



แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกใน  
กรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม

โดย

นางสาวตรุณี ศรีมณีรัตน์

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร

รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)

สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร

คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกใน  
กรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม

โดย

นางสาวตรุณี ศรีมณีรัตน์



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร  
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)  
สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร  
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
ปีการศึกษา 2558  
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



A Study for Developing Policy Recommendations for Road  
Accidents Reduction in The Area of Bangkok Metropolitan  
: A Case of Sai Mai District

BY

MISS DARUNEE SRIMANEERAT



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF  
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF MASTER OF POLITICAL  
SCIENCE (POLITICS AND GOVERNMENTS)  
PROGRAM IN POLITICS AND GOVERNMENTS FOR EXECUTIVE  
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE  
THAMMASAT UNIVERSITY  
ACADEMIC YEAR 2015  
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์

การค้นคว้าอิสระ

ของ

นางสาว ดรุณี ศรีมณีรัตน์

เรื่อง

แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)

เมื่อ วันที่ 11 สิงหาคม 2559

ประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ



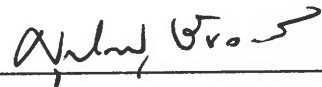
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วสันต์ เหลืองประภัสร์)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวิตา กมลเวช)

คณบดี



(รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภสวัสดิ์ ชัยวาลัย)

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม
ชื่อผู้เขียน	นางสาวดรุณี ศรีมณีรัตน์
ชื่อปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	การเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทิวดา กมลเวช
ปีการศึกษา	2558

### บทคัดย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล เป็นปัญหาที่สำคัญซึ่งกำลังเผชิญอยู่โดยมีแนวโน้มผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสูงขึ้น ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ผลเสียต่อสุขภาพ ชีวิต ทรัพย์สินและความสูญเสียทางงบประมาณและการลงทุนอย่างมหาศาล ซึ่งเป็นปัญหาที่สะสมมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานจนกระทั่งปัจจุบัน ปัญหาดังกล่าว ยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาถึง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม และการดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกโดยการสัมภาษณ์ ผู้บริหารหน่วยงานต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับปัญหาจราจรทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ ได้แก่ฝ่ายปกครอง และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้รู้ ผู้ให้ข้อมูลความเห็นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ เช่น เจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย และบุคลากรหน่วยงานภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ภาคีเครือข่ายด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ภาคประชาชน ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขีรถสาธารณะ เพื่อความปลอดภัยทางถนนในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกผลการศึกษาพบว่า

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม มีดังนี้ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ซึ่งปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันอย่างมีนัยสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

2. ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหมโดยแบ่งเป็น 3 ระยะดังนี้ (1) การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วนภายใน 1 ปี (2) การ

(2)

แก้ไขปัญหาระยะกลาง 1-5 ปี (3) การแก้ไขปัญหาระยะยาว 5 ปีขึ้นไป ซึ่งการแก้ไขปัญหามูลเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม จำเป็นต้องดำเนินการให้ครอบคลุมทุกด้าน

**คำสำคัญ :** แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก, อุบัติเหตุการจราจรทางบก



Independent Study Title	A STUDY FOR DEVELOPING POLICY RECOMMENDATIONS FOR ROAD ACCIDENTS REDUCTION IN THE AREA OF BANGKOK METROPOLITAN : A CASE OF SAI MAI DISTRICT.
Author	Miss. Darunee Srimaneerat
Degree	Master of Political Science (Politics and Governments)
Major Field/Faculty/University	Program in Politics and Governments for Executive Political Science Thammasat University
Independent Study Advisor	Asst.Prof.Tavida Kamolvej, Ph.D.
Academic Years	2015

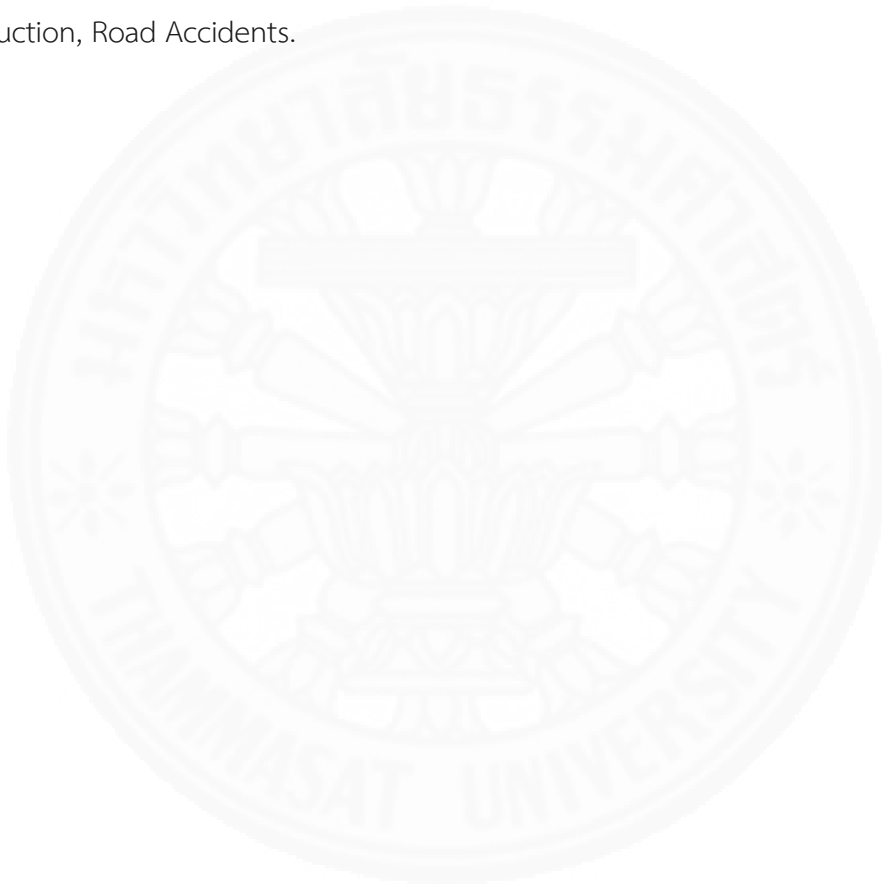
### ABSTRACT

Street accident in Bangkok and suburban areas is a serious problem that causes high rate of dead and casualty. It also leads to economic problem, health and life degeneration, and property loss. All these troubles have been frightening people for long time. Nowadays, the problem seems to be more severe. The researcher, therefore, investigated factors affecting street accident in Bangkok: Saimai District. The solutions on traffic problem from both governmental and private sectors were also studied to create more possible guidance. Interview was approached to obtain the data. Related people including traffic policy governor, police, scholars, insurance company officers, rescue team, and personnel from governmental and private sectors were interviewed. Moreover, accident reducing campaign participants, private and public car drivers were also approached. The study found that:

1. Factors affecting street accident in Bangkok: Saimai District were human, vehicles, street condition, and environment. These four dimensions were significantly related to each other causing possible street accident.

2. The researcher suggested that the solutions for traffic problem in Bangkok: Saimai District were divided into three phases including (1) urgent period which takes within 1 year, (2) medium period which takes 1-5 years, and (3) long-term period which takes more than 5 years. The solutions solving the traffic problem in Bangkok: Saimai District ought to cover all stated dimensions.

**Keywords:** A Study for Developing Policy Recommendations for Road Accidents Reduction, Road Accidents.





## กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี โดยความกรุณาจาก อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวิดา กมลเวช และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วสันต์ เหลืองประภัสร์ ประธานกรรมการสอบในครั้งนี้ ที่ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เป็นอย่างดี ผู้วิจัยซาบซึ้งในพระคุณเป็นอย่างยิ่งและขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่โครงการ MPE ทุกท่าน พี่ ๆ และน้อง ๆ MPE รุ่น 23 ทุกคน ที่กรุณาให้ความสะดวกในการวิจัยครั้งนี้ และเป็นกำลังใจให้สม่ำเสมอโดยตลอด

คุณค่าและประโยชน์ที่เกิดจากการค้นคว้าอิสระฉบับนี้ ผู้วิจัยขอบูชาพระคุณบิดา มารดา คณาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่านที่ไม่ได้กล่าวนามไว้ในที่นี้ ที่ให้โอกาสและได้มอบสิ่งดี ๆ ในชีวิตให้แก่ผู้วิจัย ทำให้ผู้วิจัยได้พบกับความสำเร็จอย่างที่คาดหวัง

นางสาว ดรุณี ศรีมณีรัตน์

## สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง	(8)
สารบัญแผนภาพ	(9)
สารบัญแผนภูมิ	(10)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	10
1.3 ขอบเขตและแนวทางของการวิจัย	11
1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ	13
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	14
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	15
2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายและกระบวนการนโยบายสาธารณะ (Public Policy)	15
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy Implementation)	17
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรร	19
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมาย	25
2.5 แนวคิดของประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย	27
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร	28

	(7)
2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร	29
2.8 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	31
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	36
2.10 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	41
บทที่ 3 ลักษณะทั่วไปและสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม	42
3.1 ลักษณะทั่วไปเกี่ยวกับเขตสายไหม	42
3.2 สถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม	44
บทที่ 4 ผลการศึกษา	50
4.1 ผลการศึกษา	50
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา และแนวทางการพัฒนานโยบาย	68
5.1 สรุปผลการศึกษา	68
5.2 แนวทางการพัฒนานโยบาย	71
5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	80
รายการอ้างอิง	81
ภาคผนวก	84
ประวัติผู้เขียน	88

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 สถาบันวิจัยคมนาคม มหาวิทยาลัยมิชิแกน USA กับ WHO รายงาน 10อันดับ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2557	2
1.2 จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 มกราคม 2559	4
1.3 แผนแม่บทฉบับที่ 1-3	6
1.4 อุบัติเหตุการจราจรทางบก เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558	7
3.1 สถิติการรับแจ้งเหตุจากศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดและเครือข่ายรับแจ้ง เปรียบเทียบ 5 ปี ถึงปีปัจจุบัน 2559 (เปรียบเทียบเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึง เมษายนของทุกปี) เฉพาะเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร	48

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
2.1 แสดงการป้องกันอุบัติเหตุโดยดิ่งโดมิโนตัวที่สามออก	34
2.2 แสดงมาตรการป้องกันอุบัติเหตุอุบัติเหตุใช้หลัก 3'sE	35



## สารบัญแนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
1.1 ร้อยละการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบตามเขต ปีพ.ศ.2557-2558	8
1.2 ร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก เปรียบเทียบเขตบางบอน พุ่่งครุและสายไหม ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558	9
1.3 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหมระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558	10
3.1 สถิติจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเส้นทางสายหลัก-สายรอง ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ.2559	45
3.2 สถิติจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในเขตสายไหม ระหว่าง เดือน ต.ค.2558-ก.พ.2559	45
3.3 สถิติจำแนกตามประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุในเขตสายไหมระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ. 2559	46
3.4 สถิติสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ.2559	47
3.5 สถิติจำนวนผู้ถูกดำเนินคดี 10 ฐานความผิด ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ. 2559	47
5.1 แสดงโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม	72
5.2 แสดงโครงสร้างการดำเนินโครงการของกองนโยบายความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหม	74

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่โดยมีแนวโน้มผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า ปี พ.ศ.2573 หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ซึ่งทำให้อันดับสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขยับสูงขึ้นจากอันดับ 9 ในปี พ.ศ. 2547 เป็นอันดับ 3 ในปี พ.ศ. 2563 นำหน้าสาเหตุอื่น ๆ ซึ่งความรุนแรงของอุบัติเหตุการจราจรดังกล่าวมีค่าความสูญเสียที่เป็นค่าใช้จ่ายของประเทศ ซึ่งเทียบมูลค่าประมาณ 1 ถึง 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ<sup>1</sup>

ตารางแสดงอันดับสาเหตุของการเสียชีวิต ปี ค.ศ. 1990 และ 2020

1990		2020(กรณีฐาน)	
โรคหรือการบาดเจ็บ		โรคหรือการบาดเจ็บ	
โรคที่เกี่ยวกับทางเดินหายใจ	1	1	โรคหัวใจขาดเลือด
โรคอุจจาระร่วง	2	2	โรคทางระบบประสาท
โรคที่เกิดระหว่างทำคลอด	3	3	อุบัติเหตุจราจรทางบก
โรคทางระบบประสาท	4	4	โรคหลอดเลือดสมอง
โรคหัวใจขาดเลือด	5	5	โรคที่เกี่ยวข้องกับปอด
โรคหลอดเลือดสมอง	6	6	โรคที่เกี่ยวกับทางเดินหายใจ
โรควัยโรค	7	7	โรควัยโรค
โรคหัด	8	8	โรคอุจจาระร่วง
อุบัติเหตุจราจรทางบก	9	9	โรคเอดส์
ความพิการแต่กำเนิด	10	10	โรคที่เกิดระหว่างทำคลอด
มาลาเรีย	11	11	ความพิการแต่กำเนิด
โรคที่เกี่ยวกับปอด	12	12	โรคหัด

ที่มา : พิชัย ธาณีธมานนท์ (2542), วิศวกรรมความปลอดภัยบนถนน

<sup>1</sup> พิชัย ธาณีธมานนท์ (2542), “วิศวกรรมความปลอดภัยบนถนน,” [digi.library.tu.ac.th/thesis/en/0492/03chapter2.pdf](http://digi.library.tu.ac.th/thesis/en/0492/03chapter2.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2559).

จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงได้มี การเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยองค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโก จึงกำหนดให้ ค.ศ. 2011- 2020 (พ.ศ. 2554 – 2563) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (International Decade for Road Safety) ประกอบด้วย 5 เสาหลักตามองค์การสหประชาชาติได้แก่

- 1.การบริหารจัดการ (Road safety management)
- 2.ถนนและการสัญจรปลอดภัย (Infrastructure)
- 3.ยานพาหนะปลอดภัย (Safe vehicle)
- 4.ผู้ใช้ถนนปลอดภัย (Road user behavior)
- 5.การตอบสนองหลังเกิดเหตุ (Post-crash care)

เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกถึงร้อยละ 50 หรือต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรแสนคน ในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563)<sup>2</sup>

จากรายงานสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลกสถาบันวิจัยคมนาคม มหาวิทยาลัยมิชิแกน USAกับWHOรายงาน 10 อันดับ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2557 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นอันดับ ที่ 2ของโลก รองจากอันดับที่ 1 คือ นามิเบีย อันดับที่ 3 คือ อิหร่าน

ตารางที่ 1.1 สถาบันวิจัยคมนาคม มหาวิทยาลัยมิชิแกน USA กับ WHO รายงาน 10อันดับ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2557

อันดับที่	ประเทศ	อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน
1	นามิเบีย	45 คน
2	ไทย	44 คน
3	อิหร่าน	38 คน
4	ชูดาน	36 คน

<sup>2</sup> กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “สรุปผลโครงการประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน(การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด)” (23 สิงหาคม 2556), 3. [www.roadsafetythailand.com/main/files/data/.../report2-19-09-56.pdf](http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data/.../report2-19-09-56.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2559).



อันดับที่	ประเทศ	อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน
5	สวาซิแลนด์	36 คน
6	วานูอาตู	35 คน
7	คองโก	34 คน
8	มาลาวี	32 คน
9	โตมิกัน	32 คน
10	อิรัก	32 คน

ที่มา : สถาบันวิจัยคมนาคน มหาวิทยาลัยมิชิแกน USA กับ WHO

เมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2555 บรรษัทการกระจายเสียงแห่งอังกฤษระบุว่า กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงที่มีการจราจรทางถนนและสะพานหนาแน่นหนาแน่นที่สุดของโลก<sup>3</sup> ด้วยเหตุนี้ส่งผลให้กรุงเทพมหานครประสบปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งนับเป็นปัญหาที่สำคัญลำดับต้นๆ ที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ ตามอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรจากการย้ายถิ่นที่อยู่เข้าสู่เมือง ประกอบกับการที่ระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายถนนมี ไม่เพียงพอและขาดการเชื่อมโยงที่ดี อีกทั้งการขยายตัวของเมืองขาดการควบคุม และการประสานงานในการแก้ไขปัญหาภัยยังไม่มีเอกภาพเท่าที่ควร รวมถึงระเบียบวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนนยังมีความบกพร่อง ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรมากยิ่งขึ้นในปัจจุบัน และประเทศไทยยังติดอันดับของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียน<sup>4</sup>

ประเทศไทยถือว่าเป็นประเทศหนึ่งในหลายประเทศทั่วโลกที่กำลังเผชิญกับผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรอย่างหนักหน่วง ภาพลักษณ์ของประเทศไทยจากมุมมองนานาชาติพบว่า การสัญจรทางถนนของประเทศไทยไม่ปลอดภัย โดยประเทศอังกฤษ ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกาได้

<sup>3</sup> ชัยชนก กิตติ์นินิ, “การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น, 2557), 2. [www.western.ac.th/westernnew/admin/.../ชัยชนกกิตติ์นินิ.pdf](http://www.western.ac.th/westernnew/admin/.../ชัยชนกกิตติ์นินิ.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2559).

<sup>4</sup> นายเชษฐา โมสิกรัตน์, ผอ.สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “นโยบายประเทศไทยต่อความปลอดภัยบนท้องถนน”, มีนาคม 2558. [www.taia.or.th/home/media/file/66638781428396295.pdf](http://www.taia.or.th/home/media/file/66638781428396295.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2559).

ออกประกาศแจ้งเตือนนักท่องเที่ยวให้ระวังการเดินทางมายังประเทศไทยเป็นพิเศษ<sup>5</sup> ทำให้รัฐบาลต้องยกให้ปัญหาดังกล่าวเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้ปี 2554-2563 ให้ทุกภาคส่วนดำเนินโครงการทศวรรษความปลอดภัยทางถนน<sup>6</sup>

ข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 มกราคม 2559 พบว่ามีจำนวนรถมากถึง 9,060,715 คัน ทั้งที่พื้นที่ถนนของกรุงเทพมหานครรองรับรถยนต์ได้เพียง 2 ล้านคันเท่านั้น<sup>7</sup> จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ดังรายละเอียดในตารางที่ 1.2

**ตารางที่ 1. 2 จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 มกราคม 2559**

ประเภทรถ	จำนวน(คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	8,882,223
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	3,821,526
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	214,265
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	1,246,620
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	832
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	99,579
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	2,468
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	9,020
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	711
รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	1,388

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>6</sup> หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่, <http://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/tonkit31.pdf>, (สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2559).

<sup>7</sup> ชัชชนก กิตต์นิธิ, “การแก้ไขปัญหการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น, 2557), 3. [www.western.ac.th/westernnew/admin/.../ชัชชนกกิตต์นิธิ.pdf](http://www.western.ac.th/westernnew/admin/.../ชัชชนกกิตต์นิธิ.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2559).

ประเภทรถ	จำนวน(คัน)
รย.11 รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	58
รย.12 รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	3,300,135
รย.13 รถแทรกเตอร์ Tractor	88,572
รย.14 รถบดถนน Road Roller	3,495
รย.15 รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	6
รย.16 รถพ่วง Automobile Trailer	2,056
รย.17 รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	91,492
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	178,492
รวมรถโดยสาร Bus : Total	42,734
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	24,487
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	15,186
- ส่วนบุคคล Private Bus	3,061
รวมรถบรรทุก Truck : Total	135,758
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	71,752
- ส่วนบุคคล Private Truck	64,006
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	-
รวมทั้งสิ้น	9,060,715

ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

จำนวนรถยนต์ที่มีความหนาแน่นเกินกว่าที่ถนนจะรองรับได้นั้นจึงเป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้มีโอกาสสูงในการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในกรุงเทพมหานครซึ่งจะส่งผลทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองยิ่งทวีความรุนแรงและมีความสำคัญมากขึ้น ดังนั้นรัฐบาลจึงได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1.3<sup>8</sup>

<sup>8</sup> นายเชษฐา โมสิกรัตน์, ผอ.สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “นโยบายประเทศไทยต่อความปลอดภัยบนท้องถนน,” มีนาคม 2558. [www.taia.or.th/home/media/file/66638781428396295.pdf](http://www.taia.or.th/home/media/file/66638781428396295.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2559).

### ตารางที่ 1.3 แผนแม่บทฉบับที่ 1-3

ฉบับที่ 1 ช่วงปี 2548-2551	ฉบับที่ 2 ช่วงปี 2552 -2555	ฉบับที่ 3 ช่วงปี 2556-2559
<p><b>วิสัยทัศน์</b></p> <p>“เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นโดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล”</p>	<p><b>วิสัยทัศน์</b></p> <p>“บนถนน ทุกชีวิตปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”</p>	<p><b>วิสัยทัศน์</b></p> <p>“ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”</p>
<p><b>ยุทธศาสตร์หลัก 5 ยุทธศาสตร์</b></p> <p>1.การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)</p> <p>2.ด้านวิศวกรรม (Engineering)</p> <p>3.การให้ความรู้ (Education)</p> <p>4.การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน EMS (Emergency Medical Service System )</p> <p>5.การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)</p>	<p><b>ยุทธศาสตร์หลัก 6 ยุทธศาสตร์</b></p> <p>1.การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ</p> <p>2.การสร้างเสถียรภาพในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน</p> <p>3.การทำแผนนิติบัญญัติ</p> <p>4.การป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง</p> <p>5.การป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคและท้องถิ่น</p> <p>6.วิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน</p>	<p><b>ยุทธศาสตร์ 4 ยุทธศาสตร์</b></p> <p>1.พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล</p> <p>2.การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า</p> <p>3.ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน</p> <p>4.เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม</p> <p><b>***คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 -2559</b></p>

ผลจากการดำเนินงานหลังจากที่รัฐบาลได้จัดทำและดำเนินมาตรการตามแผนแม่บททั้ง 3 ฉบับดังรายละเอียดข้างต้นนั้น ผลคือยังคงไม่สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ตามแผนที่วางไว้ ดังข้อมูลสถิติแสดงอุบัติเหตุการจราจรทางบกซึ่งส่งผลให้เกิดการได้รับบาดเจ็บในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร ระหว่างปี 2554-2558 ของศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด แสดงให้เห็นถึงยอดผู้ได้รับบาดเจ็บต่อปีที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งในปี 2554 มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 24,218คน ปี 2555 เท่ากับ 27,215คน ปี 2556 เท่ากับ 28,175คน ปี 2557 เท่ากับ 30,150คน และล่าสุดปี 2558 มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 31,181คน ดังรายละเอียดในตารางที่ 1.4

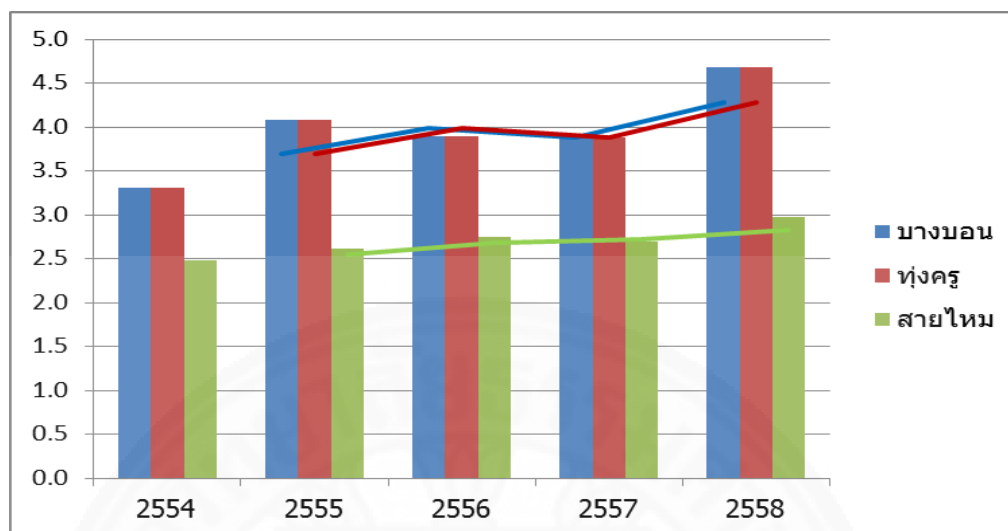
ตารางที่ 1. 4 อุบัติเหตุการจราจรทางบก เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตระหว่างปี  
พ.ศ. 2554-2558

จังหวัด	เขต	จำนวนครั้งที่ เกิดอุบัติเหตุ	2554			2555			2556			2557			2558		
			พิการ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	พิการ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	พิการ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	พิการ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	พิการ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
กรุงเทพมหานคร	คลองเตย	3,034		574	9	1	592	3	2	684	11		730	11	3	803	8
	คลองสาน	1,139	1	229	8		267	2	1	236	3		301	8		246	4
	คลองสามวา	1,863	2	331	10		461	8	1	502	13	1	507	13		473	8
	คันนายาว	1,862		368	12		495	10		492	8	1	470	15	1	408	6
	จตุจักร	3,526	1	702	14		781	17	1	830	8		851	12	1	843	18
	จอมทอง	3,613	3	746	7	3	744	10		799	8		1,112	12		1,033	16
	ดอนเมือง	2,033	1	456	8	2	526	9	1	441	14		411	12	1	389	11
	ดินแดง	1,967	2	418	6		442	3	3	399	6	1	429	6	2	520	5
	ดุสิต	1,481		367	9	1	324	11		271	10		309	6	1	334	2
	ดุสิต	2,847		537	14	1	616	10	1	693	13	2	735	17		787	15
	ทวีวัฒนา	1,283	2	211	4	1	303	7	1	296	13		318	10	1	390	11
	ทุ่งครุ	2,541		494	3		570	2	1	624	5	1	641	4		785	8
	ธนบุรี	3,146	1	648	5	1	702	9		774	6	2	791	7	1	715	6
	บางกอกน้อย	2,851		516	12		624	10	1	684	1	2	776	16	1	778	6
	บางกอกใหญ่	1,266		268	6		296	9	1	290	3		312	4		303	2
	บางกะปิ	3,963	2	748	5		859	9		899	9		1,006	21		1,051	12
	บางขุนเทียน	5,415	1	1,195	12	2	1,408	19	2	1,285	23		1,309	20	1	1,303	28
	บางเขน	3,112	1	566	8	3	707	9	3	760	7		735	13		778	19
	บางคอแหลม	876		166	6	1	190	3	2	180	5	1	186	1		222	4
	บางแค	3,876	3	651	13		1,037	14	2	944	8	1	978	7		862	12
	บางซื่อ	1,963		361	8		451	4	2	477	8		446	12		434	5
	บางนา	2,977	1	589	14		618	17		681	9	2	751	17		785	7
	บางบอน	4,514	2	802	6	1	1,111	8		1,096	11		1,170	9	2	1,461	12
	บางพลัด	1,231	1	241	6	1	267	4	3	250	2		309	6		274	6
	บางรัก	755		148	1		135	3		129	3		155	1		231	3
	บางกุ่ม	2,866	1	531	6		652	5	1	819	7	2	792	8	1	684	10
	บางมด	1,387		260	2		318	1	1	292	3		321	8	2	321	7
	ประเวศ	4,551	3	925	12	1	952	19	1	1,104	16	1	1,170	15	2	1,208	22
	ป้อมปราบ	792		154	2		189	2		166	4		176	3		160	2
	ปทุมไท	1,534	1	363	2		301	8		287	7		347	6		371	3
	พระโขนง	1,802		371	4		326	7		373	5	1	475	9		497	3
	พระนคร	817		190	2	1	185	4	1	173		1	193	3		131	5
	ภาษีเจริญ	2,623	1	489	5		582	8		616	6		693	5		684	7
	มีนบุรี	3,186	2	698	16	2	781	14	2	716	20	5	726	21	1	835	16
	ยานนาวา	1,359		269	7	2	246	6	2	323	8	1	333	10	2	274	8
	ราชเทวี	1,598		329	9	2	302	8		314	3		408	6		425	4
	ราษฎร์บูรณะ	2,460		555	13		529	6	3	560	7		678	8		701	8
	ลาดกระบัง	4,548		985	25	2	1,047	22	5	993	21	5	1,072	24	3	1,069	26
	ลาดพร้าว	5,506	1	1,174	7	1	1,217	5	1	1,335	11	1	1,330	16		1,452	16
	วังทองหลาง	2,372	1	645	6	1	570	4	1	484	10		504	3		544	5
	วัฒนา	2,255	1	413	3		427	6		468	2	1	525	4	1	624	
สวนหลวง	2,656		546	11		503	6		577	8		642	12		667	9	
สะพานสูง	1,329	2	312	7	1	293	3	1	313	5	1	289	8		346	5	
สัมพันธวงศ์	202		37			43	2		53			41	2		44		
สาทร	1,100		200	6		247	1		251	2		276	4		209	3	
สายไหม	3,333		601	14	5	712	8	1	775	5	3	811	15	4	929	17	
หนองแขม	3,857	1	676	10	1	985	7	1	995	7	2	1,051	21	1	1,125	6	
หนองจอก	1,767	1	413	14	3	404	20	2	422	20	3	366	20		409	15	
หลักสี่	1,138		242	5		253	8		250	4		245	3		236	5	
ห้วยขวาง	3,435		508	7	1	625	9	2	800	7	1	948	8		1,028	5	
รวมทุกเขต		121,607	39	24,218	401	41	27,215	399	53	28,175	395	42	30,150	502	32	31,181	441

ที่มา : ศูนย์รับแจ้งเหตุปรัชกกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

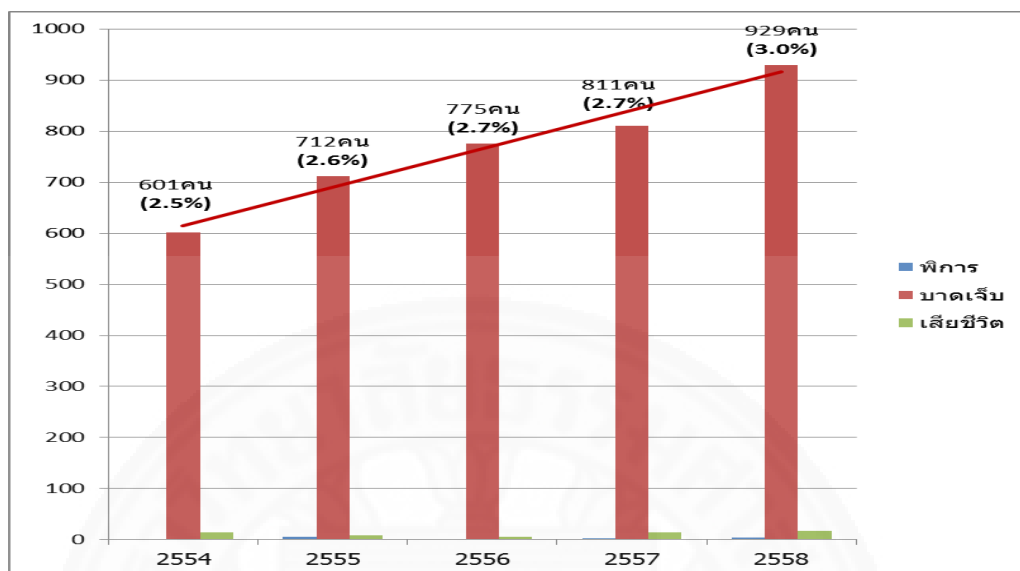


แผนภูมิที่ 1. 2 ร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก เปรียบเทียบเขตบางบอน ท่งครุ และสายไหม ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558



เขตสายไหมเป็น 1 ใน 50 เขตที่มียอดผู้เสียชีวิตเป็นลำดับต้นๆ และมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นทุกปีและไม่มีแนวโน้มจะลดลงคือ ปี 2554 มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 601คน(คิดเป็น 2.5%) ปี 2555 เท่ากับ 712คน(คิดเป็น 2.6%) ปี 2556 เท่ากับ 775คน(คิดเป็น 2.7%)ปี 2557 เท่ากับ 811คน(คิดเป็น 2.7%) และล่าสุดปี 2558 เท่ากับ 929คน(คิดเป็น 3.0%) และในส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิต พบว่ามีแนวโน้มไม่ลดลง คือ ปี 2554 มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 14 คน (คิดเป็น 0.05%) ปี 2555 เท่ากับ 8 คน (คิดเป็น 0.03%) ปี 2556 เท่ากับ 5 คน (คิดเป็น 0.02%) ปี 2557 เท่ากับ 15 คน(คิดเป็น 0.05%) และล่าสุดปี 2558 เท่ากับ 17คน(คิดเป็น 0.05%) และผู้พิการ พบว่ามีแนวโน้มไม่ลดลงเช่นเดียวกัน คือ ปี 2554 มีผู้เสียพิการทั้งสิ้น 0 คน (คิดเป็น 0.00%) ปี 2555 เท่ากับ 5 คน (คิดเป็น 0.01%) ปี 2556 เท่ากับ 1 คน (คิดเป็น 0.01%) ปี 2557 เท่ากับ 3คน(คิดเป็น 0.01%) และล่าสุดปี 2558 เท่ากับ 4คน(คิดเป็น 0.01%) ดังแสดงรายละเอียดในแผนภูมิที่ 1.3

แผนภูมิที่ 1. 3 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558



ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกนับเป็นปัญหาที่สำคัญยิ่ง เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตของบุคลากร ซึ่งเป็นทรัพยากรหลักในการพัฒนาประเทศ และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินเป็นมูลค่ามหาศาล อีกทั้งรัฐบาลยังต้องจัดสรรงบประมาณจำนวนมากเพื่อมารณรงค์ ป้องกันและแก้ไขปัญหา อีกทั้งในสถานการณ์ปัจจุบัน แนวโน้มของปัญหายิ่งทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งการแก้ไขปัญหาไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานเดียว จำเป็นต้องร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานและใช้แรงผลักดันจากรัฐบาลในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา

ด้วยสภาพของปัญหาดังกล่าวข้างต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม” เพื่อที่จะหาคำตอบในประเด็นของปัจจัย สาเหตุที่แท้จริงของปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อหาวิธีการ แนวทาง และข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน เพื่อความอยู่ดี มีสุขของประชาชนในเขตสายไหม

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม
2. เพื่อศึกษาการดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน



3. เพื่อศึกษาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกใน กรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม

### 1.3 ขอบเขตและแนวทางของการวิจัย

1. ขอบเขตของพื้นที่ทำการศึกษาครั้งนี้คือ กรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม

2. ขอบเขตของประชากรที่ใช้ในการศึกษา ใช้เกณฑ์ในการเลือกโดยประเมินจาก การปฏิบัติหน้าที่โดยตรงที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก และผู้ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นประจำในพื้นที่ที่ทำการศึกษาดังนี้

2.1 ผู้บริหารหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจร ทั้งในระดับ นโยบายและระดับปฏิบัติการได้แก่

2.1.1 ฝ่ายปกครอง ผู้อำนวยการเขตสายไหม หรือผู้รับผิดชอบฝ่ายเทคนิค

2.1.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจ รองผู้กำกับการจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลสายไหม

2.2 ผู้รู้ (key informant) ผู้ให้ข้อมูลความเห็นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและ ข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ ได้แก่

2.2.1 เจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยที่ให้บริการเกี่ยวกับการประกันภัยจากรถยนต์ในพื้นที่เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร

2.2.2 เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัยที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุในพื้นที่เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร

2.3 บุคลากรหน่วยงานภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ภาศึเครือข่ายด้านการณรงค์ลดอุบัติเหตุ ภาคประชาชน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถสาธารณะ

3. ขอบเขตของระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่าง วันที่ 1 เมษายน 2559-30 พฤษภาคม 2559 รวมระยะเวลา 60 วัน

4. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1 ศึกษาจากเอกสาร (documentary studies) เป็นการศึกษาจากเอกสารงานวิจัยและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลต่างๆ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิด และข้อมูลเบื้องต้น โดยแบ่งเป็นประเด็นในการศึกษา ดังนี้

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานของกรุงเทพมหานคร สถิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจร ปัญหาและสาเหตุของอุบัติเหตุ และการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาการจราจร

4.1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาจราจร และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่สายไหม กรุงเทพมหานคร จากสำนักงานเขตสายไหม และสถานีตำรวจนครบาลสายไหม

4.2 การสัมภาษณ์ (interview) ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (in-depth) โดยใช้ 2 รูปแบบคือ

4.2.1 การสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (unstructured interview) เก็บข้อมูลโดยการพูดคุย สทนา กับกลุ่มเป้าหมายในเรื่องต่างๆ ที่ไม่มีในแบบสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้าง แต่เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการทำสารนิพนธ์ เช่น ในเรื่องของความรู้สึกนึกคิด ความหมาย วัฒนธรรม เป็นต้น ซึ่งได้แก่

4.2.1.1 ผู้บริหารหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับปัญหาจราจรทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ ได้แก่ฝ่ายปกครอง และเจ้าหน้าที่ตำรวจ

4.2.1.2 ผู้รู้ (Key informant) ผู้ให้ข้อมูลความเห็นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ เช่น เจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัย เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย

4.2.1.3 บุคลากรหน่วยงานภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน ภาควิเคราะห์ด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ภาคประชาชน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถสาธารณะ เพื่อความปลอดภัยทางถนนในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกของประเทศไทย

4.2.2 การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Structural Interview or Formal Interview) คือ มีคำถาม และข้อกำหนดที่แน่นอน ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เช่นทัศนคติและความคิดเห็นที่มีต่อการปฏิบัติตามนโยบาย ความต้องการปรับปรุงแนวทางการลดอุบัติเหตุการจราจร และความต้องการให้เพิ่มมาตรการแก้ไข เป็นต้น

วิธีการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยจะเป็นผู้สัมภาษณ์ โดยขออนุญาตใช้เครื่องบันทึกเสียงขณะสัมภาษณ์ พร้อมทั้งจดประเด็นสำคัญด้วยโดยมีคำถามประกอบการสัมภาษณ์

## 5.การวิเคราะห์ข้อมูล

5.1 ใช้การวิเคราะห์แบบอุปนัย (analytic induction) คือ วิธีตีความสร้างข้อสรุป ข้อมูลที่ได้ จากรูปรธรรม หรือปรากฏการณ์ที่มองเห็น โดยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล หรือสรุปข้อมูล เป็นระยะ ๆ ระหว่างนั้น ก็เก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อสรุปที่ได้

5.2 นำข้อมูลที่ได้มาจัดเข้าหมวดหมู่ ตามประเด็นที่ศึกษา

5.3 เรียบเรียงข้อมูลที่สมบูรณ์ เพื่อเขียนรายงานการศึกษา

5.4 เสนอผลการศึกษาด้วยวิธีการพรรณนาวิเคราะห์ (descriptive analysis) และ ตารางแผนภาพ

#### 1.4 นิยามศัพท์เฉพาะ

- 1.อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด
- 2.อุบัติเหตุจราจร หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทางสัญจรบนท้องถนนที่เกิดขึ้นและมีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้เดินถนน ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารยานพาหนะทุกประเภท
- 3.อุบัติเหตุในการขับขี่ หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขณะขับขี่รถยนต์โดยไม่คาดคิดมาก่อน อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สินเสียหายได้
- 4.ผู้ขับขี่รถยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์
- 5.ลักษณะการขับขี่ หมายถึง การแสดงออกของผู้ขับขี่รถยนต์ ที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติตามกฎหมาย
- 6.กฎหมายจราจร หมายถึง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับ ที่มีอยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 รวมทั้งกฎกระทรวงประกาศเจ้าพนักงานจราจร
- 7.สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ สถานการณ์ หรือการกระทำ ที่ได้เกิดขึ้นหรือกระทำให้เกิดขึ้นก่อนหรือขณะเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถยนต์
- 8.ความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์ หมายถึง ความรู้เรื่องการขับขี่รถยนต์พาหนะ ให้ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย สามารถลดพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถควบคุมสถานการณ์ของอุบัติเหตุซึ่งจะนำไปสู่ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ไม่เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตได้
- 9.การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์
- 10.ปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรค ข้อขัดข้องที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุนัยหมายของผู้ขับขี่ คนเดินทางหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม
- 11.ถนน หมายถึง เส้นทางคมนาคมทางบกอย่างหนึ่ง ที่ใช้สำหรับคนและรถยนต์หรืออีกนัยหนึ่งกล่าวตามลักษณะการก่อสร้าง ถนนก็คือ “โครงสร้างฐานดินชนิดหนึ่ง (Earth Structures) ที่สามารถ รองรับน้ำหนักการบดทับของรถยนต์ได้อย่างปลอดภัยตลอดอายุการใช้งานที่กำหนด”
- 12.ประเภทใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล และใบอนุญาตขับขี่รถยนต์บรรทุก
- 13.ยานพาหนะ หมายถึง รถยนต์บรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์
- 14.ความเร็วในการขับขี่ หมายถึง ความเร็วของรถที่ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้ในการขับขี่โดย คิดเป็นอัตราส่วน กิโลเมตร ต่อชั่วโมง

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลจากการศึกษาครั้งนี้สามารถเป็นแนวทางให้หน่วยงานและองค์กร ไม่ว่าจะภาครัฐ หรือเอกชนนักวิชาการ และผู้สนใจทั่วไปศึกษาเรียนรู้และเล็งเห็นความสำคัญของการลดอุบัติเหตุ การจราจรทางบก

2. ผลจากการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ ในด้านการวางแผนและวิเคราะห์นโยบาย ในการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม

3. ผลจากการศึกษาครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ในการสร้างเสริมคุณภาพชีวิตด้านความปลอดภัยทางถนนของประชาชนในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม



## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นกรอบและแนวทางในการศึกษา ดังนี้

- 2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายและกระบวนการนโยบายสาธารณะ (Public Policy)
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy Implementation)
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรร
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมาย
- 2.5 แนวคิดของประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย
- 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร
- 2.8 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
- 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.10 กรอบแนวความคิดในการศึกษา

#### 2.1 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความหมายและกระบวนการนโยบายสาธารณะ (Public Policy)<sup>9</sup>

คำว่า “นโยบายสาธารณะ” มีนักวิชาการทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้ความหมายที่หลากหลาย เช่น ถวัลย์ วรเทพพิพัฒน์ กล่าวว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางที่ปฏิบัติของรัฐบาลที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อแก้ไขปัญหาซึ่งกำลังเกิดขึ้น ป้องกันปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต หรือก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนาที่รัฐบาลมีความจริงจังในการนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติให้บรรลุผล นโยบายอาจเป็นบวกหรือเป็นลบก็ได้ นักวิชาการท่านอื่น เช่น ศุภชัย ยาวะประภาษ (2533) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาลซึ่งรวมทั้งกิจกรรมที่ผ่านมาในอดีต

<sup>9</sup> บพิตร รัตนบุรี, “ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ไปปฏิบัติศึกษากรณี สำนักงานเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552”, น.18. [library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2552/19576.pdf](http://library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2552/19576.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559).

กิจกรรมที่กำลังดำเนินการในปัจจุบัน และกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต นั้นหมายความหมายว่า นโยบายสาธารณะคือแนวทางในการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาลนั่นเอง

มยุรี อนุমানราชชน กล่าวถึง นโยบายสาธารณะ ว่านโยบายสาธารณะเป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่รัฐบาลได้ทำการตัดสินใจเลือกและกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้้นำให้มีกิจกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

จุมพล หนีมพานิช กล่าวว่า หากพิจารณาความหมายของนโยบายสาธารณะในความหมายที่แคบและความหมายที่กว้าง จะเห็นได้ว่าเป็นเรื่องของแนวทางในการปฏิบัติงานของรัฐบาล เป็นเรื่องโครงการที่สำคัญที่รัฐบาลจะต้องจัดให้มีขึ้น โดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์เป้าหมายและวิธีปฏิบัติเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ สุรสิทธิ์ วชิรขจร ได้สรุปกรอบแนวคิดในลักษณะองค์ประกอบร่วมกันของนโยบายสาธารณะว่า ควรจะประกอบด้วยประเด็นหลัก ๆ ดังต่อไปนี้

1. นโยบายสาธารณะจะต้องประกอบด้วย การตัดสินใจ โดยรัฐบาลในการเลือกแนวทางที่พึงประสงค์
2. แนวทางที่พึงประสงค์ที่เกิดจากการตัดสินใจนั้น จะต้องถูกนำมาเป็นกรอบในการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล
3. การดำเนินกิจกรรมของรัฐบาลจะประกอบด้วยกิจกรรมด้านต่าง ๆ ที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงและมีเป้าหมายเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในสังคม

สำหรับนักวิชาการชาวต่างประเทศก็ได้ให้ความหมายของคำว่า “นโยบายสาธารณะ” ดังนี้

James Anderson ได้ให้ความหมายว่านโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการกระทำของรัฐเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาเรื่องใดเรื่องหนึ่งเช่น ความยากจน การผูกขาดทางอุตสาหกรรม หรือ การพัฒนาราคาสินค้าการเกษตร

Thomas R. Dye ได้ให้ความหมายว่านโยบายสาธารณะ หมายถึง สิ่งใดก็ตามที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือเลือกที่จะไม่กระทำและอะไรคือความแตกต่างที่รัฐบาลทำ

จะเห็นได้ว่านักวิชาการชาวไทยและนักวิชาการชาวต่างประเทศต่างให้ความหมาย รวมถึงกรอบและกระบวนการของนโยบายสาธารณะคล้าย ๆ กัน กล่าวคือ เป็นแนวทางที่หน่วยงานภาครัฐได้กำหนดแนวทางเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหา บรรเทาความเดือดร้อน รวมถึงป้องกันปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ตามหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวเกี่ยวข้องและมีผลกระทบต่อสาธารณะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจกรรม กล่าวโดยสรุปคือ กิจกรรมที่หน่วยงานภาครัฐเข้าไปดำเนินการ ควบคุมดูแล เพื่อให้สาธารณชนได้ประโยชน์สุขร่วมกัน

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy Implementation)

การนำนโยบายไปปฏิบัติถือได้ว่าเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมาก เพราะนโยบาย แผน โครงการ แม้จะจัดทำอย่างดีเป็นไปตามหลักวิชาการ แต่ถ้านำไปปฏิบัติไม่ได้หรือนำไปปฏิบัติแล้วเกิดปัญหาอุปสรรค ไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ก็ถือได้ว่าไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ ตรงข้ามถ้านำไปปฏิบัติได้ตามวัตถุประสงค์ก็จะเกิดประโยชน์สูงสุดกับสาธารณชนจึงอาจกล่าวได้ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติก่อให้เกิดผลดีกับสังคม ดังนั้นขั้นตอนการนำนโยบายไปปฏิบัตินอกจากจะมีความสำคัญแล้วยังมีความสลับซับซ้อน เพราะเกี่ยวข้องกับกลุ่มบุคคลรวมถึงองค์กรหลากหลายซึ่งส่งผลต่อความสำเร็จของนโยบายฉะนั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงมักประสบปัญหา ทั้งนี้เพราะอาจมีปัจจัยหลายอย่างที่เป็นอุปสรรคหรือไม่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของรัฐบาล ปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ สมรรถนะขององค์กร ความเพียงพอของทรัพยากร การยอมรับโครงการในระดับท้องถิ่นซึ่งมีผลต่อการสนับสนุนและความร่วมมือ ปัจจัยเหล่านี้ย่อมมีผลกระทบต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ

ศุภชัย ยาวะประภาส ได้อธิบายถึง ปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ว่าจากการทบทวนผลงานวิชาการในทศวรรษที่ผ่านมา พบว่ามีปัจจัยหลายประการที่กำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัจจัยเหล่านี้ ได้แก่

1. ลักษณะนโยบายนั้น ๆ
2. วัตถุประสงค์ของนโยบาย
3. ความเป็นไปได้ทางการเมือง
4. ความเป็นไปได้ทางเทคโนโลยี
5. ความพอเพียงของทรัพยากร
6. ลักษณะของหน่วยงานที่นำไปปฏิบัติ
7. ทศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ
8. กลไกภายในหน่วยงานหรือระหว่างหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

ปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ล้วนมีส่วนในการกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการดำเนินนโยบายไปปฏิบัติทั้งสิ้น

ศุภชัย ยาวะประภาส ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติภายหลังได้สำรวจแนวคิดของนักวิชาการโดยสรุปได้อย่างน้อย 2 ประเด็น ประเด็นแรกคือ การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการ นั่นคือมีความต่อเนื่องไม่หยุดนิ่ง มีขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม ไม่ใช่กิจกรรมที่เกิดขึ้นชั่วคราวแล้วหายไป ไม่ใช่กิจกรรมที่เกิดขึ้นชั้กชย่อนแต่เป็นกิจกรรมต่อเนื่องไม่หยุดยั้ง แต่ละ



ขั้นตอนที่มีความสัมพันธ์กันตลอดเวลา และประเด็นที่สองคือ การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการดำเนินการให้สำเร็จคล่องตามเป้าหมายของนโยบาย

วรเดช จันทรศร กล่าวถึง การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเรื่องของการศึกษาว่าองค์กรที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งหมดมาปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้ได้หรือไม่ และได้เพียงใด การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นการแสวงหาวิธีการและแนวทางเพื่อปรับปรุงนโยบาย แผนงาน โครงการให้ดีขึ้น

กล้า ทองขาว กล่าวถึง การนำนโยบายไปปฏิบัติในมุมมองซึ่งเป็นกิจกรรมหรือด้านการปฏิบัติ การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการจัดการและประสานกิจกรรมเพื่อทำการเปลี่ยนแปลงไปสู่ผลลัพธ์ที่มุ่งประสงค์ให้บรรลุความสำเร็จ ตรงตามเจตจำนงของนโยบาย โดยกลุ่มหรือองค์กรภาครัฐหรือเอกชน

จุมพล นิมพานิช กล่าวถึง ความหมายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติว่าการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ หมายถึงการบริหารนโยบายที่ครอบคลุมทั้งการวิเคราะห์ พฤติกรรมองค์กร ปฏิสัมพันธ์ของบุคคลและกลุ่มบุคคล สมรรถนะและความร่วมมือของพนักงานของรัฐและเอกชน สภาพแวดล้อมของระบบ และปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายนโยบาย

สุรสิทธิ์ วชิรขจร ได้สรุปว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการหรือวิธีการที่จะนำนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบแล้วไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งจะมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น การกำหนดหรือตีความแนวทางการปฏิบัติที่แน่ชัด การเบิกจ่ายงบประมาณ การทำสัญญา การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การกำหนดอัตราค่าจ้าง การกำหนดทางเลือกในการปฏิบัติ การเจรจาต่อรอง เป็นต้น

เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ สรุปความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการหลักการที่กฎหมายผ่านสภา หรือนโยบายได้รับการอนุมัติ เป็นกิจกรรมของการนำ

นโยบายที่อยู่ในรูปของกฎหมาย นโยบายระเบียบ คำสั่งหรือรูปแบบอื่น ๆ ไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่อยู่ระหว่างการก่อรูปนโยบายและผลลัพธ์

วรเดช จันทรศร ได้ขยายความการศึกษาเรื่องเกี่ยวข้องกับนโยบายแม้จะมีผู้ศึกษามากมาย แต่ส่วนใหญ่เน้นไปที่การศึกษากระบวนการของการกำหนดนโยบายและศึกษาผลกระทบของนโยบายเป็นส่วนใหญ่ การนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งถือได้ว่าเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างการกำหนดนโยบายกับการประเมินนโยบาย กลับกลายเป็นช่องว่างที่ไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควรซึ่งเป็นผลให้เกิดความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ



Pressman and Wildavsky ได้ให้ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็น 2 แนวทาง

1. การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง ปฏิสัมพันธ์ระหว่างการกำหนดเป้าหมายและการกระทำเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนั้น
2. การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสามารถที่จะผลักดันให้กลไกที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน สามารถดำเนินไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์

สรุปได้ว่าการนำเอานโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลว ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น การได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณ และกำลังคนที่มีคุณภาพ ตลอดจนทรัพยากรอื่น ๆ หรือไม่ นอกจากนี้จำนวนจุดตัดสินใจของนโยบายต่าง ๆ ยิ่งจำนวนจุดตัดสินใจมีมากเท่าใด ความล่าช้าในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติย่อมมีมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้นโยบายรัฐดังกล่าวมักประสบปัญหามากกว่ารัฐบาลส่วนท้องถิ่น และสิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ความยากง่ายของปัญหา นโยบาย ซึ่งผู้กำหนดนโยบายควรให้ความสำคัญและสนใจก่อนออกนโยบาย จะมีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

### 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรศร <sup>10</sup>

แนวคิดและทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ (An Integrated Theory of Policy Implementation) ของ วรเดช จันทรศร เกิดจากความเห็นเกี่ยวกับ “นโยบายสาธารณะ” ซึ่งเป็นเสมือนกลไกหลักสำคัญในการดำเนินงานของรัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐทุกแห่ง ด้วยเหตุที่นโยบายเป็น “กิจกรรม” ต่างๆที่รัฐบาลจัดทำขึ้นหรือ “แผนงาน หรือโครงการหรือแนวทางปฏิบัติที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้น” เพื่อเจตนาในการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ผ่านมาประสบผลสำเร็จมีเพียงเล็กน้อยอีกทั้งความล้มเหลวที่เกิดขึ้นมักมีสาเหตุที่ไม่แน่ชัด จนเป็นผลทำให้นโยบาย แผนงาน หรือโครงการต้องล้มเลิกไปในที่สุดและก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติหลายด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจคือสิ้นเปลืองงบประมาณ สิ้นเปลืองบุคลากรที่มีความรู้

ความสามารถในการปฏิบัติงาน ดังนั้นการศึกษาทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เข้าใจอย่างถ่องแท้จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการดำเนินนโยบายสาธารณะ

<sup>10</sup> วรเดช จันทรศร, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: บริษัทพริกหวาน กราฟฟิค จำกัด), น.16-199.

## เครื่องมือทางนโยบาย

เครื่องมือทางนโยบายบางครั้งเรียกว่า “เครื่องมือสำหรับการปกครอง” หมายถึงเครื่องมือหรือวิถีทางที่รัฐบาลใช้ในการลงมือปฏิบัตินโยบายเพราะในกระบวนการนโยบาย รัฐบาลไม่เพียงแต่เป็นผู้ที่ทำการตัดสินใจในนโยบายเท่านั้น หากแต่ยังเป็นผู้ที่ลงมือปฏิบัติ การตัดสินใจนโยบายนั้นๆ ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ซึ่งมี 2 แบบคือ เครื่องมือที่เป็นกฎระเบียบ และเครื่องมือที่มีได้เป็นกฎระเบียบของรัฐบาล

เครื่องมือที่เป็นกฎระเบียบของรัฐบาล คือสิ่งที่รัฐบาลกำหนด กลุ่มเป้าหมายของกฎระเบียบ ต้องให้การยอมรับกฎ ระเบียบและเมื่อกลุ่มดังกล่าว ไม่สามารถทำตามกฎระเบียบได้ก็จะได้รับการลงโทษ กฎ ระเบียบ อาจจะเป็นกฎหมายหรือ กฎกระทรวง หรือกำหนดของหน่วยงานฝ่ายบริหารก็ได้

ข้อดีของเครื่องมือที่เป็นกฎระเบียบของรัฐบาล คือความประหยัดจากการใช้เครื่องมือเมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องมืออื่นที่อาจต้องมีค่าใช้จ่าย แต่การใช้กฎ ระเบียบเป็นเครื่องมือไม่จำเป็นต้องมีข้อมูลมากนัก และสามารถปรับใช้ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ข้อเสียของเครื่องมือที่เป็นกฎระเบียบของรัฐบาล คือการใช้กฎระเบียบ ก่อให้เกิดความไม่ยืดหยุ่นและทำให้ขาดการพิจารณาสถานการณ์ของแต่ละบุคคลซึ่งอาจจะแตกต่างกันไป ในการปรับใช้กฎนั้น ๆ และบางครั้ง กฎ ระเบียบมีความกำกวมไม่ชัดเจน แม้ว่าการใช้เครื่องมือนี้มีความประหยัดหากแต่การบังคับใช้โดยหน่วยงานที่ควบคุมกฎระเบียบ อาจมีค่าใช้จ่ายสูงมาก เช่น ค่าใช้จ่ายในการให้ข้อมูลประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

เครื่องมือที่มีได้เป็นกฎระเบียบของรัฐบาลคือครอบครัวและชุมชน องค์การอาสาสมัคร

นโยบายสาธารณะที่ดีคือนโยบายที่เกิดประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม โดยเฉพาะ จะต้องมิกลไกบริหารของภาครัฐที่ดี (Good Governance) หรือสังคม แบบประชาธิปไตยหรือธรรมรัฐ โดยประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย ดังนั้นกระบวนการดังกล่าวอาจจะเกิดขึ้นจากการผลักดันของสังคมเมื่อเกิดปัญหาเพื่อให้รัฐเห็นความสำคัญและแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นต่อประชาชนและนำหลักการบริหารบ้านเมืองที่ดี (Good Governance) คือ โปร่งใส มีความชอบธรรม กระจายอำนาจ มีประสิทธิภาพในการบริหารงาน มีความรับผิดชอบสูง และมีความเสมอภาคเท่าเทียมกันมาใช้ในการดำเนินนโยบาย

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดนโยบายไปปฏิบัติ

หน่วยงานหรือองค์การที่มีหน้าที่ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ อาจมีเพียงหนึ่งหน่วยงานหรือมากกว่านั้น ทั้งนี้ในการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับสถานะของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ปฏิบัติ สามารถทำได้ 2 รูปแบบ คือ การพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบภายในหน่วยงาน (Intra-Organizational Relations) และการพิจารณาถึงความสัมพันธ์และการสื่อสารระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Inter-Organizational Relations) ซึ่งทั้ง

สองรูปแบบต้องอาศัยการสื่อสารของข้อมูลและข่าวสารที่มีประสิทธิภาพและถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เมื่อมีนโยบายแล้วก็ต้องมีการแปลงสภาพของนโยบายให้กลายเป็นโครงการ แผนงานและแนวทางปฏิบัติ ซึ่งกระบวนการแปลงสภาพนี้ จะเกี่ยวข้องกับหน่วยงานโดยตรง โดยทั่วไปหน่วยงานประกอบไปด้วยองค์ประกอบที่สำคัญหลายประการ ทั้งที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ บุคลากร ทรัพยากรที่มีอยู่ โครงสร้างขององค์การ และเป็นนามธรรมได้แก่ เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ ค่านิยม และวัฒนธรรมองค์การ

การศึกษาถึงพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงานยังสามารถบ่งบอกได้ถึงผลลัพธ์ของการดำเนินนโยบายได้ เช่น กรณีที่ แวน มีเตอร์ และแวน ฮอร์น ได้ศึกษาพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติงานที่มีอยู่ในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งเป็นตัวแปรหนึ่งในกรอบการวิเคราะห์ของทั้งสองด้วย โดยสรุปตัวแบบของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีลักษณะคล้ายคลึงกันโดย แต่ละตัวแบบได้พิจารณาถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดย วรเดช จันทรรักษ์ ได้สรุปภาพรวมของตัวแบบที่ได้ทำการบูรณาการจากแนวคิดของนักวิชาการหลายท่าน แวน มีเตอร์ และ แวน ฮอร์น (Van Meter and Van Horn) พอล แอตทิเวล และ ดิน เกอร์สทิน (Paul N. Attiwell and Dean R. Gerstein) ประกอบไปด้วยปัจจัยดังนี้ คือ

#### 1. บุคลากร

บุคลากรในที่นี้ประกอบด้วย 2 ประเภท ได้แก่ บุคลากรที่เป็นผู้นำเป็นผู้ที่รับนโยบายจากรัฐบาลมาสร้างให้เกิดแนวทางในการปฏิบัติงาน บุคลากรที่เป็นผู้นำ จำเป็นจะต้องทำหน้าที่สำคัญหลายประการด้วยกันเช่น การใช้ทักษะภาวะผู้นำของผู้บริหารเพื่อสร้างให้เกิดแรงจูงใจในการดำเนินงานของผู้ใต้บังคับบัญชา และสร้างให้บุคคลเหล่านั้นยอมรับนโยบาย ส่งเสริมให้เกิดการทำงานเป็นทีมเพื่อสร้างความผูกพันระหว่างเพื่อนร่วมงานและความผูกพันกับงานที่ต้องสร้างให้เกิดระบบของการให้คุณให้โทษ บุคลากรที่เป็นผู้นำควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ คือ มีบุคลิกภาพที่ดี มีความรู้ ความสามารถเป็นที่ยอมรับ และมีภาวะผู้นำและมีอำนาจเพียงพอ

บุคลากรอีกประเภทหนึ่ง ได้แก่ผู้ปฏิบัติงาน เป็นบุคลากรที่มีความสำคัญมากต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการ หน่วยงานควรมีระบบการคัดสรรบุคลากรผู้ปฏิบัติงานให้ตรงกับความรู้ ความสามารถและเหมาะสมกับงานที่ต้องทำ ตลอดจนการปลูกฝังวัฒนธรรมการดำเนินงานที่ดี บุคลากรผู้ปฏิบัติงานนี้ เป็นกลุ่มบุคคลที่มีความสำคัญมากต่อผลสำเร็จของนโยบาย เนื่องจากบุคลากรมีค่านิยมที่แตกต่างกัน การสร้างให้เกิดการยอมรับนโยบาย จึงเป็นเรื่องยาก แนวทางในการแก้ไขคือต้องทำให้ผู้ปฏิบัติงานทุกคนมองเห็นว่านโยบายนั้นมีประโยชน์และข้อดีอย่างไร ซึ่งหน้าที่นี้ก็เป็นที่ของผู้บริหารหน่วยงานเช่นกัน

## 2.ทรัพยากร

ทรัพยากร หมายความว่ารวมถึง วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และเทคโนโลยี เป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของนโยบาย

## 3.โครงสร้างองค์การ

โครงสร้างองค์การมีส่วนสำคัญมากต่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะโครงสร้างองค์การสามารถทำให้ทราบตั้งแต่เบื้องต้นว่าหน่วยงานหรือองค์การมีระบบการดำเนินงานที่ซับซ้อนมากน้อยเพียงใด หน่วยงานของรัฐส่วนใหญ่จะมีลักษณะโครงสร้างการดำเนินงานที่เป็นลำดับชั้น (hierarchy) ซึ่งทำให้กระบวนการสื่อสารมีความซับซ้อนมาก ในขณะที่องค์การเอกชน ส่วนใหญ่จะเน้นการทำงานเป็นเครือข่าย จึงมีโครงสร้างการดำเนินงานที่เป็นเครือข่าย (network structure) ซึ่งมีความยืดหยุ่นมากกว่าโครงสร้างองค์การ

## 4.เป้าหมายและวัตถุประสงค์ ค่านิยม วัฒนธรรม

หน่วยงานหรือองค์การแต่ละแห่งจะต้องมีเป้าหมายการดำเนินงานเป็นของตนเอง ซึ่งหากเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของหน่วยงานนั้นสอดคล้องและส่งเสริมนโยบายก็จะทำให้นโยบายได้รับการปฏิบัติอย่างดี ในทางตรงกันข้ามหากเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ของหน่วยงานขัดแย้งกับนโยบายก็จะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดอุปสรรคได้ นอกจากนี้หน่วยงานยังประกอบไปด้วยวัฒนธรรมการดำเนินงานและค่านิยมของผู้ปฏิบัติงานด้วย ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติมากเช่นกัน เพราะการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมและค่านิยมของการทำงานนั้น เป็นสิ่งที่ยาก หากนโยบายมีความสอดคล้องก็จะทำให้การปฏิบัติงานราบรื่น

## 5.สิ่งแวดล้อมของนโยบาย

สิ่งแวดล้อมของนโยบายเป็นตัวแปรที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อนโยบาย ปัจจัยสิ่งแวดล้อมในที่นี้หมายถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อีกทั้งหน่วยงานของรัฐเองก็ไม่สามารถควบคุมได้ หรือสามารถควบคุมได้ระดับหนึ่งได้แก่ สื่อมวลชน ประชาชน องค์การเอกชน และองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้อง และมีส่วนร่วมในเรื่องใดเรื่องหนึ่งของนโยบาย เช่น ประชาชนหรือองค์การเอกชน อาจมีส่วนเกี่ยวข้องในฐานะเป็นกลุ่มเป้าหมายของนโยบาย หรือสื่อมวลชนเกี่ยวข้องในฐานะที่เป็นผู้ตรวจสอบการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ ถ้าผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆได้รับความเข้าใจในการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐจะช่วยส่งเสริมให้การนำนโยบายไปปฏิบัติสามารถประสบผลสำเร็จได้ง่ายยิ่งขึ้น

วเรเดช จันทรศร ได้มีการประมวลรูปแบบของนักวิชาการที่ได้ศึกษาเพื่อสังเคราะห์แนวคิดที่ได้จากการศึกษาและพัฒนาเป็นต้นแบบทางทฤษฎี เพื่อใช้อธิบายว่าองค์กรต่าง ๆ ที่สามารถนำนโยบาย แผนงาน โครงการไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพจะต้องมีปัจจัยอะไรที่เป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะ

ทำให้นโยบาย แผนงานโครงการ ดำเนินการสำเร็จบรรลุจุดมุ่งหมาย ซึ่งตัวแบบที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติรวม 6 ตัวแบบ<sup>11</sup> ได้แก่

1. ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) ตัวแบบนี้มีแนวคิดว่าการใช้หลักด้านเหตุผลเป็นสิ่งสำคัญที่สุดที่จะชี้วัดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ องค์กรหรือหน่วยงานที่ปฏิบัติการนั้นจะต้องมีค่านิยมแบบยึดหลักเหตุผลเป็นเหตุผลสำคัญในการตัดสินใจ ดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ

ต้องยึดหลักมีเหตุมีผลเป็นสิ่งที่จะต้องขยายผลให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางที่สุด นโยบาย แผนงาน หรือโครงการที่จะประสบความสำเร็จ จะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์และภารกิจอย่างชัดเจน มีการมอบหมายงาน มีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน โดยหลักการที่มีเหตุผลชัดเจน อาจกล่าวได้ว่า องค์กรหรือหน่วยงานจะมีองค์ประกอบใน

การดำเนินงานอยู่ 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

1.1 นโยบายจะต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน ซึ่งหน่วยงานสามารถแปรวัตถุประสงค์ถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

1.2 ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างบรรลุผลใกล้เคียงกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

โดยทั่วไป ระดับความสำเร็จของการดำเนินนโยบายหรือโครงการไปสู่การปฏิบัติ จะขึ้นอยู่กับปัจจัย 5 ประการ ดังนี้

ประการแรก ความชัดเจนในวัตถุประสงค์ของนโยบายหรือโครงการ

ประการที่สอง การกำหนดภารกิจและมอบหมายอย่างชัดเจน

ประการที่สาม การกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงาน

ประการที่สี่ การสร้างระบบประเมินผลที่เหมาะสม และ

ประการที่ห้า การสร้างมาตรฐานการจูงใจ (ให้คุณให้โทษ) ที่เหมาะสม

2. ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) ตัวแบบนี้จะให้ความสำคัญในเรื่องสมรรถนะขององค์กรเป็นหลัก โดยถือว่าความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ ไปปฏิบัติจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบาย แผนงานหรือโครงการไปปฏิบัติว่าขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานอย่างสอดคล้องกับความคาดหวังของหน่วยงานเพียงใด องค์กรจำเป็นต้องมีโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถทั้งทางด้านการบริหารและทางเทคนิคอย่างเพียงพอ มีการวางแผนเตรียมการ หรือมีความพร้อมเป็นอย่างดีทั้งทางด้านวัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือ เครื่องใช้และงบประมาณ ตัว

<sup>11</sup> เรื่องเดียวกัน.

แบบนี้มีความพยายามที่จะศึกษาหาทางแก้ไขปัญหาอุปสรรคของการปฏิบัติงานตามแผนงานและนโยบายในอดีต เช่น การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ความล่าช้าในการสรรหาบุคลากร ความล่าช้าในการสรรหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ความล่าช้าในการจัดตั้งระบบงานการแก้ไขปัญหาการประสานงาน

3. ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development model) แนวคิดตามตัวแบบนี้ได้ให้ความสำคัญเฉพาะบุคลากรในหน่วยงานเป็นหลัก โดยมีแนวคิดที่ว่า บุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดในองค์กร จึงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วม (Participation) ของคนในองค์กร การทำงานเป็นทีม โดยการทำงานในทีมจำเป็นต้องคำนึงถึงการมีส่วนร่วมคำนึงถึงการจูงใจ การใช้ผู้นำอย่างเหมาะสม การสร้างความรู้สึกรักผูกพันกับองค์กร การยอมรับ การพัฒนาทีมงานมากกว่าการใช้กำลังบังคับควบคุม ตัวแบบนี้จึงให้ความสำคัญเพิ่มเติมต่อกระบวนการสื่อสารสองทาง การมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายของผู้ปฏิบัติงานระดับล่าง ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการสร้างความตระหนักและผูกพันกับนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ ขณะที่การให้ผู้บริหารระดับสูงเป็นผู้กำหนดนโยบายแต่เพียงลำพัง จะเป็นผลเสียและไม่สอดคล้องกับฐานคติการพัฒนาองค์กรตามแนวคิดนี้

4. ตัวแบบทางด้านการกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model) เป็นแนวคิดทางสังคมวิทยาที่อธิบายถึงองค์กรขนาดใหญ่ ซึ่งมีกฎระเบียบขั้นต้นค่อนข้างมาก มีแบบแผนความสัมพันธ์ที่เป็นทางการ และมีการกำหนดระบบคุณธรรมเอาไว้อย่างแน่นอนตายตัวอย่างไรก็ตามภายในองค์กรขนาดใหญ่ก็ไม่ได้มีแบบแผนความสัมพันธ์อย่างเป็นทางการ(รูปนัย)เพียงอย่างเดียว แต่จะประกอบด้วยแบบแผนความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการด้วย แต่มักจะเป็นกรณีของข้าราชการระดับล่างทั้งสิ้น เพราะว่าข้าราชการระดับล่าง เป็นผู้ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด และเป็นผู้ใช้วิจารณญาณของตนในการตัดสินใจให้บริการประชาชนทั้งสิ้นผู้บังคับบัญชาไม่มีโอกาสที่จะติดตามไปควบคุมบัญชาตลอดเวลาได้ ดังนั้นสิ่งที่จะวัดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของนโยบายจึงขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้นำนโยบาย แผนงาน หรือโครงการที่ไปปฏิบัติโดยตรงว่ายินดีพร้อมทุ่มเทให้การปฏิบัติราชการหรือมีอุปสรรคข้อจำกัดมากน้อยประการใด ความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดจากปัจจัย 2 ประการ คือ

ประการแรก ระดับความเข้าใจของผู้กำหนดนโยบายต่อสภาพแวดล้อมความเป็นจริงของหน่วยงานและองค์กร สภาพปัญหา และข้อจำกัดต่างๆ เช่น ปริมาณงานเกินกำลัง การขาดแคลนบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะเรื่อง ขาดแรงจูงใจ ขาดขวัญกำลังใจที่เหมาะสมเพียงพอ เป็นต้น

ประการที่สอง ระดับการยอมรับ เห็นพ้องในนโยบาย และการปรับนโยบายใหม่ ให้สอดคล้องกับภารกิจปกติหรือเป็นส่วนหนึ่งในหน้าที่ราชการของบุคลากรแต่ละคน

5. ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) ตัวแบบนี้ยึดหลักการว่า นโยบายเป็นการแบ่งสรรคุณค่าในสังคม ดังนั้นนโยบายในเรื่องหนึ่ง ๆ จะมีผู้ที่ได้รับประโยชน์กับผู้สูญเสียประโยชน์



เสมอ และโดยปกติในแต่ละฝ่ายจะให้คุณค่าของนโยบายแตกต่างกัน และจะเน้นการรักษาผลประโยชน์ของตนไว้เป็นอันดับแรก ดังนั้น จึงเป็นการยากที่ทุกฝ่ายจะเห็นชอบและปฏิบัติตามนโยบายอย่างเป็นเอกฉันท์ ตัวแบบนี้เห็นว่าจำนวนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นประเด็นที่สำคัญในการเจรจาต่อรอง หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีจำนวนน้อย โอกาสที่จะสร้างความเห็นพ้องต้องกันก็มีมากกว่า ในการเจรจาที่มีหน่วยงานมากมายความสามารถในการเจรจาต่อรองของผู้เล่นจะเกี่ยวข้องกับบุคลิกภาพ ความรู้ ความสามารถ ความชำนาญในการชักจูงต่อรอง สถานภาพของผู้มีอำนาจและทรัพยากรขององค์กร ตลอดจนการสนับสนุนจากบุคคลและองค์กรต่าง ๆ เช่น บุคคลสำคัญ หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน และกลุ่มผลประโยชน์อื่น ๆ

6. ตัวแบบเชิงบูรณาการ(Integrated Model) ตัวแบบนี้เป็นตัวแบบที่รวบรวมจากแนวคิดของทั้ง 5 ตัวแบบ โดยมุ่งแสวงหาผลกระทบของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จทั้งในมิติของผลผลิต ผลลัพธ์และประเทศชาติโดยรวมได้รับ ส่วนตัวแปรอิสระที่นำมาพิจารณา ประกอบด้วย 4 ปัจจัย คือ สมรรถนะขององค์กร ประสิทธิภาพในการวางแผน และควบคุม ภาวะผู้นำและความร่วมมือ และการเมืองและการบริหารสิ่งแวดล้อมภายนอก

## 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมาย<sup>12</sup>

### 2.4.1 ความหมาย

กฎหมาย คือ สิ่งที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นมาตรการควบคุมสังคม เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างมนุษย์ในสังคม เชาว์โต, กิลแลม, เค็มพิน, สตีอกตัน และแวนเบอร์

กฎหมาย คือ ข้อบังคับซึ่งรัฐบัญญัติไว้ให้ประชาชนปฏิบัติตาม ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษ

กฎหมาย คือ บรรดาลักษณะข้อบังคับทั้งหลาย ที่ใช้บังคับความประพฤติของบุคคลโดยมีความมุ่งหมายจะคุ้มครองประโยชน์ทั่วไปของมนุษย์

กฎหมาย คือ ข้อบังคับของรัฐซึ่งกำหนดความประพฤติของมนุษย์ ถ้าฝ่าฝืนจะได้รับผลร้ายหรือถูกลงโทษ

<sup>12</sup> กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, "สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรางของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาเนติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2549), digital\_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/47930018/title.pdf. (สืบค้นเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559).

กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์หรือวิธีการที่ประชาชนจะต้องเชื่อฟังหรือปฏิบัติ หากไม่เชื่อฟังหรือไม่ปฏิบัติตาม ก็จะต้องได้รับผลในทางกฎหมายหรือสภาพบังคับ เวส และพลับพลึง

ความหมายของกฎหมาย

กฎหมายก็คือ กฎเกณฑ์ข้อบังคับที่รัฐหรือผู้มีอำนาจได้กำหนดขึ้นเพื่อควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในสังคม หากผู้ใดฝ่าฝืนก็จะต้องได้รับโทษอย่างใดอย่างหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้สังคมส่วนรวมสามารถอยู่ได้ด้วยความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย

#### 2.4.2 วัตถุประสงค์ของกฎหมายในสังคม

สังคมจำเป็นต้องมีกฎหมายไว้สำหรับจัดระเบียบสังคม กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสถาบันต่าง ๆ ในสังคม และระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ในสังคมด้วยกัน การจัดระเบียบหรือกำหนดเกณฑ์ต่าง ๆ นี้ ก็เพื่อให้เกิดผลดีต่อมนุษย์ในสังคม ตลอดจนความเจริญก้าวหน้าในสังคม กฎหมายเป็นสิ่งที่สังคมมนุษย์ได้สร้างขึ้นมาจากสังคมส่วนรวม มิใช่เพื่อตัวมนุษย์เองโดยตรงกฎหมายจึงมิใช่สิ่งที่เปลี่ยนแปลงไม่ได้

วัตถุประสงค์ของกฎหมาย ควรจัดให้มีเพียงเพื่อสิทธิของมนุษย์ทุกรูปทุกนามดำเนินไปอย่างราบรื่น บทบาทของกฎหมายจึงควรจะเป็นเพียงบทสำหรับห้ามมิให้ใครทำอะไร รัฐจึงควรให้เสรีภาพแก่ประชาชนมากที่สุด เท่าที่จะไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและความอยู่รอดของสังคมส่วนรวม

#### 2.4.3 บทบาทของกฎหมาย

บทบาทของกฎหมายในสังคมปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็กฎหมายในระบบกฎหมายใดประการสำคัญ คือ เป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศซึ่งเป็นสังคมระดับใหญ่ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทออกได้เป็น

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศโดยตรง หมายถึงการใช้ตัวกฎหมายโดยตรงเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศ เช่น กฎหมายรัฐธรรมนูญ เป็นหลักสำคัญในการวางรูปแบบโครงสร้าง และกลไกการบริหารงานของประเทศ กฎหมายปกครองเป็นกฎหมายที่จัดระเบียบการปกครองประเทศ หรือการบริหารรัฐการ (หรือราชการ) เป็นต้น

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือ ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม หมายถึง การใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการปกครองสังคม ให้สมาชิกในสังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้โดยมีความสุข เช่น กฎหมายอาญา กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายแรงงานกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมยาเสพติด เป็นต้น

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนด้วยกัน หมายถึง การใช้กฎหมายมากำหนดสิทธิ หน้าที่ และความสัมพันธ์ของประชาชนให้เป็นไปในแนวทางที่จะไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้ง และยังเป็นกฎเกณฑ์ ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติระหว่างสมาชิกในสังคม กฎหมายที่มีบทบาทดังกล่าวนี้ ได้แก่ กฎหมายแพ่งลักษณะต่าง ๆ เช่น ลักษณะซื้อขาย ลักษณะเช่า



ลักษณะเข้ม ลักษณะครอบครั้ว ลักษณะมรดก กฎหมายเกี่ยวกับลิขสิทธิ์ กฎหมายเกี่ยวกับสิทธิบัตร การละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายเหล่านี้ไม่ต้องได้รับโทษทางอาญาจากรัฐ แต่รัฐจะมีมาตรการที่จะบังคับให้เป็นไปตามสิทธิและหน้าที่ ที่กฎหมายในส่วนนี้กำหนดไว้ กฎหมายที่มีบทบาทดังกล่าวมานี้ จึงเป็นกฎหมายที่รัฐได้กำหนดหรือบัญญัติขึ้นมาเพื่อระบุสิทธิ หน้าที่ และความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนด้วยกัน จึงเรียกว่า กฎหมายเอกชน

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาสังคม มีลักษณะไปในทางกฎหมายมหาชนมากกว่าที่จะเป็นกฎหมายเอกชน เพราะเป็นเรื่องที่รัฐจะต้องมีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อที่จะใช้บังคับในสังคมนั้น ๆ ประชาชนก็มีหน้าที่ในการให้ความร่วมมือและปฏิบัติ

## 2.5 แนวคิดของประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย<sup>13</sup>

วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ ได้สรุปถึงลักษณะของกฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ควรมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. กฎหมายนั้นต้องมีความชัดเจน และแน่นอนพอสมควร
2. ข้อความในกฎหมายนั้นจะต้องไม่ฝ่าฝืนธรรมชาติ หรือหักหาญความรู้สึกของบุคคลที่ถูกบังคับมากเกินไป
3. กฎหมายนั้นต้องไม่ทำให้เสียประโยชน์แก่ผู้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามมากจนเกินไป
4. ต้องคำนึงถึงกระบวนการ และองค์การในการบังคับใช้ตามกฎหมาย
5. จะต้องคำนึงบรรยากาศในสังคมที่เอื้ออำนวยในการเคารพกฎหมาย และการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง

นอกจากนี้การที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในการบังคับใช้ จะต้องมีส่วนอื่นดังต่อไปนี้

1. ต้องมีขั้นตอนในการตรากฎหมายที่เป็นไปตามหลักเหตุผล และความเป็นธรรม
2. เมื่อกฎหมายกำหนดสิทธิ หรือหน้าที่ขึ้นใหม่ สิทธิหรือหน้าที่ต้องได้รับการโฆษณา เผยแพร่ให้เป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวาง
3. เมื่อการประกาศใช้บังคับกฎหมายต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงสิทธิ และหน้าที่ตามกฎหมายด้วย

<sup>13</sup> วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์, “คุณภาพชีวิตกับกฎหมาย,” โครงการสำนักงานส่งเสริมการวิจัยทางกฎหมายการแพทย์สาธารณสุขและวิทยาศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, (นครปฐม: มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535).

4. การใช้กฎหมายต้องเป็นไปอย่างถูกต้องตามนิติวิธี
5. การบริหารงานยุติธรรมต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

## 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร<sup>14</sup>

การบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกรูปแบบเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ซึ่งได้แก่ การตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ หากพบการกระทำ ความผิดก็ดำเนินการไปตามอำนาจและหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้ไม่ได้จำกัดขอบเขตแต่เพียงการจับกุมและออกใบสั่งเท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่รถและคนเดินเท้า ละเมิด โดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือไม่ตั้งใจ เช่น การเลี้ยวรถในที่ห้ามหรือการเดินเหม่อลอย เป็นต้น

การบังคับใช้กฎหมาย สำหรับการจราจรในประเทศไทย มีเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมขนส่งทางบก เป็นผู้ใช้อำนาจบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะต้องหามาตรการกวดขันมิให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร รักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์ โดยการนำกฎหมาย ที่มีอยู่แล้วมาปฏิบัติให้เคร่งครัดยิ่งขึ้น ด้วยความซื่อตรงต่อหน้าที่ของตนเอง หากปล่อยปละละเลยให้มีการละเมิดกฎจราจรแล้ว อาจเกิดอุบัติเหตุและยังความเสียหายให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินได้ต่อไป นอกจากนี้จะทำให้การจราจรติดขัด

จุดมุ่งหมายสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายจราจร ก็เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งผู้ละเมิด หรือผู้มีแนวโน้มจะละเมิดกฎหมายหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร ในขณะเดียวกันการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เหมาะสมนั้น มิใช่เพื่อทำให้ผู้ละเมิดได้เรียนรู้ที่จะหลีกเลี่ยงพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดพฤติกรรมที่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน ในการใช้รถใช้ถนนโดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น วัตถุประสงค์ของการควบคุมการจราจรโดยทั่วไปแล้ว ก็เพื่อความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อยของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนเพื่อให้การจราจรมีความคล่องตัวสามารถเคลื่อนไหวได้โดยไม่ติดขัด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องมีกิจหน้าที่พื้นฐาน 3 ประการ ดังนี้

1. การสืบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร
2. การกำกับดูแลงานจราจร

<sup>14</sup> วชิระ กาญจนวิภาดา, "ผลของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2550 - 2551 จังหวัดลำพูน" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552), [library.cmu.ac.th/digital.../fulltext.php?id...2](http://library.cmu.ac.th/digital.../fulltext.php?id...2). (สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559).

3. การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับจรรยาบรรณ ซึ่งถือว่าภาระหน้าที่พื้นฐานนี้ เป็นสิ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติเป็นประจำในการควบคุมการจราจร

จะเห็นได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นความพยายามที่จะควบคุมบุคคลทั่วไปให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หลังจากที่มาตรการเกี่ยวกับการให้การศึกษาฝึกหัดผู้ขับขี่รถยนต์ การวิศวกรรมจราจร และกิจกรรมอื่นๆ ทำนองเดียวกัน ประสบความสำเร็จที่จะบรรลุเป้าหมายของการควบคุมจราจร อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า การบังคับใช้กฎหมายจัดเป็นส่วนหนึ่งของการให้การศึกษาแก่บุคคลซึ่งไม่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยวิธีการอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้การบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงมิได้มีความหมายแค่เพียงการใช้มาตรการลงโทษ เช่น การปรับการจับกุม และการดำเนินคดีอาญาเท่านั้น แต่มีความหมายรวมถึงการสอดส่องตรวจตราโดยสายตรวจจราจร ทั้งในและนอกเครื่องแบบ การว่ากล่าวตักเตือน ตลอดจนการฝึกอบรมแก่ผู้ละเมิดกฎหมายจราจรในหลักสูตรพิเศษ

## 2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุจราจร<sup>15</sup>

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ คือ ภัยที่เกิดจากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำโดยประมาท เลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อยและง่วงนอน

### 2.7.1 ประเภทของอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 4 ประเภท คือ

1. อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ทั้งทางบกทางน้ำ ทางอากาศ

2. อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational Accidents) ทั้งในโรงงานและนอกโรงงาน เช่นการก่อสร้าง การประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประกอบอาชีพอื่น ๆ

3. อุบัติเหตุในบ้าน (Home Accidents) เช่น พลัดตกหกล้ม ถูกมีดบาด ปีนล้นไฟฟ้าดูดก๊าซหุงต้มระเบิด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น

4. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียนจากการเล่นกีฬาและนันทนาการ โรงมหรสพ สถานเริงรมย์ สวนสาธารณะ รวมทั้งอัคคีภัย

อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะทุกชนิดในท้องถนน ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้อยานพาหนะ ผู้เดินเท้าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร เกิดจากสาเหตุ 2 ประการ คือ

<sup>15</sup> เรื่องเดียวกัน.

1. ความบกพร่องของคน หรือผู้ใช้ทาง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 85 โดยพบว่า

1.1 ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด และมีปัญหาในการแก้ไขพฤติกรรมให้ปลอดภัยได้ยากมาก สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุรา และเสพยาบ้า เป็นต้น

1.2 คนโดยสารและคนเดินเท้า ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวังไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม หรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ

2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 15 สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพของถนนชำรุดบกพร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐานสภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดี กฎระเบียบของการจราจรที่ใช้อยู่ไม่ชัดเจน และไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

2.7.2 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน พบว่า มีปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการคือ 1. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ 2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ 3. ปัจจัยด้านถนน และ 4. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง อาจมีสาเหตุมาจากปัจจัยเดียว หรือจากหลายปัจจัยเกิดขึ้นร่วมกันโดยมีรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

เนื่องจากผู้ขับขี่ (Driver) เป็นตัวการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดี ก่อนใช้งานตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

3. ปัจจัยด้านถนน

ถนนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการจราจร หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีอาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

#### 4. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนน อาจแยกได้เป็น 3 ประเด็น ดังนี้อุปสรรคทางธรรมชาติ อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน และสิ่งกีดขวางบนช่องจราจร

### 2.8 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร<sup>16</sup>

#### 2.8.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นความบังเอิญ

อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์อุบัติการณ์ทุกชนิด ที่เกิดขึ้นโดยไม่มี การคาดคิดมาก่อน ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิต ทรัพยากรต่าง ๆ

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิด หรือตั้งใจให้เกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนี้อาจจะส่งผลให้เกิดความเสียหาย ความสูญเสียทรัพย์สิน หรือชีวิตและเวลา

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด มิได้มีการตั้งใจ และเหตุการณ์ดังกล่าวนี้เมื่อเกิดขึ้นแล้ว ทำความเสียหายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน

อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันทันทีทันใด ไม่ได้มีการวางแผนหรือคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า

จากความหมายดังกล่าวเกี่ยวกับ อุบัติเหตุ สามารถสรุปได้ดังนี้คือ อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยที่มิได้คาดคิดมาก่อน และไม่ต้องการที่จะทำให้เกิดขึ้น การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถที่จะป้องกันได้ถ้าหากบุคคลมีความระมัดระวัง และรู้จักการป้องกันอย่างถูกวิธี

#### 2.8.2 สาเหตุของอุบัติเหตุ

พรสุข หุ่นนิรันดร์ กล่าวว่า สาเหตุของอุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 2 ประการคือ

1. พฤติกรรมของคน เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85-90 ซึ่งสามารถแบ่งเป็นองค์ประกอบย่อยได้ดังนี้ ความบกพร่องทางร่างกาย เช่น เป็นโรคหัวใจ ความบกพร่องทางจิตใจ บุคคลประเภทนี้มีการเสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าบุคคลที่มีความ

<sup>16</sup> พลกฤต แสงอาวุธ, “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้”(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2552), thesis.swu.ac.th/swuthesis/Pub\_PoL/Ponlakrit\_S.pdf. (สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559).

บกพร่องทางร่างกาย เพราะผู้ที่เป็นโรคจิต โรคประสาท อารมณ์เครียดมาก ความตื่นเต้น วิตกกังวลใจ สูง ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความรู้ไม่ทันต่อเหตุการณ์ในปัจจุบันและความก้าวหน้าทางด้าน วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทำให้บุคคลเหล่านี้ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ ๆ โดยเฉพาะการทำงานบางชนิดต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่มีความรู้ความสามารถเป็นอย่างดีและ ขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้อุปกรณ์ เครื่องมือที่ทันสมัย เช่น ชาวชนบทไม่มีความรู้ในการใช้ อุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ อย่างถูกวิธี ขาดทักษะ ไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องจักรในโรงงาน อุตสาหกรรมและการทำงานก่อสร้าง เช่น คนทำงานที่เพิ่งเข้าทำงานใหม่ขาดทักษะในการใช้ เครื่องจักร มีเจตคติที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น ไม่กล้าทำอะไรหรือเดินทางไปไหนเพราะ กลัวอุบัติเหตุ เชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันไม่ได้ มีการใช้สิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด พวกแอมเฟตตามีน ยา ม้า ในขณะที่ปฏิบัติงานในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีผลกระทบทำให้บุคคลที่ใช้สิ่งเสพติดเหล่านี้มี บุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย และมีความบกพร่องทางร่างกาย และทางจิตใจเป็นผล ตามมา เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้เครื่องจักรกลในการทำงานโรงงานอุตสาหกรรมได้ง่าย มีการดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เครื่องจักรกล ตัดแขน ตัดนิ้วมือ ฯลฯ เป็นต้น

## 2. สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

### 2.1 สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

ความบกพร่องชำรุด หรือเสื่อมสภาพของวัสดุอุปกรณ์เนื่องจากไม่ได้รับการ บำรุงรักษาเช่น เครื่องจักรกลชำรุด เครื่องจักรกลเสื่อมสภาพการใช้งาน หรืออุปกรณ์ที่ใช้งานใน โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ บกพร่อง เป็นต้น การก่อสร้างไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ ไม่มีความ ปลอดภัย เช่น สร้างอาคารที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรมไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ การสร้างถนน คดเคี้ยวเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้และการก่อสร้างอาคารตึกสูงหลายสิบชั้นโดยไม่มีทาง หนีไฟสภาพดินฟ้าอากาศมีทัศนวิสัยไม่ดีเช่น ฝนตกหนัก พื้นถนนในโรงงานอุตสาหกรรมลื่น มีหมอกควัน

### 2.2 สิ่งแวดล้อมทางสังคม

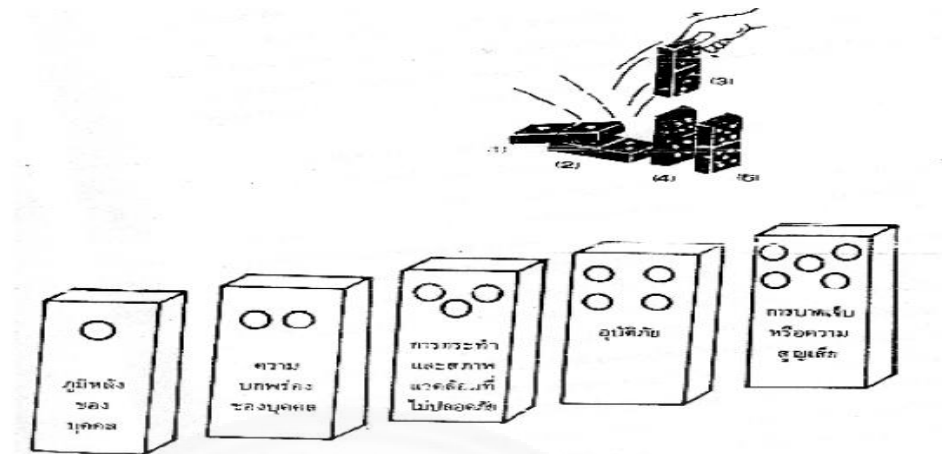
ความบกพร่องของกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น มีกฎหมายที่ล้าสมัย หรือมีกฎหมายแต่ไม่สามารถบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายได้ ขนบธรรมเนียมประเพณีวัฒนธรรม ความเชื่อและค่านิยมทางสังคมที่สนับสนุนให้บุคคลมีความ ประมาทหรือชอบโอ้อวด อยากรอง และชอบการเสี่ยงภัยด้วยความตื่นเต้น เพราะสังคมให้ความชื่น ชมและนิยม นับถือว่าเป็นความกล้าหาญ นำยกย่องนับถือในการกระทำนั้นๆ สาเหตุของอุบัติเหตุ จากการทำงาน (Accident causes) อุบัติเหตุจากการทำงานที่เกิดขึ้นทุกครั้ง จะต้องมีส่วนเหตุเสมอ ไม่ได้เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเอง



### 2.8.3 แนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

ทฤษฎีโดมิโน เป็นทฤษฎีที่กล่าวเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่สามารถป้องกันได้เฮนริค ได้กล่าวว่า เฮนริค เป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน ได้มีแนวความคิดปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น สิ่งหนึ่งจะเกิดขึ้นเมื่อมีสิ่งหนึ่งได้เกิดขึ้นแล้ว การเกิดจะเป็นไปในลักษณะต่อเนื่องเป็นลูกโซ่เหมือนกับการตั้งตัวโดมิโนไว้ในแถวเรียงกัน 5 ตัว เมื่อตัวแรกล้มลง จะทำให้ตัวถัดมาล้มลงต่อกันไปเรื่อยๆ จนหมดแถว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเป็นโดมิโนตัวหนึ่งในระบบลูกโซ่ ถ้าขบวนการเหล่านี้ถูกขัดขวาง โดยวิธีการใดวิธีการหนึ่ง ตัวโดมิโนอาจไม่ล้มเหลวทั้งแถว อุบัติเหตุและการบาดเจ็บหรือเสียหายอาจไม่เกิดขึ้น ดังนั้น เฮนริค จึงได้กล่าวว่าการบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ (เหตุการณ์ที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัว โดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามไปด้วย ดังภาพประกอบ ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background) ได้แก่สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่การศึกษา
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล ได้แก่การปฏิบัติงานโดยขาดความยั้งคิด อารมณ์รุนแรง ประสาทอ่อนไหวง่าย ความตื่นเต้นขาดความรอบคอบ เพิกเฉยละเลยต่อการกระทำที่ปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งความผิดปกติดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย
3. การกระทำ หรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/unsafe conditions) ได้แก่ยื่นทำงานภายใต้น้ำหนักที่เขว่นอยู่ การติดเครื่องยนต์โดยไม่แจ้งหรือเตือน ชอบเล่นหยอกล้อถอดเซฟการ์ดของเครื่องจักรออก ขาดเครื่องป้องกันจุดอันตรายหรือจุดที่มีการเคลื่อนที่ไม่มีการรั้วกันเสียงดังเกินไป แสงสว่างไม่เพียงพอ การระบายอากาศไม่ดี เป็นต้น
4. อุบัติเหตุ (Accident) ได้แก่การตกจากที่สูง ลื่นหกล้ม เดินสะดุด สิ่งของหล่นจากที่สูง วัตถุกระเด็นใส่ถูกวัตถุ
5. การบาดเจ็บหรือความสูญเสีย (Injuries of Damage) ได้แก่ นิ้วขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น



แผนภาพที่ 2. 1 แสดงการป้องกันอุบัติเหตุโดยดิงโดมิโนตัวที่สามออก

จากภาพประกอบดังกล่าวข้างต้น สามารถอธิบายขั้นตอนของการเกิดอุบัติเหตุได้ 5 ลำดับขั้น การเกิดดังกล่าวจะเป็นลักษณะเหมือนกับระบบลูกโซ่ ดังนั้น การป้องกันอุบัติเหตุจึงต้องมีการวิเคราะห์ถึง “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident chain) คือ เมื่อตัวโดมิโนตัวแรกล้มตัวถัดไปจะล้มตาม ต้องทำการวิเคราะห์ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และการป้องกันอุบัติเหตุให้ได้ผล ควรจะมีมาตรการป้องกันอุบัติเหตุวิธีใด ถ้าหากไม่ต้องการให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) จะต้องทำอย่างไร เราต้องดึงโดมิโนตัวที่ 3 ออกมา คือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนและปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย อุบัติเหตุก็จะไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขหรือป้องกันโดมิโนตัวที่ 1 และ 2 (ภูมิหลังของบุคคล และความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) ทำได้ยากมาก เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนตัวแล้ว ทฤษฎีโดมิโนของเฮนริคมีแนวความคิดในการป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้หลัก 3' sE เป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุคือ การให้การศึกษา (Education) เน้นการปรับเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัยการปรับปรุงทางวิศวกรรม (Engineering) เพื่อปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยให้มีความปลอดภัย ส่วนมาตรการสุดท้ายใช้การบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้คนมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยและปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัยต่าง ๆ

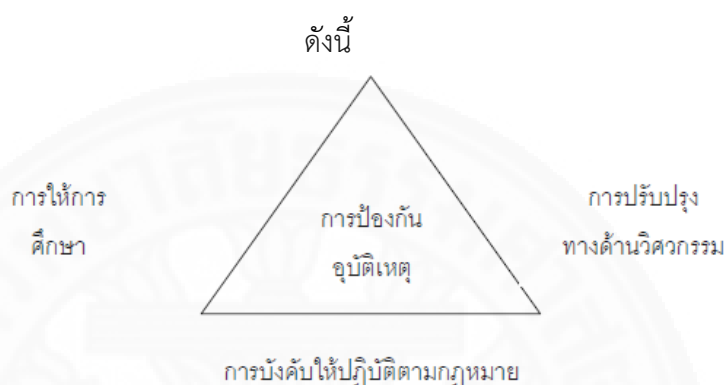
#### 2.8.4 การป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุเกิดจากการขาดความสมดุลระหว่างความสัมพันธ์ของคนและสิ่งแวดล้อมเนื่องจากคนไม่มีความสามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมของคนจึงเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุร้อยละ 90 ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนให้เป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัย ควรเน้นการเปลี่ยนแปลงแนวความคิดและเจตคติและปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัยด้วยในขณะเดียวกันสิ่งสำคัญที่สุดของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุคือ แนวความคิดที่ถูกต้องของผู้ที่มีส่วน



เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานในการจัดหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุเป็นอันดับแรก แนวความคิดที่ถูกต้องคือ อุบัติเหตุป้องกันได้

เฮนริก กล่าวว่า เฮนริกได้เสนอแนวปรัชญาการป้องกันอุบัติเหตุไว้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุได้แก่การนำความรู้ทั้งทางวิทยาศาสตร์และศิลปะมาใช้ในการควบคุมและส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน มาตรการป้องกัน



## แผนภาพที่ 2. 2 แสดงมาตรการป้องกันอุบัติเหตุอุบัติเหตุใช้หลัก 3'sE

วิจิตร บุญยะโหดระ ได้กล่าวว่า มาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น ประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการ คือ

1. มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้น ตั้งแต่เด็กเล็กจนถึงประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ และเกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยความหมายและวิธีการให้การศึกษาศึกษาและอบรม ไม่เพียงแต่ให้ความรู้และความเข้าใจในปัญหาแต่จะต้องปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัย (Safety Consciousness) ปลูกฝังความมีระเบียบวินัย(Discipline) ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย ไม่เพียงนำความรู้เพื่อใช้ประโยชน์แก่ตนเอง ครอบครัว และสังคมเท่านั้น แต่จะต้องถ่ายทอดได้ ปฏิบัติได้ถูกต้องในชีวิตจริงการฝึกอบรมจึงเหมาะสมในมาตรการนี้ โดยแบ่งเป็น 2 วิธี

1.1 Direct Method การจัดการให้ความรู้ในชั้นเรียน สวนจราจร โรงเรียนสำหรับอบรมผู้กระทำผิด มีช่วงเวลาที่กำหนด เช่น ใน 3 – 6 วันๆ ละ 1ชม. (Traffic Garden)

1.2 Indirect Method การจัดการให้ความรู้ ปลูกฝังค่านิยม รณรงค์นอกห้องเรียน โดยใช้สื่อ (Media)

2. มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย

3. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของถนน สิ่งแวดล้อมของถนน และการปรับปรุงยานพาหนะการปรับปรุงและแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจร เป็นแนวทางการแก้จากสาเหตุแท้จริงของอุบัติเหตุ เกี่ยวกับวิศวกรรมจราจร แบ่งเป็น 2 ลักษณะ

3.1 การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อม ตามลักษณะของทาง โดยมีแนวทางจากประเทศอังกฤษ ดังนี้ ปรับปรุงสัญญาณไฟ (Traffic Signals) เช่นติดตั้งสัญญาณไฟ การให้แสงสว่าง (Lighting) บริเวณสัญญาณ เครื่องหมายจราจร ทางข้าม ทางม้าลาย ทางโค้ง ปรับปรุงทางสำหรับคนเดินเท้า เช่น สร้างเกาะกลางถนน รั้วริมถนน ทางม้าลาย สะพานลอยหรืออุโมงค์ การห้ามจอดรถ (Parking Restriction) การจัดช่องทางเดินรถ (Vehicle Canalization) โดยการทำเครื่องหมายที่ถนนเส้นคู่ ลูกศร ปรับปรุงป้ายจราจร (Signing) ปรับปรุงผิวจราจร (Carriageway Surface) โดยการปรับปรุง ซ่อมแซมเพิ่มความฝืด ตีเส้นขาวที่ขอบทาง ทำส่วนนูนขึ้นบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็ว (speed control) และการจัดการอื่น ๆ เช่น การทำวงเวียน เดินรถทางเดียว ทำเกาะกลางถนนยาวตลอด

3.2 การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะการชน โดยมีประเทศสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย เป็นตัวอย่าง ปรับปรุงด้านกายภาพ (physical facilities) ทางวิศวกรรมจราจร (traffic engineering) การควบคุมจราจร (traffic control) อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้ง 3 อย่าง ประกอบกัน เช่น ในกรณีชนคนเดินเท้า ควรปรับปรุงติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับ คนข้าม จัดให้มีทางม้าลาย สร้างรั้วริมถนน สร้างเกาะกลางถนนยาวตลอด สร้างสะพานข้าม หรืออุโมงค์จำกัดความเร็ว ถ้าชนกลางคืนให้ปรับปรุงไฟถนน

## 2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ที่ผ่านมาได้มีการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย ในหลายลักษณะทั้งในส่วนของผู้ใช้รถใช้ถนน การเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยและสถานะต่างๆ และองค์ความรู้ทางสถิติที่นำมาใช้วิเคราะห์ข้อมูล อาทิ

ภัทรสุตา วิชยพงศ์ การประยุกต์ใช้เกมเพื่อการสอนเด็กนักเรียนเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนบริเวณโรงเรียนเป็นการศึกษาจัดการความปลอดภัยด้านการรณรงค์ให้ความรู้แก่เด็กและ

เยาวชนที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี การวิจัยนี้ใช้เกมจำลองเป็นเครื่องมือที่ช่วยถ่ายทอดข้อมูลให้เกิดการเรียนรู้ในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนบริเวณโรงเรียนแก่เด็กเยาวชน การใช้เกมเป็นสื่อการเรียนรู้ไม่เพียงแต่ช่วยเสริมสร้างความรู้ แต่ยังเป็นการช่วยให้เกิดความเพลิดเพลินกับผู้เล่นไปพร้อมกัน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้และเข้าใจถึงความเสี่ยงและอันตรายจากอุบัติเหตุ ความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น การเคารพกฎหมายจราจร และการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างยั่งยืน การปลูกฝังหลักความปลอดภัยบนท้องถนนบริเวณโรงเรียนแฝงอยู่ในเรื่องของกฎกติกาการเล่น บทบาทของผู้เล่น และการสร้างสถานการณ์จำลอง การศึกษานี้พบว่าการสร้างเกมจำลองความปลอดภัยบนท้องถนนบริเวณโรงเรียนสามารถสร้างการเรียนรู้และปลูกฝังจิตสำนึกให้กับเยาวชนได้มากขึ้น เช่น การเดินทางเท้าอย่างถูกวิธี การข้ามถนนอย่างระมัดระวัง การสวมใส่หมวกนิรภัยขณะเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติตามกฎจราจร ฯลฯ การเข้าร่วมกิจกรรมทำให้ผู้เล่นเกิดความตระหนักถึงสาเหตุปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ และหันมาใส่ใจในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนในชุมชนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นสื่อกลางที่ทำให้เยาวชนช่วยกันกระตุ้นเตือนผู้ปกครองเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอีกทางหนึ่งด้วย

กวี เกื้อเกษมบุญ ได้ศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน ผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสามารถจำแนกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ คน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งพบว่าโดยรวมแล้วคนเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด คือ คิดเป็นร้อยละ 95.62 รองลงมาได้แก่ ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 27.54 และ ถนนกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 21.56 ตามลำดับและจากการวิเคราะห์ในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยที่มีผลโดยตรงต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด คือ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ซึ่งพฤติกรรมที่พบมากคือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกกันน็อก ไม่ให้สัญญาณไฟในขณะจอด ชะลอ หรือ เลี้ยว และขับรถตามคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ตามลำดับ ในขณะที่เดียวกันก็มีปัจจัยอีก 4 ปัจจัยที่ส่งผลทางอ้อมต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรผ่านปัจจัยพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนคือ อุปกรณ์ควบคุมการจราจรสภาวะทางกาย สภาพยานพาหนะ และสภาพแสงสว่าง ตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่าผลการวิเคราะห์ปัจจัยข้างต้นมีลักษณะที่คล้ายกันมากเมื่อแยกวิเคราะห์ตามช่วงเวลาทั้งในและนอกช่วงเทศกาล รวมถึงกรณีของผู้ขับขี่ใช้รถจักรยานยนต์ สำหรับกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ปัจจัยการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน มีผลโดยตรงต่อระดับความรุนแรงมากที่สุด ดังนั้นการกำหนดนโยบายเพื่อ

ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนควรจะเน้นมาตรการเพื่อปรับเปลี่ยนและควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน เพิ่มเติมจากมาตรการต่างๆที่กำลังดำเนินการอย่างจริงจังอยู่ในขณะนี้

ขวัญชนก พชรวงศ์สกุล ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและกลยุทธ์ในการลดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ประจำทาง ระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ (ถนนสาย รย.3013) โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อ ศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถตู้ประจำทาง ระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ (ถนนสาย รย.3013) และเพื่อหากลยุทธ์ในการลดอุบัติเหตุจากการขนส่ง ผู้โดยสาร ด้วยรถตู้ประจำทาง ระหว่างจังหวัดระยองกับจังหวัดอื่น ๆ (ถนนสาย รย. 3013) เพื่อเป็น แนวทางในการลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บ พิการ และการสูญเสียทรัพย์สินการสูญเสียรายได้ การสูญเสียค่ารักษาพยาบาลและพักผ่อนของผู้บาดเจ็บและทุพพลภาพให้น้อยลง การวิจัยครั้งนี้เป็น การวิจัยเชิงคุณภาพ การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้อง 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่ม เจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มเจ้าหน้าที่กู้ภัย กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มเจ้าหน้าที่หน่วยอุบัติเหตุและ ฉุกเฉินของโรงพยาบาล ผลการศึกษา พบว่า ทุกกลุ่มให้ความเห็นว่า ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดจากพนักงานขับรถ เป็นอันดับที่ 1 โดยเฉพาะการขับรถด้วยความประมาท การขับรถเร็ว รองลงมาคือ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้แก่ สภาพเบรคไม่ดี สภาพยางไม่ดี ปัจจัยด้านสภาพถนน ได้แก่ พื้นผิวถนนเป็นหลุม บ่อ ทางโค้งไม่มีป้ายแจ้งเตือน และด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ มีผลน้อยที่สุด โดยข้อเสนอแนะในการแก้ไขคือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้นในการคัดเลือก พนักงานขับรถ หน่วยงานภาครัฐควรมีมาตรการที่เหมาะสมในการบังคับใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่และเหมาะสมกับสภาพพื้นที่นั้น ๆ

วาสนา สายเสมา ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำแนกตาม อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ขึ้นทะเบียนไว้ที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐมปี 2547 ผลการวิจัยพบว่า

1. ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม อยู่ในระดับมาก ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง

2. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความแตกต่างด้านอายุของผู้ขับขี่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความแตกต่างด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วน พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความแตกต่างด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

3. การควบคุมอารมณ์ และ ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ได้ร้อยละ 44.6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

4. ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างสูงมีแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยให้เหตุผลว่าทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุและตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์และทุกคนเคยมีส่วนร่วมและเต็มใจมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างต่ำไม่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างโดยให้เหตุผลว่าไม่น่า จะเกิดอุบัติเหตุและไม่กลัวอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ไม่เคยมีส่วนร่วมและไม่อยากมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ชยุต กุณฑกรินทร์ ศึกษาการสื่อสารเชิงกลยุทธ์เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด กรณี ศึกษาโครงการถนนสีขาว มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษานโยบายและการดำเนินงานของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทยจำกัด ว่ามีส่วนร่วมในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม 2) เพื่อศึกษาการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมภายใต้โครงการถนนสีขาวของบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ผลการศึกษาพบว่า

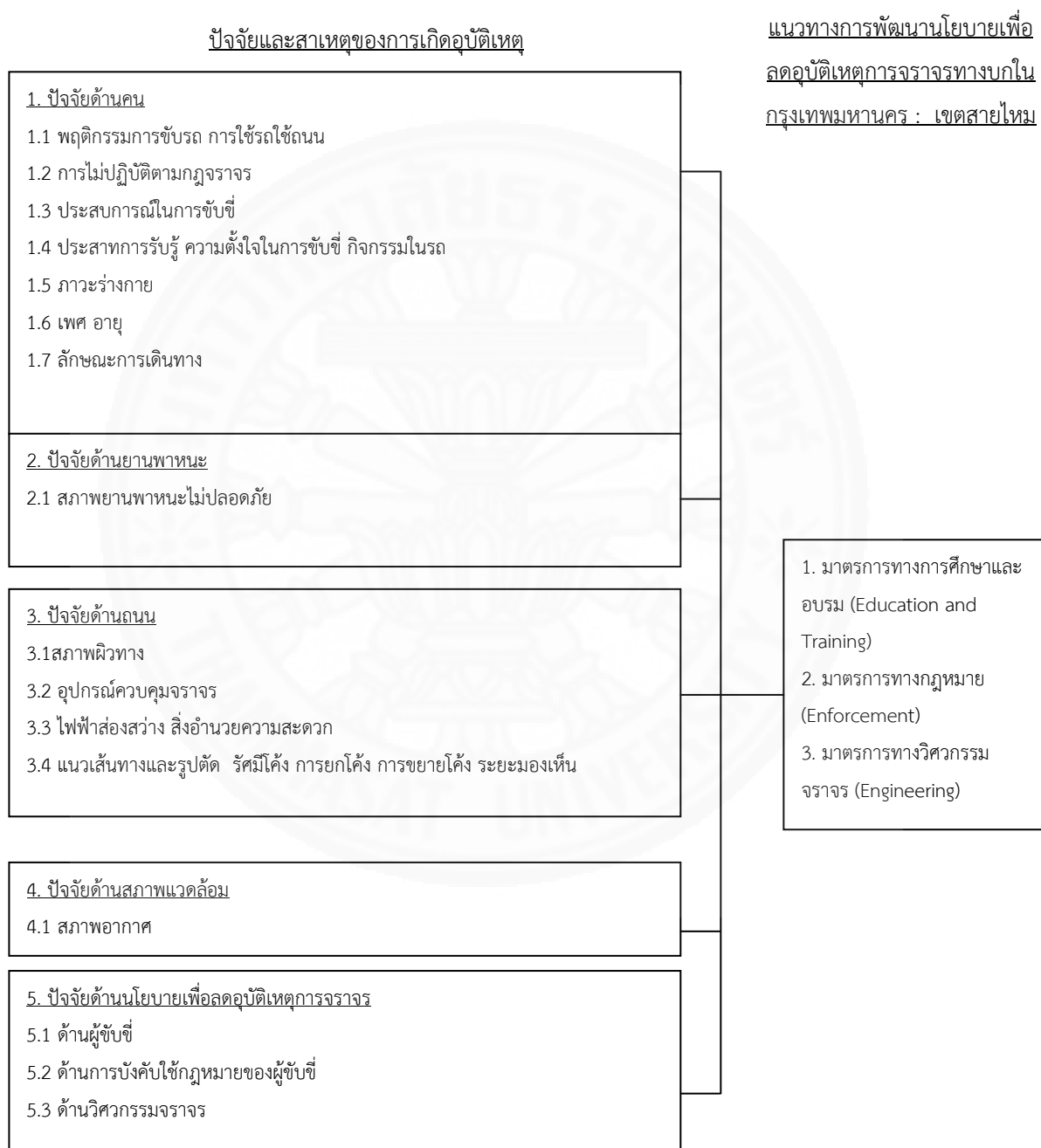
ทางบริษัทได้มุ่งเน้นในการดำเนินกิจกรรมเพื่อส่งเสริมสังคมไทยมาอย่างต่อเนื่อง โดยโครงการถนนสีขาวมีความเกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กรทางด้านการส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน เนื่องจากว่าเป็นโครงการที่ใช้ในการกระตุ้นและปลูกฝังจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงเยาวชนให้คำนึงถึงความปลอดภัย รู้รักษากฎและวินัยจราจร ตลอดจนความมีน้ำใจบนท้องถนน และจากการที่ทางบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทยจำกัด ได้จัดตั้งโครงการถนนสีขาวขึ้นมาส่งผลให้ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมทั้ง 2 โครงการคือโครงการเมืองจราจรจำลอง และโครงการอบรมขับขี่ปลอดภัย ได้รับประโยชน์จากการฝึกหัดขับรถอย่างถูกต้องและปลอดภัย ได้รับการปลูกฝังจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ดังนั้นโครงการถนนสีขาว

ถือว่าเป็นโครงการที่ให้ประโยชน์ต่อสังคมโครงการหนึ่ง เพราะสามารถสร้างความตระหนักให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีจิตสำนึก และมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน อันจะเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจร ทางบกเป็นปัญหาที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในประเทศไทยซึ่งติดอันดับที่ 2 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียน แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่ชัดเจนและนำไปสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการร่วมกันในทุกภาคส่วนโดยใช้มาตรการสากล คือ มาตรการทางการศึกษาและอบรม มาตรการทางกฎหมาย และมาตรการทางวิศวกรรมจราจร เป็นแนวทางหนึ่งที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้เป็นอย่างดี และจากการศึกษาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกทำให้ทราบถึงปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ซึ่งปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันอย่างมีนัยสำคัญเป็นอย่างยิ่ง รวมไปถึงความทันสมัยของการดำเนินงาน การพัฒนามาตรการ และแผนนโยบายของภาครัฐ และภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหาที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งถึงปัจจุบัน อันจะเป็นองค์ประกอบโดยรวมที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้โดยไม่คาดคิด ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาแนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่เขตสายไหมเพื่อเป็นแนวทางในการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตพื้นที่ได้อย่างลึกซึ้งและยั่งยืนต่อไปในอนาคต ตามกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัยในหัวข้อที่ 2.10 ดังนี้

## 2.10 กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม” ใช้กรอบความคิดในการศึกษาดังนี้





### บทที่ 3

## ลักษณะทั่วไปและสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม

### 3.1 ลักษณะทั่วไปเกี่ยวกับเขตสายไหม<sup>17</sup>

จากข้อมูลจำนวนประชากร แยกตามเพศ จำแนกตามเขตในกรุงเทพมหานคร ปรากฏว่า เขตสายไหมเป็น 1 ใน 50 เขตการปกครองของกรุงเทพมหานครซึ่งอยู่ในกลุ่มเขตกรุงเทพเหนือ เป็นเขตที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดในกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 ประกอบด้วยแขวงทั้งหมด 3 แขวงคือ แขวงคลองถนน แขวงสายไหมและ แขวงออเงิน

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่ พบว่า พื้นที่สายไหม เป็นพื้นที่ชานเมืองและกำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วมีบริษัทพัฒนาที่ดินรายใหญ่ๆ หลายรายเข้ามาดำเนินการก่อสร้างบ้านจัดสรรขนาดต่างๆ ทั้งเล็กใหญ่ เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนทั่วไป ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนจำนวนมาก ทำให้มีประชาชนจากกรุงเทพมหานครรอบในย้ายที่พักอาศัยเข้ามาในพื้นที่สายไหมจำนวนมาก อีกทั้งยังมีโรงงานกำจัดขยะ 1 ใน 3 แห่งของทั้งหมด 50 เขตในจังหวัดกรุงเทพมหานครที่ถูกส่งมาอัดเป็นขยะก้อน ก่อนส่งไปทำลายนอกพื้นที่เขตสายไหมทำให้มีรถบรรทุกเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ส่งผลให้ปริมาณรถยนต์ รถบรรทุกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามจำนวนประชากรและกิจกรรมที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบก ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในแต่ละวันจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนตอนเช้า เนื่องจากพื้นที่สายไหมเป็นพื้นที่พักอาศัยประชาชนส่วนใหญ่ยังใช้ชีวิตประจำวันเหมือนเดิมได้แก่ การประกอบอาชีพ ธุรกิจต่าง ๆ รวมทั้งการศึกษา ยังต้องสัญจรเข้าไปประกอบอาชีพหรือภารกิจต่างๆ ในย่านกรุงเทพมหานครรอบใน จะมีปริมาณรถยนต์หนาแน่นในช่วงเช้า และช่วงเย็นก็เช่นเดียวกันเมื่อประชาชนต่างเดินทางกลับที่พักอาศัยจากการปฏิบัติภารกิจรอบในจะเกิดปัญหาการจราจรอันเนื่องมาจากปริมาณรถยนต์ที่เดินทางกลับที่พักอาศัย และส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมา โดยที่บริเวณจุดที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกสามารถจำแนกตามเส้นทางสายหลัก-สายรองและอื่น ๆ ในพื้นที่เขตสายไหมได้ดังนี้

<sup>17</sup> สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกแยกเป็นรายเดือนในพื้นที่ เขตสายไหม, สน.สายไหม, ต.ค. 2558-ก.พ.2559 (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเขตสายไหม,2559).



## 1.เส้นทางหลัก

### 1.1 ถนนพหลโยธิน

เริ่มจากบริเวณแยก คปอ. เขตติดต่อกับ สน.ดอนเมืองจนถึงบริเวณแยกพลาธิการ ทหารอากาศ เขตติดต่อกับ สน.บางเขน มี 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนและจุดกลับรถเป็นระยะ ๆ แบ่งเป็นขาเข้า 3 ช่องจราจรและขาออก 3ช่องจราจร ระยะทางในความรับผิดชอบของ สน.สายไหม ประมาณ 3 กม.

### 1.2 ถนนสายไหม

ตลอดทั้งสาย เริ่มจากจุดเชื่อมต่อกับถนนเลียบคลองสอง (สะพานปูน) สายไหม ซอย 1 จนถึง บริเวณตลาดวงศกรเชื่อมต่อกับถนนหทัยราษฎร์ (สายไหม ซอย 85) เขตติดต่อกับ สภ.คูคต จว.ปทุมธานี มี 4 ช่องจราจรไม่มีเกาะกลางถนน ระยะทางประมาณ 6 กม

### 1.3 ถนนสุขาภิบาล 5

เริ่มจากบริเวณแยกหทัยราษฎร์ ตัด ถนนสายไหม สิ้นสุดที่บริเวณจุดตัดสามแยกวัด ออเงิน (สะพานลอยวัดออเงิน) เขตติดต่อกับ สน.คันนายาว มี 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน ระยะทางในความรับผิดชอบของ สน.สายไหม ประมาณ 4 กม.

### 1.4 ถนนจันทบุรีเบกษา

เริ่มจากแยก คปอ.พหลโยธิน ถึง ถนนเลียบคลองสอง เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่าง ถนนพหลโยธิน กับ ถนนเลียบคลองสอง มี 4 ช่องจราจรไม่มีเกาะกลางถนน ระยะทางประมาณ 800 เมตร

### 1.5 ถนนเฉลิมพงษ์

ตลอดสาย เริ่มจากแยกตลาดวงศกร (ถนนสายไหม) ถึงสะพานข้ามคลองหกวา (เขต ติดต่อกับ อ.ลำลูกกา) มี 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน ระยะทางประมาณ 1.5 กม.

## 2.เส้นทางรอง

### 2.1 ถนนวัชรพล

ตลอดสายจากบริเวณห้าแยกวัชรพลตัดกับถนนเพิ่มสิน มี 4 ช่องจราจรไม่มีเกาะ กลางถนน ระยะทางประมาณ 6 กม.

### 2.2 ถนนเพิ่มสิน

ตลอดสาย เริ่มจากบริเวณสะพานเพิ่มสิน (จุดตัดถนนเลียบคลองสอง) ตัดกับถนน สุขาภิบาล5 (สามแยกวัดออเงิน) มี 4 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน บางช่วงที่ผ่านชุมชนที่ไม่ สามารถขยายผิวการจราจรได้จะมีเพียง 2 ช่องจราจรระยะทางประมาณ 9 กม.

### 2.3 ถนนเลียบคลองสอง

(ซอยพหลโยธิน 54/1) ตลอดทั้งสาย เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างถนนสายไหม และ ถนนพหลโยธิน เริ่มต้นที่บริเวณแยกพลาธิการ ทหารอากาศ (ปากซอยพหลโยธิน 54/1) สิ้นสุดที่

บริเวณท้ายซอยพหลโยธิน 58 (แอนเนกซ์) ลักษณะเป็นถนน (ซอยขนาดใหญ่) ในชุมชนมี 2 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 6 กม.

#### 2.4 ถนนวัดเกาะ

ตลอดสาย เป็นถนนขนาดเล็กในชุมชน เริ่มจากสะพานข้ามคลองสอง (ถนนเลียบบคลองสอง) มาตัดกับถนนเพิ่มสิน มีช่องจราจรไม่มีไหล่ทาง ระยะทางประมาณ 6 กม.

#### 3. เส้นทางหลักเฉียง

ซอยสายไหม 39 ใช้เป็นเส้นทางลัดออกสู่ถนนลำลูกกา

#### 4. เส้นทางลัด

4.1 ซอยสายไหม 56 ใช้เป็นเส้นทางลัดระหว่าง ถนนสายไหม, วัดเกาะ และเพิ่มสิน

4.2 ซอยสายไหม 39 ใช้เป็นเส้นทางลัดจากถนนสายไหม ออกถนนลำลูกกา

#### 5. จุดกลับรถ (กรณีฉุกเฉิน)

5.1 แยก คปอ. ถนนพหลโยธิน

5.2 แยกหน้า รร. นายเรืออากาศ

5.3 แยก บน.6

5.4 หอประชุมกานตรัตน์

5.5 ช่องทางทำดินแดง

5.6 แยกพลาธิการ

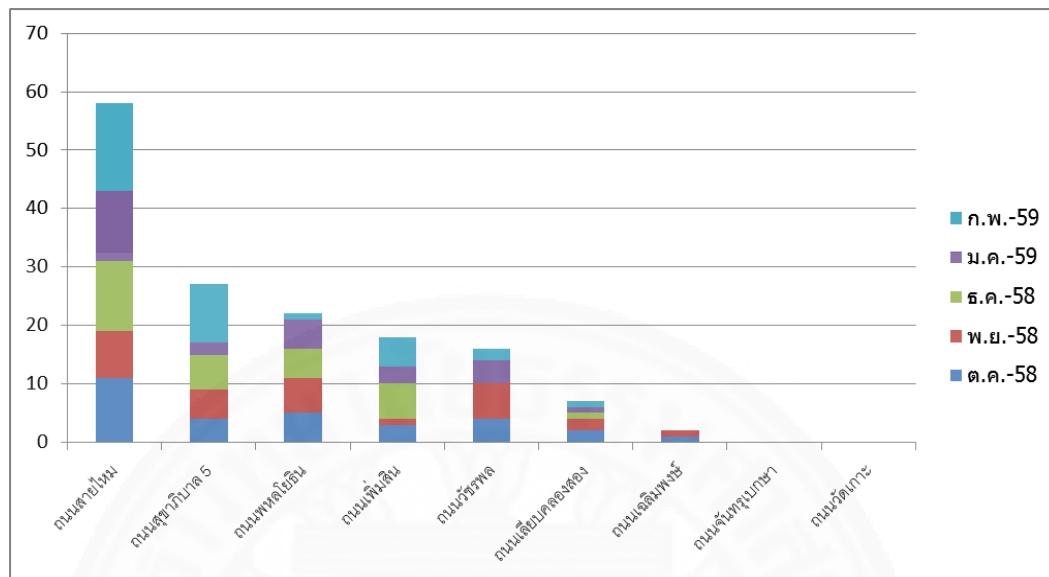
### 3.2 สถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม<sup>18</sup>

#### 1. ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ

จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่เขตสายไหม เกิดขึ้นทั้งเส้นทางสายหลัก ได้แก่ ถนนสายไหม ถนนสุขาภิบาล 5 ถนนพหลโยธิน ถนนเฉลิมพงษ์ และถนนจันทบูรเบกษา ในส่วนของถนนสายรอง ได้แก่ ถนนเพิ่มสิน ถนนวัชรพล ถนนเลียบบคลองสอง และถนนวัดเกาะ ซึ่งส่วนใหญ่จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกจะเกิดขึ้นบนเส้นทางสายหลักมากกว่าถนนสายรอง และมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเพิ่มขึ้นตั้งแต่เดือน ตุลาคม พ.ศ.2558 – เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2559 พบว่าสถิติของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนเรียงจากมากไปน้อยได้ดังนี้ อันดับหนึ่งคือ ถนนสายไหม ถนนสุขาภิบาล 5 ถนนพหลโยธิน ถนนเพิ่มสิน ถนนวัชรพล ถนนเลียบบคลองสอง ถนนเฉลิมพงษ์ ถนนจันทบูรเบกษา และถนนวัดเกาะ ดังแสดงในแผนภูมิที่ 3.1

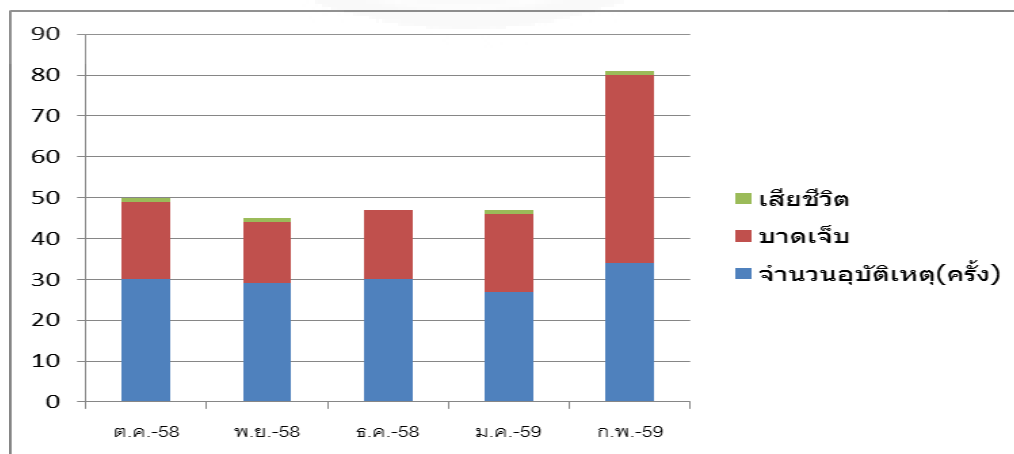
<sup>18</sup> เรื่องเดียวกัน.

แผนภูมิที่ 3. 1 สถิติจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเส้นทางสายหลัก-สายรอง ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ.2559



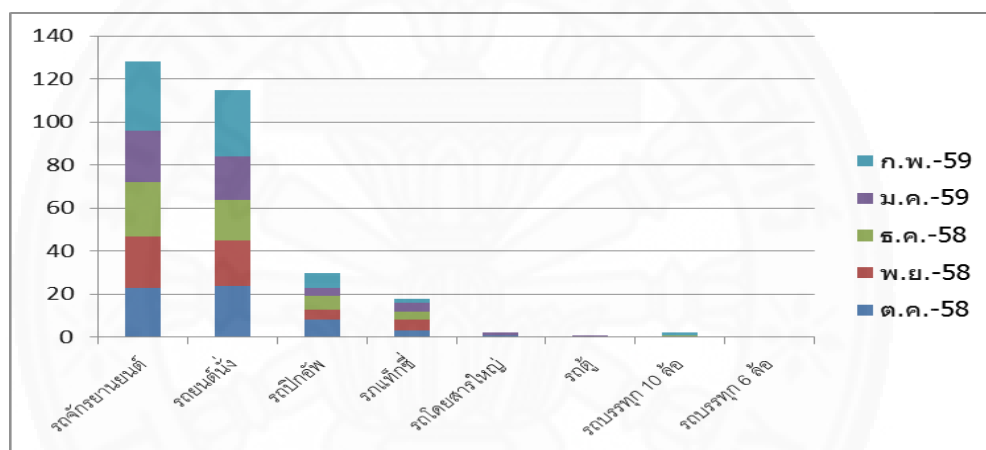
รวมไปถึงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม ไม่มีแนวโน้มที่จะลดลง ในทางกลับกันยิ่งทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ดังจะเห็นได้จากจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เพิ่มขึ้นไม่มีแนวโน้มจะลดลงตั้งแต่ เดือน ตุลาคม พ.ศ.2558 - กุมภาพันธ์ พ.ศ.2559 รวมไปถึงจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต มีทิศทางไม่ลดลงเช่นเดียวกัน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ยังมีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกเพิ่มมากขึ้น จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บรวมไปถึงจำนวนผู้เสียชีวิตก็เพิ่มมากขึ้นไปด้วยตามลำดับ ดังแสดงในแผนภูมิที่ 3.2

แผนภูมิที่ 3. 2 สถิติจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ.2559



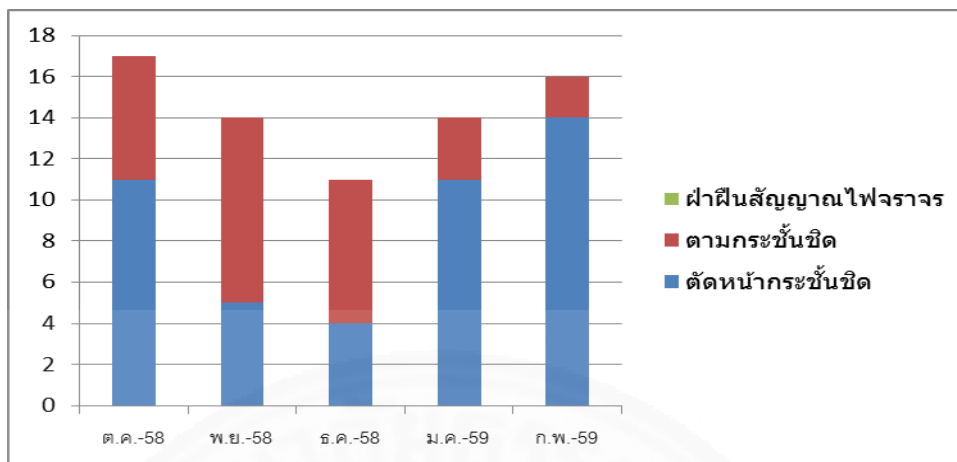
อุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นนั้น เมื่อจำแนกตามประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุ ในเขตสายไหม ตั้งแต่ เดือน ตุลาคม พ.ศ.2558 – กุมภาพันธ์ พ.ศ.2559 โดยเรียงจากมากไปหาน้อย ปรากฏผลได้ดังนี้ คือ อันดับหนึ่งคือ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ รถแท็กซี่ รถโดยสารใหญ่ รถตู้ รถบรรทุก 10 ล้อ และรถบรรทุก 6 ล้อ ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นได้ว่า รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากที่สุด และรถเล็กได้แก่รถยนต์นั่ง รถปิกอัพ รถแท็กซี่ มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้มากกว่า รถโดยสารใหญ่ รถตู้ รถบรรทุก 10 ล้อ และรถบรรทุก 6 ล้อ ดังแสดงในแผนภูมิที่ 3.3

แผนภูมิที่ 3.3 สถิติจำแนกตามประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุ ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค. 2558-ก.พ.2559



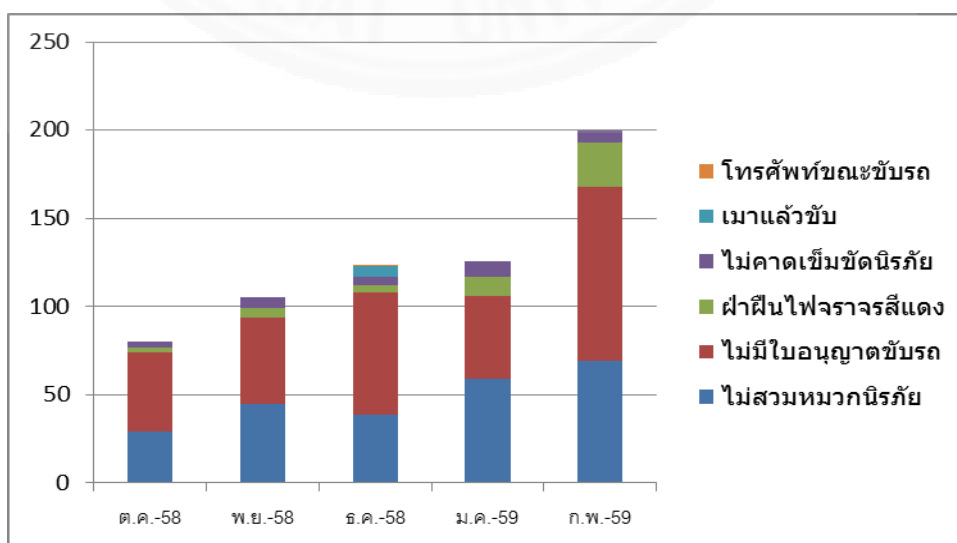
สาเหตุส่วนใหญ่อุบัติเหตุการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในเขตสายไหม ตั้งแต่ เดือน ตุลาคม พ.ศ.2558 – กุมภาพันธ์ พ.ศ.2559 สาเหตุอันดับต้น ๆ เกิดจากการตัดหน้ากระชั้นชิด รองลงมาคือ ตามกระชั้นชิดและฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรตามลำดับ จากสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่สำคัญทั้ง 3 ประการนี้แสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมกระชั้นชิดที่เกิดจากการตัดหน้ากระชั้นชิด ตามแบบกระชั้นชิด และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ดังแสดงในแผนภูมิที่ 3.4

แผนภูมิที่ 3. 4 สถิติสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค.2558-ก.พ.2559



ผู้ที่ถูกดำเนินคดี 10 ฐานความผิด ในเขตสายไหม ตั้งแต่ เดือน ตุลาคม พ.ศ.2558 – กุมภาพันธ์ พ.ศ.2559 สาเหตุหลักอันดับแรก ๆ มาจากตัวผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับรถ ไม่สวมหมวกนิรภัย ฝ่าฝืนไฟจราจรสีแดง ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวมไปถึง การเมาแล้วขับและโทรศัพท์ขณะขับรถ ซึ่งสาเหตุอันดับที่หนึ่งที่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตขับรถแสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้ ความเข้าใจในการขับขี่ การใช้รถใช้ถนน จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่าสาเหตุอื่นที่แสดงให้เห็นว่ามีใบอนุญาตขับรถแต่ ตัวผู้ขับขี่ขาดวินัยและจิตสำนึกที่ดีในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย ได้แก่ในส่วนของ การไม่สวมหมวกนิรภัย ฝ่าฝืนไฟจราจรสีแดง ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวมไปถึง การเมาแล้วขับและโทรศัพท์ขณะขับรถ เป็นต้น ดังแสดงในแผนภูมิที่ 3.5

แผนภูมิที่ 3. 5 สถิติจำนวนผู้ถูกดำเนินคดี 10 ฐานความผิด ในเขตสายไหม ระหว่างเดือน ต.ค. 2558-ก.พ.2559



การแก้ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายใหม่ที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ เช่น การเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อตั้งด่าน กวดขันวินัยจราจร เรืองเมาแล้วขับและเรื่องอื่น ๆ และขอกำลังในส่วนของผู้ที่เทศกิจเพื่อเข้าไปอำนวยความสะดวกภายในบริเวณโรงเรียน แก้ปัญหาไฟส่องสว่างหรือสัญญาณไฟจราจรเสียให้ทำงานได้หมด เพิ่มป้ายบอกทาง ป้ายเตือนต่าง ๆ ให้ทั่วถึง เพียงพอ การตัดแต่งต้นไม้ กิ่งไม้ไม่ให้บดบังป้ายต่าง ๆ และบดบังทัศนวิสัยในการขับขี่ และแม้จะมีนโยบายของรัฐที่ต้องการลดอุบัติเหตุ มีโครงการรณรงค์ที่เกี่ยวข้อง เช่น ถนนสีขาว เมาแล้วขับ ฯลฯ แต่การเกิดอุบัติเหตุก็ยังมีอัตราที่สูง จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ก็ยังไม่ลดลงอย่างเป็นรูปธรรม มีปัญหาวินัยของผู้ขับขี่ ไม่เคารพกฎจราจร

## 2. ข้อมูลจากหน่วยงานเอกชน

สถิติการรับแจ้งเหตุจากศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดและเครือข่ายรับแจ้ง เปรียบเทียบ 5 ปี ถึงปีปัจจุบัน 2560 (เปรียบเทียบเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึง เมษายนของทุกปี) เฉพาะเขตสายใหม่ กรุงเทพมหานคร<sup>19</sup> เปรียบเทียบ 5 ปี ถึงปีปัจจุบัน 2559 จะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุในรอบ 5 ปี ยังคงเดิม และมีแนวโน้มจะสูงขึ้นแม้ว่าจะมีมาตรการต่าง ๆ ออกมามากมาย ดังแสดงในตารางที่ 3.1

**ตารางที่ 3.1 สถิติการรับแจ้งเหตุจากศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดและเครือข่ายรับแจ้ง เปรียบเทียบ 5 ปี ถึงปีปัจจุบัน 2559 (เปรียบเทียบเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึง เมษายนของทุกปี) เฉพาะเขตสายใหม่ กรุงเทพมหานคร**

จำนวน อุบัติเหตุ	2555			2556			2557			2558			2559		
	พ.ค.	ก.ค.	ธ.ค.	พ.ค.	ก.ค.	ธ.ค.	พ.ค.	ก.ค.	ธ.ค.	พ.ค.	ก.ค.	ธ.ค.	พ.ค.	ก.ค.	ธ.ค.
1,247	1	219			237	2	1	307	4	2	338	3	1	331	8

<sup>19</sup> เอกสารสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกแยกเป็นรายเดือนในพื้นที่ เขตสายใหม่, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดและเครือข่ายรับแจ้ง สถานีตำรวจนครบาลเขตสายใหม่ ม.ค. 2555-เม.ย.2559

อาจกล่าวได้ว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุตุนั้นมีสาเหตุหลักมาจากตัวผู้ขับขี่มากที่สุด หากไม่ประมาท มีวินัย และเคารพกฎจราจร รวมถึงการมีน้ำใจ และรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่อื่น ๆ ที่ใช้ถนนร่วมกัน ก็จะลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้มาก การมาแล้วขับจากการดื่มสุรามาก่อนขับขี่รถ อาจจะเป็นองมาจากการมีสถานบันเทิงอยู่โดยรอบ ส่วนสาเหตุอื่น ๆ เช่น จากสภาพถนนและยานพาหนะที่ใช้



## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การศึกษาศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกใน กรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม, การดำเนินงานแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุการจราจรของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน และเพื่อศึกษาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีกรอบแนวคิดเพื่อศึกษาปัจจัยและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร และนำไปสู่แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ ฝ่ายปกครอง ผู้อำนวยการเขตสายไหม เจ้าหน้าที่ตำรวจ รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลสายไหมเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยที่ให้บริการเกี่ยวกับการประกันภัยจากรถยนต์ในพื้นที่เขตสายไหม เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัยที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุในพื้นที่เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร ภาคประชาชน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถสาธารณะ จำนวนทั้งสิ้น 10 คน ผู้วิจัยได้บันทึกและสัมภาษณ์ผู้รู้หรือตัวแทนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ปรากฏเป็นผลการศึกษา สรุปได้ดังนี้

#### 4.1 ผลการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ ฝ่ายปกครอง ผู้อำนวยการเขตสายไหม เจ้าหน้าที่ตำรวจ รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลสายไหมเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยที่ให้บริการเกี่ยวกับการประกันภัยจากรถยนต์ในพื้นที่เขตสายไหม เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัยที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุในพื้นที่เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร ภาคประชาชน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถสาธารณะ จำนวนทั้งสิ้น 10 คน

ผลการวิเคราะห์คำสัมภาษณ์ ผู้รู้หรือตัวแทนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ได้ตามกรอบของการวิจัย สรุปผลได้โดยแยกเป็นปัจจัยและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้ดังนี้

##### 4.1.1 ปัจจัยด้านคน

ปัจจัยที่สำคัญที่เป็นสาเหตุหลัก ๆ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกคือ ผู้ขับขี่ ซึ่งผู้ขับขี่ถือว่าเป็นตัวการสำคัญที่เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการ



เกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งก็กล่าวได้ว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกนั้น เกิดจากพฤติกรรมหรือการกระทำของคนเป็นส่วนใหญ่เช่น ขับโดยประมาท, ขับรถเร็ว, ขับรถขณะมีเมามา, ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ, ขับรถตามกระชั้นชิด ส่วนคนเดินเท้าก็เป็นส่วนหนึ่งซึ่งเป็นอันดับรองลงมาจากผู้ขับขี่ที่ถือว่าเป็นปัจจัยด้านคนเช่นกัน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกขึ้นมาได้เช่นกันในขณะที่ไม่ได้ขับหรือขี่หรือโดยสารพาหนะ ซึ่งคนเดินเท้าส่วนใหญ่จะถือเอาความสะดวกสบายในการข้ามถนนเป็นสำคัญ โดยไม่คำนึงถึงอันตราย หรืออุบัติเหตุมากนัก ซึ่งเป็นผลให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นส่วนหนึ่งมาจากคนเดินเท้า เนื่องจากการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เสมอ คนเดินถนนและข้ามถนน เช่น ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย, ข้าม ตัดหน้ารถระยะกระชั้นชิด เป็นต้น ซึ่งปัจจัยทางด้านคนอันเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้แก่

### 1. พฤติกรรมการขับรถ การใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน พบว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าผู้ขับรถที่มีความความผิดพลาดขณะขับรถ เช่นในการเบรก การขับๆ เบรก ๆ และขับรถด้วยความเร็วแล้วเบรก แล้วแซง ปาดด้วยความเร็วบนท้องถนน การเหยียบคันเร่งพร้อมเบรกทำให้รถพุ่งด้วยความเร็วจนไม่สามารถควบคุมได้ทันการเลี้ยว การเบรกกระทันหัน คันหน้า มากเกินไป เหยียบเบรกผิด ขณะเลี้ยวรถด้วยความเร็ว การเลี้ยวรถ เลี้ยวเกินจากช่องจราจรที่กำหนด การใช้สัญญาณไฟ หากสัญญาณที่ให้ไม่ถูกต้องหรือคลุมเครือไม่ชัดเจน สิ่งที่จะตามมาก็คือการแปลสัญญาณผิดๆ รวมถึงคนที่ขับโดยไม่ใส่ใจต่อการให้สัญญาณล่วงหน้า ซึ่งอันตรายและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่มีทั้งเล็กน้อยและรุนแรงถึงชีวิต การใช้สัญญาณพรั่ำเพรื่ออาจทำให้รถยนต์คันอื่นที่ขับตามมาเกิดความสับสนได้เช่นกัน การแซง การแซงที่ไม่ถูกต้องตามจังหวะเวลา หรือแซงในที่ที่ไม่เหมาะสม ในช่วงที่แซงรถยนต์ที่จอดนิ่ง หรือแซงสิ่งกีดขวาง แซงรถยนต์ที่กำลังวิ่งไปทางเดียวกัน การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ยิ่งขับรถเร็ว ก็ยิ่งทำให้หยุดรถยาก กรณีที่รถคันหน้าเบรกกะทันหัน คนเดินถนนหรือสัตว์วิ่งตัดหน้ารถที่วิ่งมาด้วยความเร็วมากก็ยิ่งมีความเสี่ยงสูงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากยิ่งขึ้น การควบคุมรถ โดยการจับพวงมาลัยมือเดียวทำให้เสียการควบคุมได้ง่ายในขณะที่ใช้ความเร็วสูงเมื่อต้องเข้าโค้งหรือสภาพถนนที่ส่งผลให้รถเกิดเสียการทรงตัวการจับพวงมาลัยมือเดียวจะไม่สามารถควบคุมพวงมาลัยได้มั่นคง ขับรถผิดช่องทาง การขับอยู่กึ่งกลางระหว่างช่องจราจร และการเลี้ยวกลับรถกะทันหัน ขับรถตามคันหน้าในระยะกระชั้นชิด โดยมีระยะห่างที่ไม่เพียงพอ ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้จะส่งผลทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่รถด้วยความระมัดระวัง และขับชิดด้วยความปลอดภัย

“ผู้ขับขี่เป็นจุดเริ่มต้น ขับรถเร็ว ไม่ระมัดระวัง รีบเร่งแข่ง บางทีแข่งหรือเปลี่ยนช่องทาง แต่ไม่เปิดไฟกระพริบ หรือให้สัญญาณ หรือเปิดไฟผ่าหมาก ทำให้ผู้อื่นเข้าใจผิด”<sup>20</sup>

“ผู้ขับขี่สำคัญที่สุด การขับรถแข่งสวนกันบนสะพาน ทั้งที่เป็นเส้นทึบ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้”<sup>21</sup>

ปัจจัยด้านคน ในส่วนของพฤติกรรมการขับรถ การใช้รถใช้ถนน อาทิ การเลือกใช้ความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่มีการให้สัญญาณไฟเลี้ยว หรือให้สัญญาณ หรือเปิดไฟผ่าหมาก ทำให้ผู้อื่นเกิดการเข้าใจผิด การตัดหน้า การแข่งกะทันหัน อีกทั้งการกลับรถตรงที่ห้ามกลับ ตอนรถโล่ง ๆ หรือบางครั้งเป็นเพราะตำรวจปิดช่องทาง ทำให้ต้องขับเลยไปกลับรถไกล รวมไปถึงการขับร้ยอนศร เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมการขับรถ การใช้รถใช้ถนนดังกล่าวข้างต้น เป็นปัจจัยที่สำคัญลำดับต้น ๆ ที่จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในพื้นที่เขตสายไหม

## 2. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัด เช่น ขับรถบนทางเท้า อันเกิดจากความไม่สะดวก เช่นช่องทางสำหรับกลับรถอยู่ในทิศทางตรงข้ามจากจุดหมายในการเดินทาง ประกอบกับเมื่อกลับรถแล้วก็ต้องหาทางข้ามมาฝั่งเดิมเพื่อเดินทางไปถึงจุดหมาย ประกอบกับมีสภาพการจราจรหนาแน่นทำให้อาจมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายจึงทำให้ผู้กระทำผิดได้ตัดสินใจขับร้ยอนศรเพื่อลดความเสี่ยงและต้องการความสะดวกในการเดินทาง ขับรถฝ่าไฟแดง ปัญหาเกิดจากการที่สัญญาณไฟจราจรมองเห็นได้ไม่ค่อยชัดเจนรวมถึงป้ายแสดงสัญญาณไฟจราจรที่ไม่ชัดเจนเช่นกัน นอกจากนี้ยังมีสาเหตุอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร ได้แก่ ผู้กระทำผิดกฎจราจรมีความเร่งรีบ และทำการเลี้ยวโดยไม่รอสัญญาณไฟ ผู้กระทำผิดกฎจราจรมีความรีบร้อนกลัวไปไม่ทันเข้าทำงานมีภารกิจต้องไปรับบุตรที่โรงเรียน รวมถึงผู้กระทำผิดกฎจราจรบางคนเห็นว่าด้านฝั่งไฟเขียวโล่ง ไม่มีรถจึงขับรถฝ่าไฟแดงออกไป การขับร้ยอนศร สัญญาณมือ เกิดจากความเข้าใจผิดของผู้กระทำผิดกฎจราจรที่มีต่อสัญญาณมือของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การขับร้ยอนศร เกิดจากการที่สัญญาณป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่มีความชัดเจน จึงทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรกระทำความผิดโดยไม่ได้ตั้งใจ และเพราะต้องการความสะดวก และความรวดเร็วจึงทำให้ฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการขับร้ยอนศร ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับการกระทำผิดกฎ

<sup>20</sup> การุณ งามขำ, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีนรัตน์,ม.ป.ท., 24 เมษายน 2559.

<sup>21</sup> จำนงค์ รุ่งระจิดตร, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีนรัตน์,ม.ป.ท., 17 เมษายน 2559.

จราจรโดยการขับรถบนทางเท้า แต่ในที่นี่จะเป็นการขับซึ่งรถจักรยานยนต์บนพื้นถนน เป็นต้น ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกสูงมากยิ่งขึ้น

“ผู้ขับขี่สำคัญที่สุด ไม่ประมาท ต้องเริ่มที่ตัวเอง ในส่วนของคนขับ Taxi ขับรถเร็ว และรีบแข่งไปมา ทำเวลา แย่งผู้โดยสาร ก็อันตราย ในส่วนของเด็ก ๆ ก็มักขี่มอเตอร์ไซด์เร็ว เวลาที่มีรถเปลี่ยนเลนก็ไม่ยอมหยุด มักจะเร่งแข่งให้ทัน ก็อันตราย เคยเห็นวัยเด็กหน้อยขี่มอเตอร์ไซด์ ตัดไฟแดงสีแยกแต่วิ่งฝ่าไฟแดงออกไป เจอรถสวนมาอีกทางมาเร็ว จนกระเด็นไปเจ็บหนัก”<sup>22</sup>

“ผู้ขับขี่สำคัญที่สุด ถ้าระวังตัวเองก่อน ก็ช่วยได้เยอะ มักเจอคนขับรถใจร้อน จะไปก่อนขับเร็ว แข่งปาดไปมา จะแข่งให้ได้ ไม่รู้จะรีบไปไหน แล้วก็ชนกัน”<sup>23</sup>

การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ได้แก่ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถตามตามหลังกระชั้นชิด และการขับรถในเขตที่ห้ามแข่ง อันเนื่องมาจากตัวผู้ขับขี่ซึ่งมีเหตุผลบางประการ เช่น อาชีพที่ต้องรีบแย่งรับผู้โดยสาร การตัดสินใจขับขี่เมื่อต้องเจอกับสถานการณ์คับขันที่ส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยมีความเสี่ยงอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การเร่งแข่งให้ทันในขณะที่มีรถเปลี่ยนเลน การเร่งแข่งในขณะที่สัญญาณไฟจราจรจะเตือนเป็นสีแดง เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ล้วนส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

### 3. ประสบการณ์ในการขับขี่

ประสบการณ์การขับขี่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน เช่น ขาดความรู้ เรื่องการคาดคะเนความเร็ว คาดคะเนความเร็วของรถคันอื่นทำได้ยากและมักจะเห็นว่ารถคันอื่นวิ่งช้าทั้งที่ความเร็วเท่า ๆ กัน การวิ่งในถนนที่แคบหรือมีความหลากหลายของสิ่งแวดล้อมสองข้างทางมาก เช่น มีตึก มีบ้าน มีชุมชน จะรู้สึกว่ารถวิ่งเร็ว ขณะที่ความเร็วเท่ากันนี้ขับช้อยู่บนถนนกว้างสองข้างทางโล่งๆ จะทำให้รู้สึกว่ารถวิ่งช้าหรือประมาณระยะทางไม่ถูกต้อง การมองเห็นรถใหญ่กว่าอยู่ใกล้ รถเล็กจะอยู่ไกลทำให้การกำหนดระยะเบรกผิดพลาดและเกิดอันตรายได้ หรือไม่คุ้นเคยในเรื่องลักษณะของยานพาหนะ ในส่วนของการใช้เกียร์ การใช้อุปกรณ์เสริมต่าง ๆ ที่มาพร้อมกับยานพาหนะซึ่งจะแตกต่างกันไปในแต่ละรุ่น เมื่อไม่มี

<sup>22</sup> รัฐกิตต์ กล่อมขาว, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมนิรัตน์, ม.ป.ท., 23 เมษายน 2559.

<sup>23</sup> ชาย รอดสุน, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมนิรัตน์, ม.ป.ท., 16 เมษายน 2559.

ประสบการณ์ในการขับขี่ที่มากเพียงพอ จะส่งผลทำให้ทำให้ไม่สามารถบังคับทิศทางของรถได้ ส่งผลทำให้รถลื่นไถลตกถนน หรือแฉลบออกนอกเส้นทางจราจร เป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้อีกทางหนึ่ง เป็นต้น

“ตั้งแต่ช่วงเรียน ก็คงประมาณ 20 ปี คิดว่าประสบการณ์ในการขับรถก็มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพราะคนมีประสบการณ์เยอะน่าจะได้เห็นเหตุต่างๆ และมีความระมัดระวังมากขึ้นตามอายุด้วย”<sup>24</sup>

“10 กว่าปี ประสบการณ์เยอะก็ทำให้ขับปลอดภัย เพราะตัดสินใจได้ดีกว่า”<sup>25</sup>

“30 ปี คิดว่ามีประสบการณ์มาก ก็จะลดการเกิดอุบัติเหตุได้”<sup>26</sup>

“ขับมา 20 กว่าปี ประสบการณ์สูงก็ทำให้ระมัดระวังมากขึ้น”<sup>27</sup>

ทั้งนี้ประสบการณ์ในการขับขี่ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ประสบการณ์ในการขับขี่ที่มากกว่า 10 ปีขึ้นไป สามารถลดอุบัติเหตุได้มากกว่าเนื่องจาก เห็นเหตุการณ์มาหลายด้าน ส่งผลให้ในขณะที่ขับขี่มีการตัดสินใจอันจะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ดีกว่า ทำให้มีการเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ได้มากขึ้น ขับขี่ด้วยความใจเย็นมากขึ้นเช่นกัน แต่ในทางกลับกัน ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ย่อยกว่า 10 ปี ซึ่งส่วนใหญ่จะพบเห็นในกลุ่มเด็กนักเรียน และกลุ่มวัยรุ่นที่เริ่มจะมีการใช้ยานพาหนะในการขับขี่ ยังขาดความรู้ในการตัดสินใจเมื่อต้องพบกับสถานการณ์ที่คับขันขณะขับขี่ยู่บนท้องถนน ใจร้อนเนื่องจากขาดความระมัดระวังในการขับขี่ เพราะยังเห็นเหตุการณ์บนท้องถนนน้อยทำให้ขาดการใช้สติพิจารณาไตร่ตรอง ด้วยเหตุนี้ประสบการณ์ในการขับขี่ย่อย จะส่งผลให้เกิดการตัดสินใจที่ผิดพลาดได้ง่าย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้เช่นเดียวกัน

#### 4. ประชากรรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาเกี่ยวกับประชากรรับรู้ซึ่งประกอบด้วยลักษณะการมองเห็น การได้ยิน รวมไปถึงความตั้งใจในการขับขี่ยลดลงในขณะที่ทำการขับขี่ยู่บนท้องถนนอันเนื่องมาจากการให้ความสนใจกับกิจกรรมในด้านอื่นนอกเหนือจากการตั้งใจในการมองเส้นทางและการควบคุมบังคับรถในขณะที่มีการใช้รถใช้ถนน เช่น การเปิดเพลงเสียงดังเกินไปส่งผลให้ผู้ขับไม่

<sup>24</sup> อธิษฐ์ รักชาวงศ์, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 30 เมษายน 2559.

<sup>25</sup> รัฐกิตติ์ กล่อมขาว, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 23 เมษายน 2559.

<sup>26</sup> สุขสาคร ราชบัวผัน, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 3 เมษายน 2559.

<sup>27</sup> สามารถ พุ่มพวง, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 10 เมษายน 2559.

สามารถได้ยินเสียงที่ผิดปกติของรถ หรือเสียงของรถที่ขับมาใกล้ ๆ หรือสัญญาณเตือนจากรถคันอื่นได้ การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถซึ่งการขับรถต้องใช้ประสาทสัมผัสทั้งการมองเห็น การฟัง การทรงตัว เมื่อมีการพูดโทรศัพท์ สมอจะคิดแต่เฉพาะเรื่องที่กำลังทำการสนทนา จึงทำให้ความสามารถในการขับรถลดลง แม้ว่าจะมีการแก้ปัญหาโดยการใช้อุปกรณ์เป็นตัวช่วยเสริมแล้วก็ตาม นอกจากการคุยโทรศัพท์แล้วการใช้โปรแกรมคุย หรือแชทในโทรศัพท์มือถือ พิมพ์ข้อความในขณะที่ทำการขับรถส่งผลให้ทิศทางของรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนนไม่เป็นแนวเส้นตรงมีลักษณะเลี้ยวไปมาทั้งทางซ้ายและขวา ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เช่นกัน อีกทั้งผู้ใช้รถส่วนมากขับรถในช่วงเวลาเช้าและช่วงเย็น ซึ่งตรงกับเวลารับประทานอาหาร และต้องพบกับปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนนในขณะเดินทาง ซึ่งผู้ขับขี่จะนำอาหารมาเก็บไว้ภายในรถ ระหว่างรถติดอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัดหรือรถหยุดนิ่งเนื่องด้วยรอสัญญาณไฟจราจรก็จะรับประทานอาหารไปด้วย แต่ผู้ขับขี่บางคนก็ขับรถไปพร้อมกับรับประทานอาหารไปด้วยทำให้จับพวงมาลัยมือเดียว บางครั้งทำการปล่อยมือเพื่อหยิบอาหารมารับประทาน นับเป็นการกระทำที่อันตรายขณะที่มีการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่นเป็นอย่างมาก และในส่วนของอาการหิบบนรถ หลายคนเคยเจอในขณะที่ขับรถและหิบบ้างของต่างๆทั้งในส่วนของ ซีดีเพลง ปากกา หยิบโทรศัพท์มือถือ บางครั้งสิ่งของหล่นลงพื้นในรถ ทำให้ต้องก้มเพื่อเก็บสิ่งของ จนบางครั้งต้องปล่อยมือจากพวงมาลัย หรือลະสายตาจากถนน ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งการแต่งหน้าที่ทำไปพร้อมกับการขับรถส่งผลให้รถเสียการทรงตัวได้เช่นกัน รวมไปถึงการสูบบุหรี่ขณะขับรถก็เช่นเดียวกัน ทำให้การควบคุมรถเป็นไปได้ยากขึ้นเนื่องจากมือจับพวงมาลัยเพียงข้างเดียวเพราะมืออีกข้างหนึ่งต้องถือบุหรี่ และยังต้องยื่นมือออกนอกรถเพื่อให้ควันบุหรี่ออกสู่อากาศภายนอกของตัวรถ เป็นสิ่งที่ไม่ปลอดภัยส่งผลให้เกิดการเฉี่ยวชนขึ้นมาได้ เป็นต้น

“ก็เฉี่ยวชนกับรถอื่นบ้าง เบียดกัน ช่วงเปลี่ยนเลน เปิดไฟเลี้ยวแล้วแต่อีกคันคงมัวแต่คุยโทรศัพท์ แทนที่จะเบรกก็เลยชน”<sup>28</sup>

“ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ทำให้เสียสมาธิ”<sup>29</sup>

กิจกรรมในรถที่เป็นสาเหตุสำคัญซึ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งก็คือ การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ อันเนื่องมาจากเหตุผลหลายประการ อาทิ มีสายเรียกเข้าทำให้มีความจำเป็นต้องรับสาย อีกทั้งด้วยอาชีพที่จะต้องมีการติดต่อพูดคุยเช่น พนักงานขาย หรือมีการตัดสินใจเร่งด่วนบางอย่างกะทันหัน ทำให้ต้องใช้โทรศัพท์ และประการสุดท้ายที่สำคัญคือไม่มีเหตุให้ต้องติดต่อในกรณีเร่งด่วนแต่ก็ยังใช้

<sup>28</sup> สามารถ พุ่มพวง, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศริมนิรัตน์,ม.ป.ท., 10 เมษายน 2559.

<sup>29</sup> การุณ นามขำ, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศริมนิรัตน์,ม.ป.ท., 24 เมษายน 2559.

โทรศัพท์ เป็นต้น ในส่วนของผู้หญิงจะชอบแต่งหน้าและส่องกระจก การหยิบของ การรับประทาน อาหาร หรือแม้กระทั่งสูบบุหรี่ในรถ ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะทำให้ผู้ขับขี่ในขณะที่กำลังขับขี่อยู่บนท้องถนน ขาดสมาธิ ทำให้การตัดสินใจบางอย่างเกิดการผิดพลาดได้ง่าย ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ตามมาได้ด้วยอีกทางหนึ่ง

#### 5. ภาวะร่างกาย

ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายไม่มีความพร้อม เช่น ร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์ความเหนื่อยล้า เป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ การขับขี่ยวดยานที่ติดต่อกันนาน จะทำให้ระดับการตื่นตัวของร่างกายลดลง เป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น พบว่า การร่งวงนอนขณะขับขี่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการชนของยานพาหนะ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาวะทางร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ ผู้ขับรถที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และโรคลมชัก กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้สารเสพติด เช่น ยาแก้ปวดประสาธา จะทำให้สมรรถภาพการขับรถลดลง ซึ่งผู้ขับรถที่ใช้ยาแก้ปวดประสาธาจะมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยาแก้ปวดประสาธา ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ยาบางประเภท เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน หรือยาอื่น ๆ ที่มีผลข้างเคียงทำให้ง่วงนอน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยา และผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามา เช่น การดื่มสุรา เบียร์ ไวน์ และเครื่องดื่มอื่น ๆ ที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ ผู้ที่ขับรถขณะมีเมามาจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนขับที่ไม่ดื่มของมีเมามา

“บางที่ผู้อื่นขับรถประมาท ก็ทำให้เราไม่ปลอดภัยไปด้วย เช่น รถฝั่งที่สวนมาขับกินเลน หรือเมามา ก็ข้ามฝั่งมาชนรถที่สวนมา”<sup>30</sup>

ตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมาสุรา โดยกฎหมายดังกล่าวบัญญัติขึ้นโดยถือความสัมพันธ์ของระดับแอลกอฮอล์กับโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อแอลกอฮอล์เข้าสู่ร่างกาย จะเป็นตัวกระตุ้นหัวใจ ทำให้เกิดความดันโลหิตสูง และเมื่อความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดมีความเข้มข้นสูงมากขึ้น จะกีดการทำงานของระบบประสาธา

<sup>30</sup> การุณ งามขำ, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 24 เมษายน 2559.



ส่วนกลาง ทำให้การทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ในร่างกายไม่เป็นไปตามปกติ ประสาทตาจะหย่อน สมรรถภาพ ทำให้การรับรู้ ภาพ แสง และเสียงของสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง การมองแคบลงทำให้ มองเห็นภาพการจราจรไม่พอ และคาดคะเนระยะผิดไป<sup>31</sup> ทำให้ไม่สามารถควบคุมทิศทางในการขับขี่ และความเร็วได้ เป็นต้น ดังนั้นเมมาแล้วขับจึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด

“อุบัติเหตุส่วนใหญ่โดยเฉพาที่ร้ายแรงมักจะเกิดช่วงกลางคืน เพราะทัศนวิสัยแยกว่า ความง่วง ปกติระมัดระวัง เพราะเห็นอุบัติเหตุบ่อยจากการทำงาน เลยไม่เคยประสบ อุบัติเหตุรุนแรง นอกจากเฉี่ยวชนเล็กน้อย เคยมีญาติประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต เนื่องจาก สาเหตุน่าจะเป็นเพราะหลับในเหมือนกัน อุบัติเหตุสูงที่สุดมาจาก รถมอเตอร์ไซค์มากที่สุด เพราะมักขับด้วยความคึกคะนอง และมักจะสูญเสียเยาะ เพราะไม่สวมหมวกนิรภัย ”<sup>32</sup>

สภาวะร่างกายไม่พร้อม เช่น ร่างกายอ่อนเพลียขณะขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง หรือผู้ขับขี่มีอาการร้อน ใจร้อน ขับเอาแต่ใจ รวมถึงเร่งรีบมีความคึกคะนอง ทำให้มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูง เนื่องจากตัดสินใจตามอารมณ์ของตนเอง โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นเป็นหลักใน ขณะที่ขับขี่อยู่บนท้องถนน กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มี ร่างกายและสภาพอารมณ์ที่สมบูรณ์

## 6. เพศ อายุ

เพศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกใน ส่วนของเพศชายจะสูงกว่าเพศหญิง เพราะเพศชายขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง แต่ถ้าหากชายและ หญิงขับรถด้วยปริมาณที่เท่า ๆ กันแล้ว จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้หญิงจะสูงกว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ชาย ทั้งนี้เนื่องจากความสามารถในการตัดสินใจที่ไม่แน่นอน ปฏิบัติการตอบสนองช้า และ ไม่มีความชำนาญในการใช้เครื่องอุปกรณ์ประจํารถ ในด้านของอายุ วัยรุ่นอายุน้อยถือได้ว่าเป็นนัก ขับมือใหม่ ขาดประสบการณ์ ในการขับขี่ ซึ่งการขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนที่ต้องอาศัยทั้งความรู้ ความสามารถของระบบประสาท และการตัดสินใจที่ดี วัยรุ่นมักจะมีความสามารถในการรับรู้และ

<sup>31</sup> กลุ่ม 8 เมมาแล้วขับ, “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมมาแล้วขับ)” รายงานการศึกษาวិชา LW0104 กฎหมายเกี่ยวกับชีวิตประจำวัน ภาคเรียนที่ 3 มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย พ.ศ.2557 (เชียงราย: มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย,2557), 5.

<sup>32</sup> ธิรัช รักชาวรงค์, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท., 30 เมษายน 2559.

ตอบสนองอันตรายได้น้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ไม่ดี การคาดประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดไม่เหมาะสม นอกจากนั้นวัยรุ่นยังมีความสามารถที่ไม่ดีพอในการตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่าง ๆ และด้วยเหตุผลนี้จะเห็นได้ว่าการให้การศึกษาทางทฤษฎีในเรื่องการขับซิปรถเพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้วัยรุ่นบรรลุคุณสมบัติผู้ขับที่ดีได้ บวกกับวัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อนและความเครียดอื่น ๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่นพบได้ในสถานการณ์การขับซิปรถที่ปิดติ เช่น การขับซิปด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นซิป การเบรกในระยะประชิด การเลี้ยวตัดหน้า เป็นต้น นอกจากนั้นความชอบเสี่ยงยังทำให้วัยรุ่นเลือกขับซิปในสถานการณ์ท้าทายต่าง ๆ เช่น การขับแข่งซิป การขับโหดโผน ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้มาก

“ประสบการณ์ขับรถมาก ก็จะไม่ลดภัยกว่า พวกเด็กๆ เพิ่งมีรถ ก็ใจร้อน”<sup>33</sup>

“เด็ก ๆ มักซิมอเตอร์ไซด์เร็ว เวลาขี่รถเปลี่ยนเลนก็ไม่ยอมหยุด มักจะเร่งแข่งให้ทัน ก็อันตราย”<sup>34</sup>

ในด้านอายุของผู้ขับซิปถือเป็นส่วนสำคัญอีกประการหนึ่งที่มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ผู้ขับซิปที่มีประสบการณ์ในการขับซิปน้อย อันเนื่องมาจากการขาดความรู้ทักษะ และความเชี่ยวชาญในเรื่องการขับซิปที่ปลอดภัยบนท้องถนน บวกกับสภาวะทางอารมณ์ที่เกิดจากความใจร้อน ขาดความรอบคอบ และในส่วนของอาชีพก็ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้เช่นเดียวกัน ในกรณีของคนขับรถแท็กซี่ต้องเพิ่มความเร็วในการขับซิป เพราะอาชีพโดยสายเร่งรีบ เป็นต้น ซึ่งจะเห็นว่าปัจจัยทางด้านอายุ และในด้านอาชีพ ล้วนส่งผลก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกขึ้นได้เช่นกัน

#### 7. ลักษณะการเดินทาง

การเดินทางโดยเฉพาะเมื่อขับผ่านทางที่ไม่คุ้นเคยกับป้ายบอกทาง หรือสัญญาณไฟต่าง ๆ ซึ่งมีผลกับการตัดสินใจในการทำการเปลี่ยนช่องทางรถกะทันหัน ความไม่คุ้นเคยกับ สภาพเส้นทางเสี่ยง เช่น จุดกลับรถ ทางแยก ทางขึ้น-ลงเนินสะพาน ทางโค้ง ทางลาดชัน เป็นต้น ทางที่มีสภาพการจราจรติดขัด ทำให้เกิดการเบียดหรือแทรกในระยะใกล้ ๆ หรือทางที่อยู่ระหว่างก่อสร้างที่ต้องมีการใช้ทางเบี่ยง และบางช่วงของถนนต้องขับรถสวนทางกัน ทำให้มีโอกาสเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เช่นกัน และเพราะความเร่งรีบในการเดินทางอาจเป็นสาเหตุให้เกิด

<sup>33</sup> จำนงค์ รุ่งระจิดร, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท.,17 เมษายน 2559.

<sup>34</sup> รัฐกิตติ กล่อมขาว, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท.,23 เมษายน 2559.



อุบัติเหตุได้พร้อมทั้งการเดินทางช่วงกลางคืน เนื่องจากความมืดทำให้ขอบเขตในการมองเห็นลดลง ทักษะวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ทักษะวิสัยการขับขี่ที่แตกต่างกันในเวลากลางวันและการคืน เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ทำให้การขับขี่รถของคุณแตกต่างกันไป การขับรถกลางคืนดีกว่ามาก ด้วยแสงที่จะสามารถนำทางคุณได้ทุกอย่าง ในขณะที่การขับขี่รถเวลากลางคืนต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ จากปัจจัยเสี่ยงเรื่องความมืดและความประมาทที่อาจเกิดขึ้นได้จากเพื่อนร่วมทางด้วยเช่นกัน การขับรถในเวลากลางคืนนั้นยากสำหรับคนที่ไม่ค่อยได้ขับ และไม่คุ้นเคยเส้นทาง จึงเสี่ยงต่อการที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น

“หลายครั้งมีผู้ใช้รถที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ ก็มักจะงงกับเส้นทางที่มีจุดตัด ทางแยก ทางลัด เยอะ และการขับไม่ชำนาญก็อาจจะเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุได้”<sup>35</sup>

ในส่วนของการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ที่ไม่ชำนาญในเรื่องของเส้นทาง เนื่องด้วยไม่ใช่คนในพื้นที่ หรือเป็นคนที่อยู่ในพื้นที่แต่ไม่ชำนาญเส้นทาง เพราะไม่ได้ขับขี่รถเป็นประจำ แต่ต้องขับขี่ผ่านเส้นทางที่มีจุดตัด มีทางแยก ทางร่วม ทางที่สามารถเดินรถได้ทางเดียว รวมไปถึงทางลัด ตรอก ซอยต่าง ๆ ทำให้เกิดความสับสน อีกทั้งยังไม่คุ้นเคยกับสภาพแวดล้อมในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ ส่งผลให้เกิดความลังเลในการตัดสินใจ หรือตัดสินใจผิดพลาดเกิดขึ้นได้ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้จึงเป็นปัจจัยที่จะส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมาได้

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการจราจรทางบกสาเหตุที่สำคัญที่เกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือหลับใน สุขภาพไม่ดี มีโรคประจำตัว มีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ การขาดความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ในการใช้ถนน ไม่มีความรู้ความชำนาญ ในเรื่องลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ขับ ไม่รู้กฎจราจร ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ ไม่รู้จักป้องกันตนเอง เช่น ขับรถด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง เสพยากระตุ้นประสาท ดื่มสุราขณะขับรถ สาเหตุการเกิดที่สำคัญอีกประการหนึ่งจากผู้โดยสารขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวัง ในการปิด-เปิดประตูรถ เดินถนนโดยไม่ระมัดระวัง ยานพาหนะ วิ่งตัดหน้ารถ การวิ่งเล่นบนถนน ลื่นหกล้ม ลังเลใจในการข้ามถนน การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

<sup>35</sup> การุณ งามขำ, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 24 เมษายน 2559.

#### 4.1.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ

องค์ประกอบด้านยานพาหนะเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ดีและเพียงพอและยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

##### 1. สภาพยานพาหนะไม่ปลอดภัย

ยานพาหนะมีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกแตก และระบบควบคุมทิศทาง เช่น คันชักและคันส่งหลุด สภาพของยาง เช่น ยางแตก และยางรั่ว ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย ระบบปิดน้ำ ฝนไม่สามารถใช้งานได้ในขณะที่ฝนตก อาจทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ไม่ดีอันส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย เช่น การบรรทุกน้ำ หนักเกิน การบรรทุกสูงเกิน และการบรรทุกยื่นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะอันอาจส่งผลต่อความปลอดภัย ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย และหมวกนิรภัย เป็นต้น

“ผู้ขับขี่เป็นคนที่ควบคุมการเกิดอุบัติเหตุได้ดีที่สุด ถ้าไม่ประมาท ก็มีผลลดความเสี่ยงได้มาก และก็เป็นคนที่จะต้องมีหน้าที่ตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมเสมอด้วย”<sup>36</sup>

สภาพยานพาหนะก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ยางระเบิดหรือยางแตก เบรกแตก เบรกลื่น เพลาหลุดหรือเพลาขาด คันส่งหลุด อุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟหน้า-หลัง ไฟใหญ่มีข้างเดียว หรือไม่มีเลย ไฟเลี้ยวชำรุด ไม่ได้ซ่อมแซมหรือแก้ไข พวงมาลัยสั่น ขณะขับ เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงสภาพรถ เช่น การเพิ่มแรงเครื่อง ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองและขับเร็ว การแปลงสภาพรถตามความพอใจ โดยไม่คำนึงถึงสภาพรถที่ได้รับการออกแบบมา ดังนั้นผู้ขับขี่ต้องทำการตรวจสอบอยู่เสมอ ถึงความผิดปกติของระบบเกี่ยวกับสัญญาณไฟ ระบบคันเร่ง ระบบเบรก รวมไปถึงล้อรถในเรื่องของพื้นผิวหน้ายางและลมยาง เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนจะต้องดูแลให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอก่อนที่จะขับออกสู่ท้องถนน เนื่องจากถ้าสิ่งเหล่านี้มีความผิดปกติเกิดขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดอันตรายต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ เป็นบริเวณกว้างเพราะไม่สามารถควบคุมทิศทางรถได้เหมือนปกติ เป็นเหตุอันจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่รุนแรงขึ้นได้เช่นกัน

<sup>36</sup> ธีธัช รักชาวรงค์, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 30 เมษายน 2559.

### 4.1.3 ปัจจัยด้านถนน

เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญในการพัฒนาความเจริญเข้าสู่พื้นที่ก่อให้เกิดความ สะดวกสบายในการเดินทาง การเพิ่มผลผลิต และช่วยยกฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น ซึ่ง ถ้ามองถึงหลักเกณฑ์ในการออกแบบถนน จะต้องออกแบบแนวทางของถนนให้เป็นแนวทางตรงมากที่สุด แต่ในบางพื้นที่ไม่สามารถกระทำได้ ดังนั้นวิศวกรจราจรจะต้องศึกษาลักษณะการวางแนวถนน ลักษณะทางโค้งต่างๆ ตลอดจนระยะมองเห็นปลอดภัย และลักษณะต่างๆ ของทางแยกเพื่อสามารถ ออกแบบให้การใช้ถนนมีความสะดวกและความปลอดภัยมากที่สุดโดยองค์ประกอบด้านถนนที่ เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

#### 1. สภาพผิวทาง

สภาพผิวถนน คือ ความสมบูรณ์ของถนนมีความเหมาะสมกับการใช้งานหรือมี ข้อบกพร่อง เช่น พื้นผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ซึ่งสภาพผิวถนนที่มีความฝืดน้อยจะเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะในเวลาฝนตกถนนลื่น ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้ขับรถตกหลุมบ่อยเนื่องจาก เบรกและบังคับพวงมาลัยหลบหลุมไม่ทัน และยังอาจจะส่งผลให้ยางกระแทกกับหลุมทำให้ยางรถฉีก ขาดและระเบิดได้อีกทางหนึ่ง ทำให้รถเสียการทรงตัวส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายทั้งชีวิต และทรัพย์สินของผู้ขับขี่และผู้อื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันตามมา อีกทั้งการเดินทางสัญจรไปมาลำบาก โดยเฉพาะรถต้องขับขี่หลบหลุมไปมาซึ่งถ้ากรณีกับผู้ขับขี่ไม่ชำนาญกับสภาพของผิวถนนที่เป็นหลุมเป็น บ่อก็จะส่งผลให้เกิดการตัดสินใจผิดพลาด เป็นผลทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกซึ่งสร้างความ เสียหายตามมาได้เช่นกัน มีโคลนตม ถนนขาด และถนนกำลังซ่อม บำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่องต่างๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

“ถนนขรุขระ เป็นหลุมบ่อ ก็ทำให้รถต้องเบี่ยงหลบ อาจชนกันได้”<sup>37</sup>

“ถนนแคบ ถนนไม่ดี รถก็วิ่งหลบไปมา หรือถ้าไฟจราจรไม่ติด บางทีเสียงดวงวิ่งในทาง แยก ก็อันตราย”<sup>38</sup>

ปัจจัยที่สำคัญนอกเหนือจากปัจจัยทางด้านผู้ขับขี่ที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกคือ สภาพของผิวทาง อาทิ สภาพพื้นผิวของถนนที่ไม่เหมาะสม มีแรงเสียดทานน้อย ส่งผลให้เกิดอันตรายในขณะที่ฝนตกซึ่งทำให้ถนนลื่น ถนนที่มีโคลน ก็เช่นเดียวกันทำให้การบังคับรถ เป็นไปได้ยากเช่นเดียวกัน ล้วนแล้วเป็นผลทำให้ผู้ขับขี่บังคับรถได้ลำบากทั้งสิ้น อีกทั้งถนนขรุขระ

<sup>37</sup> สุขสาคร ราชบัวผัน, สัมภาษณ์โดย ดรุณี ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท., 3 เมษายน 2559.

<sup>38</sup> ชาย รอดสุน, สัมภาษณ์โดย ดรุณี ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท., 16 เมษายน 2559.

เป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนขาด ผู้ขับขี่ต้องพยายามที่จะบังคับรถในลักษณะที่ต้องบังคับพวงมาลัยเลี้ยวไปทางซ้ายและขวา ทำให้บางครั้งต้องขับออกนอกเส้นทางของช่องจราจร ด้วยเหตุนี้จึงส่งผลทำให้เป็นส่วนที่ทำให้เกิดการชนและเฉี่ยวกับรถของผู้ขับขี่อื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันได้ง่ายยิ่งขึ้น

## 2. อุปกรณ์ควบคุมจราจร

เครื่องมือบอกข้อมูลด้าน การห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ลักษณะของเครื่องหมายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลือนหายไป ตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลาย เส้นแบ่งช่องจราจร เส้นแบ่งทิศทางการเดินรถ ลูกศร และข้อความเตือนต่างๆ เป็นต้น ป้ายจราจรถือเป็นเครื่องมือที่ช่วยบอกข้อมูลด้าน การห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำ ที่สำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ป้ายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลือนหายไป ตัวอย่างของป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น และในส่วนของสัญญาณไฟจราจรถือเป็นเครื่องมือจัดระบบการจราจรที่มีความสำคัญโดยเฉพาะบริเวณทางแยกที่มีปริมาณยานพาหนะมากถึงจุดที่ต้องติดตั้ง ระบบสัญญาณไฟจราจร ตำแหน่งการติดตั้งระบบสัญญาณไฟควรให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและต้องไม่ถูกบดบังจากสภาพแวดล้อมอื่น ๆ เช่น กิ่งไม้

“สัญญาณไฟจราจรเสีย ทำให้รถต้องหาทางหลบกันเอง แต่บางครั้งไม่มีใครยอมหลบกันก็ชนกัน”<sup>39</sup>

เครื่องมือที่สำคัญอีกเครื่องมือหนึ่งที่ต้องทำให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ พร้อมใช้งานและจำต้องทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าใจง่ายและเอื้ออำนวยในการใช้เส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งก็คืออุปกรณ์ควบคุมการจราจร อันได้แก่ สัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร เส้นแบ่งช่องทางการจราจร สิ่งเหล่านี้เป็นส่วนที่สำคัญที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่ขับรถได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งถ้าอุปกรณ์เหล่านี้เกิดการชำรุด ไม่พร้อมใช้งานแล้วนั้น การใช้รถใช้ถนนร่วมกันจะเกิดความสับสน ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามความเข้าใจ ความชำนาญ ซึ่งมีทั้งที่ส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการขับขี่ เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกตามมาได้เป็นต้น

<sup>39</sup> สมภพ แยมวงษ์, สัมภาษณ์โดย ดร.ฉวี ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 9 เมษายน 2559.

### 3. ไฟฟ้าส่องสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก

แสงสว่างในถนนมีความสำคัญอย่างมากเพราะเกี่ยวกับความสามารถในระยะมองเห็นที่ปลอดภัยนั้น มีความสำคัญอย่างมากสำหรับการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ได้รับความปลอดภัย การมองเห็น และการจัดแสงสว่างบนถนนให้เพียงพอ จะช่วยลดอุบัติเหตุได้ เพราะจะลดการใช้ไฟสูง ซึ่งแสงไฟสูงจากรถคันที่แล่นสวนมาอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่สายตาพร่ามัวได้ ทำให้มองไม่เห็นทางและเป็นอันตรายต่อการขับรถซึ่งอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต จะเกิดขึ้นในเวลากลางคืน นอกจากนี้ยังพบอีกว่า ถ้าแสงสว่างบนถนนเพียงพอสามารถช่วยลดอุบัติเหตุลงเนื่องจากผู้ขับขี่จะเปิดไฟสูงน้อยลง อีกทั้งในส่วน ของสิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า คือ อุปกรณ์หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้ สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจราจร เช่น ทางเท้า ทางข้าม (สะพานลอย) และ สัญญาณไฟคนเดินข้าม เป็นต้น รวมไปถึงการติดตั้งอุปกรณ์กันข้างทางเพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิด อุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพาน และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่น ๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กันข้างทางเพื่อความปลอดภัย เช่น ราวกันตก เป็นต้น

“ทางมืด บางทีไฟเสีย หรือไม่มีไฟสว่าง ก็อันตราย ทางโค้ง ขึ้นลงสะพาน รถสวนกัน มองไม่เห็นกัน”<sup>40</sup>

ส่วนสำคัญที่ทำให้อุบัติเหตุการจราจรทางบกไม่ลดลงก็คือ แสงสว่างและสิ่งอำนวยความสะดวกบนท้องถนนไม่เพียงพอ ส่งผลให้ประสิทธิภาพของการมองเห็นลดลง รวมไปถึงการใช้รถใช้ถนนร่วมกันเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก เช่น ทางแยก ทางโค้ง ทางข้าม ไม่มีการติดตั้งไฟส่องสว่าง หรือแสงสว่างไม่เพียงพอ ส่งผลให้ขณะที่ทำการขับขี่อยู่บนท้องถนนอยู่นั้น มีทัศนวิสัยในการขับขี่ที่ แย่ ทำให้มีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ง่ายยิ่งขึ้น

### 4. แนวเส้นทางและรูปตัด รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง ระยะมองเห็น

จำนวนช่องทางเดินรถที่จัดแบ่งสำหรับการเดินรถ โดยทำสัญลักษณ์ด้วยการตีเส้นแบ่งช่องทางจราจรและเครื่องหมายบนผิวทาง เช่น ลูกศร เป็นต้น สภาพเส้นทางที่ดีเรียบที่มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูงและถนนที่มี 2 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนนที่มี 4 ความกว้างของผิวจราจรมีต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยความกว้างผิวจราจรระหว่าง 3.40-3.70 เมตร เป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำ และมีความสมดุลระหว่างการไหลของกระแสจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจร

<sup>40</sup> รัฐกิตติ์ กล่อมขาว, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, ม.ป.ท., 23 เมษายน 2559.

มากที่สุด ส่วนถนนที่มีผิวจราจรกว้างน้อยกว่า 3.00 เมตรนั้น มีอิทธิพลทำให้การเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่ครั้งมีรถเกี่ยวข้อมากกว่าหนึ่งคัน ความกว้างไหล่ทางที่ไม่ปูผิวทางจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าชนิดที่ปูผิวไหล่ทางอย่างชัดเจน ในส่วนของระยะมองเห็นในโค้งราบระยะมองเห็นที่ปลอดภัยนั้นมีความสำคัญอย่างมากสำหรับการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ได้รับความปลอดภัยมีความสำคัญอย่างมากสำหรับการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ได้รับความปลอดภัย อีกทั้งแนวทางราบประกอบด้วยส่วนที่เป็นทางตรง ทางตัดและทางโค้ง การออกแบบทางโค้งนั้นมีความสำคัญต่อความสะดวกสบายของผู้ขับขี่เป็นอย่างมากซึ่งจะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบต่าง ๆ คือ รัศมีความโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง ซึ่งจะพบว่าอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงจะเกิดขึ้นที่บริเวณทางโค้งมากกว่าบริเวณทางตรง ส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งหลุดออกจากทางโค้ง และอัตราการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงจะมีค่าเพิ่มขึ้นตามระดับความลาดและความชันของถนน

“สภาพถนนก็มีส่วนบ้าง เช่น ถนนแคบ มีโค้งเยอะ สภาพความลาดเอียงของถนนไม่เพียงพอ แต่วารถขับมาเร็ว ก็ทำให้แหกโค้งได้ แต่ทางที่ดีคือขับไม่เร็วเกินไป อุบัติเหตุก็ไม่น่าจะมีเกิด สภาพไฟส่องสว่างของถนนบางช่วงก็มีผล อุบัติเหตุอาจจะเป็นรถเล็กเช่นมอเตอร์ไซค์ขับออกมาจากซอย ไม่ระมัดระวัง รถใหญ่วิ่งทำความเร็วมาก็อันตราย อาจจะมองไม่เห็น หลบไม่พ้น”<sup>41</sup>

การเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกจากสภาพถนนและสภาพแสงสว่าง บริเวณ ทางแยก ทางโค้ง ทางตรง ทางเบี่ยงสะพาน วงเวียน ทางตัดทางรถไฟ ทางลาดชัน/เนินเขา ทางเชื่อม ทางแยกทางเชื่อมอาคารที่พักอาศัย สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม มีเครื่องกีดขวางมาก ๆ หรือถนนที่แคบ ถนนที่ลื่น มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ แสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมาโดยการเปิดไฟสูง และมีความสว่างสูง ทำให้ตามัวมองไม่ชัดเจน ถนนถือได้ว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการจราจร แนวเส้นทางและรูปตัด รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง ระยะมองเห็น อุปกรณ์ควบคุมจราจร ได้แก่ เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟ อุปกรณ์กั้นขวาง สภาพข้างทาง สภาพผิวทาง ไหล่ทาง การระบายน้ำ ไฟฟ้าส่องสว่าง สิ่งอำนวยความสะดวก การจอดรถ หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก็ส่งผลให้ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างก็ต้องใช้การตัดสินใจในการขับขี่ผ่านเส้นทางนี้ภายใต้สภาวะที่ไม่ปลอดภัยทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ อันจะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่จะส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกขึ้นมาได้

<sup>41</sup> อธิษ รัชชาวงศ์, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท., 30 เมษายน 2559.



#### 4.1.4 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดจากปัจจัยทางธรรมชาติเป็นสำคัญ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ สภาพดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดจากมนุษย์เป็นผู้กระทำได้อีกด้วยเช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตา เป็นต้น สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนนอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

##### 1. สภาพอากาศ

สาเหตุจากสภาพของดินฟ้าอากาศเช่น ฝนตกหนักทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นขณะทำการขับขี่ลดลง มองไม่เห็นผู้ขับขี่อื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน รวมไปถึงมองไม่เห็นพื้นผิวการจราจรที่อาจจะเป็นหลุม เป็นบ่อ อีกทั้งฝนที่ตกหนักยังส่งผลทำให้ถนนลื่น ส่งผลทำให้รถตกถนน พลิกคว่ำ การเกิดพายุหรือหมอกลงจัด ทำให้มีควันปกคลุมมองไม่เห็นทาง มองเห็นสัญญาณไฟจราจรไม่ชัดเจน มองไม่เห็นป้ายบอกทาง มองไม่เห็นไหล่ทาง รวมไปถึงทางเท้า ทำให้ผู้ขับขี่เกิดการลังเลในการใช้เส้นทาง อาจทำให้เกิดการใช้ช่องทางการจราจรผิดขึ้นมา ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ง่าย น้ำท่วมก็เช่นเดียวกัน ซึ่งอันตรายจากการขับรถผ่านเส้นทางที่มีน้ำท่วมขังในช่วงฤดูฝน การยึดเกาะถนนและการหยุดรถบนเส้นทางที่เปียกชื้นเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถเหินน้ำ ในลักษณะที่ล้อรถวิ่งอยู่บนผิวน้ำแทนที่จะเกาะอยู่บนพื้นถนน ส่งผลให้รถเกิดอาการลื่นฟรีจนไม่สามารถควบคุมทิศทางรถได้ เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่รุนแรงตามมาได้เช่นกัน

“ทางโค้ง ถนนลื่น เวลาฝนตก มอเตอร์ไซค์จะขับยากหน่อย อันตราย”<sup>42</sup>

“ช่วงกลางคืนอุบัติเหตุสูงกว่าและรุนแรงกว่า เพราะขับเร็ว และบางทีก็มีเมามา โดยเฉพาะช่วง ตี 1 ตี 2 เพราะมีสถานบันเทิงเยอะ ทั้งในพื้นที่และพื้นที่รอบ ๆ เช่น จากถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนเกษตร-นวมินทร์ ส่วนกลางวัน จะเป็นเรื่องเฉี่ยวชนทั่ว ๆ ไป เพราะรถเยอะ”<sup>43</sup>

ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ในด้านของอุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ หมอกลงจัด ฝนตกหนัก แสงแดดจ้า ความมืด ส่งผลให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ทั้งสภาพทางที่ใช้ในการขับขี่หรือสภาพการจราจรรอบตัวรถของผู้ขับขี่เอง ทำให้ยากต่อการขับขี่ การเปลี่ยนแปลงเลนหรือการตัดสินใจเลี้ยวรถ ซึ่งต้องใช้ทักษะและความชำนาญในการขับขี่ผ่านอุปสรรคเหล่านี้ เป็นต้น ซึ่งปัจจัย

<sup>42</sup> จ่านงค์ รุ่งระจิดร, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท., 17 เมษายน 2559.

<sup>43</sup> การุณ งามขำ, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท.,24 เมษายน 2559.

ด้านสภาพแวดล้อมถือเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกได้งายขึ้นตามมา

#### 4.1.5 ปัจจัยด้านนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร

นโยบายทางด้านกฎหมายข้อบังคับมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนก้าจราจร หรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่าน และได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจทำผิดกฎจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุม ผู้กระทำผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากปัจจัยหลัก 3 ด้านคือด้านผู้ขับขี่ ด้านการบังคับใช้กฎหมายของผู้ขับขี่ และด้านวิศวกรรมจราจร

“นโยบายเรื่องการลดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ดี ปลูกฝังตั้งแต่ในโรงเรียน มีตำรวจชุมชนสัมพันธ์เข้าไปให้ความรู้ภายในโรงเรียน แต่ยังคงประสบปัญหาทำได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากทางโรงเรียนไม่มีชั่วโมงให้พูดคุย ไม่มีนโยบายในด้านการเพิ่มหลักสูตรเข้าไปในการเรียนการสอน อีกทั้งประชาชนยังไม่ยอมรับการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่เนื่องจากขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องของกฎหมายจราจร ที่สำคัญคือเรื่องการให้งบประมาณสนับสนุนสำหรับเจ้าหน้าที่ที่จะปฏิบัติงานให้เพียงพอ หรืออาจจะเปลี่ยนเป็นกำหนดให้มีนโยบายตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ที่ร้านโดยตรง ไม่มีตำรวจเข้าไปควบคุมเหมือนบทเรียนในต่างประเทศ และกรณีทำผิดต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด”<sup>44</sup>

“กรอบแนวคิดเรื่องการลดอุบัติเหตุที่รัฐบาลมอบให้ ได้นำมาดำเนินการรณรงค์ในส่วนของการราชการ มีการประชาสัมพันธ์ มีการจัดตั้งกลุ่ม สายไหมสามัคคี มีการบูรณาการร่วมมือกันระหว่างชุมชนกับหน่วยงานราชการ เช่น มีการปรับปรุงพื้นผิวจราจรที่ชำรุด ปรับตั้งป้ายเพื่อบ่งบอกเส้นทางการจราจร รวมไปถึงการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น อีกทั้ง คสช. มีคำสั่งให้กรมทหารราบที่ 2 และกองพันทหารราบที่ 1 รักษาพระองค์ มาช่วยปฏิบัติงานในส่วนของการตั้งจุดสกัดไม่ให้มีการขับขี่รถย้อนศร การไม่สวมหมวกกันน็อก และมีการออกตรวจร่วมกันในช่วงเวลากลางคืนร่วมกับ อพปร. เขตสายไหม และในส่วนภูมิภาคเอกชน มีการออกสื่อโดยให้สวมหมวกกันน็อก เมาไม่ขับ เป็นต้น ซึ่งถือได้ว่า

<sup>44</sup> ร้อยตำรวจโท ศรีเมือง ปัทมสังข์, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรมณีรัตน์,ม.ป.ท., 26 พฤษภาคม 2559.



เป็นเครือข่ายที่มีความร่วมมือกันเป็นอย่างดี แต่ที่สำคัญการลดอุบัติเหตุต้องเริ่มจากการดูแลตัวเอง ก่อนออกสู่ท้องถนน การมีสติ การมีวินัย ซึ่งจะต้องมีการกำหนดนโยบายในด้านนี้ให้ชัดเจนขึ้นมาเพราะปัจจัยด้านคน เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งบทเรียนจากต่างประเทศในเรื่องเพิ่มบทลงโทษเมื่อกระทำความผิดและการปลูกฝังวินัยรวมไปถึงสื่อต่าง ๆ ต้องให้ความสำคัญเกี่ยวกับรายละเอียดในส่วนนี้ด้วยเช่นกัน”<sup>45</sup>

นโยบาย โครงการหรือแนวทางปฏิบัติที่รัฐหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้น เพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร ทางบกนั้น ได้มีการดำเนินงานตามกรอบปฏิญญาออสโก โดยมีการจัดทำแผนแม่บททั้งหมด 3 ฉบับด้วยกันแต่เนื่องด้วยมีปัจจัยบางประการที่ยังส่งผลให้สถิติการจราจรทางบกยังไม่ลดลงตามเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งจากการวิจัย โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เขตสายไหม มีความเห็นตรงกันว่าอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยด้านผู้ขับขี่เป็นหลัก ดังนั้นนโยบายที่ทางรัฐบาลได้กำหนดและจัดทำขึ้นมานั้นจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสังคมในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจะต้องเน้นหนักไปในส่วนของการเพิ่มบทลงโทษให้สูงขึ้น และต้องปลูกฝังวินัยการขับขี่และให้ความรู้ทางด้านการจราจรทางบก รวมไปถึงต้องตระหนักรู้ถึงการขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัยเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกอย่างยั่งยืน

<sup>45</sup> ยอดขวัญ จุณณะปิยะ, สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์,ม.ป.ท., 25 พฤษภาคม 2559.

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษา และแนวทางการพัฒนาโยบาย

#### 5.1 สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน โดยมีความเชื่อมโยงกันกับปัจจัยทางด้านถนน สภาพแวดล้อม ยานพาหนะ และนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร ที่ยังไม่เพียงพอกับบริบทปัจจุบันในพื้นที่เขตสายไหมที่มีจำนวนประชากรและยานพาหนะเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในทุกๆปี และปัจจัยอันเกี่ยวกับคนในส่วนของพฤติกรรม ซึ่งพฤติกรรมของคนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับเร็ว ไม่เคารพหรือปฏิบัติตามกฎจราจร ประมาท เมาแล้วขับ หรือ่วงแล้วขับ ขับตัดหน้ารถใหญ่ระยะกระชั้นชิด ขับแซงในที่อันตราย แซงซ้าย ขับตามรถคันหน้าระยะกระชั้นชิด ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยมีประสบการณ์น้อย และมักจะมีผลต่อการตัดสินใจในการขับขี่รถ อีกทั้งยังไม่เคารพกฎหมายจราจร ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ไม่มีความตระหนักในเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุภัยและการเกิดอุบัติเหตุภัยจราจร ในแง่ของปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่สำคัญคือ ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ (Driver) เป็นตัวการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ในด้านของปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรองลงมาคือสภาพของถนนที่ยังคงต้องมีการปรับปรุงในส่วนถนนแคบ ถนนขรุขระ เป็นหลุมบ่ออีกทั้งทางโค้ง ขึ้นลงสะพาน ทางลาดเอียง ซึ่งกรณีนี้ที่ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะ และความชำนาญกับสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย ย่อมจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมาได้เช่นกัน อุบัติเหตุทางด้านถนนผู้ให้สัมภาษณ์ให้เหตุผลอันเนื่องมาจากถนนแคบ ถนนขรุขระ เป็นหลุมบ่อ รถก็ต้องวิ่งหลบกันไปมา อีกทั้งทางโค้ง ขึ้นลงสะพาน ทางลาดเอียง รถสวนกันทำให้มองไม่เห็น จนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมา ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุภัยและการเกิดอุบัติเหตุภัยจราจรในด้านของปัจจัยด้านถนน ที่จะต้องถูกต้องตามหลักมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งถนนถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบการจราจร หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีอาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เช่นเดียวกัน

อีกทั้งปัจจัยทางด้านยานพาหนะก็ยังคงเป็นปัจจัยลำดับรองลงมาอีกปัจจัยหนึ่งที่ผู้ขับขี่ต้องให้ความสนใจและต้องใส่ใจก่อนที่จะขับคือออกสู่ท้องถนน ยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัยจากผู้ให้สัมภาระ ให้เหตุผลตรงกันคือรถจักรยานยนต์มีความปลอดภัยน้อยกว่ารถยนต์ รถกระบะ รถแท็กซี่ และรถบรรทุก ส่งผลให้อุบัติเหตุที่มีสาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์มีอัตราที่สูง ซึ่งถือว่ายานพาหนะนั้นเป็นปัจจัยเสี่ยงอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกตามมาได้ เช่น ยางรถอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน สภาพหน้ายางเสื่อม หรือลมยางไม่พอ เมื่อขับออกสู่ท้องถนนจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ ยางระเบิด ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทั้งต่อตัวผู้ขับขี่เองและผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันด้วย ดังนั้นการตรวจสอบสภาพของยานพาหนะก่อนใช้งานนั้นผู้ขับขี่จะต้องหมั่นตรวจเช็คและตรวจสอบสภาพให้เหมาะสมและพร้อมใช้งาน ซึ่งผู้ขับขี่ต้องมีจิตสำนึกรับผิดชอบ และยังต้องมีองค์ความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษา การตรวจสอบยานพาหนะเบื้องต้นอีกด้วย

รวมไปถึงปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในด้านของอุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ หมอกกลางจัด ฝนตกหนัก แสงแดดจ้า ความมืด ส่งผลให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกขึ้นได้ และจะเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ง่ายขึ้นไปอีก กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะ ไม่มีประสบการณ์ ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเมื่อต้องพบกับสถานการณ์ดังกล่าว สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมและเอื้อให้เกิดอุบัติเหตุจากผู้ให้สัมภาระกล่าวถึง สัญญาณไฟจราจรเสียหายทำให้รถต้องหาทางหลบกันเอง ฝนตก น้ำท่วมขัง ถนนลื่น หรือรถวิ่งหลบน้ำท่วม กินเลนกัน ทางมืด บางทีไฟเสีย หรือไม่มีไฟสว่างทำให้ประสิทธิภาพการมองเห็นลดลง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เช่นกัน

และปัจจัยที่สำคัญและเป็นปัจจัยที่จะเป็นแรงผลักดันที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกลดลงได้อีกส่วนหนึ่ง ซึ่งก็คือ ปัจจัยทางด้านนโยบายของภาครัฐบาลที่ต้องผลักดันให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน วรรเดช จันทรศร กล่าวถึง การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเรื่องของการศึกษาว่าองค์กรที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งหมดมาปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้ได้หรือไม่ และได้เพียงใด การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นการแสวงหาวิธีการและแนวทางเพื่อปรับปรุงนโยบาย แผนงาน โครงการให้ดีขึ้น ซึ่งจากผลการวิจัยในกรุงเทพมหานคร เขตสายไหม นโยบายจากภาครัฐในเรื่องการรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุการจราจร ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง อาทิ มีการกวดขันโดยเฉพาะเรื่องตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ ปรับปรุงเรื่องไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจร สภาพถนนที่ชำรุด ป้ายบอกทางที่มากเพียงพอและชัดเจน การปลูกจิตสำนึกโดยการรณรงค์ลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีโครงการถนนสีขาว โครงการ "เมาไม่ขับกลับแท็กซี่" และโครงการรถณรงค์อื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร มีกฎหมายที่รุนแรงขึ้นในเรื่องเมาแล้วขับ มีการเข้มงวดการตรวจแอลกอฮอล์ แต่จากข้อมูลอุบัติเหตุในเขตสายไหม จากศูนย์ E-Claim ก็พบว่ายังไม่ลดลงอย่างเป็นรูปธรรม จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตยังใกล้เคียงกันทุกปีอุบัติเหตุยังคงพบว่ามีสาเหตุหลัก

ของอุบัติเหตุเกิดจากการขับขี่ ในด้านเกี่ยวกับนโยบายการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกนั้นจากผู้ให้สัมภาษณ์ได้แก่ฝ่ายปกครอง ผู้อำนวยการเขตสายไหม เจ้าหน้าที่ตำรวจ รองผู้กำกับการจราจรสถานีตำรวจนครบาลสายไหมเจ้าหน้าที่บริษัทประกันภัยที่ให้บริการเกี่ยวกับการประกันภัยจากรถยนต์ในพื้นที่เขตสายไหม เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย หรือหน่วยบรรเทาสาธารณภัยที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุในพื้นที่เขตสายไหม กรุงเทพมหานครมีความคิดเห็นในด้านการกำหนดนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตสายไหม ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ

1. กฎหมาย ที่รุนแรงและเอาจริงในหลาย ๆ เรื่อง มีการกวาดจับโดยเฉพาะเรื่องตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ แต่ก็ยังไม่มีความนโยบายในด้านอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ที่ชัดเจนออกมา และที่สำคัญคือเรื่องการให้งบประมาณ และเครื่องมือสำหรับเจ้าหน้าที่ที่จะปฏิบัติงานให้เพียงพอ

2. วิศวกรรมจราจร ปรับปรุงเรื่องไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟจราจร สภาพถนนที่ชำรุด บ้ายบอทางที่มากเพียงพอและชัดเจน เพราะหลายครั้งมีผู้ใช้รถที่ไม่ใช่คนในพื้นที่ ก็มักจะสับสนกับเส้นทางที่มีจุดตัด ทางแยก ทางลัดเยอะ และการขับไม่ชำนาญก็อาจจะเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุได้

3. การปลูกจิตสำนึกโดยการรณรงค์ลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก มีโครงการถนนสีขาว โครงการ "เมาไม่ขับกลับแท็กซี่" และโครงการรณรงค์อื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร มีกฎหมายที่รุนแรงขึ้นในเรื่องเมาแล้วขับ มีการเข้มงวดการตรวจแอลกอฮอล์ แต่จากข้อมูลอุบัติเหตุในเขตสายไหม จากศูนย์ E-Claim ก็พบว่ายังไม่ลดลงอย่างเป็นรูปธรรม จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตยังใกล้เคียงกันทุกปีอุบัติเหตุยังคงพบว่าสาเหตุหลักของอุบัติเหตุเกิดจากการขับขี่ขณะเมาสุรา รองลงมาคือ ขับรถเร็วเกินกำหนด รถที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่นั้นไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถด้วยความประมาท เช่น ตัดหน้ารถใหญ่ระยะกระชั้นชิด ขับรถไม่เปิดไฟส่องสว่างตามกำหนด รองลงมาคือ รถกระบะที่ขับด้วยความประมาท เช่น ขับรถเร็ว ไม่ชำนาญ แฉงซ้าย ขับตามรถคันหน้าระยะกระชั้นชิด ซึ่งก็ชี้ให้เห็นชัดเจนว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่นั้นยังคงเกิดจากปัญหาเดิม ๆ เหมือนเช่นเคย เพราะแม้จะมีการรณรงค์จากทุกภาคส่วน แต่การนำไปปฏิบัติตามก็ยังไม่เปลี่ยนแปลง เป็นเรื่องของวินัยของผู้ขับขี่ที่ยังมีง่าย ไม่เคารพกฎจราจร

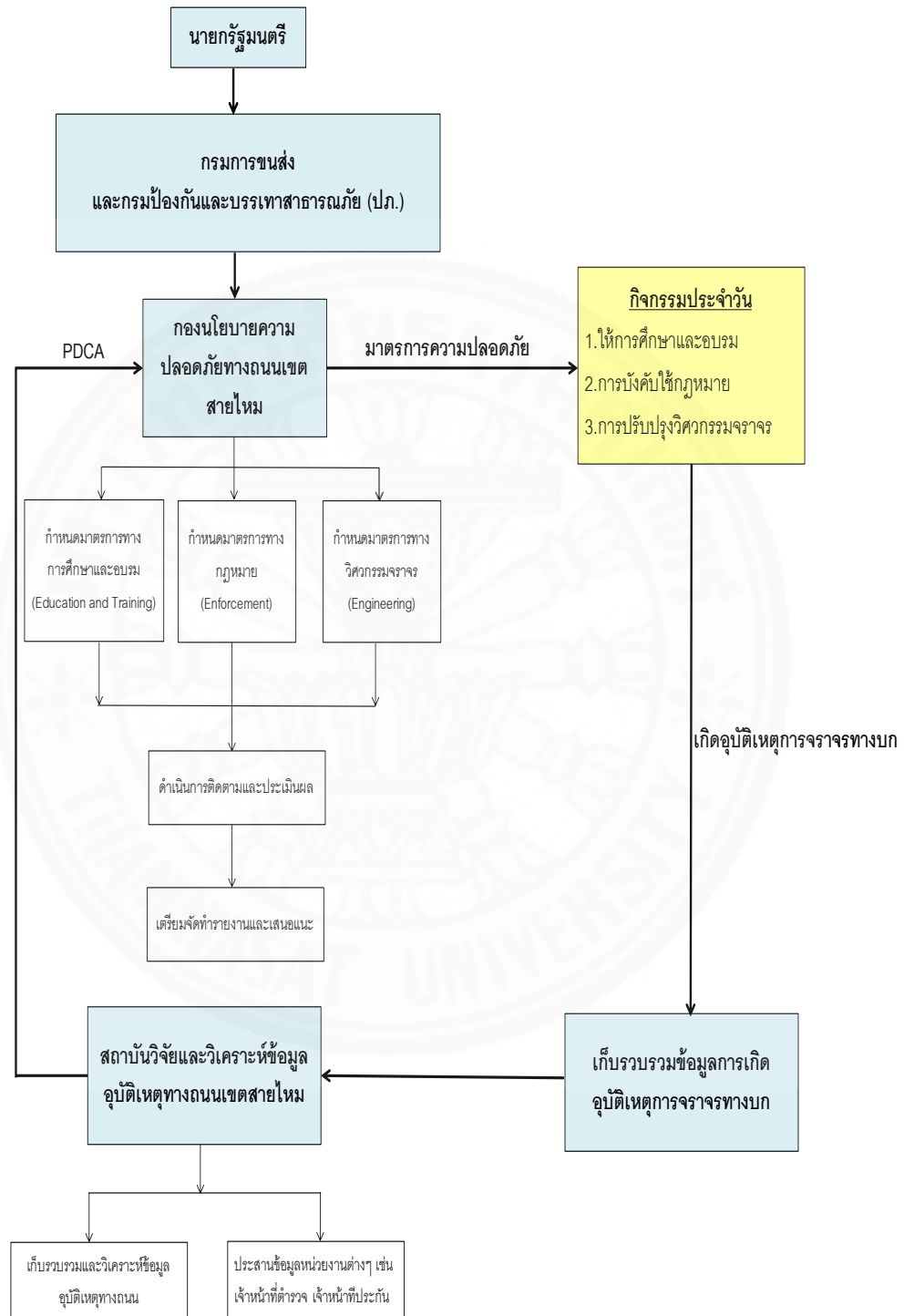
ดังนั้นนโยบายที่เหมาะสมและต้องเร่งดำเนินการแก้ไขเพื่อให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมในปัจจุบันซึ่งปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากที่สุด คือมาจากตัวผู้ขับขี่เป็นหลักซึ่งผู้ขับขี่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในการใช้รถใช้ถนน ควบคุมยานพาหนะ รวมไปถึงจะต้องตัดสินใจเมื่อต้องพบกับสถานการณ์ฉุกเฉินบนท้องถนนที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ดังนั้นนโยบายที่ต้องเร่งดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกให้ได้ตามเป้าหมายนั้น ต้องมีมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวดขึ้น คือทางด้านการเพิ่มบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับ 10 ฐานความผิดด้านการจราจร และต้องเพิ่มมาตรการการปลูกฝังความมีวินัย สร้างจิตสำนึก รวมไปถึงการเสริมสร้างทักษะ ความรู้

ความชำนาญในการขับขี่ให้กับผู้ขับขี่ ให้สามารถขับขี่อยู่บนท้องถนนได้โดยปราศการเกิดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกในอนาคตต่อไป

## 5.2 แนวทางการพัฒนานโยบาย

เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งประกอบไปด้วยมาตรการหลัก 3 ประการได้แก่ มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training) มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) และมาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) ให้เกิดเป็นรูปธรรมและนำไปใช้ปฏิบัติได้จริง โดยส่งผลให้ลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม โดยการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ (กองนโยบายความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหม) และจัดตั้งศูนย์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (สถาบันวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเขตสายไหม) เป็นฐานข้อมูลแหล่งเดียวในเขตสายไหม โดยใช้หลักการ PDCA (Plan-Do-Check-Act) เข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อความต่อเนื่องของการทำงาน ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่ง และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) โดยกำหนดโครงสร้างของหน่วยงานไว้ดังนี้

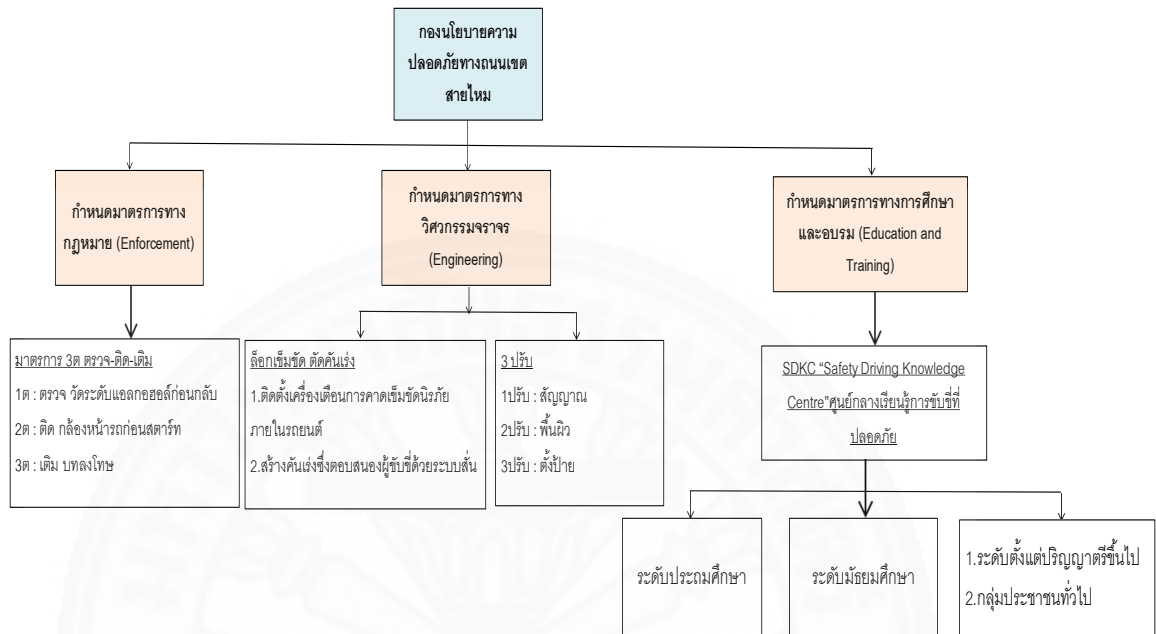
แผนภูมิที่ 5. 1 แสดงโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกใน กรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม



โครงสร้างองค์กรและหน่วยงานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม จัดตั้งขึ้นเพื่อให้การดำเนินงานเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นรูปธรรม และนำไปใช้ปฏิบัติได้จริงในสถานการณ์ปัจจุบันเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น โดยองค์กรหลักที่ทำหน้าที่ในการขับเคลื่อนคือกองนโยบายความปลอดภัยทางถนน เขตสายไหม ภายใต้การกำกับและดูแลของกรมการขนส่ง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) และนายกรัฐมนตรี ตามลำดับ ภายในองค์กรจะประกอบด้วยหน่วยงานย่อย 3 หน่วยงานตามมาตรการที่รับผิดชอบ อันได้แก่ มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) ประกอบด้วยบุคลากรจากภาครัฐ / ผู้มีอำนาจในการออกกฎหมาย, มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) ประกอบด้วยบุคลากรจากภาคอุตสาหกรรมและผู้ใช้งานยนต์ และมาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training) ประกอบด้วยบุคลากรจากนักวิชาการ หรือผู้วิจัย ซึ่งในส่วนขององค์กรจะมีการดำเนินงานโดยใช้หลักการ PDCA (Plan-Do-Check-Act) เข้ามาประยุกต์ใช้เพื่อความต่อเนื่องของการทำงาน โดยรับข้อมูลหลักมาจากสถาบันวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเขตสายไหม ซึ่งเป็นฐานข้อมูลแหล่งเดียวในเขตสายไหมจากทั้งหมดที่สถาบันนี้ได้รับจาก 12 แหล่งข้อมูล ได้แก่ ข้อมูลของกระทรวงคมนาคม TRAMS, ระบบคดีจราจรของระบบสารสนเทศตำรวจ POLIS (Police Information System), ระบบการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน (RAI), ระบบ E-Claim (E-Accident), ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (Information Technology for Emergency Medical System ITEMS), ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance IS), ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, Trauma registry, ระบบ Emergency Claim Online (EMCO) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ, ระบบข้อมูลการให้บริการสุขภาพและส่งเสริมสุขภาพป้องกันโรค + Refer (43+7 แพ้ม), ข้อมูลใบมรณะบัตร และข้อมูลกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (eReport) เป็นการบูรณาการข้อมูลสถิติอุบัติเหตุให้เป็น ฐานข้อมูลในเขตสายไหมเพียงแหล่งเดียว ทั้งนี้กองนโยบายความปลอดภัยทางถนนเขตสายไหมจะต้องมีการดำเนินงานตามมาตรการสากลหลัก 3 ประการเพื่อให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5.2 ดังนี้



## แผนภูมิที่ 5. 2 แสดงโครงสร้างการดำเนินโครงการของนโยบายความปลอดภัยทางถนนเขต สายไหม



กองนโยบายความปลอดภัยทางถนน เขตสายไหมมีหน้าที่รับผิดชอบในการการวางแผน ต้องมีการกำหนดเป้าหมายของแต่ละงานไว้ชัดเจน แล้วจึงทำการวางแผนงาน ทำงานให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ การลงมือทำวิธีการสื่อสาร การจูงใจให้ทีมงานอยากทำงาน ต้องมีการจัดกำลังคน และจัดเตรียมทรัพยากรให้เพียงพอต่อการดำเนินงาน การตรวจสอบงานจะต้องรับรู้ผลของการตรวจสอบงานของส่วนงานในสังกัดทั้งหมดเพื่อจะได้นำข้อมูลไปใช้ในการควบคุมให้ผลงานเป็นไปตามแผน อีกทั้งยังจำเป็นต้องดำเนินการ ติดตาม การตรวจสอบงาน และควบคุมผลงานอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ การปรับปรุง แก้ไขงานให้ดีขึ้น โดยจะต้องทำการปรับแผนงานโดยเน้นในประเด็นวิธีการ และในกรณีที่ทำได้ตามแผนที่กำหนดไว้ มีการตั้งเป้าหมายให้สูงขึ้น เพื่อที่องค์กรจะได้พัฒนาอย่างต่อเนื่องไม่สิ้นสุด โดยมาตรการเริ่มแรก 3 มาตรการตามหลักสากลอันสอดคล้องกับหลักทฤษฎีโดมิโนของเฮนริคมีแนวความคิดในการป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้หลัก 3' sE เป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ โดยรายละเอียดในการดำเนินมาตรการเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม มีดังต่อไปนี้

1 .มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) : การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน 1-3 ปี

ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางบก สรุปได้ว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบก เกิดจากปัจจัยเกี่ยวกับคนเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรมากที่สุด ซึ่งส่งผลเสียต่อการพัฒนา



ประเทศเป็นอย่างมาก การมีระเบียบวินัยให้ความเคารพและปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อให้เกิดความสำนึกของความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะจึงมีความสำคัญและควรเร่งดำเนินการแก้ไขเป็นอันดับแรก

มาตรการทางกฎหมายมีข้อดี คือ ประหยัดกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องมืออื่นที่อาจต้องมีค่าใช้จ่าย อีกทั้งการใช้กฎ ระเบียบเป็นเครื่องมือไม่จำเป็นต้องมีข้อมูลมากนัก และสามารถปรับใช้ได้ อย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งเหมาะสมกับสถานการณ์ฉุกเฉินในปัจจุบันที่มีการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ทางบกที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นและมีความจำเป็นที่จะต้องรีบเร่งแก้ไขให้ทันทั่วทั้ง อันเนื่องมาจากตัว ผู้ขับขี่เป็นหลัก ซึ่งระยะเวลาแก้ไขไม่เกิน 1ปีนั้น จะต้องไม่มีความซับซ้อน และแผนระยะสั้นจะต้อง สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนระยะยาว และแผนระยะสั้นนั้นจะช่วยทำให้การบริหาร การปฏิบัติงานประจำวันเป็นไปด้วยความราบรื่นและเรียบร้อย

ภายใต้โครงการ “มาตรการ 3ต ตรวจ-ติด-เติม” ในกรณี 10 ฐานความผิด

กรณี 10 ฐานความผิด อันได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย อุปกรณ์ส่วนควบไม่ถูกต้อง เมาสุรา ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าสัญญาณไฟ ขับรถแซงในที่คับขัน, ขับรถย้อนศร และโทรศัพท์ในขณะขับรถ สาเหตุหลักเกิดมาจากตัวผู้ขับขี่เป็น ผู้กระทำ และเป็นสาเหตุลำดับต้น ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขต สายไหม ซึ่งมาตรการที่จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน จะต้องใช้มาตรการทางกฎหมายเข้ามา บังคับใช้เพื่อควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่ทำผิดเกี่ยวกับกฎจราจร มีเป้าหมายหลักคือ ทำให้การใช้รถใช้ถนน ร่วมกันมีความปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยเน้นมาตรการที่ต้องดำเนินการทำ ซึ่งจะประกอบไปด้วย 3 มาตรการดังต่อไปนี้

1ต : ตรวจ วัดระดับแอลกอฮอล์ก่อนกลับ

1. ออกกฎระเบียบข้อบังคับตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ก่อนออกจากสถานบันเทิง หากพบว่ามึนระดับของแอลกอฮอล์เกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด ทางสถานบันเทิงต้องมีบริการขับรถให้ หรือ นำรถไปส่งถึงที่พักโดยลูกค้าจะต้องเป็นผู้เสียค่าบริการทั้งหมด

2ต : ติด กล้องหน้ารถก่อนสตาร์ท

1. ออกกฎหมายให้รถทุกคันติดตั้งกล้องหน้ารถไว้รอบคันอย่างน้อย 4 จุด รวมไปถึงหมวกกันน็อกสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะถือเป็นหลักฐานสำคัญในคดีที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ได้เป็นอย่างดี

3ต : เติม บทลงโทษ

1. ออกกฎหมายบังคับใช้เกี่ยวกับการสวมหมวกกันน็อก ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้สวมหมวกกันน็อกจะต้องจ่ายค่าปรับในส่วนที่เป็นฐานความผิดตาม พรบ.การจราจร และต้องเสียค่าปรับ

ส่วนต่างเพิ่มในส่วนที่รับหมวกกันน็อคจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อนำไปสวมใส่ระหว่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน

2. เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับรถขึ้น 10 เท่า จากเดิมจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ เป็น จำคุกไม่เกิน 10 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

3. เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ เข้าขับรถของตน ขึ้น 10 เท่า จากเดิมปรับไม่เกิน 2,000 บาท เป็น ปรับไม่เกิน 20,000 บาท

4. เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ที่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถบนท้องถนนขึ้น 10 เท่าจากมีโทษปรับ 400-1,000 บาท เป็น 4,000-10,000 บาท

5. เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขึ้น 10 เท่าจากมีโทษปรับ 1,000 บาท เป็น 10,000 บาท

6. เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรขึ้น 10 เท่าจากมีโทษปรับ 1,000 บาท เป็น 10,000 บาท

7. เพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้เมาสุราขับรถ ขึ้นเป็น 10 เท่าจากมีโทษปรับ 2,000-10,000 บาทจำคุกไม่เกิน 3 เดือน เป็น 20,000-100,000 บาทจำคุกไม่เกิน 30 เดือน

8. ออกกฎหมายเพิ่มมาตรการผู้ใดกระทำการโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 20,000 บาทเป็น ระวางโทษ จำคุกตลอดชีวิต และปรับไม่เกิน 200,000 บาท อีกทั้งยังต้องคอยดูแลคดีใช้ค่าเสียหายให้แก่ครอบครัวของผู้เสียชีวิตตามสมควร

2. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร (Engineering) : การแก้ไขปัญหาระยะกลาง 1-5 ปี

การปรับปรุงแก้ไขทาง และสภาพแวดล้อม การปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุตามลักษณะการชน ซึ่งก็คือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกไม่น้อยไปกว่าปัจจัยทางด้านที่เกี่ยวกับตัวผู้ขับขี่ อีกทั้งยังเป็นส่วนที่ส่งผลเอื้ออำนวยต่อการตัดสินใจของผู้ขับขี่ในขณะที่มีการขับขี่อยู่บนท้องถนนอีกทางหนึ่งด้วยเช่นกัน

ต้องสอดคล้องกับแผนระยะยาว เป็นแผนที่ใช้ประจำ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงแก้ไข ซ่อมแซม หรือสำหรับการขยาย และจะต้องมีระเบียบวิธีการปฏิบัติ ซึ่งจะต้องระบุรายละเอียดและวิธีปฏิบัติแต่ละขั้นตอนอย่างชัดเจน

ภายใต้โครงการ “ชะลอรถ-งดความเสี่ยง-เลี่ยงอุบัติเหตุ”

สิ่งที่ควรคำนึงถึงเมื่อขับรถอยู่บนท้องถนนคือ ความปลอดภัยของตัวเองและผู้ร่วมใช้ทาง ความเสี่ยงเป็นเรื่องที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ รวมไปถึงสภาพแวดล้อมก็เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้ด้วยเช่นกัน ซึ่งจะต้องทำการปรับให้เหมาะสมกับการใช้รถใช้ถนนของผู้

ขับขี่และคนใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับคนอื่น ๆ การใส่ใจปฏิบัติเรื่องเหล่านี้ก็จะสามารถช่วยลดอุบัติเหตุ การจราจรทางบกได้อีกทางหนึ่งด้วย ซึ่งกิจกรรมที่ต้องทำนั้นแบ่งออกเป็น 2 กิจกรรมด้วยกันก็คือ

โดยแบ่งออกเป็น 2 กิจกรรมได้แก่

### 1. กิจกรรม “ล็อกเข็มขัด ตัดคันเร่ง”

1. ติดตั้งเครื่องเตือนการคาดเข็มขัดนิรภัยภายในรถยนต์ ซึ่งระบบจะทำการเตือนด้วยสัญญาณเสียงขนาด 40 เดซิเบล ควบคู่กับการตัดวงจรการทำงานของรถยนต์ ไม่ให้สามารถสตาร์ทติดเครื่องยนต์ได้ ถ้าหากยังไม่คาดเข็มขัด และตัดวงจรการทำงานของรถยนต์ภายในระยะเวลา 30 วินาที หากปลดล็อกสายคาดเข็มขัดนิรภัยขณะรถยนต์กำลังเคลื่อนที่

2. สร้างคันเร่งซึ่งตอบสนองผู้ขับขี่ด้วยระบบสั่นเป็นครั้งแรก( Accelerator Force Feedback Pedal (AFFP))จะช่วยให้ผู้ขับขี่สามารถขับขี่ได้ด้วยความเร็วที่สม่ำเสมอ ระบบ AFFP ซึ่งเป็นคันเร่งอัจฉริยะจะสามารถสื่อสารได้โดยตรงกับผู้ขับขี่ด้วยการสั่นใช้เวลาเพียง 0.1 วินาที ในการทำงาน แม้ในช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่น คันเร่งระบบสั่น AFFP ยังช่วยประคับประคองให้ผู้ขับขี่รักษาระยะห่างที่ดีในอัตราความเร็วเฉลี่ยคงที่ ระบบจะประมวลผลโดยอาศัยข้อมูลจากเรดาร์ หรือระบบเซ็นเซอร์ด้วยกล้องที่คอยจับความเคลื่อนไหวของการจราจร และส่งสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ด้วยแรงต้านเบาๆให้รู้ว่าไม่ควรเร็วกว่านี้หรือเคลื่อนเข้าไปใกล้กว่านี้ ผลลัพธ์ของการติดตั้งระบบดังกล่าวจะเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้ขับขี่ ให้รักษาระดับความเร็วและระยะทางที่เหมาะสม ทำให้ผู้ขับขี่ลดความเครียดและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ในท้ายที่สุด

### 2. กิจกรรม “ 3 ปรับ ”

#### 1. ปรับ : สัญญาณ

กำหนดสัญญาณไฟเตือนเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วสำหรับผู้ขับขี่ ให้เป็นไปตามที่มาตรฐานสากล รวมไปถึงความเร็วที่จะต้องปฏิบัติเมื่อเจอทัศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น หมกควัน ฝนตก เป็นต้น

#### 2. ปรับ : พื้นผิว

การปรับพื้นผิวจราจรในส่วนที่เป็นทางโค้ง ลาดชัน และทางตรงระยะยาว รวมถึงการติดตั้งไฟส่องสว่างให้เป็นไปตามที่มาตรฐานสากล

#### 3. ปรับ : ตั้งป้าย

ติดตั้งป้ายบอกเส้นทางบริเวณจุดที่เป็นทางแยกเพื่อลดความสับสนของผู้ขับขี่อันจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกขึ้น รวมไปถึงการจัดสิ่งกีดขวางที่ทัศนวิสัยในการขับขี่ออกไป เช่น กิ่งไม้ ป้ายโฆษณา สายไฟที่ยึดติดกับเสาไฟฟ้าที่ไม่จัดให้เป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นต้น

3. มาตรการทางการศึกษาและอบรม (Education and Training) : การแก้ไขปัญหาระยะยาว 5 ปีขึ้นไป

การปลูกฝังความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นหัวใจสำคัญที่จะช่วยลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกได้เป็นอย่างดีและยั่งยืนต่อไปในอนาคต อันเนื่องมาจาก เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ มีหลักวิธีการคิดและวิธีการแก้ปัญหาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินบนท้องถนน โดยยึดหลักความปลอดภัยและมีจิตสำนึก มีวินัยการจราจร ร่วมด้วยกันแล้วนั้น จะส่งผลให้การตัดสินใจในสถานการณ์ที่พบเจอต่าง ๆ ไม่ว่าจะเจอกับสภาพผิวการจราจรที่ไม่สมบูรณ์ สภาพการจราจรหนาแน่น ยานพาหนะอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งานกะทันหัน หรือแม้กระทั่งการรับรู้ว่าคุณเองอยู่ในสถานะที่ไม่พร้อมจะใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น ก็จะมีหลักการปฏิบัติที่ดีที่จะส่งผลไม่ให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกขึ้นมาได้ เป็นต้น

มาตรการนี้มีการกำหนดอย่างกว้าง มีความยืดหยุ่น เป็นการวางแผนหลอมรวมครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมด โดยจะระบุไว้ “อย่างกว้าง” และ “มองไกล” ไปพร้อม ๆ กัน ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับแผนระดับนโยบาย การวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน คาดการณ์ไปล่วงหน้า และกำหนดแนวทางที่คาดว่าจะดีที่สุด เพื่อให้เกิดการปฏิบัติอย่างได้ผลในด้านการพัฒนาทักษะ ความรู้ และความเชี่ยวชาญในด้านการขับขี่ปลอดภัย

ภายใต้โครงการ “Smart Driver (ผู้ขับขี่ยอดเยี่ยม)”

ผู้ขับขี่ยอดเยี่ยมจะต้องมี ความเอาใจใส่ ขับขี่อย่างมีสติรับรู้สภาพการณ์ระหว่างขับขี่ตลอดเวลาว่าจะมีอะไรเกิดขึ้น ทั้งตัวผู้ขับขี่เองและผู้ขับขี่คนอื่น รวมไปถึงผู้คนที่อยู่ในเส้นทางการขับขี่บนท้องถนนด้วยเช่นกัน, มีความรับผิดชอบ หมายถึงมีการตัดสินใจที่ถูกต้องละทันเวลาบนหลักของความปลอดภัย, ต้องมีความใจเย็น ตระหนักถึงความรู้สึกและห่วงหาขวัญชีวิตทั้งของตัวเองและผู้ขับขี่และคนใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ เป็นเหตุผลทำให้เกิดความระมัดระวังในการขับขี่ รวมไปถึงการมีน้ำใจในการให้ทางกับคนเดินถนน และรถที่จอดเสียอยู่ข้างทาง เป็นต้น และการปฏิบัติตามป้ายและกฎจราจร รวมไปถึง การบำรุงรักษายานพาหนะอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ ต้องระลึกอยู่เสมอตลอดเวลาว่า ความขัดข้องของยานพาหนะ บางครั้งก็นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตตามมา ซึ่งกิจกรรมที่มีส่วนช่วยให้ผู้ขับขี่เป็นผู้ขับขี่ดีเยี่ยมได้ขึ้นมา นั้นมีกิจกรรมหลัก 1 กิจกรรมที่ถือเป็นกิจกรรมหลักที่สำคัญคือ

มี 1 กิจกรรมคือ SDKC “Safety Driving Knowledge Centre” ศูนย์กลางเรียนรู้การขับขี่ที่ปลอดภัย

#### ระดับประถมศึกษา

1. จากการศึกษาที่รัฐบาลมีนโยบายทางการศึกษา “ลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้” ดังนั้นต้องเพิ่มการเรียนรู้และปลูกฝังเรื่องเกี่ยวกับวินัยและน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน ตระหนักถึงความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเมื่อต้องใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับผู้อื่นโดยจัดกิจกรรมเกี่ยวกับ “การขับขี่

ปลอดภัย ใส่ใจวินัยการจราจร” ขึ้นภายในโรงเรียนในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อเป็นการปลูกฝังจิตสำนึก และเป็นการสร้างวินัยการจราจรให้แก่เด็กนักเรียน เป็นต้น

2. กำหนดให้สถานที่รับเลี้ยงเด็กมีหลักสูตรการปลูกฝังวินัยการจราจร รวมไปถึงการ ได้เรียนรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย โดยใช้รูปแบบของเกมสมาประยุกต์ใช้ในการฝึกสอน เพื่อให้ เด็กได้เรียนรู้ ตระหนักและเข้าใจถึงความเสี่ยงและอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ทำให้เกิดควมมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น การเคารพกฎหมายจราจร และการมีส่วนร่วม ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรทางบก เพื่อนำไปสู่ความปลอดภัยบนท้องถนน อย่างยั่งยืน อีกทั้งยังเป็นสื่อกลางที่ทำให้เด็กและเยาวชน เป็นแรงเสริมเพื่อช่วยกันกระตุ้นและ เตือนผู้ปกครองรวมถึงคนใกล้ชิด เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนเพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ทางบกได้อีกทางหนึ่งด้วย

### **ระดับมัธยมศึกษา**

จัดระเบียบการจราจรภายในโรงเรียนให้เป็นที่ไปตามแนวมาตรฐานที่สากลกำหนด โดยมี การกำหนดให้นักเรียนมีกิจกรรมในการสร้างวินัยจราจรโดยการเป็นอาสาสมัครจราจรนักเรียนภายใน โรงเรียน ในช่วงที่เดินทางเข้ามาในโรงเรียนช่วงเช้าและช่วงเวลาหลังเลิกเรียน ให้เป็นมาตรฐาน เดียวกันทุกโรงเรียนเพื่อฝึกปฏิบัติได้จริงเสมือนอยู่บนท้องถนนจริง เมื่อมีการกระทำผิดกฎจราจร จะต้องมีการตรวจติดตามและประเมินโดยฝ่ายปกครองของโรงเรียน และเพิ่มเติมให้มีการบำเพ็ญ ประโยชน์เกี่ยวกับการปรับปรุงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น ดำเนินการแจ้งบริเวณที่มีความชำรุดของ ป้าย ถนน หรือสภาพแวดล้อมที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ภายในโรงเรียน เป็นต้น

### **ระดับตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไป กลุ่มประชาชนทั่วไป**

1. จัดทำศูนย์กลางการเรียนรู้ รวมไปถึงกำหนดหลักสูตรและมาตรฐานสถานที่ฝึกสอนหัด ขับรถให้เป็นที่ไปตามแนวทางมาตรฐานสากลเดียวกัน เป็นศูนย์กลางเพียงหนึ่งแห่งในส่วนของแต่ละ จังหวัด โดยที่ผู้ฝึกสอนจะต้องได้รับการอบรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและต้องได้ใบประกาศจาก หน่วยงานของรัฐให้สามารถเป็นผู้ฝึกสอนได้ เสมือนเป็นอาจารย์ที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการให้ ความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เพื่อให้ผู้เรียน มีจิตสำนึกและตระหนักถึงความปลอดภัยของ ตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน และขับขึ้นบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย สืบเนื่องเป็นผลที่ได้มาจากได้ ทักษะ ความเชี่ยวชาญที่ได้มาจากการเรียนรู้ที่ถูกต้องตามหลักสากล เป็นต้น

2. กำหนดมาตรฐานในการขอใบอนุญาตขับขี่ให้ครอบคลุมในทุก ๆ ด้าน ได้แก่ เนื้อหาของ การฝึกอบรม ข้อสอบจะต้องมีทั้งแบบปรนัยและอัตนัย ซึ่งข้อสอบแบบอัตนัยนั้นจะต้องเป็นการ จำลองสถานการณ์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเพื่อให้ผู้สอบเขียนบรรยายถึงวิธีปฏิบัติที่ถูกต้อง รวมไปถึง สนามสอบ จะต้องจำลองเหมือนสถานการณ์จริงที่อยู่บนท้องถนน ซึ่งกำหนดเป็นรูปแบบมาตรฐาน เดียวกันโดยทำเป็นสื่อมัลติมีเดียในรูปแบบของ You tube เป็นต้น

3. มีการควบคุมและกำกับ ในส่วนของสื่อคณะกรรมการบริหารวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ หรือ กบว. เป็นหน่วยงานของไทย ที่ตั้งขึ้นตามระเบียบวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ พ.ศ. 2518 โดยมีหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินการของสถานีวิทยุและสถานีโทรทัศน์ในประเทศไทย รวมถึงการเซ็นเซอร์เนื้อหาของรายการต่าง ๆ ในส่วนของการปลูกฝังวินัยการจราจร และจิตสำนึกในเรื่องของการขับขี่ปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นโฆษณา ละคร ภาพยนตร์ แม้กระทั่งในรายการเกมส์โชว์ ซึ่งจะต้องเป็นไปตามหลักการขับขี่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล เป็นต้น

### 5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ในการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการศึกษาในเชิงประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของแผนงาน หลังจากมีการนำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายไปปฏิบัติ โดยการวัดผลจากร้อยละการลดลงของการเกิดอุบัติเหตุ อันได้แก่ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิต รวมไปถึงการร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ อาทิ สภาพผิวการจราจร ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทางและสัญญาณไฟจราจร ในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม

2. ในการวิจัยครั้งนี้ ศึกษาในเชิงข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ส่วนในการศึกษาลำดับต่อไปควรมีการวิจัยเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ ในส่วนที่เกี่ยวกับเทคนิคในเรื่องของการปฏิบัติงานตามแผนงานเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก อาทิ หลักสูตร ขั้นตอน และเนื้อหาการให้ความรู้เรื่องวินัยการจราจรและหลักการความปลอดภัยเบื้องต้นในการขับขี่ การใช้เทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ เพื่อความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เช่น เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ วิธีการติดตั้งระบบเซ็นเซอร์คลื่นไฟฟ้า (ECG) ในผ้าห่มเบาะรถยนต์เพื่อตรวจจับอาการร่งซึมของผู้ขับขี่ รวมไปถึงรายละเอียดของขั้นตอนและวิธีการสอบและการสอบใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงแผนงานให้มีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

3. ในส่วนของการวิจัยในเชิงคุณภาพครั้งต่อไป หลังจากที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ควรจะเพิ่มจำนวนของกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมมากขึ้นในส่วนของ นักเรียน นักศึกษา ผู้ปกครองของเด็กนักเรียนและนักศึกษา อาจารย์ที่สอนหลักสูตรตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลจนถึงอาจารย์ในระดับมหาวิทยาลัย เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในการเกี่ยวกับสื่อคณะกรรมการบริหารวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์ เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในการสอบใบอนุญาตขับขี่ของกรมขนส่งทางบกเพื่อนำมาวิเคราะห์เพื่อหามาตรการแก้ไขได้อย่างลึกซึ้งอย่างต่อเนื่อง



## รายการอ้างอิง

### หนังสือและบทความในหนังสือ

- วรเดช จันทรศร. *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพฯ:บริษัทพริกหวานกราฟฟิค จำกัด, 2554.
- วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์. “คุณภาพชีวิตกับกฎหมาย.” โครงการสำนักงานส่งเสริมการวิจัยทางกฎหมาย การแพทย์สาธารณสุขและวิทยาศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล นครปฐม: มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535.
- กลุ่ม 8 เมมาแล้วซ์. “พระราชบัญญัติจราจรทางบก (เมมาแล้วซ์)” รายงานการศึกษาวิชา LW0104 กฎหมายเกี่ยวกับชีวิตประจำวัน ภาคเรียนที่ 3 มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย พ.ศ. 2557 เชียงราย: มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 2557.

### สื่ออิเล็กทรอนิกส์

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. “สรุปผลโครงการประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน(การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด)” (23 สิงหาคม 2556), 3. [www.roadsafetythailand.com/main/files/data/.../report2-19-09-56.pdf](http://www.roadsafetythailand.com/main/files/data/.../report2-19-09-56.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2559).
- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. “สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2549), [digital\\_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/47930018/title.pdf](http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/47930018/title.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2559).
- ชัชชนก กิตต์นิธิ. “การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น, 2557), 2. [www.western.ac.th/westernnew/admin/.../ชัชชนกกิตต์นิธิ.pdf](http://www.western.ac.th/westernnew/admin/.../ชัชชนกกิตต์นิธิ.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2559).
- เชษฐา โมสิกรัตน์. ผอ.สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัย และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. “นโยบายประเทศไทยต่อความปลอดภัยบนท้องถนน”, มีนาคม 2558. [www.taia.or.th/home/media/file/66638781428396295.pdf](http://www.taia.or.th/home/media/file/66638781428396295.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่

16 มกราคม 2559).

บพิช รัตนบุรี. “ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ไปปฏิบัติศึกษากรณี สำนักงานเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552”, น.18. [library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2552/19576.pdf](http://library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2552/19576.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559).

พลกฤต แสงอาวุธ. “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในเขตภาคใต้” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สาขาวิชานโยบายสาธารณะ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2552, [thesis.swu.ac.th/swuthesis/Pub\\_Pol/Ponlakrit\\_S.pdf](http://thesis.swu.ac.th/swuthesis/Pub_Pol/Ponlakrit_S.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559).

พิชัย ธาณิธานนท์ (2542). “วิศวกรรมความปลอดภัยบนถนน.” [digi.library.tu.ac.th/thesis/en/0492/03chapter2.pdf](http://digi.library.tu.ac.th/thesis/en/0492/03chapter2.pdf). (สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มกราคม 2559).

หยุดอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลก ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่. <http://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/tonkit31.pdf>, (สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2559).

วชิระ กาญจนวิภาดา. “ผลของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2550 - 2551 จังหวัดลำพูน” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552, [library.cmu.ac.th/digital.../fulltext.php?id...2](http://library.cmu.ac.th/digital.../fulltext.php?id...2). (สืบค้นเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2559).

## เอกสารอื่น ๆ

สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกแยกเป็นรายเดือนในพื้นที่ เขตสายไหม, สน.สายไหม, ต.ค.2558-ก.พ. 2559 กรุงเทพมหานคร: สำนักงานเขตสายไหม,2559.

เอกสารสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกแยกเป็นรายเดือนในพื้นที่ เขตสายไหม. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดและเครือข่ายรับแจ้ง สถานีตำรวจนครบาลเขตสายไหม ม.ค.2555-เม.ย.2559

## สัมภาษณ์

การุณ งามขำ. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์. ม.ป.ท., 24 เมษายน 2559.

ชาย รอดสู่น. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 16 เมษายน 2559.



- จำนงค์ รุ่งระจิตร์. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 17 เมษายน 2559.
- ธีธัช รักชาววงศ์. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 30 เมษายน 2559.
- รัฐกิตติ์ กล่อมขาว. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 23 เมษายน 2559.
- ยอดขวัญ จุณณะปิยะ. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 25 พฤษภาคม 2559.
- ศรีเมือง ปัทมสังข์. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 26 พฤษภาคม 2559.
- สุขสาคร ราชบัวผัน. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 3 เมษายน 2559.
- สามารถ พุ่มพวง. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 10 เมษายน 2559.
- สมภพ แยมวงษ์. สัมภาษณ์โดย ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์.ม.ป.ท, 9 เมษายน 2559.



ภาคผนวก





## แบบสัมภาษณ์

เรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร :  
เขตสายไหม

แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม และการดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมไปถึงเพื่อศึกษาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม ซึ่งสามารถเป็นแนวทางให้หน่วยงานและองค์กร ไม่ว่าจะภาครัฐ หรือเอกชน นักวิชาการ และผู้สนใจทั่วไปศึกษาเรียนรู้และเล็งเห็นความสำคัญของการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก รวมไปถึงเป็นประโยชน์ต่อรัฐบาล ในการวางแผนและวิเคราะห์นโยบายในการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก อีกทั้งยังสร้างเสริมคุณภาพชีวิตด้านความปลอดภัยทางถนน

ในการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เชิงลึกถึงประเด็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก และแนวทางแก้ไขเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม โดยข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์นี้ เป็นข้อมูลที่ใช้สำหรับกรณีศึกษาเท่านั้น ซึ่งจะไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ให้สัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ สอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับประสบการณ์การขับขี่ของผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ
- ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับปัญหา ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ การดำเนินงานในปัจจุบัน และ แนวทางการแก้ปัญหา (เฉพาะเจ้าหน้าที่

### ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับประสบการณ์การขับขี่ของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ประสบการณ์ในการขับขี่รถ (เช่น ท่านขับรถมานานเท่าใด ท่านคิดว่าประสบการณ์ในการขับรถเกี่ยวข้องกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่)
2. ประเภทของรถที่ใช้ขับขี่ (เช่น รถที่ท่านใช้เป็นประเภทอะไร ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงหรือความปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุมากน้อยเพียงใด)
3. ความเร็วในการขับขี่ (เช่น ปกติท่านใช้ความเร็วเท่าใดในการขับขี่ และช่วงใดที่ท่านคิดว่าเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด)
4. ช่วงเวลาในการขับขี่ (เช่น ปกติท่านขับขี่ในช่วงเวลาใดมากที่สุด และช่วงใดที่ท่านคิดว่าเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด)
5. การกระทำผิดกฎหมายจราจร (เช่น ท่านเคยกระทำความผิดกฎหมายจราจรบ้างหรือไม่ เรื่องใดเป็นเพราะเหตุใด)
6. การประสบอุบัติเหตุ (เช่น ท่าน หรือผู้ใกล้ชิด ครอบครัวของท่าน เคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่ เรื่องใด เป็นเพราะเหตุใด)

### ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

1. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่วดยาน  
(เช่น ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากตัวผู้ขับขี่เองมากน้อยเพียงใด กรุณายกตัวอย่าง)
2. ลักษณะการขับขี่ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ  
(เช่น ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากลักษณะการขับขี่มากน้อยเพียงใด กรุณายกตัวอย่าง)
3. การขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเอง  
(เช่น ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากการขับขี่ระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันมากน้อยเพียงใด กรุณายกตัวอย่าง)
4. การกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่เอง  
(เช่น ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่มากน้อยเพียงใด กรุณายกตัวอย่าง)
5. สาเหตุอื่นๆ เช่น สภาพถนน ป้ายบอกทาง  
(เช่น ท่านคิดว่า มีสาเหตุอื่นๆ ไตบ้างที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ กรุณายกตัวอย่าง)

**ส่วนที่ 3** คำถามเกี่ยวกับปัญหา ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ การดำเนินงานในปัจจุบัน และแนวทางการแก้ปัญหา (เฉพาะเจ้าหน้าที่)

1. จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ในเขตสายไหม เมื่อประเมินจากจุดของการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่เกิด รถที่เกิดอุบัติเหตุ ท่านคิดว่า

1.1 มีจุดเสี่ยงใดที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด และคิดว่าเกิดจากสาเหตุใด

1.2 ช่วงเวลาใดที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด และคิดว่าเกิดจากสาเหตุใด

1.3 รถชนิดใดที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด และคิดว่าเกิดจากสาเหตุใด

2. จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ในเขตสายไหม ดังกล่าวข้างต้น ท่านคิดว่า

2.1 การแก้ปัญหาให้ลดลง หรือป้องกันปัญหาไม่ให้เกิด ควรทำอย่างไร

2.2 ใครเป็นผู้รับผิดชอบ และใครที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างไร การประสานงานหรือทำงานร่วมกันราบรื่นดีหรือไม่ อย่างไร

2.3 จากปัญหาดังกล่าว คิดว่า มีผลกระทบอย่างไรบ้าง

2.4 การดำเนินงานของหน่วยงานท่านในปัจจุบัน ได้มีการดำเนินงานอย่างไรบ้าง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

2.5 หน่วยงานของท่านมีแผนงานใดที่จะปรับปรุงหรือกระทำเพิ่มในอนาคต เพื่อที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่

2.6 อุปสรรคที่มีต่อการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในเขตสายไหม คือสิ่งใด

2.7 ข้อเสนอแนะที่มีต่อการแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในเขตสายไหม คือสิ่งใด

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - นามสกุล	นางสาว ดรุณี ศรีมณีรัตน์
วัน เดือน ปีเกิด	11 กรกฎาคม 2524
สถานที่ติดต่อ	70/134 หมู่ที่ 6 หมู่บ้านเกษตรธานี ตำบลบ้าน หว่า อำเภอบางปะอิน จังหวัด อโยธยา
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนเชียงคำวิทยาคม จังหวัดพะเยา สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ บัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีชีวภาพ คณะวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จังหวัดกรุงเทพมหานคร
ประวัติการทำงาน	เจ้าหน้าที่การผลิต บริษัท ไปโอเนท - เอเชีย จำกัด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา