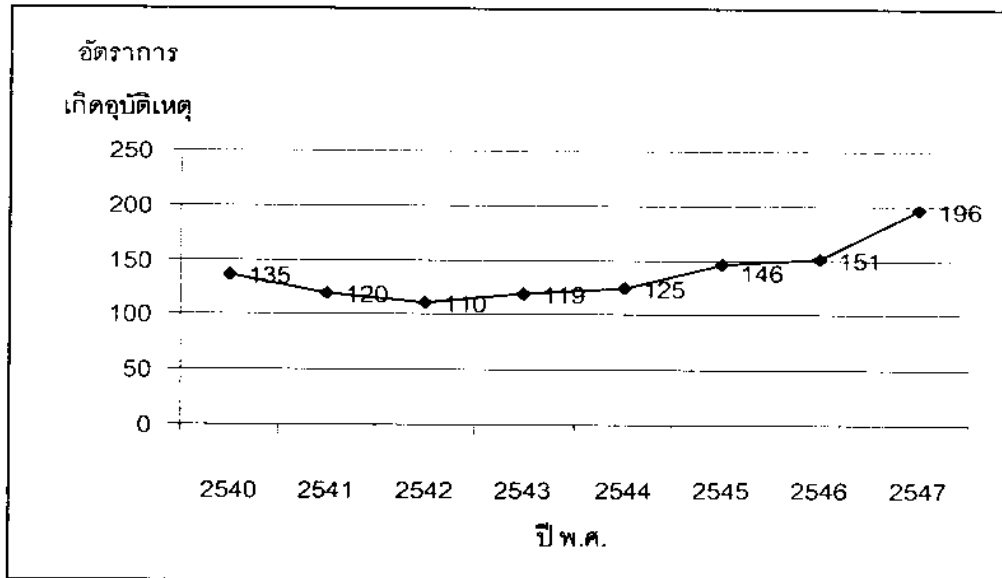
เมื่อพิจารณาแนวโน้มของอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน พบว่า ความแปรผันของอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน กับอัตราผู้บาดเจ็บต่อยานพาหนะ 10,000 คัน มีลักษณะความแปรผันที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ในช่วงปี พ.ศ. 2542 - 2547 เมื่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คันมีค่าลดลง อัตราผู้บาดเจ็บต่อยานพาหนะ 10,000 คันก็จะมีค่าลดลงตามไปด้วย ขณะที่เมื่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คันมีค่าเพิ่มขึ้น อัตราผู้บาดเจ็บต่อยานพาหนะ 10,000 คันก็จะมีค่าเพิ่มขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ดังภาพที่ 5.15 ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับจำนวนผู้บาดเจ็บ



ภาพที่ 5.15 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน กับอัตราผู้บาดเจ็บต่อยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 – 2547  
แหล่งที่มา: คำนวณโดยผู้วิจัยโดยใช้ข้อมูลจากกรมทางหลวง, 2548ค.

#### 5.2.1.8 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน

อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน พบว่า ในปี พ.ศ. 2542 มีค่าน้อยที่สุด โดยมีค่าเท่ากับ 110 หลังจากนั้นคือตั้งแต่ พ.ศ. 2543 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน จึงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนถึงปี พ.ศ. 2547 ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ต่อ ประชากร 100,000 คน เท่ากับ 196 ดังภาพที่ 5.16



ภาพที่ 5.16 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540-2547  
แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรจดทะเบียน จำนวนยานยนต์จดทะเบียน และจำนวนการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2546 พบว่า มีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2544 – 2547 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก โดยเพิ่มจาก 77,616 ครั้ง ในปี พ.ศ.2544 เป็น 124,530 ครั้ง ในปี พ.ศ.2547 ประกอบกับจำนวนของประชากรจดทะเบียนที่เพิ่มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ.2546 มีจำนวนประชากรจดทะเบียนจำนวน 63,079,765 คน (ตารางที่ 5.2) จึงน่าที่จะเป็นสาเหตุที่ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ต่อประชากร 100,000 คน มีค่ามากที่สุดในปี พ.ศ.2547

ตารางที่ 5.3 จำนวนประชากรจดทะเบียนและจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี  
พ.ศ. 2540 - 2547

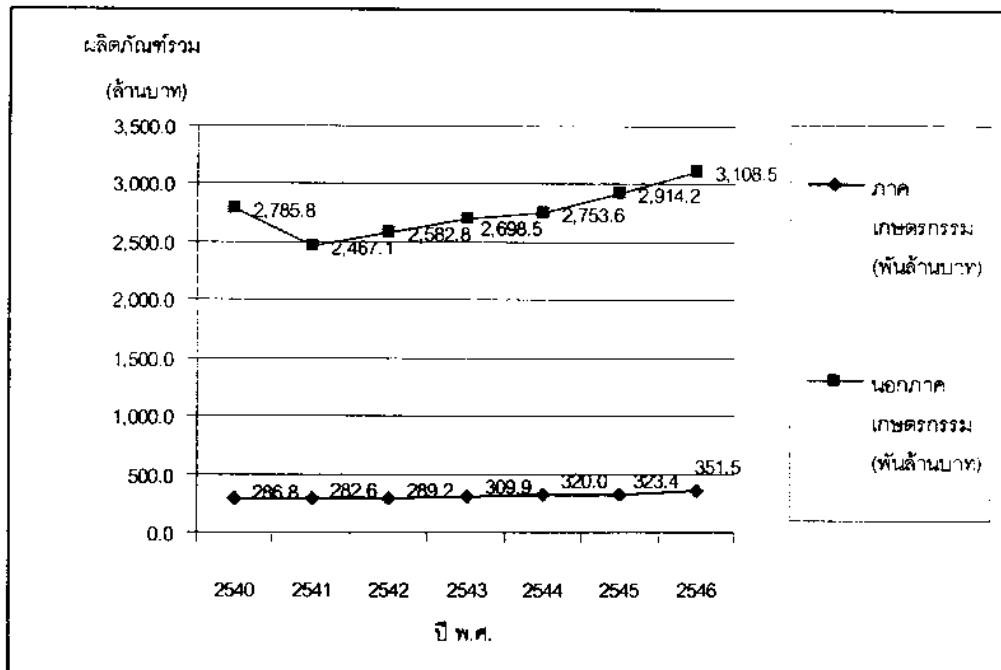
| ปี   | จำนวนประชากร<br>จดทะเบียน(คน) | จำนวนการเกิด<br>อุบัติเหตุ(ครั้ง) |
|------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 2540 | 60,816,227                    | 82,336                            |
| 2541 | 61,466,178                    | 73,725                            |
| 2542 | 61,661,701                    | 67,800                            |
| 2543 | 61,878,746                    | 73,737                            |
| 2544 | 62,308,887                    | 77,616                            |
| 2545 | 62,799,872                    | 91,623                            |
| 2546 | 63,079,765                    | 95,192                            |
| 2547 | 63,445,223                    | 124,530                           |

แหล่งที่มา: กรมการปกครอง, 2548; กรมทางหลวง, 2548ค.

หมายเหตุ: จำนวนประชากรในปี พ.ศ.2547 เป็นค่าประมาณ โดยใช้อัตราการเพิ่มของประชากร  
จากปี พ.ศ.2541 - 2546

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาผลิตภัณฑ์รวม ณ ราคาคงที่ปี 2531 (กระทรวงพาณิชย์, 2548) พบว่า ในปี พ.ศ.2541 และ 2542 มีมูลค่าต่ำที่สุดในภาคเกษตรกรรม และนอกภาคเกษตรกรรม ดังภาพที่ 5.17 เนื่องจากภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการจำนวนมากประสบปัญหาขาดทุนและหลายแห่งต้องปิดกิจการ ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงานตามมาอย่างมากมาย (ธารินทร์ นิมมานเหมินท์ และคณะ, 2548: 118) ซึ่งสาเหตุที่ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ต่อ ประชากร 100,000 คน ในช่วงปี พ.ศ.2541 และ 2542 ต่ำกว่าปีอื่น ๆ น่าจะเนื่องมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการเดินทางและการขนส่งสินค้าได้ลดลงอย่างมากในช่วง 2 ปีนี้เนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจ แต่ในปี พ.ศ.2543 เศรษฐกิจก็เริ่มขยายตัวขึ้น โดยเฉพาะในไตรมาสที่ 3 ภาคเกษตรกรรมมีการขยายตัวร้อยละ 0.3 จากไตรมาสเดียวกันในปี พ.ศ.2542 ขณะที่ในภาคอุตสาหกรรมมีการขยายตัวถึงร้อยละ 3.3 (ธารินทร์ นิมมานเหมินท์ และคณะ, 2548: 236) จึงน่าจะเป็นสาเหตุที่ทำให้แนวโน้มของ

อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ต่อ ประชากร 100,000 คนเพิ่มสูงขึ้น โดย Rakkhwan (1997 อ้างถึงในสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2548: 12) ได้เคยวิเคราะห์ไว้ว่า อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมมีผลต่อจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกอย่างมีนัยสำคัญ



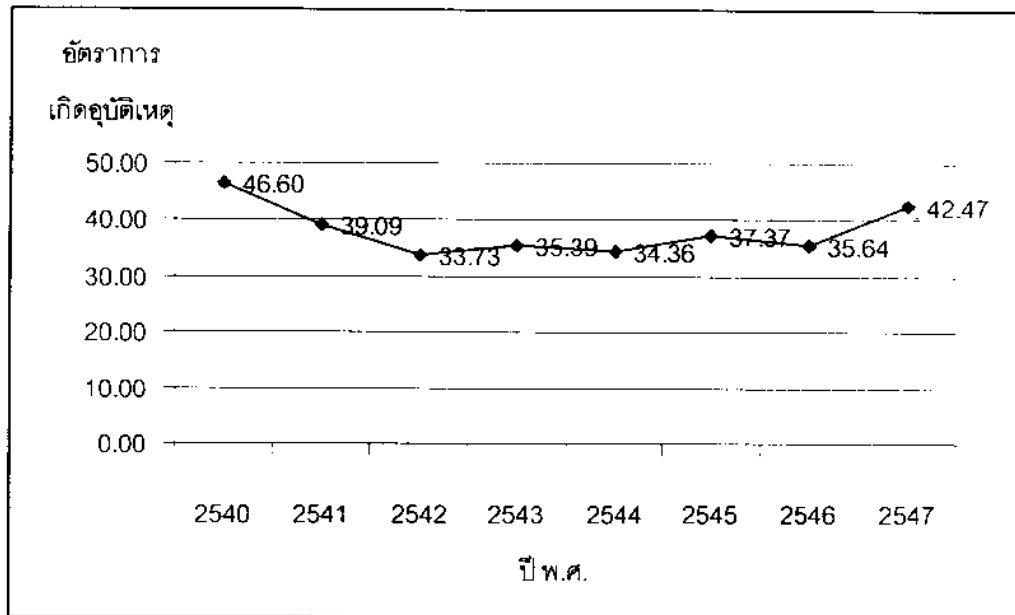
ภาพที่ 5.17 ผลผลิตทั้งหมด ณ ราคาคงที่ ปี 2531 (พันล้านบาท) ของภาคเกษตรกรรม และนอกภาคเกษตรกรรม ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2546

แหล่งที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2548.

#### 5.2.1.9 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน

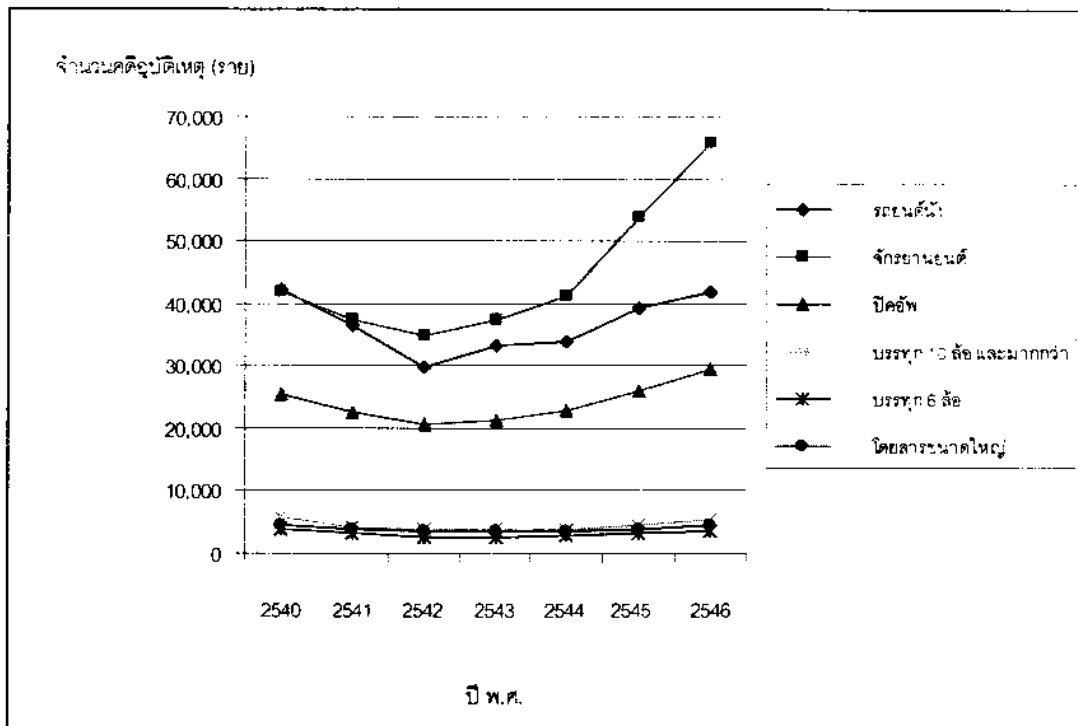
อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน ในปี พ.ศ. 2540 มีค่าเท่ากับ 46.60 หลังจากนั้นแนวโน้มลดลงเหลือน้อยที่สุด ในปี พ.ศ.2542 โดยมีค่าเท่ากับ 33.73 หลังจากนั้นในช่วงปี พ.ศ.2543 - 2546 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน มีค่าใกล้เคียงกัน จนมาเพิ่มขึ้นอีกครั้งในปี พ.ศ.2547 โดยมีค่าเท่ากับ 42.72 ดังภาพที่ 5.18





ภาพที่ 5.18 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2547  
แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ จำแนกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2546 พบว่า ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด 5 ประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ รถบรรทุก 10 ล้อ และมากกว่า และรถโดยสารขนาดใหญ่ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของรถทั้ง 5 ประเภทเป็นรายปี พบว่า ในปี พ.ศ.2542 รถทั้ง 5 ประเภทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกต่ำที่สุด จึงน่าจะเป็นสาเหตุที่ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ต่อ ยานพาหนะ 10,000 คัน ในปี พ.ศ.2542 มีค่าต่ำที่สุด และหลังจากนั้นจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถทั้ง 5 ประเภทก็เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก จึงน่าที่จะเป็นสาเหตุให้แนวโน้มของอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อยานพาหนะ 10,000 คัน เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ดังภาพที่ 5.19

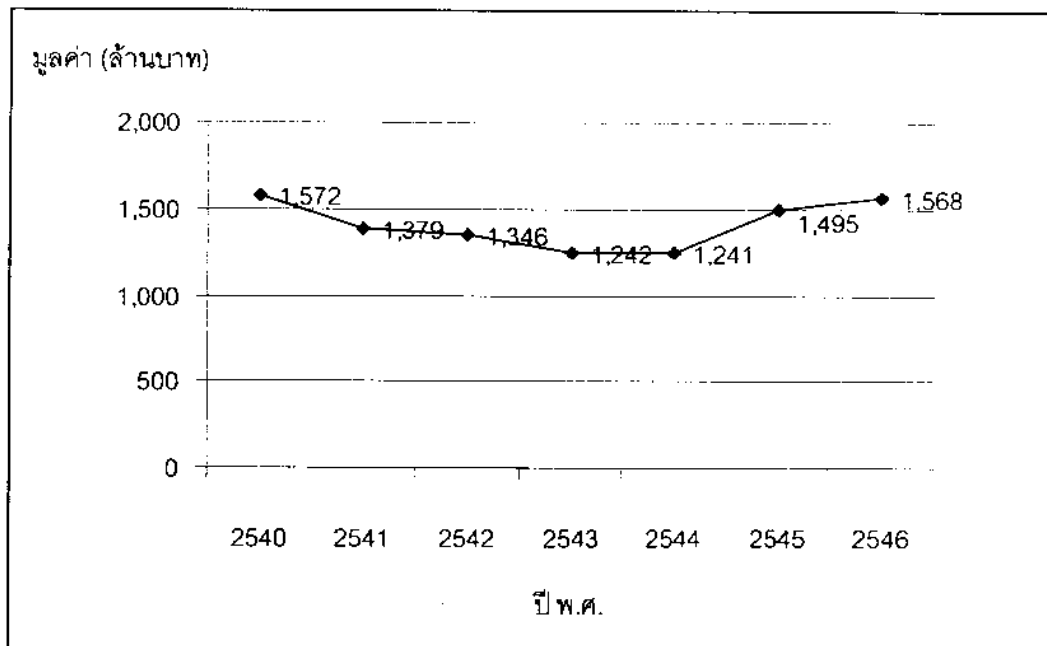


ภาพที่ 5.19 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศจำแนกตามประเภทที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 5 ประเภทแรก ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2546

แหล่งที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548.

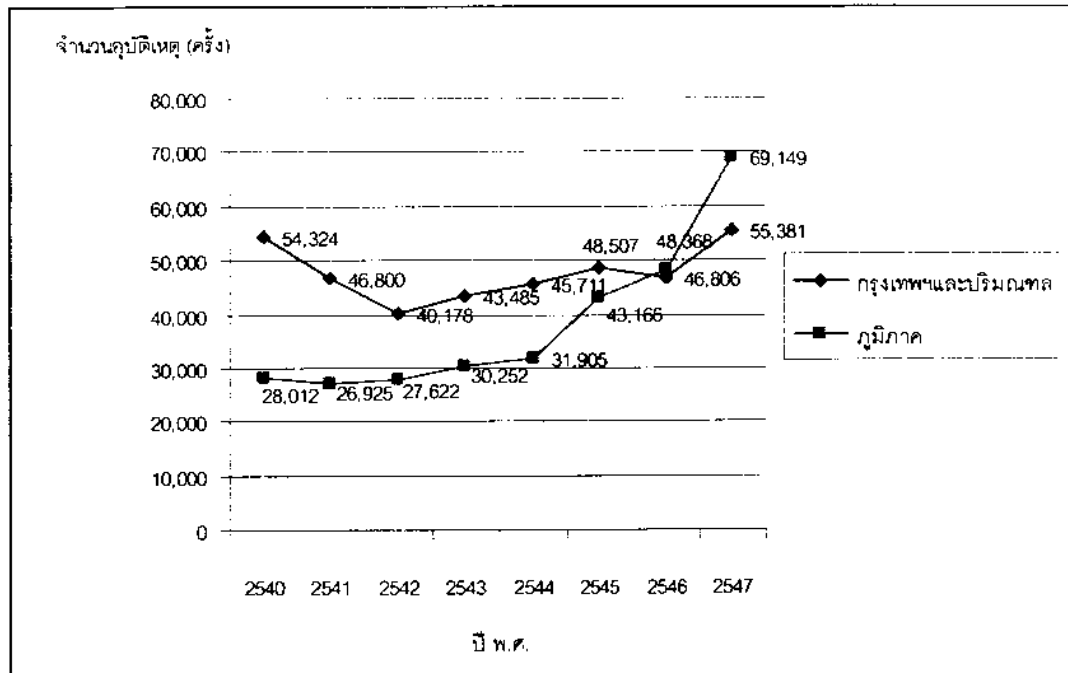
#### 5.2.1.10 มูลค่าความเสียหาย (ล้านบาท) ต่อปี

มูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ.2540-2546 มีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมูลค่าความเสียหายในปี พ.ศ.2540 มีมูลค่าเท่ากับ 1,568 ล้านบาท หลังจากนั้นมูลค่าความเสียหายมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จนมีมูลค่าต่ำสุดในปี พ.ศ. 2544 โดยมีมูลค่าความเสียหายเท่ากับ 1,241 พันล้านบาท แต่หลังจากนั้น มูลค่าความเสียหายก็มีแนวโน้มสูงขึ้น จนมีมูลค่าความเสียหายมากที่สุดในปี พ.ศ.2546 โดยมีมูลค่าเท่ากับ 1,568 พันล้านบาท ดังภาพที่ 5.20



ภาพที่ 5.20 มูลค่าความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2546  
แหล่งที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548.

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรของกรมทางหลวง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 – 2547 พบว่า ในปี พ.ศ.2540 - 2544 การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แต่อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีมูลค่าความเสียหายไม่มากนัก เนื่องจากความแออัดของการจราจร ทำให้การเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะใช้เวลาเร็วได้ไม่สูงมากนัก เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ความเสียหายของทรัพย์สินทั้งจากตัวพาหนะเองและสมบัติสาธารณะรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บคิดเป็นมูลค่าไม่สูงมากประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุในเขตภูมิภาคซึ่งมีจำนวนน้อย มูลค่าความเสียหายจึงมีแนวโน้มลดลง แต่หลังจากนั้น ในปี พ.ศ. 2545 การเกิดอุบัติเหตุในภูมิภาคมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2547 ดังภาพที่ 5.21 ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากการที่สภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ภาคอุตสาหกรรมหลายแห่งซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตภูมิภาคเริ่มที่จะทำการประกอบการได้อีกครั้ง ทำให้ปริมาณการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น และเมื่อเกิดอุบัติเหตุสินค้าจากภาคอุตสาหกรรมที่ทำการขนส่งก็必将ได้รับความเสียหาย ประกอบกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีจำนวนสูงกว่าในช่วงที่ผ่านมา มูลค่าความเสียหายในปี พ.ศ.2545 – 2546 จึงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง



ภาพที่ 5.21 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล กับภูมิภาค  
ในปี พ.ศ.2540 - 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

เมื่อพิจารณาค่ารักษาพยาบาลของกระทรวงสาธารณสุข พบว่า ค่าใช้จ่ายด้านยา และค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพในช่วงปี พ.ศ.2541 -2543 มีมูลค่าลดลงจากในปี พ.ศ.2540 อย่างเห็นได้ชัด (ตารางที่ 5.4) จึงน่าที่จะเป็นสาเหตุที่ทำให้มูลค่าความเสียหาย ในช่วงปี พ.ศ.2541 -2543 มีค่าลดลง แต่หลังจากนั้น คือ ปี พ.ศ.2544 และ พ.ศ.2545 ค่าใช้จ่ายด้านยา และค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ ได้กลับเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง มูลค่าความเสียหายจึงมีค่าเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

ตารางที่ 5.4 การเติบโตตามมูลค่าจริงของค่าใช้จ่ายด้านยา และค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ พ.ศ.  
2536 – 2545

| ปี พ.ศ. | ค่าใช้จ่ายด้านยา<br>(ร้อยละ) | ค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ<br>(ร้อยละ) |
|---------|------------------------------|----------------------------------|
| 2536    | 100                          | 100                              |
| 2537    | 104.4                        | 119.8                            |
| 2538    | 112.3                        | 146.8                            |
| 2539    | 120.1                        | 164.9                            |
| 2540    | 124.6                        | 177.9                            |
| 2541    | 112.8                        | 147.1                            |
| 2542    | 115.8                        | 161.4                            |
| 2543    | 120.2                        | 178.4                            |
| 2544    | 126.8                        | 200.2                            |
| 2545    | 130.9                        | 204.9                            |

แหล่งที่มา: กระทรวงสาธารณสุข, 2548.

หมายเหตุ: ค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพ พ.ศ.2536 เท่ากับ 100

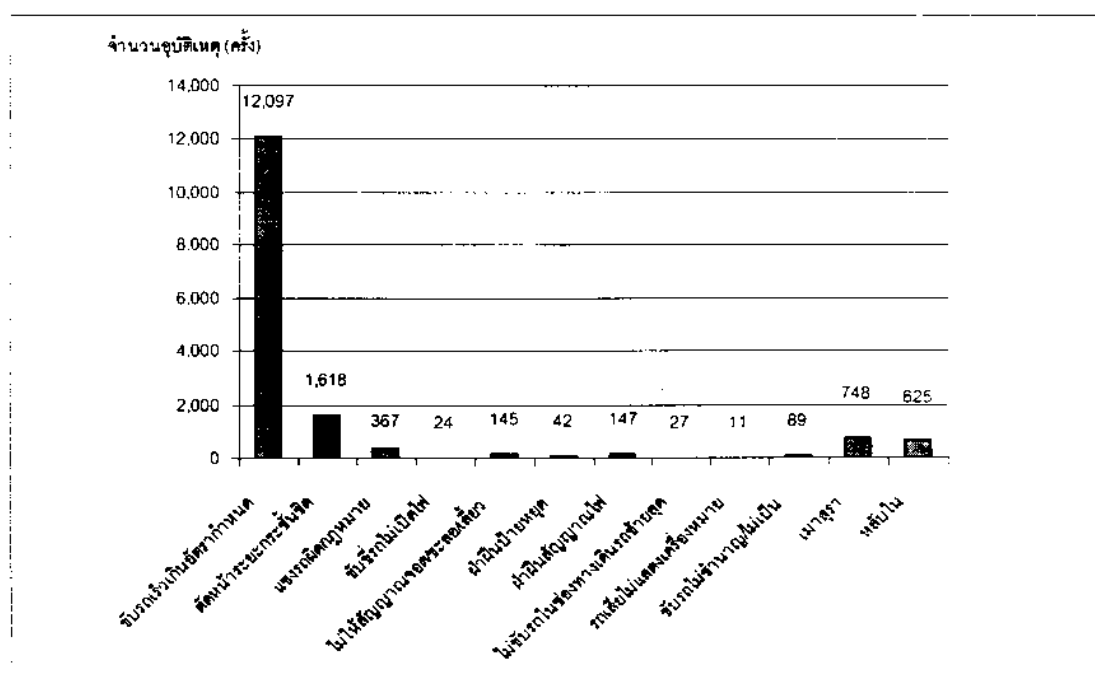
### 5.2.2 ตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่ใช้ในการวิเคราะห์ครั้งนี้ จะแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ ตัวชี้วัดสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเนื่องมาจากผู้ขับขี่ ถนน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ตัวชี้วัดด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

#### 5.2.2.1 ผู้ขับขี่

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 ของกรมทางหลวงพบว่า ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก โดยสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงมากที่สุด คือ การขับรถเร็วเกินกำหนด ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวง 12,097 ครั้ง รองลงมาคือ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ทางถนน 1,618 ครั้ง ส่วนสาเหตุอื่น ๆ คือ เมาส์รา 748 ครั้ง หลับใน 625 ครั้ง แข่งรถผิดกฎหมาย 367 ครั้ง ผ่าฝืนสัญญาณ/เครื่องหมายจราจร 147 ครั้ง ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว 145 ครั้ง ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น 89 ครั้ง ผ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วมทางแยก 42 ครั้ง ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง 27 ครั้ง การขับรถไม่เปิดไฟ 24 ครั้ง และสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงในปี พ.ศ.2547 น้อยที่สุด คือ รถเสียแต่ไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด โดยก่อให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมด 11 ครั้ง ดังภาพที่ 5.22



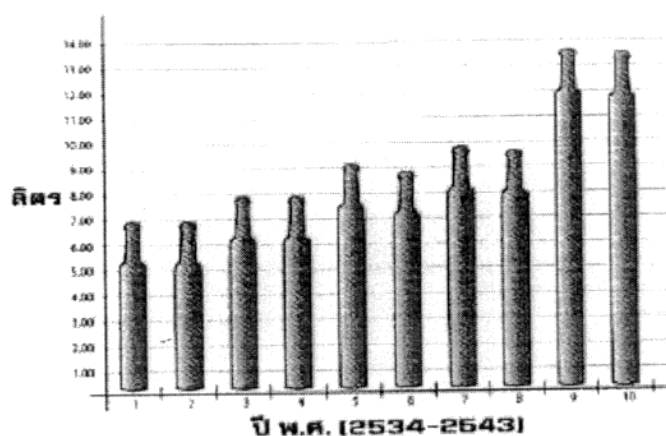
ภาพที่ 5.22 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนทางหลวงเนื่องมาจากผู้ขับขี่ ในปี พ.ศ.2547  
แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

งามพิศ สัตย์สงวน (2545: 89-94) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องพฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง และรถแท็กซี่ ซึ่งผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมหลักที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจรของบุคคลทั้ง 3 กลุ่ม มี 5 พฤติกรรม คือ การขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร การขับแซงในที่คับขัน การฝ่าฝืนป้ายห้ามกลับรถ การขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย และพฤติกรรม

การขับรถในลักษณะประมาทหรือหวาดเสียว โดยมักจะขับรถในกรุงเทพฯ ด้วยความเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีความชำนาญเส้นทาง

นอกจากนี้แล้ว การขับรถเร็วเกินกำหนด และการขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราในขณะที่กำลังขับขี่ยานยนต์ เป็นเหตุให้ขาดสติจนสูญเสียความสามารถในการขับขี่ หรือเกิดความคิดคะนองจึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นในที่สุด

โดยจากข้อมูลของเครือข่ายองค์กรงดเหล้า (เครือข่ายองค์กรงดเหล้า, 2548) ระบุว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีพลเมืองมีการบริโภคแอลกอฮอล์บริสุทธิ์โดยเฉลี่ยต่อหัวสูงที่สุดประเทศหนึ่ง จากฐานข้อมูลการบริโภคเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ร่วมกับองค์การอาหารและการเกษตรศาสตร์ (FAO) ที่คำนวณการบริโภคเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ต่อหัวต่อปีของประชากรพบว่า ปี พ.ศ.2543 คนไทยต่อหัวบริโภคเท่ากับ 13.59 ลิตร ซึ่งสูงเป็นอันดับ 5 ของโลก โดยเพิ่มสูงขึ้นเกือบหนึ่งเท่าตัวในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ขณะที่ในปี พ.ศ.2533 คนไทยบริโภคเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์บริสุทธิ์โดยเฉลี่ยต่อหัวต่อปีเพียง 7.46 ลิตร ดังภาพที่ 5.23



ภาพที่ 5.23 การบริโภคเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ต่อหัวต่อปีของคนไทย  
ตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 – 2543

แหล่งที่มา: เครือข่ายองค์กรงดเหล้า, 2548

พรพันธ์ บุญยรัตพันธุ์ และคณะ (2538 อ้างถึงใน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2548: 127) ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่ยาน

ยนต์ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานยนต์ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รถยนต์ 4 ล้อ และรถบรรทุก 6-8 ล้อ ผลการศึกษาพบว่า พบพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด สามารถพบได้ในจำนวนที่สูงในทุกเขตของทั้งสองจังหวัด ส่วนการเมาสุราในขณะที่ขับขี่พบได้บ้าง

กุลยา นาคสวัสดิ์ และคณะ (2538 อ้างถึงใน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ 2548: 127) ได้ทำการศึกษาการใช้ความเร็วในการขับขี่และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุและการมีพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่มักเกิดจากสองสาเหตุ คือ การใช้ความเร็วสูง และการเมาสุราขณะขับขี่

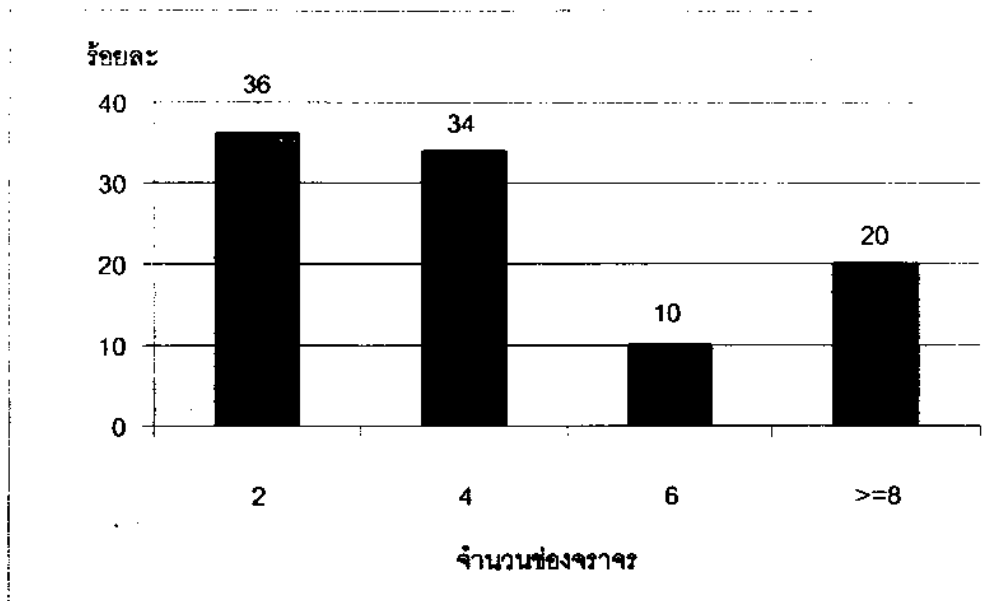
จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่ มีสาเหตุที่สำคัญ คือ การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด ซึ่งอาจจะเกิดจากความประมาท ความหึกคะนอง ความสนุกสนาน นอกจากนี้แล้ว การขับขี่ด้วยความเร็วสูงอาจมีสาเหตุมาจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการใช้ยาเสพติดประเภทกระตุ้นประสาท โดยข้อมูลจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เกี่ยวกับการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า มีความสัมพันธ์กันอย่างชัดเจน โดยผลการศึกษาบ่งชี้ให้เห็นว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ.2546 อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตไม่ได้ลดลงจากปีที่ผ่านมา 7 มา และประมาณร้อยละ 50 ของผู้บาดเจ็บดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถ โดยร้อยละ 50 ของบุคคลเหล่านี้มีแอลกอฮอล์ในเลือดระดับสูง (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548: 92-99)

#### 5.2.2.2 ถนน

##### 1) จำนวนช่องจราจรและลักษณะการแบ่งทิศทางการจราจร

จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 ของกรมทางหลวง ระบุว่าจำนวนช่องจราจรมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นกัน โดยถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 2 ช่อง จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 36 รองลงมาคือถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 4 ช่อง เกิดอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 34 ส่วนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 6 ช่อง มีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 10 เท่านั้น ดังภาพที่ 5.24





ภาพที่ 5.24 จำนวนร้อยละของโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามจำนวนช่องจราจรและลักษณะการแบ่งทิศทางการจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 - 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

จากข้อมูลการศึกษาของกรมทางหลวงจะเห็นว่า ถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 2 ช่องมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการที่มีจำนวนช่องจราจรเพียง 2 ช่อง ส่วนใหญ่แล้วจะไม่มีอุปกรณ์กันเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร โอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการขับแซงรถคันหน้าแล้วเกิดการชนประสานงากับรถที่ขับสวนมาในอีกทิศทางหนึ่งมีสูงมาก ประกอบผู้ขับขี่รถมีพฤติกรรมขับรถแซงทางบนไหล่ทางด้านซ้าย จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งจากผลการศึกษาของ งามพิศ สัตย์สงวน (2545: 90) เกี่ยวกับเรื่องพฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ในกลุ่มของผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อเครื่อง และรถแท็กซี่ พฤติกรรมการขับแซงในที่คับขัน มี 3 ลักษณะที่สำคัญ โดยลักษณะแรก คือ เมื่อมีรถจำนวนมาก ผู้ขับขี่จะขับเข้าช่องทางอื่น เพื่อแซงไปข้างหน้า และเมื่อมีโอกาสก็จะกลับเข้าช่องทางเดิม ลักษณะที่สอง ได้แก่ เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าถนนว่าง มักจะขับแซงรถขึ้นไปในช่องทางสวน และลักษณะที่สามคือ ผู้ขับขี่เคยขับรถแซงคันอื่นทางด้านซ้าย ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ล้วนแต่เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 4 ช่อง บนถนนที่ไม่มีอุปกรณ์แบ่งทิศทางการจราจรอาจมีสาเหตุคล้ายกับการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร

2 ช่อง คือ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับแข่งรถคันหน้าแล้วเกิดการชนประสานงากับรถที่ขับสวนมา ในอีกทิศทางหนึ่ง แต่โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุในลักษณะนี้มีน้อยกว่า เนื่องจากถนนที่มีช่องจราจร 4 ช่อง รถที่ขับด้วยความเร็วต่ำ ส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในช่องจราจรด้านซ้าย เมื่อรถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าต้องการที่จะแซงก็สามารถใช้ช่องทางจราจรด้านขวาได้ โดยไม่ต้องใช้การขับสวนทิศทาง นอกจากนี้ถนนที่มีช่องจราจร 4 ช่องส่วนใหญ่แล้วจะมีอุปสรรคกันเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร จึงนำที่จะเป็นสาเหตุที่ทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีน้อยกว่าถนนที่มีจำนวนช่องจราจรเพียง 2 ช่อง โดยจากการข้อมูลของศูนย์วิจัยและศึกษาการขนส่ง มหาวิทยาลัยไอโอวา ประเทศสหรัฐอเมริกา ระบุว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีช่องจราจร 4 ช่อง ที่ไม่มีอุปสรรคกันเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ เท่ากับ 6.75 ต่อปริมาณการเดินทางล้านคัน-ไมล์ ในขณะที่อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีช่องจราจร 4 ช่อง ที่มีอุปสรรคกันเพื่อแบ่งทิศทางการจราจรจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพียง 4.02 ต่อปริมาณการเดินทางล้านคัน-ไมล์เท่านั้น (Welch, 2005)

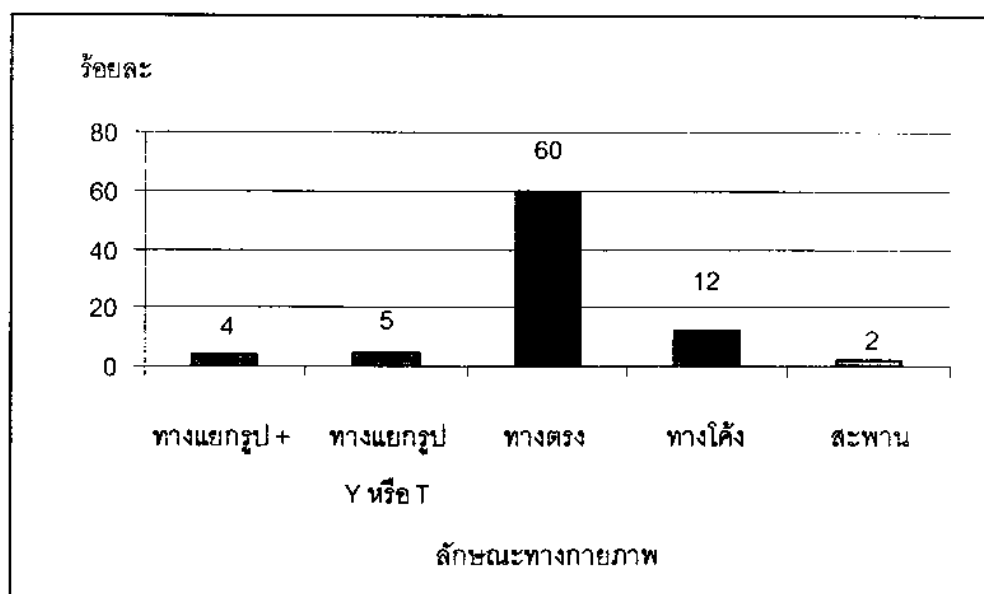
สำหรับในกรณีการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 8 ช่อง น่าจะมีสาเหตุมาจาก การที่ถนนมีจำนวนช่องจราจรหลายช่องทาง ความหนาแน่นของจำนวนยานพาหนะในแต่ละช่องทางมีน้อย ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จึงสามารถใช้ความเร็วได้สูงกว่า โดยจากรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) (World Health Organization, 2004: 76,114) ระบุว่าความกว้างของถนนเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการใช้ความเร็วเกินกำหนดของผู้ขับขี่ ซึ่งประเภทของถนนที่ผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วในการขับขี่ได้สูง ได้แก่ ทางด่วนระหว่างเมือง ทางด่วน และทางหลวงที่มีจำนวนหลายช่องจราจรและมีการแบ่งทิศทางการจราจร แต่การมีจำนวนช่องจราจรหลายช่องนั้น ทำให้โอกาสที่ผู้ขับขี่จะเปลี่ยนช่องทางการขับซึ่งจะมีมากกว่า และซึ่งในบางครั้งก็ไม่ได้ให้สัญญาณไฟเพื่อเปลี่ยนช่องทางการขับ ซึ่งนอกจากนี้ความระมัดระวังของผู้ขับขี่ก็น่าจะมีน้อย เนื่องจากเชื่อว่าในแต่ละช่องทางความหนาแน่นของจำนวนยานพาหนะมีน้อย ไม่น่าที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จึงมีโอกาสรถจะชนกับรถในช่องทางอื่น ๆ ในขณะที่เปลี่ยนช่องทางการขับ แต่เนื่องจากถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 8 ช่องส่วนใหญ่แล้วจะมีอุปสรรคกันเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุในลักษณะการชนประสานงากับรถที่ขับสวนมาในอีกทิศทางหนึ่งมีน้อยมาก จึงนำที่จะเป็นสาเหตุให้การเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 8 ช่องโดยรวมแล้วมีไม่มากนัก

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 8 ช่อง กับถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 6 ช่อง พบว่า โอกาสการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มี

จำนวนช่องจราจร 8 ช่องมีมากกว่า ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจาก ถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 8 ช่องจะมีขนาดที่กว้างกว่า ผู้ขับขี่สามารถใช้ความเร็วในการขับขี่ได้สูงกว่า ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 8 ช่องจึงมีมากกว่าตามไปด้วย

## 2) ลักษณะทางกายภาพ

การศึกษาโอกาสการเกิดอุบัติเหตุตามลักษณะทางกายภาพ จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 ของกรมทางหลวง พบว่าบริเวณที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ทางตรง คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาคือ ทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 12 และบริเวณที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด คือ บริเวณสะพาน คิดเป็นร้อยละ 2 เท่านั้น ดังภาพที่ 5.25



ภาพที่ 5.25 จำนวนร้อยละของโอกาสเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามบริเวณทางกายภาพ

ในปี พ.ศ. 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

จากข้อมูลการศึกษาโอกาสการเกิดอุบัติเหตุตามลักษณะทางกายภาพ จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 พบว่าโอกาสการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางตรงเป็นไปได้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60 รองลงมาคือบริเวณทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 12 ส่วนบริเวณทางแยกและสะพาน มีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุน้อยมาก

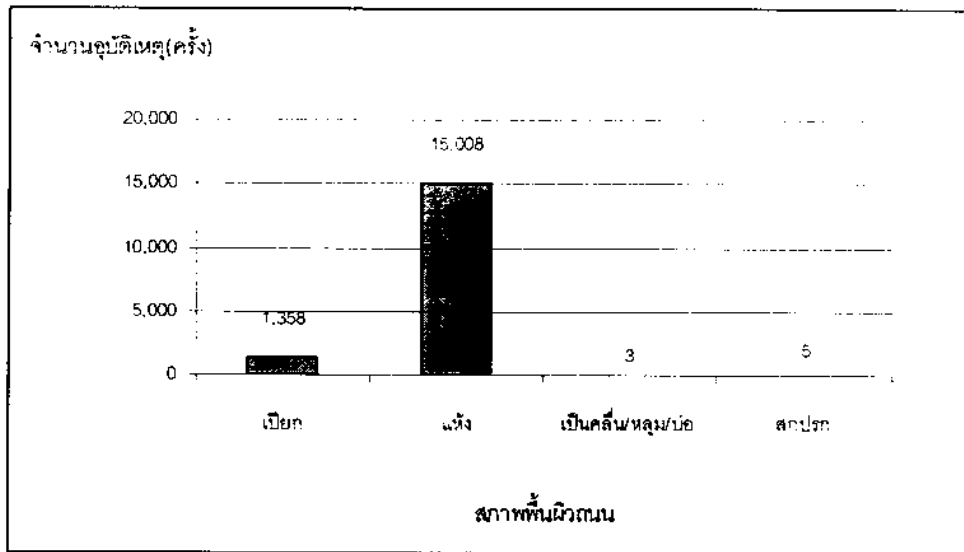
ข้อมูลดังกล่าว ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการขับรถในบริเวณทางตรงสามารถเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าบริเวณอื่น ๆ ซึ่งอาจเกิดจากการที่การขับรถทางตรงสามารถเร่งความเร็วได้สูงกว่าบริเวณอื่น ๆ การระมัดระวังและป้องกันตัวเองของผู้ขับขี่มีน้อย เนื่องจากผู้ขับขี่มีความเข้าใจว่า การขับรถในบริเวณทางตรง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่น่าจะน้อยกว่าบริเวณทางโค้ง หรือทางแยกจึงขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง ไม่ระมัดระวัง

สมพร มานะอุดมการ (2546: 52) ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถบนถนน ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผลการศึกษาข้อหนึ่งที่พบ คือ ผู้ประสบอุบัติเหตุยังเข้าใจผิดเกี่ยวกับสภาพถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถขึ้นไปถึงร้อยละ 95 ของกลุ่มตัวอย่าง กล่าวคือ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังคงเข้าใจว่าสภาพทางโค้ง หรือทางแยก มักจะเกิดอุบัติเหตุจากรถมากกว่าทางตรง แต่จากผลการศึกษาของ วนิดา กำจัดัดสกร (2529 อ้างถึงใน สมพร มานะอุดมการ, 2546: 52) ได้แสดงให้เห็นว่า การเกิดอุบัติเหตุจากรถจะเกิดบนถนนทางตรงมากกว่า เนื่องจากผู้ขับขี่ใช้ความเร็วและประมาทกว่าสภาพทางแยกหรือทางโค้งซึ่งผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มักจะระมัดระวัง และชะลอความเร็วในช่วงทางโค้งหรือทางแยก

นอกจากนี้สัดส่วนระหว่างระยะทางของถนนที่เป็นทางตรงและทางโค้ง ส่งผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุเช่นกัน เพราะ โดยส่วนใหญ่แล้วถนนจะมีระยะทางของทางตรงมากกว่าทางโค้ง โดยจากรายงานการศึกษาวิเคราะห์บริเวณอันตรายบนทางหลวง ปี พ.ศ.2546 ของกรมทางหลวง (กรมทางหลวง, 2548ข) พบว่า ตลอดระยะทางรับผิดชอบของกรมทางหลวงในปี พ.ศ.2546 ประมาณ 52,997 กิโลเมตร มีบริเวณอันตรายทั้งหมด 277 แห่ง โดยเป็นทางตรงมากถึง 176 แห่ง ขณะที่ทางโค้ง มีแค่เพียง 7 แห่งเท่านั้น ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางตรงจึงมีมากกว่าทางโค้งตามไปด้วย

### 3) สภาพพื้นผิวถนน

การศึกษาโอกาสการเกิดอุบัติเหตุตามสภาพพื้นผิวถนน จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 พบว่า สภาพพื้นผิวถนนที่แห้ง มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ในปี พ.ศ.2547 คือ 15,008 ครั้ง รองลงมาเป็นสภาพพื้นผิวถนนที่เปียก มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 1,358 ครั้ง ส่วนที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด คือ ถนนที่เป็นคลื่น/หลุม/บ่อ โดยเกิดอุบัติเหตุเพียง 3 ครั้งเท่านั้น ดังภาพที่ 5.26



ภาพที่ 5.26 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพพื้นผิวถนน ในปี พ.ศ. 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

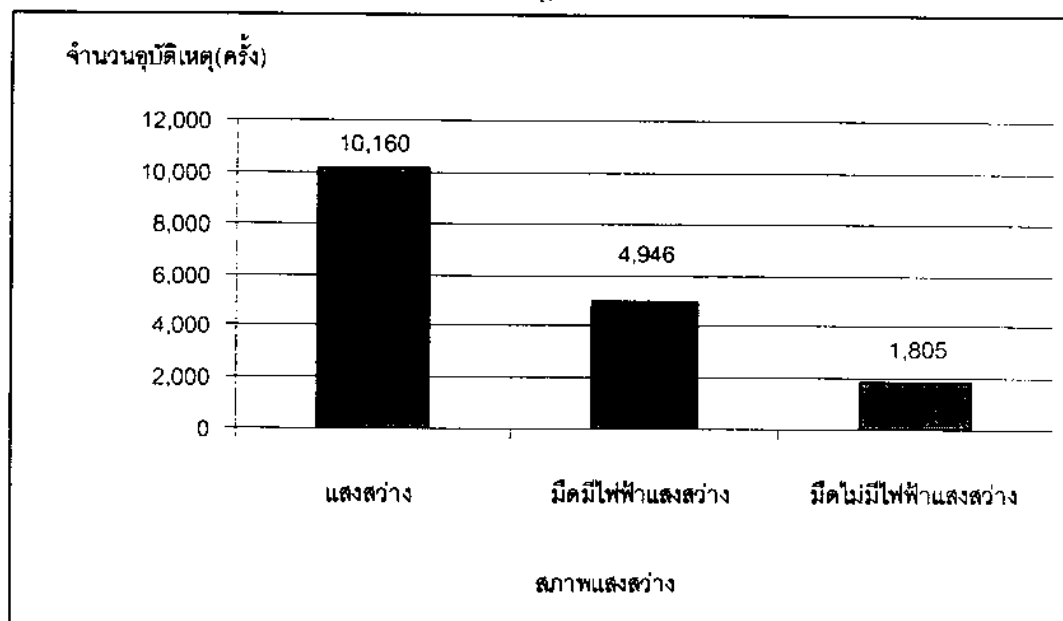
จากสถิติดังกล่าวพบว่า สภาพพื้นผิวถนนที่มีอุบัติเหตุบนทางหลวง ในปี พ.ศ. 2547 มีอยู่ 2 แบบ คือ ถนนแห้งและเปียก โดยจะเห็นว่าสภาพพื้นผิวถนนแห้งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดถึง 15,008 ครั้ง ทั้งนี้ น่าจะเนื่องมาจากสภาพถนนโดยปกติแล้วจะเป็นถนนที่แห้ง สภาพถนนที่เปียกนั้นจะพบในช่วงหน้าฝนเท่านั้น ซึ่งก็มีช่วงเวลาไม่กี่เดือนในแต่ละปี ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนน้อยกว่าถนนที่แห้ง ทั้ง ๆ ที่ ในสภาพถนนที่เปียกนั้น การควบคุมรถของผู้ขับซึ่งจะสามารถทำได้ยากกว่าเนื่องจากถนนลื่น และผู้ขับก็ต้องใช้ความระมัดระวังสูงกว่าปกติในการขับขี่

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการโดยปกติแล้ว ถนนก็มีสภาพที่แห้งเป็นปกติวิสัย ดังนั้น สภาพถนนที่แห้งอาจเป็นตัวชี้วัดสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากถนนเป็นสาเหตุได้ไม่มากนัก โดยตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับกรณีนี้ ควรจะเป็นสภาพถนนที่เปียก เป็นคลื่น/หลุม/บ่อ และสกปรก ซึ่งถ้านำเฉพาะตัวชี้วัดทั้งสามตัวมาพิจารณาถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุพบว่าสภาพถนนที่เปียกเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมากที่สุด ส่วนตัวชี้วัดอีกสองตัวก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากถนนบนทางหลวงส่วนใหญ่แล้วมีการบำรุงรักษาถนนเป็นประจำทำให้ถนนอยู่ในสภาพดี สภาพถนนที่เป็นคลื่น/หลุม/บ่อ หรือสกปรกมีไม่มากนัก จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจึงมีน้อย โดย Kamalasudhan และคณะ ได้ทำการ

วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่เกิดขึ้นบนทางด่วนของประเทศสิงคโปร์ โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geomatic Information System: GIS) เพื่อระบุถึงบริเวณทางโค้งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยจากการศึกษาพบว่า ทั้งในบริเวณทางโค้ง และพื้นที่ส่วนที่เหลื่อมบนทางด่วน มีอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกันในขณะที่ถนนแห้ง แต่เมื่อเปรียบเทียบอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ถนนเปียก พบว่า บริเวณ Accident – Prone (บริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ) มีอัตราส่วนของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าพื้นที่ส่วนที่เหลื่อม (Kamalasudhan, et al., 2004)

#### 4) สภาพแสงสว่าง

จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 พบว่า สภาพแสงสว่างที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ แสงสว่าง (Day Light) ซึ่งก็คือ ช่วงเวลาเช้าจนถึงเย็นและยังไม่มีไฟถนน โดยมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 10,160 ครั้ง รองลงมาคือ สภาพแสงสว่างที่มีแต่มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 4,946 ครั้ง และสภาพแสงสว่างที่มีแต่ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 1,805 ครั้ง ดังภาพที่ 5.27



ภาพที่ 5.27 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพแสงสว่าง ในปี พ.ศ. 2547

แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

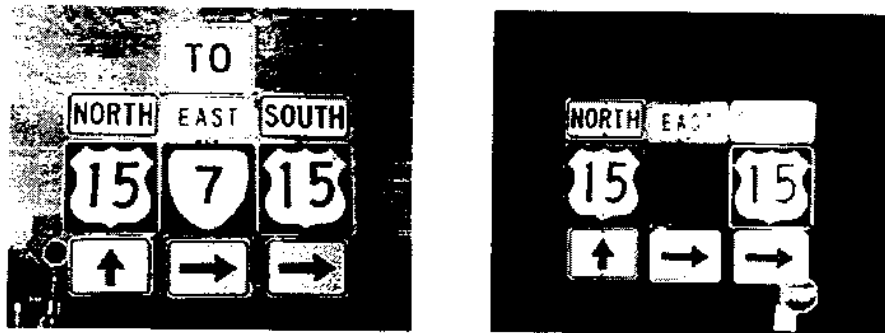
จากสถิติดังกล่าวพบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมาที่สุดในช่วงแสงสว่าง (Day Light) หรือช่วงเวลาเช้าจนถึงเย็นและยังไม่มีเปิดไฟถนน ทั้งนี้ น่าจะมีสาเหตุมาจากการเดินทางใช้รถใช้ถนนของประชาชนส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงเวลานี้ สาเหตุของการเดินทาง ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน ไปเรียน ไปรับส่งบุตรหลานไปสถานศึกษา ไปติดต่อราชการ กลับบ้าน หรือที่พัก หรือเดินทางเพื่อประกอบกิจการส่วนตัว จึงส่งผลให้ปริมาณการจราจรหนาแน่นกว่าในช่วงเวลาอื่น ๆ จึงมีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงตามไปด้วย

ส่วนในช่วงเวลากลางคืนหลังจากเปิดไฟถนนแล้ว จากสถิติพบว่า สภาพแสงสว่างที่มีแต่มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าสภาพแสงสว่างที่มีแต่ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว สภาพแสงสว่างที่มีแต่ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่างน่าจะมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า โดยจากผลการศึกษาของ สมพร มานะอุดมการ (2546: 53) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรบนถนน ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผลการศึกษาพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 94.6 คิดว่าถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุขึ้นง่าย

แต่สาเหตุที่ส่งผลให้สภาพแสงสว่างที่มีแต่มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าสภาพที่ไม่มีแสงสว่าง น่าจะมาจากถนนที่มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างแล้ว มักจะอยู่ในเขตพื้นที่ที่เป็นชุมชน เช่น ในเขตอำเภอ ตำบล ซึ่งมีประชาชนอาศัยอยู่หนาแน่น จึงทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมีมากกว่า ในขณะที่ถนนที่ยังไม่มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ส่วนใหญ่จะเป็นถนนที่อยู่ในเขตชนบท หรือไม่ก็เป็นหมู่บ้านที่มีประชาชนอาศัยอยู่น้อย มีจำนวนยานพาหนะที่เป็นของคนในหมู่บ้านเอง หรือที่สัญจรไปมาน้อยกว่าเขตชุมชนเมือง และอีกสาเหตุหนึ่งน่าจะมาจากการขับขึ้นถนนที่ไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง ผู้ขับซึ่งจะมีความระมัดระวังมากกว่าปกติ เนื่องจากเกรงว่าจะเกิดอันตราย ทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีลดน้อยลงไปด้วย นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนของผู้ใช้รถใช้ถนนระหว่างช่วงเวลาแสงสว่าง (Day Light) กับช่วงเวลามืดแต่มีแสงสว่าง (Dark Lighting) พบว่า โดยปกติแล้วจะมีจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนในช่วงเวลาที่มีแสงสว่างมากกว่าช่วงเวลามืด ดังนั้น ในช่วงเวลาแสงสว่างจึงมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงเวลามืด

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าในช่วงแสงสว่าง (Day Light) จะมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า แต่การเกิดอุบัติเหตุในช่วงที่มีแต่มีไฟฟ้าแสงสว่างกลับมีความรุนแรงมากกว่า โดยจากการศึกษาของ Opiela, Kenneth และคณะ พบว่า ในปี 2001 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนประมาณร้อยละ 70 เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางวัน แม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดการตาย (Fatal Accident) ในช่วงกลางวันและกลางคืนจะมีจำนวนใกล้เคียงกัน แต่ในช่วงเวลากลางคืนจะมี

อัตราส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดการตายสูงกว่า เนื่องจากมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและมีปริมาณรถบนถนนน้อยกว่า นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบจากระยะการเดินทาง (ไมล์) พบว่า ในช่วงเวลากลางคืนมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงเวลากลางวันประมาณ 1.6 เท่า และมีอัตราส่วนของอุบัติเหตุที่เกิดการตายมากกว่าช่วงเวลากลางวันประมาณ 3-4 เท่า โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากทัศนวิสัยในการมองเห็นป้ายสัญญาณจราจร และป้ายเตือนที่ติดตั้งไว้แตกต่างกันในช่วงเวลา กลางวันและกลางคืน ดังภาพที่ 5.28 และผู้ขับที่มีอาการเมาสุรา (Opiela et al., 2003)

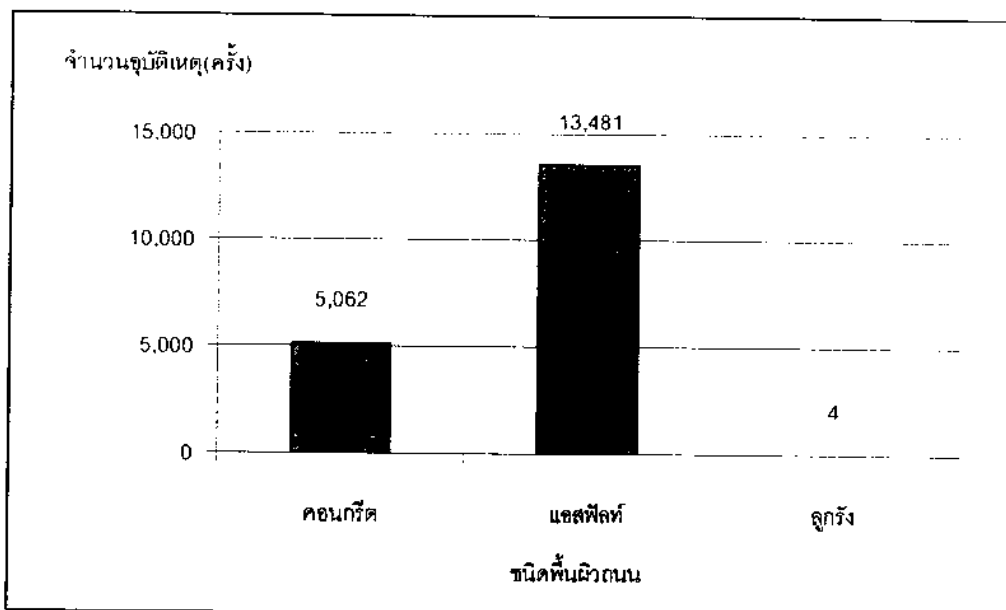


ภาพที่ 5.28 เปรียบเทียบทัศนวิสัยการมองเห็นป้ายสัญญาณจราจร ในเวลากลางวันกับกลางคืน  
แหล่งที่มา: Opiela et al., 2003.

##### 5) ชนิดของพื้นผิวถนน

จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 ของกรมทางหลวง พบว่า ชนิดของพื้นผิวถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ พื้นผิวถนนแบบลาดยาง (Asphalts) โดยมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 13,481 ครั้ง รองลงมาเป็นถนนคอนกรีต มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 5,062 ครั้ง และอันดับสุดท้ายเป็นถนนลูกรัง มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 4 ครั้ง ดังภาพที่ 5.29





ภาพที่ 5.29 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามชนิดของพื้นผิวถนน ในปี พ.ศ. 2547  
แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

จากสถิติดังกล่าวพบว่า การเกิดอุบัติเหตุบนถนนลาดยางมีจำนวนมากที่สุด ทั้งนี้ น่าจะสาเหตุมาจากถนนแบบลาดยางจะมีค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทานน้อยกว่าถนนคอนกรีต เวลาฝนตกฝุ่นที่จับจะทำให้ถนนลื่น เมื่อใช้ระบบเบรกโอกาสที่รถจะพลิกคว่ำหรือลื่นไถลจะมีมากกว่า ถนนคอนกรีต (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 110) ส่วนถนนลูกรังที่มีจำนวนอุบัติเหตุก็น้อย น่าจะมีสาเหตุมาจากในปัจจุบันถนนที่เป็นลูกรังจะมีอยู่ในพื้นที่ชนบทห่างไกล การเดินทางบนถนนลูกรังส่วนใหญ่จะเป็นการเดิน รถจักรยาน หรือรถที่ใช้ในอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งจะทำให้ความเร็วได้ไม่สูงมากนัก ประกอบกับการขับขึ้นบนถนนลูกรังผู้ขับซึ่งจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้บนถนนลูกรังมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด

นอกจากนี้ จากข้อมูลของกรมทางหลวงในปี พ.ศ.2547 พบว่า กรมทางหลวงมีระยะทางในความรับผิดชอบทั้งหมด 61,586 กิโลเมตร โดยเป็นถนนแบบลาดยางมากที่สุด คือ 55,478 กิโลเมตร รองลงมาคือถนนคอนกรีต 5,760 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 348 กิโลเมตร (กรมทางหลวง, 2547ง) ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากการก่อสร้างถนนลาดยางใช้งบประมาณและระยะเวลาในการก่อสร้างน้อยกว่าถนนคอนกรีต (City of Supporo, 2005) ดังนั้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุบนถนนลาดยางจึงมีมากกว่าถนนแบบอื่น

### 5.2.2.3 ยานพาหนะ

จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 ของกรมทางหลวง พบว่า สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากยานพาหนะนั้น มี 2 สาเหตุหลัก คือ การบรรทุกเกินอัตรา และอุปกรณ์ชำรุด โดยการบรรทุกเกินอัตราก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 27 ครั้ง ขณะที่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์ชำรุด มีจำนวนทั้งหมด 464 ครั้ง

การเกิดอุบัติเหตุซึ่งมีสาเหตุมาจากการบรรทุกสินค้าเกินอัตรานั้น น่าจะมีสาเหตุมาจากการบรรทุกเกินอัตรานั้นทำให้ผู้ขับขี่บังคับการทรงตัวของรถได้ยาก มีโอกาสที่รถจะเกิดการพลิกคว่ำเมื่อขับขี่ด้วยความเร็วหรือในขณะที่เปลี่ยนช่องทางจราจร รวมทั้งการขับขี่บริเวณทางโค้ง นอกจากนี้ การเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการบรรทุกเกินอัตรานั้นเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุกับพาหนะคันอื่น ๆ เช่นกัน โดยน่าจะมีสาเหตุมาจากการที่สินค้าที่บรรทุกมานั้น หล่นออกจากกระบะที่บรรทุกตกลงมาบนถนน ซึ่งทำให้รถที่ขับตามมาต้องเบี่ยงตัวหลบกะทันหัน จนเกิดการพุ่งชนกับรถในทิศทางที่วิ่งสวนมา หรือตกออกจากเส้นทางจราจร โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องบรรทุกสินค้าครั้งละมาก ๆ จนเกินอัตรากำหนด น่าจะมาจากความต้องการที่ผู้ประกอบการต้องการที่จะประหยัดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าในแต่ละครั้ง เพื่อให้ได้กำไรสูงสุด

รัฐการ มุ่งธัญญา (2537: 26-28) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผลการศึกษาพบว่าสาเหตุที่ก่อให้เกิดการบรรทุกสินค้าเกินอัตรา เกิดจากการที่เจ้าของรถบรรทุกหรือผู้ประกอบการด้านขนส่งสินค้ามีเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะเป็นรายย่อย ๆ ซึ่งก่อให้เกิดการแข่งขันตัดราคากันเอง มีการแย่งผู้ให้บริการกันโดยการลดอัตราค่าขนส่งให้ต่ำลง เพื่อให้คุ้มกับต้นทุนในการดำเนินการ ผู้ประกอบการด้านขนส่งจึงทำการบรรทุกสินค้าเกินอัตราเพื่อชดเชยกับค่าขนส่งที่ต่ำลง ผลเสียที่ตามมาก็คือ ถนนเกิดชำรุดเสียหายเนื่องจากถนนสายต่าง ๆ มีขีดจำกัดในการรับน้ำหนัก และเมื่อถนนชำรุดเร็วกว่าปกติ รัฐก็ต้องลงทุนซ่อมบำรุงรักษาก่อนกำหนด ยิ่งไปกว่านั้น ยังก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้ใช้ถนนร่วมกัน ตลอดจนชีวิตของคนที่ใช้ถนนร่วมกัน และทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นมากกว่าปกติ

สาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ อุปกรณ์ชำรุด ซึ่งโดยปกติแล้วอุบัติเหตุที่เกิดเนื่องจากตัวยานพาหนะเองมีจำนวนน้อยมาก ส่วนมากจะเกิดจากความบกพร่องของส่วนประกอบอื่นๆของตัวยานพาหนะ เช่น เครื่องยนต์ขัดข้อง ระบบเบรคชำรุด ยางระเบิด เป็นต้น โดยจากรายงานของ The Fatality Analysis Reporting System (FARS) ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี 2000 พบว่า อุปกรณ์ยานยนต์ที่ชำรุดและสภาพแวดล้อม เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิด

การตาย ประมาณร้อยละ 15 จากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดการตายทั้งหมดในปี 2000 (Opiela et al., 2003)

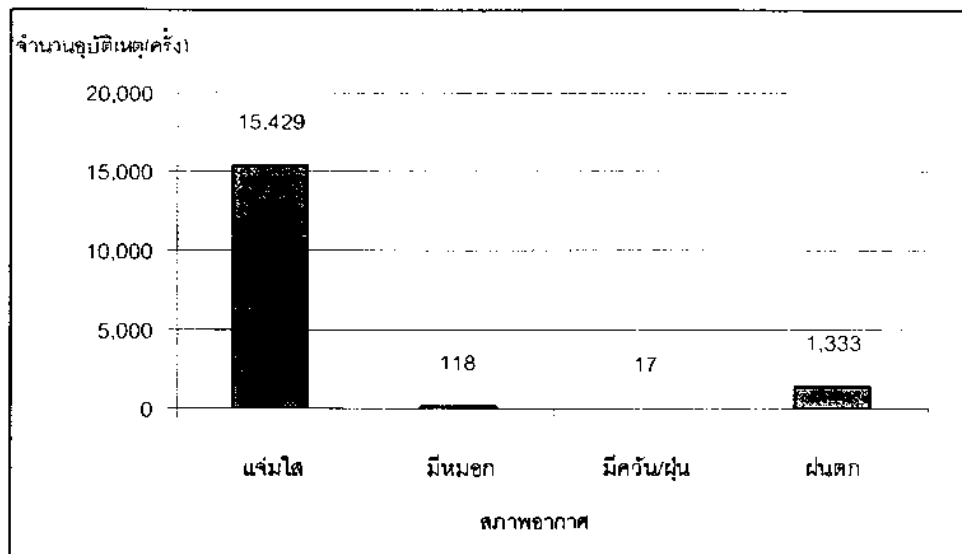
Jean-Louis และ Bernard ได้ทำการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางด่วนระหว่างเมือง (Inter-Urban Motorway) ในประเทศฝรั่งเศส ผลการศึกษาพบว่า ในระหว่างปี 1996 – 2002 มียานพาหนะจำนวน 60,397 คันที่เกิดอุบัติเหตุ โดยร้อยละ 6.7 มีสาเหตุมาจากยางระเบิด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากยางระเบิดมากที่สุด คือ รถตู้ คิดเป็นร้อยละ 22 และน้อยที่สุดคือ รถบรรทุก คิดเป็นร้อยละ 2.5 ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วสาเหตุยางระเบิด เกิดจากยางเสื่อมคุณภาพ (Jean-Louis and Bernard, 2005)

นอกจากนี้ คำรณ บุญเชิด (2534: 67) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร: ปัญหาและแนวทางแก้ไข โดยได้กล่าวว่า ยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยสิ่งที่พบเห็นอยู่เสมอ คือ สภาพรถยนต์ที่มีอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์และมันคงแข็งแรง แต่ก็ยังคงถูกใช้งานตามปกติ ทั้งนี้ เนื่องมาจากการหลบเลี่ยงหรือเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจพบ นอกจากนี้แล้ว จากสถิติยานพาหนะจดทะเบียนมีจำนวนมากขึ้นทุกปี แต่ไม่มีมาตรการที่จะกำจัดรถเก่าหมดสภาพออกไปจากท้องถนน บางคันมีอายุมากกว่า 20 ปี จึงอาจเกิดปัญหาจราจรติดขัดหรือเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย

#### 5.2.2.4 สภาพแวดล้อม

##### 1) สภาพอากาศ

จากข้อมูลการศึกษาโอกาสการเกิดอุบัติเหตุตามการแบ่งทิศทางการจราจร จากรายงานการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินปี พ.ศ.2547 พบว่า สภาพอากาศที่มีจำนวนอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นมากที่สุด คือ สภาพอากาศแจ่มใส เป็นปกติ ซึ่งมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 15,429 ครั้ง รองลงมา คือ สภาพอากาศที่มีฝนตก โดยมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 1,333 ครั้ง และสภาพอากาศที่มีจำนวนอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นน้อยที่สุด คือ สภาพอากาศที่มีควัน/ฝุ่น โดยมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 17 ครั้ง ดังภาพที่ 5.30



ภาพที่ 5.30 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามสภาพอากาศ ในปี พ.ศ. 2547  
แหล่งที่มา: กรมทางหลวง, 2548ค.

ในกรณีของการใช้ตัวชี้วัดสภาพอากาศแจ่มใส เป็นปกติ อาจจะไม่สามารถใช้เป็นตัวชี้วัดที่ดีได้ เนื่องจากสัดส่วนของช่วงเวลาระหว่างสภาพอากาศที่แจ่มใสเป็นปกติ กับสภาพอากาศแบบอื่นมีความแตกต่างกันมาก ซึ่งโดยปกติแล้วสภาพอากาศแจ่มใสจะมีสัดส่วนมากกว่าสภาพอากาศแบบอื่น ๆ การเกิดอุบัติเหตุในช่วงที่มีสภาพอากาศแจ่มใส จึงมีจำนวนมากกว่าในสภาพอากาศอื่น ๆ และนอกจากนี้ การเกิดอุบัติเหตุขึ้นในสภาพอากาศแจ่มใสนี้ อาจมีเหตุปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง และอาจเกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่ด้วย ดังนั้น ตัวชี้วัดที่ดีสำหรับสภาพอากาศ น่าจะเป็นสภาพอากาศที่มีฝนตก มีหมอก และมีควัน/ฝุ่น ซึ่งถ้าจำเพาะตัวชี้วัดทั้งสามตัวมาพิจารณาถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าสภาพถนนที่มีฝนตก เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมากที่สุด ส่วนตัวชี้วัดอีกสองตัวก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในช่วงสภาพอากาศแจ่มใส เป็นปกติ จะมีจำนวนอุบัติเหตุมากกว่า แต่สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยก็เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายได้ง่ายในช่วงสภาพอากาศแจ่มใสเป็นปกติ โดย Andrey และคณะ ได้ทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับสภาพอากาศ เมื่อเปรียบเทียบกับสภาพปกติ (Normal Condition) ในเมืองขนาดกลางของแคนาดาจำนวน 6 เมือง ที่มีสภาพภูมิอากาศ (Climate) ที่แตกต่างกัน โดยผลการศึกษาพบว่า โดยเฉลี่ยแล้วในขณะที่เกิดฝนและ

หิมะตก จะเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดการตายมากถึงร้อยละ 75 และเพิ่มโอกาสการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับสภาพปกติ (Andrey et al., 2003)

สมพร มานะอุดมการ (2546: 54) ได้ทำการศึกษาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ด้านสภาพสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความรู้ความเข้าใจในระดับดี โดยในกรณีของการฝนตกหนัก กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาส่วนใหญ่ คือ ประมาณร้อยละ 95.6 คิดเห็นว่า สภาพอากาศที่มีฝนตกหนัก เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดเป็นอันตรายต่อการขับขี่ และประมาณร้อยละ 98 คิดเห็นว่าสภาพอากาศที่มีหมอกเป็นอันตรายต่อการขับขี่

## 2) กฎหมายและการบังคับใช้

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่สำคัญถึง 3 ฉบับซึ่งถูกตราขึ้นพร้อมกัน คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เพื่อควบคุมการจราจรและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร และได้มีการแก้ไขปรับปรุง เพิ่มเติมสาระของกฎหมายดังกล่าวอย่างต่อเนื่องมาตลอด 20 กว่าปีที่ผ่านมา แต่เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ถือได้ว่าในปัจจุบันกฎหมายจราจรและการบังคับใช้ ยังไม่มีการบังคับใช้กันอย่างจริงจังและแพร่หลาย

ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล (2543: 7, 19) ได้ทำการศึกษากระบวนการกฎหมายจราจรของไทย โดยได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบสาระสำคัญของกฎหมายจราจรไทยกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุจราจร พบว่า สาระของกฎหมาย มุ่งจัดการกับปัจจัยด้านคนและยานยนต์เท่านั้น โดยไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้จัดการสภาพถนน โดยการที่ไม่มีกฎหมายสำหรับปัจจัยด้านถนน เชื่อว่ามีที่มาจากการยอมรับว่ารัฐเป็นผู้รับผิดชอบการสร้างและบำรุงรักษาถนนทั้งหมด จึงไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายมาควบคุมอีก โดยสาระสำคัญของกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 สาระโดยสังเขปของกฎหมาย 3 ฉบับ แจกแจงตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข  
ปัญหาอุบัติเหตุจราจร

| สาระสำคัญของกฎหมาย | ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    | คน                                                                                                                                                                                                    | ยานยนต์                                                                                                                                                                                                                              |
| พรบ.การขนส่งทางบก  | การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ ผู้ประจำรถ (คนขับ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ) : วุฒิ อายุ การทดสอบความรู้ ทักษะ รถโรงเรียน การโดยสารรถประจำทาง การจอดรับผู้โดยสาร                                             | ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ ใบอนุญาต และเครื่องหมายในการนำรถที่ยังมิได้จดทะเบียนหรือเลิกใช้มาใช้เพื่อขายหรือซ่อมองค์ประกอบ อุปกรณ์ จัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง ยกเว้นรถใช้งานเกษตรกรรมไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายรถโรงเรียน |
|                    | ใบอนุญาตขับรถ หลักสูตรโรงเรียนสอนขับรถ การคาดเข็มขัดนิรภัย                                                                                                                                            | การจดทะเบียนเครื่องหมายและการใช้รถ การตรวจสภาพรถที่ขอจดทะเบียน เครื่องยนต์ อุปกรณ์ รถยนต์โดยสารไม่เกิน 7 คน กำหนดองค์ประกอบรถใช้งานเกษตรกรรม ลักษณะเข็มขัดนิรภัย                                                                     |
| พรบ.จราจรทางบก     | สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ ความเร็ว ขับรถนำหวาดเสียวขณะเมาสุรา หย่อนความสามารถ คนเดินเท้า การบรรทุกของ รถโรงเรียน รถบรรทุก รถโดยสาร การจราจรในทางพิเศษ การลากจูง การสวมหมวกนิรภัย | ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง                                                                                                                                                                                                               |

แหล่งที่มา: ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2543: 20

รุ่งโรจน์ วิทย์โกมล (2544: 34) ได้ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมในการขับที่รถยนต์ของผู้ขับที่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทดสอบความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ผลการศึกษาพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี คิดเป็นร้อยละ 70.6

จากผลการศึกษาได้แสดงให้เห็นว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายในระดับที่ดี แต่พฤติกรรมการขับของผู้ขับในปัจจุบัน ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจนนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่บ่อยครั้ง ทั้งนี้สาเหตุมีน่าจะเกิดจากการที่ไม่รู้กฎหมายจราจร แต่น่าจะมีสาเหตุสำคัญมาจาก ความเข้มงวดกวดขันกันอย่างจริงจังของพนักงานเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งยังไม่มี ความเข้มงวดมากเท่าที่ควร

จากข้อมูลของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (2548 ข: 98) พบว่า ยังคงมีการบังคับใช้กฎหมายกันอย่างจำกัด เช่น มีการตั้งด่านตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรสัปดาห์ละ 3 วัน ในช่วงเวลากลางคืน จากพื้นที่ทั้งหมด 1,500 ตารางกิโลเมตรของกรุงเทพฯ ด้านตรวจจับครอบคลุมพื้นที่เพียงร้อยละ 12 ของพื้นที่กรุงเทพฯ เท่านั้น ซึ่งน้อยมากเมื่อเทียบกับประเทศออสเตรเลีย ที่สามารถตั้งด่านตรวจจับที่ครอบคลุมผู้ขับขึ้นถนนได้ถึง ร้อยละ 80 นอกจากนี้มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ยังรายงานว่าการสำรวจพบว่ามีเพียง 9 ใน 100 คนเท่านั้นที่เคยเจอด่านตรวจจับผู้ขับที่เมาสุรา

จากข้อมูลและรายงานการศึกษาทั้งหมดนี้ สามารถที่จะชี้ให้เห็นว่าประเทศไทย ยังไม่มีความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายเท่าที่ควร หากว่าประเทศไทย โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางอำนาจรัฐ และมีความพร้อมที่สุดในด้านปัจจัยสนับสนุนการทำงาน ยังสามารถทำงานได้ผลจำกัดเพียงเท่านี้ ก็ย่อมอนุมานได้ว่า การปฏิบัติงานในพื้นที่อื่น ๆ น่าจะเบาบางมาก เพราะขีดจำกัดในด้านปัจจัยสนับสนุน (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ , 2548ข: 98)

### 3) จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง

จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เนื่องจากมีหน้าที่โดยตรงในการควบคุมการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีความรู้และมีประสบการณ์โดยตรงนั้น สามารถที่จะควบคุมการจราจรให้เป็นไปอย่างปลอดภัยมากที่สุด รวมทั้งสามารถแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้น อันจะสามารถลดจำนวนความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้

พรศักดิ์ ดุรงค์วิบูลย์ (2534: 41-43) ได้ทำการศึกษาบทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการจราจร เขตกรุงเทพมหานคร พบว่า จากจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของกลุ่มตัวอย่าง 324 คน ส่วนใหญ่มีอายุราชการ 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.62 รองลงมา มีอายุราชการ 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.76 ส่วนกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ มีอายุราชการน้อยกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.72 ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่มีอายุราชการ 21-25 ปี และ 26 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14.19 และ 11.73 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่ไม่สูงมากนัก เมื่อเทียบกับกลุ่มที่มีอายุราชการ 11-15 ปี

ส่วนระดับการศึกษาสูงสุดของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาสูงสุดในระดับมัธยมและต่ำกว่า โดยคิดเป็นร้อยละ 61.73 รองลงมา เป็นกลุ่มที่กำลังศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 22.53 โดยกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่กำลังศึกษาปริญญาโท และสำเร็จการศึกษาปริญญาโท ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มนี้ เมื่อรวมกันแล้ว คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.16 เท่านั้น ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง ในเขตกรุงเทพมหานคร มีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ ธยากร เทศะบำรุง (2544: 44) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดศรีสะเกษ จากผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติงานด้านความเพียงพอของจำนวนเจ้าหน้าที่ พบว่าโดยภาพรวมแล้วความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติงานด้านความเพียงพออยู่ในระดับปานกลาง

จากการศึกษาข้อมูลดังกล่าว อาจพอสรุปได้ว่า จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง ยังมีไม่มากเพียงพอที่จะดำเนินการดูแลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท ปฏิบัติตามกฎหมายการจราจร และแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน หรืออาจมีผลเนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางคน ละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย จึงส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา

### 5.3 การวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน

จากการศึกษาสภาพโดยทั่วไปของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้นำข้อมูล



พรศักดิ์ ดุรงควิบูลย์ (2534: 41-43) ได้ทำการศึกษาบทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการจราจร เขตกรุงเทพมหานคร พบว่า จากจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของกลุ่มตัวอย่าง 324 คน ส่วนใหญ่มีอายุราชการ 11-15 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.62 รองลงมา มีอายุราชการ 6-10 ปี โดยคิดเป็นร้อยละ 23.76 ส่วนกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ มีอายุราชการน้อยกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.72 ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่มีอายุราชการ 21-25 ปี และ 26 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14.19 และ 11.73 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่ไม่สูงมากนัก เมื่อเทียบกับกลุ่มที่มีอายุราชการ 11-15 ปี

ส่วนระดับการศึกษาสูงสุดของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาสูงสุดในระดับมัธยมและต่ำกว่า โดยคิดเป็นร้อยละ 61.73 รองลงมา เป็นกลุ่มที่กำลังศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 22.53 โดยกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือ กลุ่มที่กำลังศึกษาปริญญาโท และสำเร็จการศึกษาปริญญาโท ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มนี้ เมื่อรวมกันแล้ว คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.16 เท่านั้น ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง ในเขตกรุงเทพมหานคร มีจำนวนไม่มากนัก นอกจากนี้ ธยากร เทศะบำรุง (2544: 44) ได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดศรีสะเกษ จากผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติงานด้านความเพียงพอของจำนวนเจ้าหน้าที่ พบว่าโดยภาพรวมแล้วความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการปฏิบัติงานด้านความเพียงพออยู่ในระดับปานกลาง

จากการศึกษาข้อมูลดังกล่าว อาจพอสรุปได้ว่า จำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง ยังมีไม่มากเพียงพอที่จะดำเนินการดูแลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท ปฏิบัติตามกฎหมายการจราจร และแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน หรืออาจมีผลเนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางคน ละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย จึงส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนผู้เสียชีวิต และบาดเจ็บ ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา

### 5.3 การวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน

จากการศึกษาสภาพโดยทั่วไปของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และได้นำข้อมูล

การวิเคราะห์ปัจจัยภายใน จะทำการวิเคราะห์ในส่วนของจุดแข็ง (Strength) และจุดอ่อน (Weakness) ขององค์กร การวิเคราะห์ปัจจัยภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ประกอบไปด้วยปัจจัยที่สำคัญ คือ นโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์และโครงการของหน่วยงาน โครงสร้างและการบริหารจัดการของหน่วยงาน บุคลากร งบประมาณวัสดุอุปกรณ์ และผลการดำเนินงาน ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ดังตารางที่ 5.6

| ปัจจัย                                          | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) นโยบาย แผน ยุทธศาสตร์และ โครงการของ หน่วยงาน | - จากการสัมภาษณ์ ดร.กฤษณ แยม พลอย เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบาย และแผน 8 ว สำนักนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า สำนักนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร (สนข.) มีนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงาน ในเรื่องการ จัดการจราจรและขนส่ง โดยมี ขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมทั้ง ประเทศ อีกทั้งมีแผนงานที่สอดคล้อง กับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ซึ่งการจัดทำนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนของหน่วยงานนั้น ได้มีการ | - จากการศึกษาจากเอกสาร เส้นทาง อุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ ของมูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ พบว่า ที่ผ่านมา ปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน คือ ไม่มีแผนการดำเนินการติดตามและ ศึกษาหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่าง ต่อเนื่อง โดยมีจุดอ่อนสำคัญในด้านการ ทำงานวิชาการที่จะวิเคราะห์ ปัญหาและสาเหตุ รวมทั้งเสนอแนะ แนวทางในการแก้ไข และผลักดัน แผนงานหรือมาตรการที่ตรงจุดและ ต่อเนื่อง |

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- จากการศึกษาจากเอกสาร 1 ขวบปี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่า ปัจจุบันประเทศไทย ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2547-2551 เพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการ 5 ด้าน หรือที่เรียกว่า ยุทธศาสตร์ 5 Es ซึ่งจะใช้เป็นยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น</li> <li>- จากการสัมภาษณ์ คุณวิทยา มากปาน พบว่า การดำเนินการตามนโยบายเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในอนาคตจะยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยกิจกรรม/โครงการใดที่ดีอยู่แล้วก็จะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ส่วนกิจกรรม/โครงการใดที่เห็นว่าควรมีการแก้ไข ปรับปรุงให้เข้ากับสภาพการณ์ปัจจุบัน ก็จะดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพมากขึ้น</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>สุขแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2539 มีการกำหนดนโยบายให้เร่งรัดทางถนนชนบททั่วประเทศ รวม 90,000 กิโลเมตร ให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปี ใช้งบประมาณก่อสร้าง 270,000 ล้านบาท หรือเฉลี่ยปีละประมาณ 50,000 ล้านบาท แต่เมื่อดำเนินการเสร็จ ไม่มีการติดตามดูแล บำรุงรักษาอายุการใช้งานของถนนจึงสั้นกว่าที่ควรจะเป็น ส่งผลให้สภาพถนนชนบทในปัจจุบันต้องใช้งบประมาณในด้านวิศวกรรมจราจร เพื่อบำรุงรักษาเป็นจำนวนมาก</li> <li>- จากการสัมภาษณ์ ดร. กุลธณ แยมพลอย พบว่า ปัจจุบันยังไม่มีการดำเนินนโยบายด้าน Road Safety Audit ส่งผลให้ไม่มีการติดตามตรวจสอบสภาพของถนน รวมทั้งสภาพของป้ายสัญญาณจราจร และไฟสัญญาณจราจร ว่าบริเวณใดที่อยู่ในสภาพชำรุด และสมควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ดี</li> <li>- จากการศึกษาจากเอกสาร รู้เรื่องกฎและวินัยจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร พบว่า</li> </ul> |

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย                         | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | ถึงแม้ในปัจจุบัน จะมีการกำหนดนโยบายการพัฒนากระบวนการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบราง แต่ยังคงครอบคลุมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่านั้น นอกจากนี้ การเดินทางโดยระบบการขนส่งสาธารณะไปยังจังหวัดต่าง ๆ ยังไม่สามารถสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนไปใช้บริการ ส่งผลให้ประชาชนนิยมเดินทางด้วยรถส่วนตัวมากกว่า                                                                                                                                                                                                          |
| 2) โครงสร้างและการบริหารจัดการ | <p>- จากการสัมภาษณ์คุณทัศนีย์ ศิลปบุตร พบว่า ในส่วนของความปลอดภัย จะมีสำนักแผนความปลอดภัย เพื่อดูแลรับผิดชอบงานในด้านความปลอดภัยของการขนส่งและจราจร และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะและหน่วยงานนี้จะมีหน้าที่ในการประเมินผลงาน/โครงการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องในการทำงานด้วย</p> <p>- จากการสัมภาษณ์คุณทัศนีย์ ศิลปบุตร พบว่า การทำงานของรัฐบาลชุดปัจจุบันได้มีการปรับปรุงระบบราชการ โดยในส่วนของเรื่องอุบัติเหตุ นั้นจะเน้นการทำงานแบบสหวิทยาการ ที่ทุกหน่วยงานเข้ามามีส่วนร่วม ทั้ง</p> | <p>- จากการสัมภาษณ์คุณปรีชา ชูทรัพย์ ผู้อำนวยการส่วนประสานแผนปลอดภัยการขนส่งและจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า มีปัญหาการทำงานซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน แสดงให้เห็นว่าการเชื่อมต่อประสานงานกันระหว่างหน่วยงานยังไม่ดี ตัวอย่างเช่น ในปัจจุบันกระทรวงมหาดไทย ก็มีศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ดูแลเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล แต่ถนนที่ทางศูนย์ดูแลในช่วงเทศกาลนั้น เป็นหน้าที่รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมทั้งสิ้น จึงส่งผลให้เกิดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงานของหน่วย</p> |

## ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                             | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | กระทรวงคมนาคม สาธารณสุข<br>มหาดไทย และพาณิชย์บางส่วน<br>ส่งผลให้การปฏิบัติงานสามารถทำได้<br>ครอบคลุมทุกมิติมากขึ้น                                                                                                                                                  | งานต่าง ๆ<br>- จากการสัมภาษณ์คุณวิทยา มาก<br>ปาน พบว่า เนื่องจากการจัดตั้ง<br>คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความ<br>ปลอดภัยทางถนน ไม่ได้แต่งตั้งเป็น<br>ตัวบุคคล แต่จะแต่งตั้งเป็นหน่วยงาน<br>อย่างเช่น กรมป้องกันและบรรเทาสา<br>ธารณภัย จะทำหน้าที่เป็นเลขาธิการ<br>ของคณะกรรมการฯ ส่งผลให้การ<br>ประชุมในบางครั้ง ตัวแทนจาก<br>หน่วยงานต่าง ๆ ก็ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ใน<br>ระดับผู้บริหาร ทำให้มีปัญหาในเรื่อง<br>ของอำนาจการตัดสินใจ ส่งผลให้การ<br>ดำเนินงานติดขัด และต้องล่าช้า<br>ออกไปอีก |
|        | - จากการสัมภาษณ์คุณภรณ์<br>ทิพย์วรชาติ พบว่า ในการดำเนินงาน<br>ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการ<br>สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) อาศัย<br>แนวทางการทำงานตามหน้าที่ที่<br>กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติกองทุน<br>สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพทำให้<br>มีกรอบในการทำหน้าที่อย่างชัดเจน | - จากการสัมภาษณ์ นายแพทย์<br>สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์ พบว่าในปัจจุบัน<br>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข<br>ปัญหาอุบัติเหตุจราจร ไม่สนใจที่จะ<br>นำผลการวิจัยไปใช้ ถึงแม้จะมี<br>บ่อยครั้งที่ผลการวิจัยถูกนำไปใช้ใน<br>การประชุมของหน่วยงานราชการ แต่<br>ก็ยังนำไปใช้ประโยชน์ไม่มาก                                                                                                                                                                                                       |

## ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย | จุดแข็ง | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        |         | <p>จากการสัมภาษณ์ นายแพทย์ สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์ พบว่า เนื่องจากหน่วยงานราชการแต่ละหน่วย ต่างก็มีหัวหน้าประจำหน่วยงานของตัวเอง แต่ละหน่วยงานก็มีความพยายามที่จะไม่ทำงานร่วมกัน เนื่องจากกลัวว่าหน่วยงานจะไม่มีผลงาน หรือไม่ก็อาจจะเป็นการแย่งกันไม่ทำงาน ถึงแม้จะมีการแต่งตั้งรองนายกฯ เข้ามาดูแล แต่ก็ยังไม่สามารถประสานหน่วยงานอย่างกระทรวงมหาดไทย คมนาคม สาธารณสุข ได้ดีเท่าที่ควร</p> <p>- จากการสัมภาษณ์ คุณวิทยา มากปาน พบว่า เนื่องจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นมาได้ไม่นาน ทำให้โครงสร้างและอำนาจหน้าที่ยังไม่ชัดเจน ว่าจะให้เป็นหน่วยงานในลักษณะใด ต้องใช้เวลาสักระยะ บวกกับหน้าที่จึงจะชัดเจนมากกว่านี้</p> <p>- จากการสัมภาษณ์คุณวิทยา มากปาน พบว่าการแก้ไขปัญหาเรื่องอุบัติเหตุ ถึงแม้จะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาหลายปี แต่การให้ลำดับ</p> |

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย     | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>ความสำคัญอยู่ที่รัฐบาล โดยเฉพาะตัวนายกรัฐมนตรี ถ้าเกิดการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุอาจจะลดลง ส่งผลให้ได้รับงบประมาณที่จะมาสนับสนุนในการดำเนินการในเรื่องอุบัติเหตุทางถนนลดลง ทำให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปอย่างไม่ต่อเนื่อง ปัญหาที่เกิดขึ้นก็จะไม่สามารถแก้ไขได้</p>                                                                                                                                                                                   |
| 3) บุคลากร | <p>- จากการสัมภาษณ์คุณวิทย์ มากปาน หัวหน้ากลุ่มงานวางแผนบูรณาการ กองงานความปลอดภัยทางถนน ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน และการศึกษาเอกสาร 1 ขวบปี ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน พบว่าผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิศวกรรมจราจร มีจำนวนมากเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงาน เช่น งานออกแบบ และซ่อมแซมถนน ดังจะเห็นได้จากการมีคณะอนุกรรมการฝ่ายถนน(วิศวกรรมจราจร) เพื่อดูแลทางด้านนี้โดยเฉพาะ ซึ่ง คณะอนุกรรมการชุดนี้ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ 10 ท่าน โดยมีอธิบดีกรมทางหลวงเป็น</p> | <p>- จากการสัมภาษณ์ ผศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า ยังขาดแคลนนักวิจัยที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการทำวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร อีกทั้งขาดแคลนนักจัดการความรู้ ที่ทำหน้าที่วิจัย และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร</p> <p>- จากการสัมภาษณ์คุณทัศนีย์ ศิลปบุตร ผู้อำนวยการส่วนแผนปลอดภัย การขนส่งและจราจร สำนักนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร ถือเป็นหน่วยงานสำคัญในการแก้ไขปัญหา</p> |

## ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย      | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|             | <p>ประธานคณะกรรมการ ส่วนบุคคลอื่น ๆ จะประกอบด้วยตัวแทนจากทั้งหน่วยงานราชการ เช่น จากกรมทางหลวงชนบท ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นต้นรวมทั้งตัวแทนจากโรงพยาบาล และมหาวิทยาลัย</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า แผนยุทธศาสตร์ ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีการกำหนดกลยุทธ์ เพื่อ พัฒนา สมรรถนะ และ ความสามารถหลัก (Competency) ของบุคลากร ซึ่งประกอบด้วย 4 โครงการย่อย ได้แก่ โครงการวิเคราะห์สมรรถนะของบุคลากร โครงการพัฒนาแบบแผนการฝึกอบรมและการวางแผนสายอาชีพ สำหรับบุคลากรของ สนข.</p> | <p>อุบัติเหตุจราจร แต่ในปัจจุบันพบว่า มีจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อการ ทำงาน ทำให้งานที่ทำออกมาไม่ดีอย่างที่ตั้งเป้าหมายไว้ ในปัจจุบันต้อง ใช้การจัดลำดับความสำคัญ ปัญหาใดสำคัญก็แก้ไขก่อน</p> <p>- จากการสัมภาษณ์คุณภรณ์ หิรัญวรชาติ ผู้ประสานงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พบว่า ยังขาดแคลนบุคลากรในการดูแลรับผิดชอบ ในเรื่องอุบัติเหตุ โดยที่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีเจ้าหน้าที่ที่ดูแลรับผิดชอบเรื่องอุบัติเหตุจราจรเพียง 1 คนเท่านั้น โดยจะมีผู้จัดการและรองผู้จัดการกองทุนฯ เป็นผู้ดูแลทั้งหมด อีกทีหนึ่ง โดย สสส. ถือว่าเป็นหน่วยงานเล็ก ๆ ที่มีจำนวนเจ้าหน้าที่ทั้งหมดเพียง 40 กว่าคนเท่านั้น</p> |
| 4) งบประมาณ | <p>- จากการศึกษาจากแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของ</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | <p>- จากการศึกษาแผนดำเนินงานระยะ 3 ปี ประจำปีงบประมาณ 2548-2550 ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการ</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <p>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะได้รับงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานกลาง เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย มูลนิธิสาธารณสุข สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อใช้ในกิจกรรม/โครงการต่าง ๆ</p>                                                                                                                                                                 | <p>สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) พบว่า งบประมาณที่ได้รับการจัดสรรจากภาครัฐมีจำนวนไม่มาก เมื่อเทียบกับงานที่หน่วยงานต่าง ๆ ต้องรับผิดชอบ โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้รับงบประมาณสำหรับสนับสนุนโครงการหรืองานวิจัยเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ในปีพ.ศ. 2548-2550 เพียงปีละ 250 ล้านบาทเท่านั้น</p>                                                                                                                                          |
|        | <p>- จากการศึกษาจากแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการจัดทำแผนงบประมาณเชิงบูรณาการ โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เป็นหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนฯ นี้ขึ้น ซึ่งเป็นงบประมาณเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางถนนโดยเฉพาะในปีงบประมาณ พ.ศ.2549 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย</p> | <p>- จากการศึกษาจากแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า เนื่องจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไม่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในเรื่องอุบัติเหตุทางถนน ทำให้การของบประมาณเพื่อดำเนินการในเรื่องนี้เป็นไปได้ยาก</p> <p>- จากการศึกษาจากเอกสารเส้นทางอุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ ของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ พบว่า การใช้งบประมาณในการก่อสร้างถนนชนบทยังขาดการจัดการที่ดี โดยตามหลักการแล้วสัดส่วนการใช้งบประมาณสร้างถนนใหม่ต่องบประมาณบำรุงรักษา จะเท่ากับ 1</p> |

## ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย          | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                 | ทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบงบประมาณ 4,145.013 ล้านบาท                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | ต่อ 9 แต่ประเทศไทยกลับลงทุนในการก่อสร้างถนนชนบทมากกว่าการบำรุงรักษาเป็นสัดส่วนถึง 9 ต่อ 1                                                                                                                                                                                                |
| 5) วัสดุอุปกรณ์ | <p>- จากการศึกษาเอกสาร 1 ขวบปี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่า ภายใต้ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย แผนงานตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า มีการจัดหาวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือ และยานพาหนะที่ทันสมัย เพื่อที่จะสนับสนุนกองบัญชาการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธรจังหวัด และกองตำรวจทางหลวง ใช้เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดบนถนน เช่น เครื่องตรวจวัดระดับของแอลกอฮอล์ในเลือด กล้องเรดาร์ตรวจจับความเร็ว เป็นต้น</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้ยุทธศาสตร์การให้ความช่วยเหลือฉุกเฉิน ได้กำหนดให้มีการจัดซื้อ</p> | <p>- จากการสัมภาษณ์คุณภรณ์ นิธิวรชาติ พบว่า สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จะสนับสนุนเฉพาะโครงการที่มีเนื้อหาในเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น การจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ นอกเหนือจากนั้น ทางสำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะสนับสนุนได้</p> |

ตารางที่ 5.6 (ต่อ)

| ปัจจัย            | จุดแข็ง                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | จุดอ่อน                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | จัดหาอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฐมพยาบาลฉุกเฉินไว้ในศูนย์ช่วยเหลือ, หรือรถช่วยเหลือผู้ประสบภัย เพื่อที่จะสามารถให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 6) ผลการดำเนินงาน | <p>- จากการศึกษาจากเอกสาร 1 ขวบปี ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ พ.ศ.2548 ถือได้ว่าสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ เนื่องจากสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บลงได้เมื่อเทียบกับในปี พ.ศ.2547 โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ปี พ.ศ.2548 มีผู้เสียชีวิต 467 คน บาดเจ็บ 8,547 ลดลงจากปี พ.ศ.2547 ซึ่งมีผู้เสียชีวิต 612 คน บาดเจ็บ 25,580 คน และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ.2548 มีผู้เสียชีวิต 522 คน บาดเจ็บ 16,395 คน ลดลงจากปี พ.ศ.2547 ซึ่งมีผู้เสียชีวิต 654 คน บาดเจ็บ 36,642 คน</p> | <p>- จากการสัมภาษณ์คุณปรีชา ชูทรัพย์ พบว่า การดำเนินการของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จะเข้มงวดและให้ความสำคัญเฉพาะในช่วงเทศกาลเท่านั้น แต่ในช่วงเวลาอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ช่วงเทศกาล ก็จะไม่มีการปฏิบัติงานอย่างจริงจัง ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาปกติ มีจำนวนมากเช่นเดิม</p> |

### 5.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก จะทำการวิเคราะห์ในส่วนของโอกาส (Opportunity) และ ข้อจำกัด (Threat) การวิเคราะห์ปัจจัยภายในของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการป้องกัน อุบัติภัยทางถนนของประเทศไทย ประกอบไปด้วยปัจจัยที่สำคัญ คือ ด้านสังคม/วัฒนธรรม ด้าน เศรษฐกิจ ด้านการเมือง/การสนับสนุนจากภาครัฐบาล ด้านกฎหมาย/ระเบียบ/ข้อบังคับ ด้าน วิชาการ/เทคโนโลยี/IT ด้านคู่แข่ง/คู่คิด และด้านสื่อมวลชน ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ดังตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการป้องกัน อุบัติภัยทางถนนของประเทศไทย

| ปัจจัย                | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ข้อจำกัด |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1) สังคม/<br>วัฒนธรรม | <p>- จากการศึกษาจากเอกสาร 1 ปีศูนย์<br/>อำนวยความสะดวกทางถนน<br/>พบว่า เนื่องจากรัฐบาลชุดปัจจุบัน ให้<br/>ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไข<br/>ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนส่งผลให้มี<br/>โครงการรณรงค์ต่าง ๆ มากมาย เช่น<br/>โครงการเมาไม่ขับโครงการขับที่เปิด<br/>ไฟ ใส่หมวก ทำให้ประชาชนเริ่มให้<br/>ความสนใจในเรื่องอุบัติเหตุ และเพิ่ม<br/>ความระมัดระวังในการขับที่มากขึ้น</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้าน<br/>ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย<br/>(2547 – 2551) ของสำนัก<br/>นโยบายและแผนการขนส่งและ<br/>จราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้<br/>ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การ<br/>ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม มี</p> |          |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | ข้อจำกัด |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|        | <p>แผนการให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนกับเด็กและเยาวชน เพื่อให้เด็กและเยาวชนมีความรู้ ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน และปลูกฝังจิตสำนึกและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับเด็กและเยาวชน</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |          |
|        | <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้อุตสาหกรรมด้านการให้การศึกษา การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม มีแผนงาน การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ ความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ ความเข้าใจ ปัญหา รูปแบบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งให้เข้าใจถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และความปลอดภัย โดยเน้นการจัดทำสื่อรณรงค์และประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และต้องมีการดำเนินงานต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง</p> |          |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย      | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2) เศรษฐกิจ | <p>- การจัดตั้ง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.) และศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน กรมการป้องกันสาธารณภัย เกิดขึ้นหลังจากช่วงเศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มฟื้นตัวในปี พ.ศ. 2545 โดยจัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ดังนั้น ผลกระทบทางเศรษฐกิจจึงไม่มีผล ต่อการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ เหล่านี้ เนื่องจากผ่านพ้นช่วงวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศไปแล้ว</p> <p>- มีการรณรงค์ในเรื่องของการประหยัดพลังงานน้ำมัน อันเนื่องมาจากราคาน้ำมันปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้มีประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น นอกจากนี้ มีการรณรงค์ให้ขับรถยนต์ประหยัดพลังงาน โดยการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจึงลดน้อยลงตามไปด้วย</p> | <p>- เนื่องจากระบบเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ประกอบกับดอกเบี้ยเงินผ่อนที่ต่ำ ส่งผลให้ประชาชนที่มีฐานะปานกลาง นิยมที่จะซื้อรถยนต์ส่วนตัว จำนวนรถบนท้องถนนจึงมีมากขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจึงเพิ่มสูงขึ้น</p> <p>- เนื่องจากนโยบายรัฐบาลต้องการที่จะให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในแถบเอเชีย จึงนำที่จะส่งผลให้ราคาของยานพาหนะลดต่ำลง เนื่องจากไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าจากต่างประเทศ ส่งผลให้ประชาชนนิยมใช้รถส่วนตัวกันมากขึ้น</p> |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย                              | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ข้อจำกัด |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 3) การเมือง/การสนับสนุนจากภาครัฐบาล | <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้งบประมาณ ในเชิงบูรณาการ มีการสนับสนุนงบประมาณภายใต้ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย จำนวน 390.002 ล้านบาท เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนงาน ภายใต้อุทธศาสตร์นี้ เช่น จัดตั้งศาลจราจร จัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ที่ขาดแคลน</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้งบประมาณเชิงบูรณาการ มีการสนับสนุนงบประมาณภายใต้ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม จำนวน 367.916 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานต่าง ๆ เช่น การจัดสัมมนา ครู อาจารย์ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ</p> |          |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ข้อจำกัด |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|        | <p>ผู้นำท้องถิ่น ในการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชน</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |          |
|        | <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้งบประมาณเชิงบูรณาการ มีการสนับสนุนงบประมาณงบประมาณภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม เป็นจำนวนมากถึง 3,039.231 ล้านบาท โดยมุ่งเน้นการวางแผนและการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า โดยรัฐให้การสนับสนุนงบประมาณแก่งานกลางและท้องถิ่น เพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งให้มีการจัดสร้างทางสำหรับจักรยานยนต์ และทางสำหรับจักรยานด้วย</p> |          |
|        | <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |          |



ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ข้อจำกัด |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|        | <p>ไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้กรอบวงเงินงบประมาณเชิงบูรณาการ มีการสนับสนุนงบประมาณงบประมาณภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน จำนวน 120.378 ล้านบาท เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนให้ได้รับความปลอดภัยและนำส่งสู่ศูนย์ช่วยเหลือ/สถานพยาบาล ได้รวดเร็ว และปลอดภัย ด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย และบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญ</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร มีแผนงานการปรับปรุงจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยมีการวิเคราะห์ สำรวจ ศึกษาหาจุด/บริเวณอันตราย และออกแบบหาแนวทาง</p> |          |

## ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย                      | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             | แก้ไข เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขี่ และคนเดินเท้าให้สามารถใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น อีกทั้งในระยะยาวได้มีแผนที่จะให้เกิดความร่วมมือจากประชาชน ในการป้องกันและแก้ไขบริเวณอันตรายบนถนนทั่วประเทศ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 4) กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อบังคับ | <p>- จากการศึกษาเอกสาร 1 ปี ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน พบว่า เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ได้มีมติมอบหมายให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไปพิจารณาเพิ่มโทษผู้ขับขี่ที่เมาสุรา และกองบังคับการตำรวจจราจรได้ยกร่างแก้ไข พรบ. จราจรทางบก โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญของการแก้ไข เช่น ผู้ใดฝ่าฝืนขับรถขณะเมาสุราจะมีโทษจำคุก 1 ปี ปรับ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยขณะนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเข้าสภา ฯ พิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบและประกาศใช้ต่อไป ซึ่งคาดว่าจะการแก้ไขกฎหมายครั้งนี้จะช่วยลดอุบัติเหตุจากรถที่มีสาเหตุจากการเมาแล้วขับได้มากขึ้น</p> | <p>- จากการศึกษาจากคุณวิทยา มากปาน พบว่า ณ ปัจจุบันกฎหมายยังไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานเท่าที่ควร เช่น การทำงานของตำรวจซึ่งแต่เดิมใช้กฎหมายของกระทรวงมหาดไทย แต่เมื่อแยกออกมา กฎหมายไม่ได้ถูกแก้ไขตามไปด้วย โดยในปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขปรับปรุง</p> <p>- จากการศึกษาจากเอกสารของระบบกฎหมายจราจรของไทย พบว่ากฎหมายที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรที่สำคัญมี 3 ฉบับ แต่ไม่มีกฎหมายฉบับใดที่ให้ความสำคัญกับถนน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเชื่อว่ารัฐบาลมีหน้าที่ดูแลรักษาสภาพถนนอยู่แล้ว จึงไม่ควรมีกฎหมายมารองรับ</p> |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ภายใตยยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย มีแผนงานศึกษาและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่บังคับใช้อยู่เพื่อให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน โดยเน้นด้านการควบคุมการจราจร การออกใบอนุญาตขับขี่ และการจดทะเบียนและตรวจสอบสภาพยานพาหนะ รวมทั้งสนับสนุนมาตรการการบังคับใช้เพื่อให้ง่ายและได้ผลต่อการบังคับใช้</p> | <p>- จากการศึกษาสัมภาษณ์นายแพทย์สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์ พบว่า ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่จะรองรับอย่างจริงจังในเรื่องของการก่อตั้งชมรมองค์กร และกลไกในการรวมตัวกันเอง ส่งผลให้มูลนิธิ ฯ ต้องสร้างรูปแบบการทำงานในชุมชนขึ้นมาเอง เพื่อที่จะควบคุมอุบัติเหตุจราจร</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่าภายใตยยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีการจัดทำแผนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เพื่อศึกษาและปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ไม่ได้มีการกล่าวถึงบทลงโทษแก่คนเดินเท้า ทั้งที่พฤติกรรมการใช้ทางของคนเดินเท้าก็เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนเช่นกัน เช่น การไม่ข้ามถนนตรงบริเวณทางข้าม</p> |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย                   | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5) เทคโนโลยี/<br>วิชาการ | <p>- จากการสัมภาษณ์คุณวิทยา มากปาน พบว่า รัฐบาลชุดปัจจุบันให้ความสำคัญในเรื่องของเทคโนโลยีใหม่ ๆ ทำให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (ระบบ TRAMS) เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลและสถิติที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกหน่วยงาน</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า ภายได้กรอบวงเงินงบประมาณเชิงบูรณาการ มีการสนับสนุนงบประมาณภายใต้ยุทธศาสตร์การประเมินผล/กิจกรรมและระบบสารสนเทศ จำนวน 227.486 ล้านบาท โดยงบประมาณส่วนหนึ่งจะนำไปสร้างระบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Data System) เพื่อให้มีระบบการเก็บและรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพียงระบบเดียว โดยที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะ</p> | <p>- การพัฒนาเทคโนโลยี ด้านการผลิตรถยนต์ มุ่งเน้นการผลิตสินค้าที่มีประสิทธิภาพการทำงานที่สูงขึ้น ซึ่งรวมทั้งรถยนต์ต่าง ๆ ด้วยเช่นกัน รถรุ่นใหม่ ๆ สามารถทำความเร็วทำความเร็วได้สูง โอกาสเกิดอุบัติเหตุจึงสูงขึ้นตามไปด้วย</p> <p>- จากการศึกษาจากเอกสารเส้นทางอุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ ของมูลนิธิสาธิตและวิจัยแห่งชาติ พบว่า จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 24 ล้านคัน โดยกว่า 17 ล้านคันเป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดทำให้การแก้ปัญหาเป็นเรื่องยากมากขึ้น</p> <p>- จากการศึกษาจากเอกสาร รู้เรื่องกฎและวินัยจราจร สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร พบว่า มีข้อจำกัดในการเพิ่มช่องการจราจรในบางพื้นที่ โดยเฉพาะในเขตชุมชนเมืองที่มีขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น กรุงเทพมหานคร</p> |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย            | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                   | สามารถนำไปใช้ตามความต้องการของตนเองได้                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | - จากการศึกษาจากเอกสารเส้นทางอุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ ของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ พบว่า สภาพการจราจรในปัจจุบัน ไม่เอื้อต่อการเดินทางโดยใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล อีกทั้งการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะก็ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเพียงพอ ทำให้ประชาชนต้องอาศัยการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มากขึ้น                                                                                                                                                                          |
| 6) คู่แข่ง/คู่คิด | <p>- จากการสัมภาษณ์ คุณอรอนงค์ เกียรติเรืองชัย เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 ว ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน พบว่า หน่วยงานต่าง ๆ มีการเข้าไปมีส่วนร่วมทั้งกับภาคประชาชน NGO มาก เช่น กลุ่มบริษัทรถยนต์ บริษัทน้ำมัน กลุ่มประกันภัย โดยทุกภาคส่วนได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี</p> <p>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่า มีการร่วมกับ</p> | <p>- จากการสัมภาษณ์ ดร.กุลธนะ แยมพลอย พบว่าปัจจุบันมีปัญหาในเรื่องการสั่งการ เนื่องจากเมื่อก่อนหน่วยงานที่ดูแลเรื่องอุบัติเหตุทางถนน คือ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก(สจร.)อยู่ภายใต้สังกัดสำนักนายกฯ มีผู้บริหารระดับสูงสุด คือ ข้าราชการระดับ 11 แต่เมื่อแยกออกมาจัดตั้งเป็นสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้บริหารระดับสูงสุดเหลือแค่เป็นข้าราชการระดับ 10 ซึ่งเทียบเท่ากับกรม ทำให้มีปัญหาในการสั่งการ เนื่องจากอยู่ในระดับเดียวกัน คำสั่งที่ลงไปก็มีน้ำหนัก</p> |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                            | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | ภาคประชาชนและ NGOs จัดตั้ง<br>หน่วยงานที่ชื่อ Thailand GRSP<br>(Global Road Safety Partnership)<br>เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันในการ<br>แก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากทุก<br>ภาคส่วน                                  | น้อยลงกว่าเดิม<br><br>- จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้าน<br>ความปลอดภัยทางถนนของประเทศ<br>ไทย (2547 – 2551) ของสำนัก<br>นโยบายและแผนการขนส่งและ<br>จราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้<br>ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การ<br>ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ได้<br>มีการจัดทำแผนงานกองทุนความ<br>ปลอดภัยและการประกันภัย โดยเน้น<br>ให้หน่วยงานด้านธุรกิจประกันภัยเข้า<br>มามีส่วนช่วยเหลือด้านการเงินแก่<br>โครงการต่าง ๆ แต่ไม่ได้มีการ<br>กล่าวถึง การเข้ามามีส่วนร่วมของ<br>ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมผลิต<br>รถ แต่อย่างใด อุตสาหกรรมรถยนต์<br>จึงได้เปรียบ และได้ประโยชน์จากการ<br>โยนความรับผิดชอบเรื่องค่าใช้จ่าย<br>ต่าง ๆ ให้แก่สังคม เช่น ค่า<br>รักษาพยาบาลผู้ประสบภัย ค่า<br>ดำเนินคดีในชั้นศาล- |
|        | - จากการศึกษาแผนปฏิบัติการด้าน<br>ความปลอดภัยทางถนนของประเทศ<br>ไทย (2547 – 2551) ของสำนัก<br>นโยบายและแผนการขนส่งและ<br>จราจร (สนข.) พบว่า ภายใต้<br>ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล/<br>ติดตาม และระบบสารสนเทศได้มี | จากการศึกษาเอกสาร เส้นทางอุบัติเหตุ<br>แห่งอุบัติเหตุ ของมูลนิธิสาธารณสุข<br>แห่งชาติ พบว่า สื่อมวลชนมีส่วนใน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | ข้อจำกัด                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <p>การจัดทำแผนงานกองทุนความปลอดภัยทางถนนและการประกันภัย เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาและดำเนินโครงการทางด้านความปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการพิจารณาให้หน่วยงานประกันภัยเข้ามาส่วนช่วยเหลือทางการเงินแก่โครงการต่าง ๆ ทางด้านความปลอดภัยทางถนน และให้กรมการประกันภัยเร่งรณรงค์ให้ประชาชนทราบถึงหน้าที่และสิทธิที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ (ประกันภัยสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น)</p> <p>- จากการสัมภาษณ์คุณอรอนงค์ เกียรติเรืองชัย พบว่า การขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งบริษัท สมาคมต่าง ๆ รวมทั้งบริษัทประกันภัย จะให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี โดยเมื่อมีการจัดประชุมทางหน่วยงานเอกชนต่าง ๆ ก็จะมีตัวแทนในระดับผู้บริหารมาร่วมประชุมทุกครั้ง</p> <p>- จากการสัมภาษณ์คุณภรณ์ นิลวัชรชาติ พบว่า สำนักงานกองทุน</p> | <p>การสร้างค่านิยมและกำหนดจิตสำนึกของประชาชนให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างได้ผล เช่น การโฆษณา รดจักรยานยนต์ ที่จะเน้นเรื่องความเร็ว ความแรง รูปลักษณะที่ทันสมัย โดยไม่ได้เน้นที่จะนำเสนอในเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่</p> <p>- จากการศึกษาเอกสาร เส้นทางอุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ ของมูลนิธิสารานุกรมแห่งชาติ พบว่า มีการใช้เงินซื้อสื่อโฆษณาประเภทต่าง ๆ ของเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ประมาณ 2,000 ล้านบาทในแต่ละปี โดยเฉพาะ 5 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2546 ธุรกิจเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ใช้เงินในการโฆษณาประมาณ 900 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าเงินที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ใช้ในการรณรงค์เพื่อลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยองค์การทั่วประเทศ 198 โครงการ (รวม 37 ล้านบาท) ประมาณ 30 เท่า</p> |

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

| ปัจจัย | โอกาส                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ข้อจำกัด |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
|        | <p>สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนในระดับจังหวัด โดยการสนับสนุนให้มีการทำ focus group ในจังหวัดที่เป็นจังหวัดนำร่อง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดนั้น ๆ ร่วมกันหาวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละจังหวัด และจัดทำแผนการดำเนินการในระดับจังหวัด เพื่อที่จะสามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> |          |
|        | <p>- ได้รับความร่วมมือจากสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ โดยมีการโฆษณา รณรงค์ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก ซึ่งช่วยให้ประชาชนได้ทราบถึงโครงการรณรงค์ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างทั่วถึง</p>                                                                                                                                      |          |



## บทที่ 6

### แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

การเสนอแนะแนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ได้นำตัวอย่างการจัดการจราจรและขนส่ง จากทั้งในประเทศและต่างประเทศ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ รวมทั้งแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน มาร่วมพิจารณาในการเสนอแนวทางที่เหมาะสม ซึ่งประกอบด้วย แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ด้านนโยบาย ด้านแผนงาน/โครงการ ด้านกฎหมายและการบังคับใช้ ด้านการบริหารจัดการของหน่วยงาน ด้านบุคลากร และด้านการมีส่วนร่วม โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### 6.1 แนวทางการจัดการด้านนโยบาย

การเสนอแนวทางการจัดการด้านนโยบาย ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัด ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมือง ตามหลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City) การจัดทำนโยบายในเรื่อง Road Safety Audit และการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยมีรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

##### 6.1.1 นโยบายด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัด

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายในด้านนโยบาย แผน และโครงการของหน่วยงาน พบว่า ไม่มีนโยบายในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นระบบราง หรือทางถนน ทั้งที่ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางออกสู่ต่างจังหวัดในปัจจุบันอยู่ในสภาพทรุดโทรม และใช้เวลาในการเดินทางนานกว่าการเดินทางโดยรถส่วนตัว ทำให้ไม่สามารถที่จะสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัดได้

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเป็นสิ่งที่จะต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาจราจร ทั้งปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ทั้งในเขต ชุมชนเมืองขนาดใหญ่ และในต่างจังหวัดที่ห่างไกล ยังคงต้องใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะใน การเดินทาง (ภาพที่ 6.1) ในปัจจุบันนโยบายของรัฐบาลมีความชัดเจนในการพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยเห็นได้จากการที่รัฐบาลได้มอบหมายให้สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการแปลงแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบ รางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่องไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งนำมาสู่การสร้างโครงข่ายระบบ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง โดยในปัจจุบันระบบนี้ได้ดำเนินการ ก่อสร้างเสร็จและเปิดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปแล้วในบางพื้นที่ มีบางส่วนที่ยังอยู่ระหว่าง การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง และบางส่วนอยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งเมื่อ การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ การเดินทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑลจะมีความสะดวก รวดเร็ว ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ลดจำนวนการใช้รถส่วนตัวลง และเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางมากขึ้น



ภาพที่ 6.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองเม็กซิโก ประเทศอิตาลี  
แหล่งที่มา: Mondo Tram, 2005.

นอกจากนี้ การเดินทางด้วยระบบรางจะช่วยลดอัตราการตายจากการเดินทางได้ด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะเมืองใหญ่ ๆ ในประเทศแถบทวีปยุโรป เช่น ฮัมบูร์ก แฟรงก์เฟิร์ต ในประเทศเยอรมัน และประเทศพัฒนาแล้วในเอเชียบางประเทศ เช่น โตเกียว ในประเทศญี่ปุ่น ที่นิยมการเดินทางด้วยระบบราง และมีอัตราของการใช้บริการขนส่งระบบรางมาก เมื่อเปรียบเทียบกับเมืองในประเทศกำลังพัฒนา อย่างเช่นกรุงเทพฯ ในประเทศไทย หรือกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งเมืองดังกล่าวจะมีอัตราการตายจากการเดินทางน้อยกว่าอย่างชัดเจน ดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 อัตราการใช้บริการและความหนาแน่นของระบบราง เปรียบเทียบกับอัตราการตายจากการเดินทาง ปี 1990

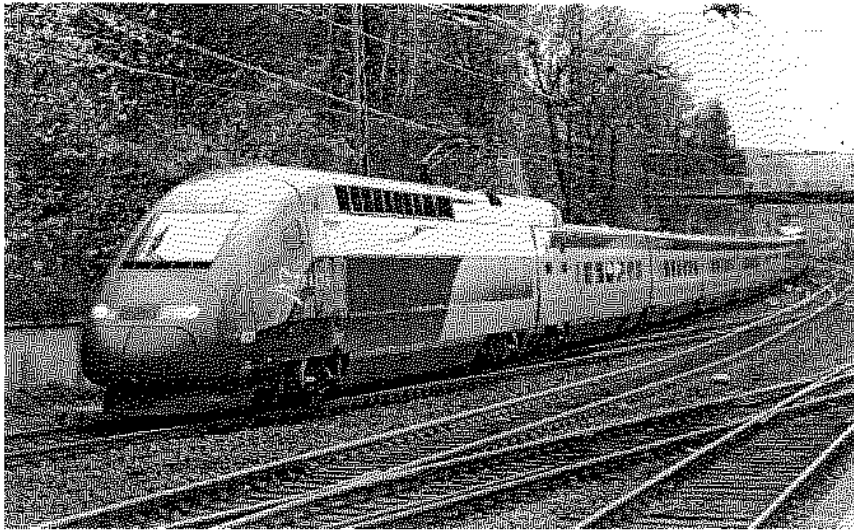
| เมือง                    | อัตราการใช้บริการ<br>ขนส่ง<br>ระบบราง<br>(ไมล์/1,000คน) | อัตราความหนาแน่น<br>ของเส้นทางระบบราง<br>(ไมล์/1,000ครัวเรือน) | อัตราการตายจาก<br>การเดินทาง<br>(ต่อประชากร<br>100,000 คน) |
|--------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| <b>เมืองในทวีปยุโรป</b>  |                                                         |                                                                |                                                            |
| ฮัมบูร์ก                 | 117.7                                                   | 3,742                                                          | 8.1                                                        |
| แฟรงก์เฟิร์ต             | 208.1                                                   | 5,117                                                          | 7.9                                                        |
| ซูริก                    | 649.6                                                   | 32,706                                                         | 7.7                                                        |
| สต็อกโฮล์ม               | 178.9                                                   | 6,536                                                          | 7.3                                                        |
| บรัสเซลส์                | 237.5                                                   | 17,791                                                         | 11.7                                                       |
| ปารีส                    | 171.9                                                   | 7,933                                                          | 10.6                                                       |
| ลอนดอน                   | 247.1                                                   | 6,222                                                          | 8.1                                                        |
| มิวนิค                   | 285.7                                                   | 8,571                                                          | 11.7                                                       |
| โคเปนเฮเกน               | 166.0                                                   | 4,739                                                          | 7.5                                                        |
| เวียนนา                  | 332.0                                                   | 22,087                                                         | 10.7                                                       |
| อัมสเตอร์ดัม             | 234.7                                                   | 11,458                                                         | 5.7                                                        |
| <b>เมืองในทวีปเอเชีย</b> |                                                         |                                                                |                                                            |
| โตเกียว                  | 67.9                                                    | 4,820                                                          | 5.3                                                        |
| สิงคโปร์                 | 24.8                                                    | 2,150                                                          | 8.7                                                        |

ตาราง 6.1 (ต่อ)

| เมือง         | อัตราของการใช้<br>บริการขนส่ง<br>ระบบราง<br>(ไมล์/1,000คน) | อัตราความหนาแน่น<br>ของเส้นทางระบบราง<br>(ไมล์/1,000ครัวเรือน) | อัตราการตาย<br>จากการเดินทาง<br>(ต่อประชากร<br>100,000 คน) |
|---------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| สิงคโปร์      | 24.8                                                       | 2,150                                                          | 8.7                                                        |
| ฮ่องกง        | 21.2                                                       | 6,382                                                          | 5.7                                                        |
| กรุงเทพฯ      | 15.7                                                       | 1,238                                                          | 16.1                                                       |
| จาร์กาตา      | 5.9                                                        | 1,143                                                          | 4.5                                                        |
| กัวลาลัมเปอร์ | 15.0                                                       | 2,662                                                          | 22.7                                                       |
| มะนิลา        | 9.7                                                        | 1,919                                                          | 13.8                                                       |

แหล่งที่มา: ดัดแปลงจาก Chamlong Poboorn. 1997: 149, 207.

จากตารางที่ 6.1 จะเห็นว่า เมืองใหญ่ในทวีปยุโรปมีอัตราการให้บริการและความหนาแน่นของเส้นทางขนส่งระบบรางมากกว่าเมืองในทวีปเอเชีย และจะมีอัตราการตายจากการเดินทางน้อยกว่า โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ กรุงเทพฯ กัวลาลัมเปอร์ มะนิลา จะเห็นว่าอัตราการตายจากการเดินทางในเมืองในทวีปยุโรปมีจำนวนน้อยกว่ามากอย่างเห็นได้ชัด โดยที่เมืองอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ มีอัตราของการให้บริการขนส่งระบบราง 234.7 ไมล์ต่อประชากร 1,000 คน มีอัตราการตายจากการเดินทางเท่ากับ 5.7 ต่อประชากร 100,000 คนเท่านั้น ขณะที่กรุงเทพฯ มีอัตราของการให้บริการขนส่งระบบรางเพียง 15.7 ไมล์ต่อประชากร 1,000 คน และมีอัตราการตายจากการเดินทางมากถึง 16.1 ต่อประชากร 100,000 คน จากข้อมูลดังกล่าว จึงสามารถสรุปได้ว่า การเดินทางโดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะแบบระบบราง มีความปลอดภัยในการเดินทางมากกว่าการเดินทางโดยใช้นถนน



ภาพที่ 6.2 ระบบขนส่งสาธารณะแบบระบบราง TGV ในประเทศฝรั่งเศส

แหล่งที่มา: The N-Scale Division, 2005.

นอกจากนี้ในบางประเทศยังมีมาตรการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ในการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น เช่น ในเมืองฮิลส์เบิร์ก (Hillsborough) รัฐฟลอริดา (Florida) มีการให้เงินอุดหนุนเดือนละ 20 เหรียญสหรัฐ (ประมาณ 800 บาท) แก่ผู้ที่ใช้รถร่วมกับผู้อื่น (vanpool) และช่วยออกค่าบัตรโดยสารรถประจำทางครึ่งหนึ่งให้กับพนักงานที่เดินทางด้วยรถประจำทาง ด้วยมาตรการสร้างแรงจูงใจนี้ช่วยลดการเดินทางด้วยรถยนต์ของพนักงานได้ถึง 67,200 ไมล์ (จำเนียร วรรัตน์ชัยพันธ์, 2548: 86) และในเมืองซีการิว (Syracuse) รัฐนิวยอร์ก (New York) จัดทำโครงการโดยสารระบบขนส่งมวลชนฟรี เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนทั่วไปเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น (จำเนียร วรรัตน์ชัยพันธ์, 2548: 90)

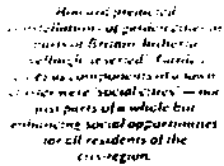
ดังนั้น หากมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัด ทั้งระบบรางและโครงข่ายถนน โดยเน้นที่การพัฒนาระบบรางที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ ให้มีโครงข่ายครอบคลุมทั่วประเทศ การเดินทางมีความปลอดภัยสูง และมีความรวดเร็วในการเดินทาง เพื่อที่จะสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนวิธีการเดินทางข้ามจังหวัด จากที่ใช้รถส่วนตัวมาเป็นการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะระบบราง ปริมาณยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางก็จะลดลง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุก็จะลดลงตามไปด้วย

### 6.1.2 การจัดทำนโยบายด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมือง ตามหลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City)

เนื่องจากการพัฒนาเมืองในปัจจุบัน โดยเฉพาะในเขตชุมชนเมืองใหญ่ ๆ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต ชลบุรี กรุงเทพมหานคร ได้เปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่อประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรม สาธารณูปโภค ฯลฯ แม้ว่ารัฐบาลทุกสมัยจะได้พยายามส่งเสริมการพัฒนาชนบท รวมทั้งการขยายการศึกษาชั้นสูงออกไปตามภาคต่าง ๆ ก็ตาม แต่ประชาชนจากทุกภาคก็ยังคงมุ่งหน้ามาแสวงหาอาชีพและการศึกษาในกรุงเทพฯ ทำให้เกิดปัญหาทั้งทางสังคมและเศรษฐกิจที่นับวันจะทวีขึ้น (จำลอง โพธิ์บุญ, 2544. บทที่ 4: 15) ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งที่เกิดจากความแออัดของประชากรที่เดินทางจากภูมิลำเนาของตนเอง เพื่อเข้ามาอาศัยในกรุงเทพฯ นั่นคือ ปัญหาการจราจร ทั้งปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้เนื่องจากการมีประชากรอาศัยเป็นจำนวนมาก ปริมาณความต้องการเดินทางจึงอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะทุกประเภทมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย และเมื่อมีจำนวนยานพาหนะเพิ่มสูงขึ้นประกอบกับพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การขับรถฝ่าฝืนป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร หรือการไม่ให้สัญญาณเมื่อต้องการเปลี่ยนช่องทาง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนก็เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

จำลอง โพธิ์บุญ (2544. บทที่ 6: 24-25) ได้กล่าวถึงแนวคิดแบบเมืองอุทยานว่า เป็นแนวคิดของ Ebenezer Howard ซึ่งเป็นแนวคิดที่ต้องการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยในเมืองยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมราวศตวรรษที่ 18 เพราะ สมัยนั้นเมืองเต็มไปด้วยโรงงานอุตสาหกรรม มีที่อยู่อาศัยรอบ ๆ โรงงาน สภาพการอยู่อาศัยแออัดปราศจากสุขอนามัย ก่อให้เกิดโรคภัยไข้เจ็บมากมาย

หลักการของเมืองอุทยาน (Garden City) คือการสร้างเมืองบริวารล้อมรอบเมืองหลัก แต่ละเมืองต่างก็มีศูนย์กลางเมืองที่สมบูรณ์ในตัวเอง เมืองบริวารจะพึ่งพาเมืองศูนย์กลางหลักทางด้านบริการในระดับภาคเท่านั้น เมืองบริวารเหล่านั้นจะมีประชากรที่แน่นอน ไม่มีการขยายตัวทางจำนวนประชากร เพื่อป้องกันการแผ่ขยายของเมืองบริวาร จึงเสนอแนวคิดไว้ว่าควรมีประชากรประมาณ 32,000 คน ต่อเมืองบริวาร 1 แห่ง มีพื้นที่สีเขียว (green belt) ของพื้นที่เกษตรกรรมและป่าไม้ระหว่างเมือง เพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และเป็นแนวกันชนป้องกันการขยายตัวของเมืองเมื่อเมืองโตเต็มที่ก็ต้องสร้างเมืองใหม่ (ภาพที่ 6.1)



ภาพที่ 6.3 หลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City)  
แหล่งที่มา: จำลอง โทธิบุญ, 2544. บทที่ 6: 25.

จากหลักการดังกล่าว หากในเขตที่เป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ หรือแม้กระทั่งชุมชนเมืองขนาดกลางที่กำลังขยายตัว สามารถที่จะนำหลักการนี้ไปปฏิบัติ โดยจัดให้ศูนย์กลางของแต่ละเมืองบริวารนั้น ประกอบด้วยสถานพยาบาล สถานศึกษาทุกระดับ ศูนย์การค้า ลานกีฬาเพื่อออกกำลังกาย และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เพื่อควบคุมการขยายตัวทางจำนวนประชากร และลดปริมาณและระยะการเดินทางของประชาชนให้อยู่แต่ภายในเมืองบริวารเอง โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนก็จะมีลดน้อยลงตามไปด้วย

### 6.1.3 การจัดทำนโยบายในเรื่อง Road Safety Audit

Road Safety Audit คือ การติดตามตรวจสอบสภาพของถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ถนนที่กำลังก่อสร้าง หรือโครงการด้านการจราจร ที่มีผลต่อผู้ใช้รถใช้ถนน โดยที่ผู้ที่มีหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบ จะมุ่งตรวจสอบการดำเนินโครงการด้านการจราจร และสภาพความปลอดภัยของการใช้ถนน เพื่อระบุถึงบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเร่งดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี (Institute of Public Works Engineering Australia, 2005)

ทั้งนี้เนื่องจากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายใน ด้านนโยบาย แผน และโครงการของหน่วยงาน พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีการดำเนินนโยบายด้าน Road Safety Audit ส่งผลให้ไม่มีการติดตามตรวจสอบสภาพของถนน สภาพของป้ายสัญญาณจราจร และไฟสัญญาณจราจรว่าบริเวณใดที่อยู่ในสภาพชำรุด และสมควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ดี สภาพของถนน ป้ายหรือเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟจราจร บนถนนบางสายจึงอยู่ในสภาพทรุดโทรม ขณะที่ถนนบางสายก็ไม่มีเครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณไฟจราจร ส่งผลให้การใช้รถใช้ถนนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงมาก ดังนั้น ประเทศไทยควรที่จะมีการดำเนินนโยบายด้าน Road Safety Audit เพื่อติดตามตรวจสอบสภาพความปลอดภัยบนท้องถนน และลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้ทางทั้งหมดด้วย

จากการศึกษาการดำเนินการด้าน Road Safety Audit ในประเทศออสเตรเลีย พบว่า ได้มีการดำเนินการในด้านนี้โดยรัฐบาลท้องถิ่น (Local Government) โดยมี The Institute of Public Works Engineering Australia (IPWEA WA Division) เป็นองค์กรสำคัญในการดำเนินการ ทั้งการจัดการอบรม เพิ่มศักยภาพ และการเป็นผู้นำด้าน Road Safety Audit ในรัฐออสเตรเลียตะวันตก โดยมีบทบาทหน้าที่ เช่น การประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้ในเรื่อง Road Safety Audit การเพิ่มศักยภาพของ auditors สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติการดำเนินการ Road Safety Audit ในรัฐออสเตรเลียตะวันตก โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้น เพื่อให้ดูแลรับผิดชอบด้านการเป็นผู้นำหลักการดำเนินการด้าน Road Safety Audit ในรัฐออสเตรเลียฝั่งตะวันตก ในส่วนของภาคีสมาชิกนั้น รัฐบาลท้องถิ่นในรัฐออสเตรเลียตะวันตก ได้มีการดำเนินการบรรลุข้อตกลงในการดำเนินการกับองค์กรระดับท้องถิ่นอื่น ๆ ในการที่จะร่วมกันแก้ไขปัญหา และดำเนินการด้าน Road Safety Audit (The Institute of Public Works Engineering Australia, 2005)

ดังนั้น ประเทศไทยควรจัดทำนโยบายด้าน Road Safety Audit เพื่อให้มีดำเนินการติดตามตรวจสอบสภาพถนนสายต่าง ๆ และดำเนินการแก้ไขปรับปรุงจุดอันตรายบนถนน พร้อมทั้งบำรุงรักษาสภาพป้ายสัญญาณจราจร และสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดี หรือทำการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และสัญญาณไฟจราจรสำหรับถนนบางสายที่ยังไม่มี เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

#### 6.1.4 การดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายใน ด้านนโยบาย แผน และโครงการของหน่วยงาน พบว่า ปัญหาที่สำคัญของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน คือ



ไม่มีการกำหนดนโยบายให้มีการดำเนินการติดตามและศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งขาดการส่งเสริมการทำงานด้านวิชาการ ที่จะวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสม รวมทั้งช่วยผลักดันแผนงานหรือมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างตรงจุดและต่อเนื่อง ดังนั้น หากมีการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก็จะสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ถูกสะสมมาเป็นเวลานาน อีกทั้งสาเหตุการเกิดปัญหาก็มีหลายสาเหตุ จึงไม่สามารถที่จะแก้ปัญหาเหล่านั้นได้ภายในระยะเวลาที่จำกัด ถึงแม้ที่ผ่านมาจะมีความพยายามในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาตลอด แต่ก็ไม่ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง การมีนโยบายควบคุมเข้มงวดในระยะสั้น อย่างเช่น ในช่วงเทศกาล อาจจะสามารถช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่ไม่สามารถจะแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นในระยะยาวได้

ประเทศญี่ปุ่น เป็นตัวอย่างที่ดีในการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยประเทศญี่ปุ่น ในปี พ.ศ.2513 มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 16,765 คน แต่ด้วยการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องของรัฐบาล เทศบาล และคนในท้องถิ่นนานหลายสิบปี ส่งผลให้ในปี พ.ศ.2545 มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเหลือเพียง 8,439 คน หรือลดลงกว่าร้อยละ 50 จากเมื่อ 32 ปีก่อน (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548: 138) ดังนั้น การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จึงจะสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ในระยะยาว

## 6.2 แนวทางการจัดการด้านแผนงาน / โครงการ และมาตรการ

การเสนอแนวทางการจัดการด้านแผนงาน / โครงการ และมาตรการ ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ แผนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคอุตสาหกรรมผลิตรถ การเพิ่มความเข้มงวดสำหรับมาตรการดูแลในเรื่องรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ การเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดด้านสื่อโฆษณาและการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการจัดการจราจร โดยมีรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

### 6.2.1 แผนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคอุตสาหกรรมผลิตรถ

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายนอก ด้านสังคม/วัฒนธรรม พบว่า ภายใต้อุตสาหกรรมทำให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ได้มีการจัดทำแผนงานกองทุนความปลอดภัยและการประกันภัย โดยเน้นให้หน่วยงานด้านธุรกิจประกันภัยเข้ามามีส่วนช่วยเหลือด้านการเงินแก่โครงการต่าง ๆ แต่ไม่ได้มีการกล่าวถึง การเข้ามามีส่วนร่วมของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมผลิตรถ แต่อย่างใด ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีการชำระภาษีรถและค่าเบี้ยประกันของผู้ขับขี่ แต่ยังไม่มีการจ่ายเงินเต็มสำหรับค่าใช้จ่ายของกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ หน่วยกู้ชีพ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัย และค่าดำเนินคดีในชั้นศาล ผู้ขับขี่และอุตสาหกรรมรถยนต์ จึงได้เปรียบ และได้ประโยชน์จากการโยนความรับผิดชอบเรื่องค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหล่านี้ให้แก่สังคม

อุตสาหกรรมผลิตรถทุกประเภท จัดว่าเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ สร้างรายได้แก่ผู้ประกอบการเป็นจำนวนมาก แต่ในปัจจุบันยังไม่มีส่วนเข้ามารับผิดชอบเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ถึงแม้จะมีการเสียภาษีสำหรับการนำเข้ารถที่ผลิตจากต่างประเทศ แต่ก็ไม่ใช่เงินที่นำมาใช้จ่ายโดยตรงสำหรับใช้ชดเชยความเสียหายที่ตามมาหลังจากเกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น นอกจากหน่วยงานด้านธุรกิจประกันภัยแล้ว ควรที่จะให้ผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมผลิตรถเข้ามามีส่วนช่วยเหลือด้านการเงิน ตามแผนงานกองทุนความปลอดภัยและการประกันภัยนี้ด้วย

### 6.2.2 การเพิ่มระดับความเข้มงวดสำหรับมาตรการดูแลในเรื่องรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ

จากสถิติจำนวนยานพาหนะจดทะเบียนทั่วประเทศ พบว่า มียานพาหนะจดทะเบียนทั้งหมดประมาณ 26 ล้านคัน โดยในจำนวนนี้มีรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด สูงถึงประมาณ 18 ล้านคัน ส่งผลให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อันมีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์เป็นไปอย่างยากลำบาก เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่สามารถทำความเร็วได้สูง แต่ขาดความสมดุลในการทรงตัวของรถเมื่อใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ อีกทั้งไม่มีอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่ายานพาหนะชนิดอื่น ๆ และก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้มากกว่ายานพาหนะชนิดอื่น ๆ โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้รถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มีด้วยกันหลายสาเหตุ เช่น ผู้ขับขี่ขาดความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักถึงการขับขี่ปลอดภัย การดื่มสุรา และการขาดการป้องกันตัวเองที่ดี

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายนอก ด้านสังคม/วัฒนธรรม พบว่า สภาพการจราจรในปัจจุบัน ไม่เอื้อต่อการเดินทางโดยใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเท่าใดนัก อีกทั้งการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะก็ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเพียงพอ อีกทั้งไม่มีความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น ทางเลือกสำหรับการเดินทางที่เหลือนอยู่สำหรับสภาพการจราจรในปัจจุบัน คือ การเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์ และเมื่อรวมเข้ากับสาเหตุดังกล่าวข้างต้น ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์จึงเป็นปัญหาใหญ่ และแก้ไขได้ยากยิ่ง

นอกจากนี้ ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ก็เป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน สาเหตุที่พบเห็นบ่อยครั้ง ก็คือการปรับแต่งเครื่องยนต์ให้มีกำลังแรงขึ้น การถอดอุปกรณ์ป้องกันภัย เช่น กระแฉกมองข้าง การขับขี่โดยไม่เปิดไฟ การบรรทุกน้ำหนักสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไปจนรุดเสียการทรงตัว และการขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเพื่อแข่งขันกันบนถนนสายต่าง ๆ ซึ่งสาเหตุเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินไปอย่างไม่สมควร

ดังนั้น การมีมาตรการเพิ่มความเข้มงวดสำหรับมาตรการดูแลในเรื่องรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมากในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มาตรการต่าง ๆ อย่างเช่น การตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเข้มงวด ต่อเนื่อง และจริงจัง ทั้งการตรวจจับความเร็ว การดัดแปลงสภาพรถ การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดและลมหายใจ รวมทั้งดำเนินการโครงการรณรงค์ในเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างจิตสำนึก และความตระหนักในเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ น่าที่จะช่วยให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอันมีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์ มีจำนวนลดลง

### 6.2.3 การเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดด้านสื่อโฆษณา

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายนอก ด้านลูกค้า/ประชาชน/สื่อ พบว่า มีการใช้เงินซื้อสื่อโฆษณาประเภทต่าง ๆ ของเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ประมาณ 2,000 ล้านบาทในแต่ละปี โดยเฉพาะ 5 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2546 ธุรกิจเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ใช้เงินในการโฆษณาประมาณ 900 ล้านบาท ซึ่งมากกว่าเงินที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ใช้ในการรณรงค์เพื่อลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยองค์กรทั่วประเทศ 198 โครงการ (รวม 37 ล้านบาท) ประมาณ 30 เท่า นอกจากนี้ สื่อมวลชนมีส่วนในการสร้างค่านิยมและกำหนดจิตสำนึกของประชาชนให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างได้ผล เช่น การโฆษณา

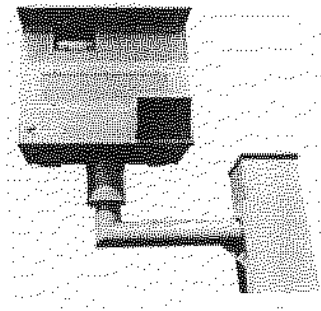
รถจักรยานยนต์ที่จะเน้นเรื่องความเร็ว ความแรง รูปลักษณ์ที่ทันสมัย โดยไม่ได้เน้นที่จะนำเสนอในเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ จึงถือได้ว่าสื่อโฆษณาเป็นส่วนสำคัญในการกระตุ้นให้ประชาชนมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

เนื่องจากสื่อโฆษณาสามารถเข้าถึงได้ทุกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น การเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดด้านสื่อโฆษณา ทั้งการโฆษณาเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ และการโฆษณาที่เน้นสมรรถนะของยานยนต์มากกว่าความปลอดภัย เช่น การอนุญาตให้มีการโฆษณาเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์เฉพาะเวลาหลังเที่ยงคืน การโฆษณายานยนต์ประเภทต่าง ๆ โดยเน้นเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ให้มากขึ้น จึงเป็นมาตรการที่จำเป็นและต้องเร่งดำเนินการ เพื่อลดการสร้างค่านิยมและพฤติกรรมที่ผิด ๆ ให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเยาวชน ซึ่งเป็นทางหนึ่งในการลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ด้วย

#### 6.2.4 การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการจัดการจราจร

การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อช่วยในการจัดการจราจร เป็นอีกวิธีหนึ่งซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการนำเทคโนโลยีมาใช้นั้น สามารถควบคุมทิศทางการจราจรเพื่อให้การจราจรเป็นไปอย่างคล่องตัว และช่วยในการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจร จนเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะกระทำการอันใดที่ผิดต่อกฎจราจร สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันแม้ว่าจะมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยบ้างแล้ว เช่น สัญญาณไฟนับเวลาถอยหลังสำหรับการควบคุมทิศทางการจราจร แต่ก็ยังไม่ได้นำไปใช้อย่างครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ อีกทั้งยังไม่มีติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพเพื่อตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจรอีกด้วย

จากการศึกษาในเรื่องนี้ พบว่า ในเขต Wiltshire และ Swindon ประเทศอังกฤษ ได้มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพเพื่อตรวจจับผู้กระทำความผิด (ภาพที่ 6.4) โดยเฉพาะในกรณีการขับรถเร็วเกินกำหนด และการขับฝ่าสัญญาณไฟจราจร ผลการดำเนินการปรากฏว่า การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพเพื่อตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจร ส่งผลให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี่ลดลงประมาณร้อยละ 7 และจำนวนของผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนดลดลงประมาณร้อยละ 43 นอกจากนี้ ยังสามารถช่วยลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตลงได้ประมาณร้อยละ 40 และช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับคนเดินเท้าลงได้ประมาณร้อยละ 37 ณ บริเวณที่มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพ(Wiltshire & Swindon safety camera partnership, 2005)



ภาพที่ 6.4 กล้องตรวจจับความเร็วและถ่ายภาพเพื่อตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจร

แหล่งที่มา: Wiltshire & Swindon safety camera partnership, 2005.

ดังนั้น ประเทศไทยควรที่จะมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อช่วยในการจัดการจราจรให้มากขึ้น ทั้งเพื่อควบคุมทิศทางการจราจร และตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจร เพื่อลดการกระทำความผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุอันมีสาเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมีจำนวนและความรุนแรงน้อยลงด้วย

### 6.3 แนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ และการบังคับใช้

การเสนอแนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ มาตรการ และการบังคับใช้ ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่มือใหม่ การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีเนื้อหาในเรื่องของถนน และสร้างกฎหมายที่รองรับการจัดตั้งองค์กรเอกชน โดยมีรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

#### 6.3.1 เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ในปัจจุบันประเทศไทยยังคงประสบปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่พบเห็นบ่อยครั้งมีหลายพฤติกรรม เช่น การขับขี่โดยใช้ความเร็วเกินกำหนด การขับรดตัดหน้าในระยะประชิด การขับขี่ขณะเมาสุรา ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ถือว่าเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นเป็นประจำ แต่ปัจจุบันบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดหรือหรือฝ่าฝืนกฎจราจรของประเทศไทยยังไม่รุนแรงมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ส่งผลให้ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่เคารพหรือยำเกรงต่อกฎหมายเท่าที่ควร การขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรจึงยังคงพบเห็นได้บ่อยครั้ง

สำหรับบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในต่างประเทศนั้นถือได้ว่ามีความรุนแรงมาก ในประเทศญี่ปุ่นจะมีบทลงโทษอย่างหนักแก่ผู้ขับขี่ที่เมาสุรา โดยผู้ขับขี่ที่ไม่สามารถยืน เดินและพูดได้เป็นปกติ จะมีโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปีหรือปรับไม่เกิน 5 แสนเยน หากลมหายใจมีกลิ่นสุรา มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 3 แสนเยน หากเมาสุราแล้วขับขี่แล้วเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่จะมีโทษสถานหนัก คือ ยึดใบขับขี่และปรับ และหากมีผู้เสียชีวิตจะมีโทษถึงไล่ออกจากงาน (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 125) ในขณะที่บทลงโทษของประเทศไทยในกรณีขับขี่รถในขณะที่หย่อนความสามารถ จะถูกลงโทษโดยการตัดแต้มเพียง 30 คะแนนเท่านั้น (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548ข: 126) ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรมีการเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่ให้มีความรุนแรงมากขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย และไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งจะเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### 6.3.2 เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่มือใหม่

กฎหมายและการบังคับใช้สำหรับเรื่องจราจร เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่ผ่านมายังไม่มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านความเข้มงวด และความต่อเนื่อง อีกทั้งบทลงโทษผู้กระทำความผิดในคดีจราจรก็ไม่รุนแรง ผู้ขับขี่จึงไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย และมีพฤติกรรม การขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมามากจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และเพิ่มบทลงโทษให้รุนแรงเพิ่มขึ้น จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องเร่งดำเนินการ

จากการศึกษาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย พบว่า ในปี ค.ศ.2000 มีการพิจารณาเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่มือใหม่ โดยเมื่อผู้ขับขี่มือใหม่ทำผิดกฎหมายจราจรจะถูกตัดแต้มมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในทุกกรณี เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณมือของตำรวจจราจร ผู้ขับขี่มือใหม่จะถูกตัด 6 แต้ม ขณะที่ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์จะถูกตัด 3 แต้ม ฝ่าฝืนป้ายสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่มือใหม่จะถูกตัด 10 แต้ม ขณะที่ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์จะถูกตัด 7 แต้ม ผลจากการบังคับใช้กฎหมายนี้ พบว่า ในปี ค.ศ.2000 และ 2001 มีจำนวนการออกใบสั่งและการจับผู้ขับขี่มือใหม่ที่ขับขี่ผิดกฎหมายจราจรต่อจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร 100 คนลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นพฤติกรรมการขับขี่เปลี่ยนไปในทางที่ดีขึ้น

หลังจากที่เศรษฐกิจของประเทศไทยเริ่มกลับฟื้นตัวดีขึ้นในปีพ.ศ. 2545 ได้ส่งผลให้ประชาชนนิยมซื้อรถยนต์ส่วนตัวมาใช้กันมากขึ้น และประชาชนที่ซื้อรถยนต์ใหม่ส่วนใหญ่ก็จะเป็นผู้ขับขี่มือใหม่ ที่มีประสบการณ์ขับขี่ไม่ถึง 1 ปี และเนื่องจากการขาดประสบการณ์ และความชำนาญในการขับขี่นี้เอง ส่งผลให้มีโอกาสที่ผู้ขับขี่มือใหม่นี้จะเป็นสาเหตุหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิด

อุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น จึงควรมีกฎหมายและการบังคับใช้ที่เข้มงวดแก่ผู้ขับขี่มือใหม่โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่จะเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่มือใหม่ โดยการเพิ่มบทลงโทษแก่ผู้ขับขี่มือใหม่ให้รุนแรงกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ และความชำนาญมากกว่า เช่น การถูกตัดแต้มมากกว่าเมื่อฝ่าฝืนกฎหมายจราจร เพื่อให้ผู้ขับขี่มือใหม่เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น

### 6.3.3 แกไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีเนื้อหาในเรื่องของถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่สำคัญ 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 โดยถูกตราขึ้นเพื่อควบคุมการจราจรและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมี 3 สาเหตุ คือ เกิดจากคน ยานพาหนะ และถนน แต่จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายนอกทางด้านกฎหมาย/ระเบียบข้อบังคับ พบว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทั้ง 3 ฉบับ ไม่มีกฎหมายฉบับใด ที่ให้ความสำคัญกับถนน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเชื่อว่ารัฐบาลมีหน้าที่ดูแล และรักษาสภาพถนนอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายมารองรับ

เนื่องด้วยเหตุนี้เอง ถนนในประเทศไทยทั้งทางหลวง และทางหลวงชนบท จึงไม่ได้รับการดูแล และรักษาสภาพอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบถนนทางหลวง และทางหลวงชนบท แต่การที่ไม่มีการบัญญัติข้อบังคับใด ๆ ในเรื่องการดูแลรักษาสภาพถนนไว้ในกฎหมาย จึงทำให้การดำเนินการขาดความต่อเนื่อง ทั้งทางด้านการสนับสนุนงบประมาณ และแผนการดำเนินงานต่าง ๆ เนื่องจากถือว่าการไม่บำรุงรักษาสภาพถนน เป็นเรื่องที่ไม่ผิดต่อกฎหมาย

ดังนั้น จึงควรที่จะมีการตรากฎหมายเพิ่มเติม หรือแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่เดิมแล้ว ให้มีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับถนน เพื่อให้การดำเนินการบำรุงรักษาเป็นไปตามอำนาจของกฎหมาย และมีการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณ และแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ให้แก่หน่วยงานที่ดูแลสภาพถนน ทั้งกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท รวมทั้งหน่วยงานบริหารส่วนท้องถิ่นต่าง ๆ สำหรับดำเนินการบำรุงรักษาสภาพถนนให้อยู่ในสภาพที่ดี และปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอยู่เสมอ

### 6.3.4 สร้างกฎหมายที่รองรับการจัดตั้งองค์กรเอกชน

การแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน ไม่สามารถที่จะดำเนินการได้สำเร็จโดยภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว แต่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่าย ทั้งจากภาครัฐ ประชาชน และเอกชน ในการแก้ปัญหา แต่จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายนอก ด้านกฎหมาย/ระเบียบข้อบังคับ พบว่า

ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่จะรองรับการก่อตั้งองค์กรเอกชนอย่างจริงจัง ส่งผลให้การดำเนินการขององค์กรเอกชนขาดแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน ต้องสร้างรูปแบบการทำงานขึ้นมาเอง เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แต่ก็ไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาได้สำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน เนื่องจากสาเหตุหลายประการ ทั้งในด้านงบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์

อย่างเช่นในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการออกกฎหมาย The Highway Safety พ.ศ. 2509 เพื่อจัดตั้งองค์กรสนับสนุนภารกิจที่มุ่งสร้างความปลอดภัยบนถนน และส่งเสริมรัฐและชุมชนในการศึกษาด้านวิศวกรรมจราจรและระบบการค้นหาดูอันตรายบนถนน (มูลนิธิสารณสุขแห่งชาติ, 2548: 136) ดังนั้น ถ้ามีการสร้างกฎหมายขึ้นมารองรับการจัดตั้งองค์กรเอกชน และช่วยส่งเสริม สนับสนุนการดำเนินการขององค์กรเอกชนต่าง ๆ ให้มีการดำเนินการร่วมกับภาครัฐ การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนน่าจะได้ผลที่ดียิ่งขึ้น

## 6.4 แนวทางการจัดการด้านการบริหารจัดการของหน่วยงาน

การเสนอแนวทางการจัดการด้านการบริหารจัดการของหน่วยงาน ประกอบไปด้วย 2 ด้าน คือ การประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และการลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินการ โดยมีรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

### 6.4.1 การประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายใน ด้านการบริหารจัดการของหน่วยงาน พบว่า ปัจจุบันหน่วยงานราชการแต่ละหน่วยงาน ต่างก็มีความรับผิดชอบระดับสูงประจำหน่วยงานของตนเอง ส่งผลให้มีความพยายามที่จะไม่ทำงานร่วมกัน เพราะต้องการดำเนินการตามแผนงานของหน่วยงานตนเอง นอกจากนี้ยังมีความพยายามในการแย่งงบประมาณเข้าหน่วยงานของตนเอง เนื่องจากเกรงว่าหน่วยงานของตนเองจะไม่มีผลงาน จนถูกเพ่งเล็งจากรัฐบาล จนในที่สุดการดำเนินการต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยความร่วมมือต้องล่าช้า หรือไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ เพราะขาดความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงยังไม่ได้ผลที่เป็นที่น่าพอใจ

การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน เป็นสิ่งสำคัญในการที่จะแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นผลสำเร็จ การดำเนินการเพียงลำพังเพียงหน่วยงานเดียว ไม่สามารถแก้ปัญหาทุกอย่างได้ หน่วยงานโดยเฉพาะระดับกระทรวงที่สำคัญ ทั้งกระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข ต้องมีการร่วมมือ การประสานการ



ทำงานร่วมกัน เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างครอบคลุมทุกมิติ ดังนั้น การประสานการทำงานระหว่างหน่วยงาน จึงมีความสำคัญในการดำเนินการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้สามารถดำเนินการตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

#### 6.4.2 การลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินการ

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายใน ด้านการบริหารจัดการของหน่วยงาน พบว่า มีปัญหาการดำเนินการที่ซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน แสดงให้เห็นว่าการเชื่อมต่อประสานงานกันระหว่างหน่วยงานยังไม่มีดี โดยปัญหาที่เห็นเด่นชัด คือ การดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ได้เข้ามาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลต่าง ๆ แต่ถนนที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเข้ามาดูแลนั้น เป็นหน้าที่รับผิดชอบของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมทั้งสิ้น ส่งผลให้เกิดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน

การทำงานที่ซ้ำซ้อนกันของหลายหน่วยงาน เป็นผลให้การดำเนินงานเกิดความล่าช้า และมีผลต่อการแบ่งอำนาจหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานที่ทำงานซ้ำซ้อนกัน การลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินการของหน่วยงาน จะช่วยเพิ่มความเร็วในการทำงาน และส่งผลให้สามารถดำเนินการตามแผนงานต่าง ๆ ให้สำเร็จลุล่วงตามเป้าประสงค์ได้อย่างรวดเร็วด้วยเช่นกัน

### 6.5 แนวทางการจัดการด้านบุคลากร

การเสนอแนวทางการจัดการด้านบุคลากร ประกอบไปด้วย 2 ด้าน คือ การเพิ่มจำนวนนักวิจัยที่มีความรู้ทางด้านอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง และการเพิ่มจำนวนบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

#### 6.5.1 การเพิ่มจำนวนนักวิจัยที่มีความรู้ทางด้านอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายใน ด้านบุคลากร พบว่า ในปัจจุบันหน่วยงานที่สนับสนุนด้านวิชาการ ยังขาดแคลนนักวิจัยที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการทำวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร อีกทั้งขาดแคลนนักจัดการความรู้ ที่ทำหน้าที่วิจัย และเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ทำให้ไม่สามารถที่จะสนับสนุนผลงานด้านวิชาการได้อย่างเต็มที่ การ

แก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนก็ไม่สามารถที่จะแก้ได้ตรงกับสาเหตุที่เกิด จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงยังมีจำนวนสูงอย่างต่อเนื่องมาตลอด

ดังนั้น การสนับสนุนด้านงานวิชาการ เพื่อทำการศึกษา ค้นคว้าและวิจัยด้านปัญหาสาเหตุและเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละบริเวณมีสาเหตุที่แตกต่างกัน การศึกษาวิจัยจะทำให้สามารถทราบถึงปัญหา และสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละบริเวณ เพื่อที่จะสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงจุดมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ประหยังบประมาณได้อีกทางหนึ่งด้วย

#### 6.5.2 การเพิ่มจำนวนบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน

จากการวิเคราะห์ SWOT ของปัจจัยภายใน ด้านบุคลากร พบว่า ในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะบุคลากรที่มีความรู้ และประสบการณ์ในเรื่องของ Road Safety Audit ส่งผลให้การดำเนินการต่าง ๆ มีความล่าช้า ไม่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างทัน่วงที

การดำเนินการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน เป็นงานที่ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถจากหลาย ๆ สาขาวิชาเป็นจำนวนมาก เช่น ด้านวิศวกรรม ด้านการบริหารจัดการ ด้านวิชาการ ด้านการรักษายาบาล เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ตรงจุด รวดเร็ว ครอบคลุมในทุกมิติ จนสามารถก่อให้เกิดประสิทธิผลของการดำเนินการเป็นที่น่าพอใจ ดังนั้น การเพิ่มจำนวนบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นสิ่งที่สมควรให้มีการจัดการอย่างเร่งด่วน เพื่อให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวสามารถทำได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ โครงสร้างขององค์กรในปัจจุบันยังมีขนาดเล็ก มีบุคลากรจำนวนจำกัด โดยเฉพาะบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถโดยตรงในเรื่องอุบัติเหตุจราจร จึงส่งผลให้การดำเนินการตามแผนงานต่าง ๆ ต้องล่าช้า

หน่วยงานทางราชการส่วนใหญ่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะหน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้นใหม่เพื่อแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน ทั้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) หรือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ยังเป็นองค์กรที่มีขนาดเล็ก มีจำนวนบุคลากรไม่มาก แต่งานที่หน่วยงานเหล่านี้ต้องรับผิดชอบเป็นงานระดับประเทศ ที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถมากมายในการดำเนินการ จึงจะสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น หากมีการปรับโครงสร้างขององค์กรให้มีการรับบุคลากรเพิ่มมากขึ้น น่าที่จะส่งผลให้การ

ดำเนินการตามแผนงานต่าง ๆ เป็นไปด้วยความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น และจะสามารถแก้ไขปัญหาคือ รวดเร็ว ทันต่อสถานการณ์มากขึ้น

## 6.6 แนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม

การเสนอแนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม ประกอบไปด้วย 2 ด้าน คือ การส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาของชุมชนเองมากขึ้น และส่งเสริมให้เกิดการร่วมมือกันของประชาชนที่อาศัยในบริเวณชุมชนใกล้เคียง โดยมีรายละเอียดในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

### 6.6.1 ส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาของชุมชนเองมากขึ้น

แม้ว่าในปัจจุบันภาครัฐได้สนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน จากทั้งภาคประชาชน และ NGO เพิ่มมากขึ้น เช่น การสนับสนุนให้แต่ละจังหวัดมีการทำ focus group เพื่อจัดทำแผนความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด แต่ในระดับหมู่บ้านหรือชุมชนขนาดเล็ก การดำเนินการด้านความปลอดภัยภายในชุมชนเองภายใต้การสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐยังมีไม่มากนัก ซึ่งถ้าหากมีการส่งเสริมให้ชุมชนขนาดเล็กมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาของชุมชนเองมากขึ้น ก็จะสามารถจัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นในระดับล่างสุดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังเป็นการแบ่งเบาภาระของภาครัฐได้อีกทางหนึ่งด้วย

ทั้งนี้จากการศึกษา พบว่า สภาวิศวกรได้มีการจัดโครงการประกวดภูมิปัญญาท้องถิ่น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ชุมชนและท้องถิ่น มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา อีกทั้งเป็นการสร้างจิตสำนึกให้ชุมชนตระหนักถึงความปลอดภัยภายในชุมชน หรือท้องถิ่นของตนเอง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ทั้งสังคมและประเทศชาติ โดยชุมชนที่เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน คือ ในเขตพื้นที่หมู่บ้านช่อง ต. ห้วยกระเจา อ. ห้วยกระเจา จ. กาญจนบุรี โดยได้มีการดำเนินการโครงการประชาร่วมใจ ชุมชนปลอดภัยทางถนน เพื่อแก้ปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยเริ่มจากการแต่งตั้งคณะกรรมการจราจรบนท้องถนนของหมู่บ้าน มีกรรมการรวมทั้งสิ้น 9 ท่าน โดยได้จัดประชุมเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร โดยเฉพาะเรื่องอุบัติเหตุ เนื่องจากสามแยกบ้านช่อง มีลักษณะเป็นโค้งอันตราย ทางกรรมการจึงแก้ปัญหาโดยขออนุมัติงบประมาณจาก อบต. เพื่อสร้างไหล่ทาง และชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นก็บริจาคพื้นที่เพื่อดำเนินการสร้างไหล่ทาง รวมทั้งชาวบ้านมีการพัฒนาพื้นที่ในเขตทาง ได้แก่ การตัดต้นไม้ กิ่งไม้ บริเวณข้างทาง นอกจากนี้ ถนนใหญ่สี่แยกซึ่งเป็นทางเข้าหมู่บ้านช่อง ซึ่งเป็นทางผ่านในการเดินทางไปยังอำเภอต่าง ๆ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร

จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุด ชาวบ้านจึงมีการเตรียมการเพื่อรองรับอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น โดยมีอาสาสมัครของหมู่บ้านที่อาสาช่วยเหลือ และประสานงานต่าง ๆ มีการจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือสื่อสาร และรถกู้ภัยของหมู่บ้านโดยใช้ทุนทรัพย์ส่วนตัวของผู้ใหญ่บ้าน เพื่อรองรับการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ในชุมชน (สภาวิศวกร, 2548)

ดังนั้น หากมีการสนับสนุนให้ภายในชุมชนได้มีการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยให้ประชาชนในชุมชนหรือหมู่บ้านนั้น ๆ ทำงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นการจัดประกวดโครงการดังกล่าวอย่าง หรือจากการสนับสนุนของภาครัฐโดยตรง การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน น่าที่จะประสบผลสำเร็จได้ในระดับที่น่าพอใจ

#### 6.6.2 ส่งเสริมให้เกิดการร่วมมือกันของประชาชนที่อาศัยในบริเวณชุมชนใกล้เคียง

การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนน จำเป็นต้องอาศัยการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน โดยเฉพาะในระดับท้องถิ่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน นอกจากนี้ การให้ชุมชนดำเนินการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังจะสามารถสร้างประโยชน์ให้แก่ส่วนรวมได้มากขึ้น

นอกจากการร่วมมือกันจัดการปัญหภายในชุมชนเองแล้ว การร่วมมือกันระหว่างชุมชนที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน ก็เป็นอีกทางหนึ่งในการจัดการกับปัญหาคืออุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจากตัวอย่างการจัดการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ที่เมือง Madison ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า มีการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้โครงการ Neighborhood Traffic Management Plan (NTMP) โดยอาศัยความร่วมมือของชุมชนต่าง ๆ ที่อยู่ในเมือง Madison ที่มีอาณาบริเวณใกล้เคียงกัน ร่วมมือกันในการดูแลความปลอดภัยบนท้องถนน (City of Madison, 2005)

โครงการ NTMP เกิดขึ้นเนื่องจากความเป็นห่วงในเรื่องเกี่ยวกับปัญหาการจราจรที่เพิ่มขึ้นในเมือง Madison ทั้งเรื่องความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ การจราจรที่แออัด การขับขี่ที่ไม่มีมารยาทต่อคนเดินเท้า และความปลอดภัยของการจราจรบริเวณรอบ ๆ สถานศึกษา โดยอาศัยการทำงานร่วมกันของ สมาคมหรือกลุ่มคนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน และหน่วยงานระดับท้องถิ่น

โดยวิธีที่นำมาใช้ในการจัดการนั้น มี 2 แบบ คือ วิธีการควบคุมการจราจรโดยการติดตั้งเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ และเทคนิคด้านวิศวกรรมจราจร โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 วิธีการจัดการจราจรเพื่อความปลอดภัย ภายในชุมชนเมือง Madison

| การติดตั้งเครื่องหมายจราจร     | เทคนิคด้านวิศวกรรมจราจร |
|--------------------------------|-------------------------|
| 1. ป้ายเตือนให้หยุด            | 1. สร้างเกาะกลางถนน     |
| 2. ป้ายจำกัดความเร็ว           | 2. สร้างวงเวียน         |
| 3. ป้ายบอกบริเวณโรงเรียน       | 3. สร้างเนินลดความเร็ว  |
| 4. ป้ายให้ทาง                  | 4. สร้างทางเบี่ยง       |
| 5. ป้ายบอกตำแหน่งทางคนเดินข้าม | 5. ปรับถนนให้แคบลง      |

แหล่งที่มา: City of Madison, 2005.

โดยผลจากการดำเนินการทั้ง 2 แบบ พบว่า ที่การใช้ความเร็วลดลงร้อยละ 20-25 ขณะขับรถข้ามเนินลดความเร็ว นอกจากนี้เนินลดความเร็วยังช่วยลดระดับมลพิษทางเสียงจากการจราจรลงได้ประมาณร้อยละ 18 สำหรับการสร้างวงเวียน พบว่าช่วยให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วลดลงร้อยละ 10 จากความเร็วที่เคยใช้ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกได้ร้อยละ 70 และช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณอื่น ๆ ได้ร้อยละ 28

ปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ NTMP ประสบผลสำเร็จในการดำเนินการ คือ การให้สมาคมหรือกลุ่มคนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน รวมทั้งหน่วยงานระดับท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างทันต่อสถานการณ์ ดังนั้น วิธีการร่วมมือของชุมชนตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน ให้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาร่วมกัน เช่น ร่วมกันกำหนดจุดติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงจุดอันตรายบนถนนที่เชื่อมระหว่างชุมชน เพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับท้องถิ่นก็จะลดน้อยลง และจะเป็นการสร้างระบบการจัดการในระดับชุมชนให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น

## บทที่ 7

### สรุปและเสนอแนะ

#### 7.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประเทศไทย เพื่อเสนอแนะแนวทางการจัดการที่เหมาะสม โดยการวิจัยครั้งนี้ได้ทำการวิเคราะห์ 3 ด้าน คือ 1) การวิเคราะห์สภาพทั่วไปของการจราจรในประเทศไทย ได้แก่ จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนในปัจจุบัน ปริมาณการจราจรบนทางหลวง 2) การวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ตัวชี้วัดที่พิจารณาคัดเลือกและสร้างขึ้นจากข้อมูลรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 ของกรมทางหลวงในการวิเคราะห์ ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และ 3) การวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบัน โดยใช้เทคนิค SWOT Analysis ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลต่อการดำเนินงานขององค์กร โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์บุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน

ผลการศึกษาพบว่าจำนวนรถจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในช่วงปี พ.ศ. 2540 ถึง 2546 ของกรมการขนส่งทางบกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จำนวนรถจักรยานยนต์ที่มาจดทะเบียนมีจำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่น ๆ นอกจากนี้มีปริมาณการเดินทางบนทางหลวงในภาคการโดยสาร รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน เป็นประเภทของพาหนะที่เดินทางบนทางหลวงมากที่สุด รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ และรถยนต์นั่ง 7 คน ตามลำดับ สาเหตุที่ส่งผลให้รถเหล่านี้เพิ่มสูงขึ้นน่าจะมีเหตุผลมาจากการใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง มีความสะดวกสบายมากกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ส่วนในภาคของการบรรทุก รถบรรทุกขนาดเล็กเป็นประเภทของยานพาหนะที่เดินทางบนทางหลวงมากที่สุด รองลงมาคือ รถบรรทุก 6 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อตามลำดับ



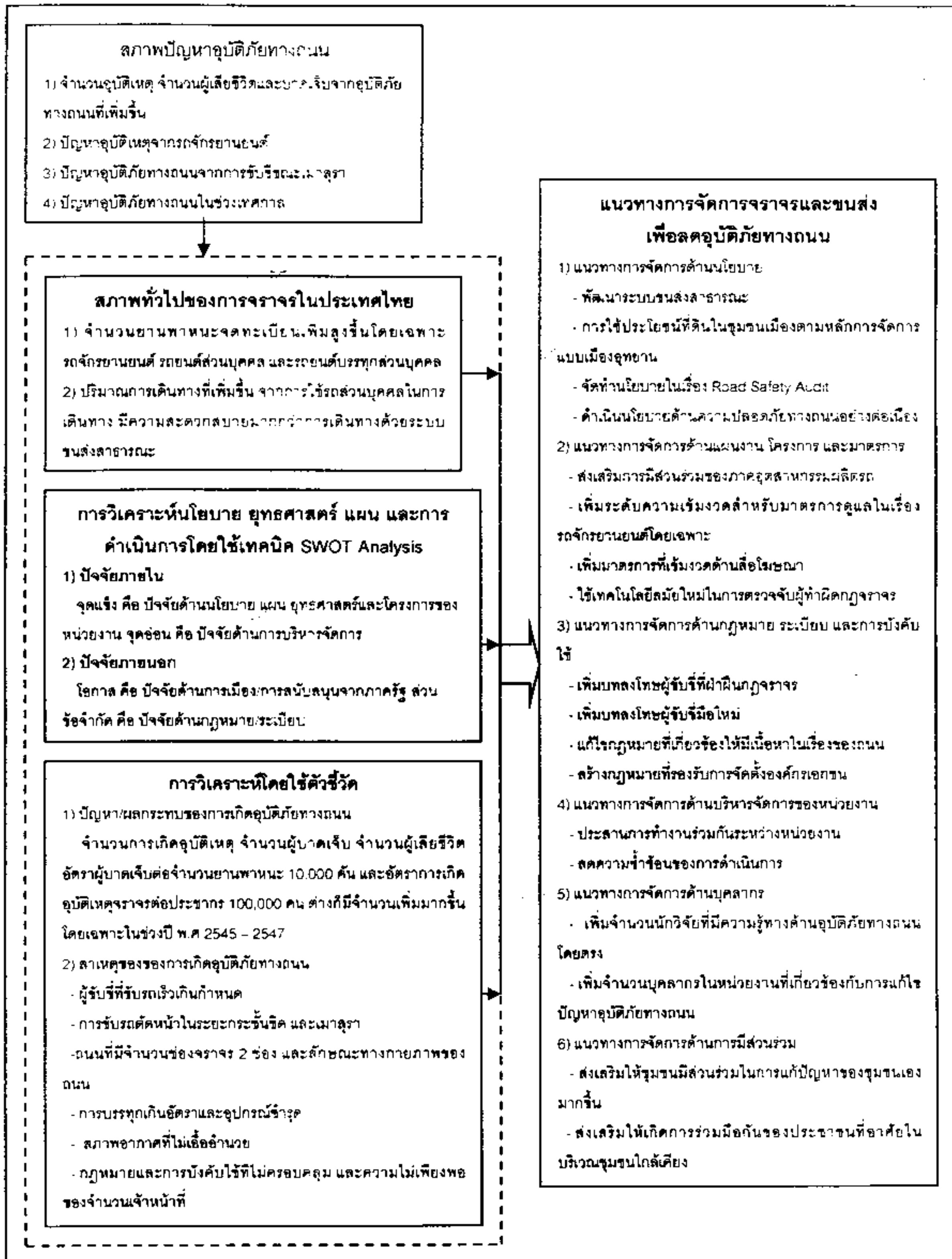
จากการวิเคราะห์ปัญหา/ผลกระทบ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ตัวชี้วัดที่พิจารณาคัดเลือกและสร้างขึ้นจากข้อมูลรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงปี 2547 พบว่า ประเทศไทยประสบกับปัญหา/ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต อัตราผู้บาดเจ็บต่อจำนวนยานพาหนะ 10,000 คัน และอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อประชากร 100,000 คน ต่างก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2547 ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากเป็นช่วงที่สภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว และประชาชนมีพฤติกรรมที่นิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอ ส่งผลให้จำนวนพาหนะบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงมีสูงขึ้นตามไปด้วย ส่วนสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกินกำหนด รองลงมาคือ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และเมาสุราตามลำดับ นอกจากนี้ผู้ขับขี่แล้ว ถนนที่มีจำนวนช่องจราจร 2 ช่อง และลักษณะทางกายภาพของถนน ยานพาหนะที่บรรทุกเกินอัตราและอุปกรณ์ชำรุด รวมทั้งสภาพแวดล้อม คือ สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย กฎหมายและการบังคับใช้ที่ไม่ครอบคลุม และความไม่เพียงพอของจำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีความรู้และประสบการณ์โดยตรง ล้วนแต่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนด้วยเช่นกัน

สำหรับวิเคราะห์นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ในปัจจุบันโดยใช้เทคนิค SWOT Analysis พบว่า ปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็ง คือ ปัจจัยด้านนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผน และโครงการของหน่วยงาน โดยในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการจัดทำนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผน ในเรื่องการจัดการจราจรและขนส่ง โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมทั้งประเทศ อีกทั้งมีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2547-2551 เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินการ 5 ด้าน หรือที่เรียกว่า ยุทธศาสตร์ 5 Es ซึ่งจะใช้เป็นยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น ส่วนปัจจัยภายในที่เป็นจุดอ่อน คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ โดยปัจจุบันเกิดปัญหาการทำงานซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน และหน่วยงานราชการแต่ละหน่วย มีการแย่งงบประมาณเข้าหน่วยงานของตัวเอง เนื่องจากกลัวว่าหน่วยงานจะไม่มีผลงาน หรือไม่ก็อาจจะเป็นการแย่งกันไม่ทำงาน ถึงแม้จะมีการแต่งตั้งรองนายกฯ เข้ามาดูแล แต่ก็ยังไม่สามารถประสานหน่วยงานอย่างกระทรวงมหาดไทย คมนาคม สาธารณสุข ได้ดีเท่าที่ควร ส่วนปัจจัยภายนอกซึ่งเป็นโอกาส คือ ปัจจัยด้านการเมือง/การสนับสนุนจากภาครัฐ ซึ่งจะทำให้การสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณสำหรับการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์

การดำเนินการ 5 ด้าน ซึ่งส่งผลให้การแก้ไขปัญหามีไปอย่างต่อเนื่อง ส่วนข้อจำกัดคือ ปัจจัยด้านกฎหมาย/ระเบียบ โดยปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่ให้ความสำคัญกับถนน ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเชื่อว่ารัฐบาลมีหน้าที่ดูแลรักษาสภาพถนนอยู่แล้ว จึงไม่ต้องมีกฎหมายมารองรับ

จากการวิจัยครั้งนี้ได้เสนอแนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะประกอบไปด้วย 6 ด้านคือ 1) แนวทางการจัดการด้านนโยบาย ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ ด้านการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะสำหรับการเดินทางข้ามจังหวัด ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในชุมชนเมืองตามหลักการจัดการแบบเมืองอุทยาน (The Concept of Garden City) การจัดทำนโยบายในเรื่อง Road Safety Audit และการดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง 2) แนวทางการจัดการด้านแผนงาน/โครงการและมาตรการ ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ แผนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคอุตสาหกรรมผลิตรถ การเพิ่มความเข้มงวดสำหรับมาตรการดูแลในเรื่องรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ การเพิ่มมาตรการที่เข้มงวดด้านสื่อโฆษณา และการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการจัดการจราจร 3) แนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ และการบังคับใช้ ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เพิ่มบทลงโทษผู้ขับขี่มือใหม่ การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีเนื้อหาในเรื่องของถนน และสร้างกฎหมายที่รองรับการจัดตั้งองค์กรเอกชน 4) แนวทางการจัดการด้านบริหารจัดการของหน่วยงาน ประกอบด้วย 2 ด้าน คือ การประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน และการลดความซ้ำซ้อนของการดำเนินการ 5) แนวทางการจัดการด้านบุคลากรประกอบด้วย 2 ด้าน คือ การเพิ่มจำนวนนักวิจัยที่มีความรู้ทางด้านอุบัติเหตุทางถนนโดยตรง และการเพิ่มจำนวนบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และ 6) แนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 2 ด้าน คือ การส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาของชุมชนเองมากขึ้น และส่งเสริมให้เกิดการร่วมมือกันของประชาชนที่อาศัยในบริเวณชุมชนใกล้เคียง โดยสามารถสรุปผลการวิจัยครั้งนี้ได้ดังภาพที่ 7.1





ภาพที่ 7.1 สรุปผลการศึกษาและแนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

## 7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย โดยศึกษาเฉพาะนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนการปฏิบัติงานสำหรับประเทศไทยของหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเท่านั้น การนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนการปฏิบัติงาน ที่ถูกกำหนดขึ้นนี้ไปปฏิบัติจริงของหน่วยงานระดับภูมิภาคยังไม่ได้นำมาพิจารณาในการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งถ้าหากมีการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการประเมินการนำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนการปฏิบัติงานของหน่วยงานระดับภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ซึ่งจัดทำเสร็จเมื่อไม่นานมานี้ เพื่อศึกษาวิจัยว่า ในระดับภูมิภาคได้มีการนำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 – 2551) ไปปฏิบัติหรือประยุกต์ใช้ในท้องถิ่นของตนเองหรือไม่อย่างไร มีความปลอดภัยเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใดในท้องถิ่นนั้น ๆ นอกจากนี้ควรให้มีการสำรวจความเห็นของประชาชนในพื้นที่โดยใช้แบบสอบถาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมมากขึ้น

## บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. 2517. **ความรู้เรื่องการขนส่ง**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์สามมิตร.
- \_\_\_\_\_. 2548ก. **หน้าที่รับผิดชอบ**. ค้นวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 จาก <http://www.dlt.go.th/department/duty.html>.
- \_\_\_\_\_. 2548ข. **จำนวนรถแยกตามประเภทที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2532 – 2547**. ค้นวันที่ 17 กรกฎาคม 2548 จาก [http://www.dlt.go.th/statistics\\_web/newcar/n\\_whole.xls](http://www.dlt.go.th/statistics_web/newcar/n_whole.xls).
- กรมการปกครอง. 2548. **จำนวนประชากรปี 2547**. ค้นวันที่ 7 กันยายน 2548 จาก <http://www.dopa.go.th/news/pk20041231.htm>.
- กรมทางหลวง. 2537. **รายงานผลการวิจัยเรื่อง การทำงานของตำรวจทางหลวงกับการลดอุบัติเหตุทางการจราจร**. กรุงเทพมหานคร: กรมทางหลวง.
- \_\_\_\_\_. 2548ก. **ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง จำแนกตามภาค ปี 2546**. ค้นวันที่ 27 เมษายน 2548 จาก [http://www.doh.go.th/cgi-bin/dohmis/way\\_list\\_menu](http://www.doh.go.th/cgi-bin/dohmis/way_list_menu).
- \_\_\_\_\_. 2548ข. **รายงานการศึกษาวิเคราะห์บริเวณอันตรายบนทางหลวง ปี พ.ศ.2546**. ค้นวันที่ 15 มิถุนายน 2548 จาก <http://smartdoc.doh.go.th/smartdoc/GetFile.asp?DocID=110191&DatNo=1>.
- \_\_\_\_\_. 2548ค. **อุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน ปี 47**. ค้นวันที่ 15 มิถุนายน 2548 จาก <http://smartdoc.doh.go.th/smartdoc/GetFile.asp?DocID=107367&DatNo=1>.
- \_\_\_\_\_. 2548ง. **หน้าที่รับผิดชอบ**. ค้นวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 จาก [http://www.doh.go.th/dohweb/intro\\_doh/duty\\_responsibilities.html](http://www.doh.go.th/dohweb/intro_doh/duty_responsibilities.html).
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. 2548. **จำนวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง ความเสียหายและผู้ต้องหา**. ค้นวันที่ 27 เมษายน 2548 จาก <http://www.disaster.go.th/disaster01/2544/y2544.pdf>.
- กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. 2519. **ระบบการขนส่งสินค้าของไทย**. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงพาณิชย์.
- กระทรวงคมนาคม. 2547. **รายงานประจำปี 2546**. กรุงเทพมหานคร: อรุณการพิมพ์.

- กระทรวงคมนาคม. 2548. การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ. ค้นวันที่ 23 สิงหาคม 2548 จาก <http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/index14.asp>.
- กระทรวงสาธารณสุข. 2548. การสาธารณสุขไทย 2544 – 2547. ค้นวันที่ 21 กันยายน 2548 จาก [http://www.moph.go.th/ops/health\\_48/2544\\_2547.htm](http://www.moph.go.th/ops/health_48/2544_2547.htm).
- โกวิท ภูพานิช. 2534. การบริหารงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร: ศึกษาเฉพาะกรณี การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ วิทยาลัยกองทัพบก.
- คณะกรรมการศึกษาและเสนอแนะมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการเงินของประเทศ. 2546. รายงานสรุปและเสนอแนะมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการเงินของประเทศ เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ. กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการศึกษาและเสนอแนะ มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการเงินของประเทศ.
- เครือข่ายองค์กรงดเหล้า. 2548. ข้อมูลเพื่อลดความสูญเสียจากการเมา. ค้นวันที่ 17 กรกฎาคม 2548 จาก [http://www.stopdrink.com/data/47\\_1.pdf](http://www.stopdrink.com/data/47_1.pdf).
- คำรณ บุญเชิด. 2534. งานวิจัยเรื่อง การจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร: ปัญหาและ แนวทางแก้ไข. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- งามพิศ ลัดยศวง. 2545. พฤติกรรมจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: เท็กซ์ แอนด์ เจอร์นัล พับลิเคชั่น.
- จำเนียร วรรณชัยพันธ์. 2548. ขนส่งอย่างไรให้ยั่งยืน พื้นดินชีวิตภูมิอากาศโลก. ใน การจราจร และขนส่งเพื่อเมืองน่าอยู่และยั่งยืน แนวทางและมาตรการสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. นนทบุรี: สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย. หน้า 8-9.
- จำลอง โพธิ์บุญ. 2544. การจัดการสิ่งแวดล้อมเมือง. เอกสารประกอบการสอนวิชาการ จัดการสิ่งแวดล้อมเมือง สำนักพัฒนามาบัณฑิตศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร ศาสตร์.
- \_\_\_\_\_. 2548. การจราจรและขนส่งที่ยั่งยืนสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. ใน การจราจรและขนส่งเพื่อเมืองน่าอยู่และยั่งยืน แนวทางและมาตรการสำหรับ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. นนทบุรี: สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย. หน้า 8-9.
- ฉันทนา สมยา. 2547. แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานและ ลดมลพิษสำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษา: เทศบาลเมือง ชลบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

- ชลิต บุลสุวรรณ. 2518. ประชาชนกับอุบัติเหตุจราจร. วิทยานิพนธ์ วิทยาลัยการทัพบก.
- ชัยณรงค์ บุญด้วง. 2545. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับซึ่รถจักรยานยนต์ของ  
ประชาชน ศึกษาเฉพาะกรณีรถจักรยานยนต์ที่ขับซึ่ภายใน หรือผ่านเขต  
เทศบาลนครอุบลราชธานี. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒน  
บริหารศาสตร์.
- ไชยา การะเกด. 2541. การบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.  
2535 กับกรณีการหลบหนีการทำผิด ศึกษาเฉพาะกรณีรถจักรยานยนต์ใน  
จังหวัดนครนายก. ภาคนิพนธ์สาขานโยบายและการวางแผนสังคม มหาวิทยาลัย  
เกริก.
- ณรงค์ ณ เชียงใหม่. 2532. อุบัติภัยวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โอ.เอส. พรีนติ้ง เฮ้าส์.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. 2548. เครื่องชี้เศรษฐกิจมหภาคของไทย. ค้นวันที่ 23 สิงหาคม  
2548 จาก [http://www.bot.or.th/BOTHomepage/databank/Econdata/Thai\\_key/Thai\\_key.asp](http://www.bot.or.th/BOTHomepage/databank/Econdata/Thai_key/Thai_key.asp).
- ธยากร เทศะบำรุง. 2544. ความคิดเห็นของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่  
ตำรวจจราจร ศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดศรีสะเกษ. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาสังคม  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ธารินทร์ นิมมานเหมินท์ และคณะ. 2544. แนวทางการแก้ไขวิกฤตเศรษฐกิจไทยของ  
รัฐบาลชวน 2. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ดีแอลเอส.
- ธีระ พิทักษ์ประเวช. 2539. ผลกระทบทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุการคมนาคม  
ทางบก. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- นันทิยา หุตานุวัตร และณรงค์ หุตานุวัตร. 2542. SWOT การวางแผนกลยุทธ์ธุรกิจชุมชน.  
อุบลราชธานี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.
- นิวัต โชติวงศ์. 2544. เครื่องมือและแนวคิดทางการบริหาร/จัดการเชิงกลยุทธ์. กรุงเทพ  
มหานคร: รอยัล เพรส แอนด์ แพค.
- ประพีร์ คมนานุกูล. 2522. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจสืบเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน  
ศึกษาในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย.
- พรวิไล คาร์. 2545. ถอดบทเรียนการวัดความรู้งานวิจัย กรณีศึกษา: การป้องกันอุบัติเหตุ  
ที่ขอนแก่น. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย.



- พรศักดิ์ คุงควิบูลย์. 2534. บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการจราจรเขต กรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. 2543. ทดลองระบบกฎหมายจราจรของไทย. กรุงเทพมหานคร: โฮลิสติกพับลิชชิง.
- \_\_\_\_\_. 2544. ตำราจราจรวิทยา อุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- มงคล ณ สงขลา. 2535. ปัจจัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเอดส์ที่กระทบต่อความมั่นคงแห่งชาติ ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มคนขับรถยนต์บรรทุก และรถโดยสารประจำทาง จังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- มูลนิธิสารธารณสุขแห่งชาติ. 2548ก. เกี่ยวกับมูลนิธิ. ค้นวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 จาก <http://www.thainhf.org/thainhf/about/indexinfo.asp>.
- \_\_\_\_\_. 2548ข. เส้นทางอุบัติเหตุแห่งอุบัติเหตุ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ B612.
- รังสรรค์ แขวงโสภา. 2524. การขนส่งทั่วไป. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์บรรณาคม.
- รัฐการ มุ่งธัญญา. 2537. การวิเคราะห์การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- รุ่งโรจน์ วิทยโกมล. 2544. พฤติกรรมในการขับรถยนต์ของผู้ขับรถยนต์ใน กรุงเทพมหานคร. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห. 2545. วิศวกรรมขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: ไบรารีเนย์พับลิชชิง.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. 2527. อุบัติภัย. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- \_\_\_\_\_. 2533. อุบัติภัยจากการทำงาน. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- วิจิตร บุญยะโหดระ และคณะ. ม.ป.ป. รายงานวิจัย การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- วินัย สุวิโรจน์. 2524. การประสบอันตรายและมาตรการในการป้องกันแก้ไข: ศึกษาเฉพาะในกิจการอุตสาหกรรมการผลิต ผลิตภัณฑ์จากโลหะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ศราวุฒิ พันธ์ขาว. 2518. **การจราจรในมหานคร**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เลียงเชียงเจริญ.
- \_\_\_\_\_. 2524. **ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจร ตอนที่ 1 ปัญหาการจราจร**. กรุงเทพมหานคร: กองบังคับการตำรวจจราจร.
- ศิริรัตน์ อีรุรัตน์. 2547. **แนวทางการดำเนินการด้านเทคโนโลยีชีวภาพทางการเกษตรของประเทศไทย**. สารนิพนธ์สำนักพัฒนابัณฑิตศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศุภมาส เศรษฐพงษ์กุล. 2539. **การศึกษาเกี่ยวกับการบาดเจ็บ ความพิการและการตายสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุและความรุนแรงต่าง ๆ ของประชากรไทยในวัยแรงงาน**. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์บริการวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. 2547. **สรุปผลการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน**. (อัดสำเนา).
- \_\_\_\_\_. 2548ก. **1 ขวบปี: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนนทำอะไรให้ประชาชน**. กรุงเทพมหานคร: เดอะ สยาม เฮอริเทจ.
- \_\_\_\_\_. 2548ข. **การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548**. (อัดสำเนา).
- \_\_\_\_\_. 2548ค. **สรุปการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2548 และแนวทางการดำเนินการระยะต่อไป**. (อัดสำเนา).
- \_\_\_\_\_. 2548ง. **อำนาจหน้าที่**. ค้นวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 จาก [http://www.roadsafety.disaster.go.th/road1\\_00.htm](http://www.roadsafety.disaster.go.th/road1_00.htm).
- สภาวิศวกร. 2548. **ประกวดโครงการถนนปลอดภัยด้านวิศวกรรมจราจร**. ค้นวันที่ 1 มิถุนายน 2548 จาก <http://www.coe.or.th/co04new/200502/New1-20050203.htm>.
- สมพร มานะอุดมกร. 2546. **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรบนถนนในเขตกรุงเทพมหานคร**. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สำนักงานการจราจรและขนส่ง. 2547. **รู้เรื่องกฎและวินัยจราจร**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานการจราจรและขนส่ง.

- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. 2548ก. แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ. ค้นวันที่ 23 สิงหาคม 2548 จาก <http://www.healthnet.in.th/text/forum1/proftraf/pages2.html>.
- \_\_\_\_\_. 2548ข. แผนดำเนินงานระยะ 3 ปี กองทุน สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ปีงบประมาณ 2548 - 2550. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- \_\_\_\_\_. 2548ค. รายงานฉบับสมบูรณ์ เรื่อง ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: ศักติโสภาคการพิมพ์.
- \_\_\_\_\_. 2548ง. สสส. คือใคร. ค้นวันที่ 16 เมษายน 2548 จาก <http://www.thaihealth.or.th/mr21.php>.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. กองบัญชาการตำรวจนครบาล. 2542. คู่มือการปฏิบัติงานตำรวจจราจร. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2548. สถิติคดีอุบัติเหตุจราจร. ค้นวันที่ 26 สิงหาคม 2548 จาก [http://pitc.police.go.th/statistic/traff\\_main.htm](http://pitc.police.go.th/statistic/traff_main.htm).
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2548. จำนวนและอัตราตายต่อประชากร 100,000 คน จำแนกตามสาเหตุที่สำคัญ. ค้นวันที่ 21 มีนาคม 2548 จาก [http://www.nso.go.th/nso/data/data23/stat\\_23/toc\\_4/4.3-2.xls](http://www.nso.go.th/nso/data/data23/stat_23/toc_4/4.3-2.xls).
- สำนักนโยบายและแผนขนส่งและจราจร. 2548ก. ความเป็นมา ภารกิจ และ อำนาจหน้าที่. ค้นวันที่ 20 เมษายน 2548 จาก <http://www.otp.go.th>.
- \_\_\_\_\_. 2548ข. แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551). กรุงเทพมหานคร. (อัดสำเนา).
- สุรศักดิ์ บุญกลาง. 2539. ตำรวจทางหลวงกับการป้องกันอุบัติเหตุทางหลวง ศึกษาเฉพาะกรณีของกองกำกับการ 1 กองตำรวจทางหลวง. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อุดม อุวงศ์ และคณะ. 2540. หนังสือศึกษาเฉพาะกรณี เรื่อง แนวทางในการปฏิบัติการจิตวิทยาและการประชาสัมพันธ์เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุภัยของชาติ. หลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยาฝ่ายอำนวยการ.



อุระพงษ์ เวศกิจกุล. 2539. **สถานการณ์อุบัติเหตุการขนส่งและแนวทางแก้ไข กรณีศึกษา ในโรงพยาบาลมหาราช นครศรีธรรมราช**. กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.

อำพล ตียาภรณ์. 2521. **การพัฒนาการขนส่งทางน้ำภายในประเทศของประเทศไทย**. วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.

Andrey, J., et al. 2003. **Weather - Related Road Accident Risks in Mid-Sized Canadian Cities**. Retrieved August 22, 2005 from <http://www.synectics-inc.net/papersArticles/documents/Weather.pdf>.

Chamlong Poboon. 1997. **Anatomy of a Traffic Disaster: Toward a Sustainable Solution to Bangkok's Transport Problems**. Doctoral dissertation, Murdoch University.

City of Madison. 2005. **Neighborhood Traffic Management Plan**. Retrieved May, 25, 2005 from <http://www.ci.madison.wi.us/trans/ntmpfaq.html>.

CMI Inc. 2005. **Breath Alcohol Testing Basics**. Retrieved September 20, 2005 from <http://www.alcoholtest.com/whybaa.htm>.

Edwards Air Force Base – California. 2005. **Base Officials Target Speeding, Safety**. Retrieved September 20, 2005 from [http://www.edwards.af.mil/archive/2001/2001-archive-target\\_speeding.html](http://www.edwards.af.mil/archive/2001/2001-archive-target_speeding.html).

Florida Department of Highway Safety & Motor Vehicles. 2005. **Police Highway Vehicles**. Retrieved September 20, 2005 from <http://www.fhp.state.fl.us/academy/ClassActs/ClassActs106.htm>.

IEEE Virtual Museum. 2005. **Using Radar to Track Stuff**. Retrieved September 20, 2005 from <http://www.ieee-virtual-museum.org/collection/tech.php?id=2345912&lid=1>.

Institute of Public Work Engineering Australia. 2005. **Local Government Road Safety Audit Strategy & Policy**. Retrieved July 17, 2005 from <http://ipwea.org.au/info/wa.html>.

International Cooperation in Theories and Concept in Traffic Safety. 2005.

**Enforcement and Traffic Accident: Recent Experience from Greece.**

Retrieved May 26, 2005 from <http://www.ictot.org/workshops/02Brno/Papaioannou.pdf>.

Jean – Louis, M. and Bernard, L. 2005. **Tire Blow-Outs and Motorway Accidents.**

Retrieved August 27, 2005 from [http://www.ingentaconnect.com/search/article?title=road+accident&title\\_type=tka&year\\_from=1997&year\\_to=2005&database=1&pageSize=20&index=9](http://www.ingentaconnect.com/search/article?title=road+accident&title_type=tka&year_from=1997&year_to=2005&database=1&pageSize=20&index=9).

Kamalasudhan, A., et al. 2004. **An Analysis of Expressways Accidents in Singapore.**

Retrieved August 26, 2005 from <http://www.gisdevelopment.net/application/urban/overview/urbano045pf.htm>.

Massachusetts Institute of Technology. 2005. **Lecture Images.** Retrieved September 5, 2005 from <http://ocw.mit.edu/ans7870/11/11.001j/f01/lectureimages/6/06003.jpg>.

Mondo Tram. 2005. **Messina Tram.** Retrieved September 5, 2005 from <http://www.mondotram.it/messina-giovanni/messina-tram%2008T.jpg>.

Opiela, Kenneth, et al. 2003. **Driving After Dark.** Retrieved August 23, 2005 from <http://www.tfhr.gov/pubrds/03jan/05.htm>.

The N - Scale Division. 2005. **European Model.** Retrieved September 5, 2005 from [http://www.nscaledivision.com/frames\\_page.htm](http://www.nscaledivision.com/frames_page.htm).

University of Kentucky. 2005. **Police Unveil Motorcycle, Canine Units.** Retrieved September 20, 2005 from [http://www.uky.edu/PR/News/Archives/2004/Sept2004/040923\\_police\\_units.htm](http://www.uky.edu/PR/News/Archives/2004/Sept2004/040923_police_units.htm).

Welch, Thomas. 2005. **The Conversion of Four-Lane Undivided Urban Roadways to Three-Lane Facilities.** Retrieved August 25, 2005 from <http://www.walkable.org/4-3CON~1.PDF>.

Wiltshire & Swindon safety camera partnership. 2005. **Camera Success.** Retrieved September 20, 2005 from <http://www.safetycameraswiltshire.co.uk/pub.asp?newsid=57>.

World Health Organization. 2004. **World Report on Road Traffic Injuries Prevention.**

Switzerland: World Health Organization.

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

นายสรประเวท กระจ่างคันธมาตร

ประวัติการศึกษา

วิทยาศาสตร์บัณฑิต สถิติประยุกต์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ปี พ.ศ. 2543