

แนวทางการพัฒนาการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุในประเทศไทย Approach to a Development of Speed Management to Reduce Accident in Thailand

¹ชัยชนะ ธรรมตระกูล (Chaichana Thamtrakul)

²นฤดลภัสสร จักญเดโชวิชย์ (Naruedolrapassorn Jaksudechovanith)

คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

(Faculty of Police Science, Royal Police Cadet Academy, Thailand)

Email: ¹cthamtrakul@gmail.com, ²naruedolrapassornl@gmail.com

Received January 15, 2021; **Revised** March 4, 2021; **Accepted** April 20, 2021

Abstract

The objectives of this research were (1) to study the problems of speed management; (2) to study the speed management system used; and (3) to survey opinions from those responsible for speed management. Using mixed research, quantitative research analyzed by statistics for frequency, percentage, mean, and standard deviation with an expert examining the questions and qualitative research, researching documents summarize the data obtained from the review of the theory and conduct in the field. Make a group conversation, in-depth interview the results of the quantitative research found that person side (driver of the vehicle) optimal speed affects the safe stopping distance. Most of the level, law enforcement the law on speed is seriously enforced. Will make motorists afraid of wrongdoing at the highest level, road engineering, speed signs, and deceleration lines are used to help reduce accidents for road users and pavement users. At the highest level, the qualitative research found that Thailand still has problems in traffic management in terms of speed. Both in terms of the driver of the vehicle law enforcement road engineering and budget motorists in Thailand lack discipline. Therefore, the law enforcement so strict is an important issue. To lead to good traffic management in the future.

Keywords: Development Approach; Speed Management; Reduce Accidents; Traffic Management

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย 1) เพื่อศึกษาปัญหาของการจัดการความเร็ว 2) เพื่อศึกษาระบบการจัดการความเร็วที่ใช้ และ 3) สืบหาความคิดเห็นจากผู้มีหน้าที่จัดการระบบความเร็ว ใช้การวิจัยแบบผสมผสาน การวิจัยเชิงปริมาณ วิเคราะห์โดยใช้สถิติหาค่าความถี่, ค่าร้อยละ, ค่าเฉลี่ย, ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยมีผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคำถาม และวิจัยเชิงคุณภาพ ค้นคว้าจากเอกสาร นำข้อมูลที่ได้จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎีมาสรุปและทำการลงพื้นที่ภาคสนาม ทำการสนทนากลุ่ม สัมภาษณ์เชิงลึก ผลการวิจัยเชิงปริมาณพบว่า ด้านบุคคล(ผู้ขับขี่ยานพาหนะ) ความเร็วที่เหมาะสมมีผลต่อระยะเวลาการหยุดรถที่ปลอดภัย อยู่ในระดับมากที่สุด, ด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของความเร็วอย่างจริงจัง จะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกรงกลัวต่อการกระทำผิด อยู่ในระดับมากที่สุด, ด้านวิศวกรรมทางถนน ป้าย สัญลัักษณ์ เกี่ยวกับความเร็วและเส้นชะลอความเร็วมาใช้ช่วยให้ลดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ใช้ทางเท้า อยู่ในระดับมากที่สุด ผลวิจัยเชิงคุณภาพพบว่า ประเทศไทยยังคงมีปัญหามองในเรื่องของการบริหารงานจราจรในเรื่องของความเร็ว ทั้งด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมบนท้องถนน และด้านงบประมาณ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยยังขาดวินัย ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดจึงเป็นเรื่องที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การบริหารงานจราจรในเรื่องของความเร็วที่ดีในอนาคต

คำสำคัญ: แนวทางการพัฒนา; การจัดการความเร็ว; ลดอุบัติเหตุ; การจัดการจราจร

บทนำ

อุบัติเหตุจราจรบนถนนในประเทศไทยเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ในประเทศไทยมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดระเบียบวินัย ไม่เคารพต่อกฎหมาย หรือกฎจราจร และประเทศไทยไม่มีมาตรการและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งในหลายประเทศมีการจัดการระบบการจราจรอย่างมีมาตรฐาน และระเบียบแบบแผนที่ชัดเจน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยมีการจัดการที่เป็นระบบ และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติงานได้จริง อีกทั้งยังสามารถแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุด รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และยั่งยืน

จากสถิติขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO, 2017) พบว่า ประเทศไทยจัดอยู่ในประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นอันดับที่ 1 ของโลก ซึ่งพบตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วประเทศบริเวณจุดเกิดเหตุ ตลอดปี 2559 เสียชีวิตตลอด 365 วัน รวม 9,666 ราย เฉลี่ย 26 รายต่อวัน นอกจากนี้ยังพบค่าเฉลี่ยคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงถึง 54-56 รายต่อวัน โดยองค์การอนามัยโลก หรือ WHO ระบุว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน รวบรวม 20,000 คนต่อปี ซึ่งประเทศไทยมีประชากรสูงถึง 65 ล้านคน การเสียชีวิตบนท้องถนนคิดเป็นร้อยละ 36.2 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ทั้งนี้ การเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย มีปัจจัยสำคัญสาเหตุต่าง ๆ ดังนี้ (1) ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (2) เมาแล้วขับ (3) ขาดวินัยจราจร (4) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (5) ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จักรยานยนต์ และ (6) ความประมาท

ตารางที่ 1: สถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 6 อันดับที่สูงที่สุดของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2549 – 2558

อันดับ	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558
1	ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	5,573	6,018	4,550	5,163	6,247	7,402	6,891	7,470	6,971	7,164
2	เมาแล้วขับ	5,485	7,759	7,719	9,481	7,641	5,460	3,782	2,645	1,501	1,364
3	ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	3,664	4,796	3,555	3,607	4,629	5,387	6,666	6,314	6,597	8,140
4	ขับรถตามกระชั้นชิด	2,934	3,724	3,443	3,399	4,175	5,220	5,245	4,618	4,888	5,997
5	ขับรถแข่งอย่างผิดกฎหมาย	1,251	1,318	1,074	974	962	1,468	1,397	1,165	988	1,043
6	ขับรถไม่ชำนาญ	1,371	1,327	1,402	1,626	1,736	2,614	2,390	3,043	3,300	2,985

แหล่งที่มา: Royal Thai Police, 2015

อุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 – 2558 (Royal Thai Police, 2015) มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยปีละ 40,376 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุทั้งหมด สาเหตุสำคัญเกิดจากการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด สภาพปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าวนอกจากจะทำให้สูญเสียชีวิต และทรัพย์สินเป็นจำนวนมากแล้ว ยังส่งผลทำให้เกิดการจราจรติดขัด เสียเวลาในการเดินทาง และส่งผลกระทบต่อระบบธุรกิจในด้านต่าง ๆ อีกด้วย โดยการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดนั้นถือเป็นคดีที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูงสุดเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทย ติดต่อกันถึง 9 ปี

จากการประเมินของประเทศไทย โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO, 2015) ประเทศไทยได้คะแนน 3 เต็ม 10 ในเรื่องของการจัดการความเร็ว ซึ่งคะแนนนี้ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานจึงนำมาซึ่งการหาวิธีการที่จะควบคุมการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ไม่ว่าจะเป็นการนำเทคโนโลยีเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น การหาเครื่องมือที่เหมาะสมในการตรวจจับความเร็ว ไม่ว่าจะเป็นกล้องตรวจจับความเร็วบนถนน กล้องตรวจจับความเร็วที่เจ้าหน้าที่ใช้ (Speed camera) ป้ายดิจิทัลบอกความเร็วของรถยนต์ที่กำลังวิ่งอยู่บนถนนเส้นนั้น ๆ (Speed Indicator) รวมไปถึงการเขียนความเร็วที่กฎหมายกำหนดบนพื้นถนน หรือการเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะตระหนักถึงการใช้ความเร็วเกินกำหนด และช่วยลดอัตราการเสียชีวิตอันมีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

ปัญหาการจัดการเกี่ยวกับความเร็ว มีดังนี้ (1) ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายข้อบังคับ (Education) ผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายและข้อบังคับในเรื่องของความเร็ว บางครั้งก็เกิดความสับสนระหว่างพระราชบัญญัติ 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 (2) วิศวกรรมทางถนน (Engineering) ป้าย หรือพิกต์บอกความเร็วตามช่วงถนนต่าง ๆ มีน้อยมาก ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังเกิดความสับสนว่าถนนช่วงใดต้องใช้ความเร็วที่เท่าใด ปัญหานี้รวมถึงการสงบการจราจร (Traffic Calming) ที่ประเทศไทยยังขาด ซึ่งเป็นมาตรการการลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรและเป็นการลดผลกระทบจากการใช้รถยนต์ที่มีต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ เช่น คนเดินเท้า คนใช้

จักรยานยนต์ หรือผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว (3) การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทย (Enforcement) ในปัจจุบันได้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ร่วมกับการจัดการจราจรบนท้องถนน รวมไปถึงการควบคุมความเร็วของการขับขี่ ซึ่งจะสามารถวัดระดับความเร็วพร้อมถ่ายภาพรถที่มีการขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และทำการจัดส่งใบสั่งปรับจราจรทางไปรษณีย์ไปยังเจ้าของรถดังกล่าว จากการศึกษารวบรวมข้อมูลการชำระค่าปรับของผู้กระทำผิด โดยสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2558 พบว่า เจ้าหน้าที่ได้ทำการออกใบสั่งปรับจราจร ทั้งหมด 1.4 ล้านใบ แต่มีการชำระค่าปรับเพียง 4 แสนใบเท่านั้น ที่เหลือประมาณ 1 ล้านใบไม่พบการชำระค่าปรับ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าขั้ยานพาหนะในประเทศไทยไม่เคารพกฎหมายจราจร เมื่อครบกำหนด 1 ปี ใบสั่งปรับจราจรที่ไม่ได้ชำระก็หมดอายุความ ในกรณีนี้เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข หรือมีมาตรการที่เด็ดขาดให้ผู้กระทำผิดที่ได้รับใบสั่งปรับจราจรต้องชำระค่าปรับ และหากกรณีที่ไม่ชำระค่าปรับจะถูกเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลเพื่ออายัดการต่อภาษีรถ หรือการอายัดใบสั่ง กฎฎีกาได้ระบุว่า กรมขนส่งต้องรับการต่อภาษีรถ หรือการทำนิติกรรมอื่น ๆ เมื่อใบสั่งทางจราจรไม่มีผลกระทบ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยจึงไม่เคารพกฎหมาย หากประเทศไทยยังไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จะส่งผลให้ประชาชนไม่เคารพกฎหมาย หรือระเบียบปฏิบัติในเรื่องอื่น ๆ ตามไปด้วย นอกจากนี้ปัญหาในเรื่องของเครื่องมือในการตรวจจับความเร็ว เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed gun) มีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน บ้ายบอกพิกัดความเร็ว (Speed Sign) ไม่ทั่วถึงตามจุดต่าง ๆ และจำนวนเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานโดยตรงกับเรื่องความเร็วก็ยังมีไม่เพียงพอ เป็นต้น

จากความสำคัญและที่มาของปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาพัฒนารูปแบบในการจัดการอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับความเร็วของหน่วยงานที่รับผิดชอบปัญหาอุบัติเหตุจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการระบบการจัดการความเร็วเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุลง และลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับความเร็ว อีกทั้งยังสามารถช่วยรักษาชีวิตของประชาชน ลดค่าใช้จ่าย และประหยัดงบประมาณของประเทศชาติ เพื่อจะสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาประเทศในด้านอื่น ๆ ได้อย่างทั่วถึง

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาของการจัดการความเร็ว
2. เพื่อศึกษาระบบการจัดการความเร็วที่ใช้
3. เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุ

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านการศึกษา 1) ปัญหาของการบริหารงานจราจรเกี่ยวกับความเร็ว 2) เครื่องมือตรวจจับความเร็วที่เหมาะสมกับประเทศไทย 3) บ้าย สัญลักษณ์เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทย และ 4) การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความเร็ว

ขอบเขตด้านพื้นที่ การศึกษาถึงสถานการณ์ด้านความเร็วโดยรวมของประเทศไทย

ขอบเขตด้านเวลา การศึกษาจากเอกสารย้อนหลังเป็นระยะเวลา 13 ปี คือตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – พ.ศ. 2560

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

Preecha Vihokto, Panthanee Vihokto and Preecha Khamphet (1997) ให้ความหมายของการป้องกันอุบัติเหตุ (Accident Prevention) หมายถึง กระบวนการควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ จากความหมายการป้องกันอุบัติเหตุ จะพบว่าการป้องกันอุบัติเหตุเป็นกระบวนการ ซึ่งหมายถึงกิจกรรม (Activity) ที่ทำอย่างมีขั้นตอน และกิจกรรมที่ทำให้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น หรือเกิดอุบัติเหตุซ้ำขึ้นอีก คำว่า การควบคุม หมายถึง การทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น หรือเป็นการระงับสาเหตุของอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น เช่น ถ้าจากการศึกษาพบว่า ความรู้เรื่องกฎจราจรเป็นสาเหตุของการขับรถยนต์ที่ปลอดภัย และการเมาสุราเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุรถยนต์ชนกัน ดังนั้น กระบวนการที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความรู้เรื่องกฎจราจร และไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์เมาสุรา นับเป็นการควบคุมอุบัติเหตุ การขับรถยนต์ชนกัน

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ต้นแบบของทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุในยุคแรก ๆ ของวิชาความปลอดภัยก็คือทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) Heinrich (1980) ได้เสนอแนวคิดสาเหตุที่ทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยแสดงถึงความแตกต่างของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแต่เดิมนั้นเราตระหนักว่าสถานการณ์ หรือสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (Physical Conditions) เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

“อุบัติเหตุที่ทำให้คนบาดเจ็บ จะเกิดจากปัจจัยต่อเนื่องหลายปัจจัย (Sequence of Factors) ปัจจัยสุดท้าย คือ สิ่งที่ทำให้บาดเจ็บเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) ของผู้ปฏิบัติ หรือกระทำสิ่งใดและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตราย (Physical Hazard) หรือ Unsafe Condition โดย Heinrich ได้แสดงถึงปัจจัยต่อเนื่องของสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในรูปของตัวโดมิโน 5 ตัว ที่ตั้งเรียงกันไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตัวที่ 1 (Background) คือ ภูมิหลัง และสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล

ตัวที่ 2 (Person Characteristic) คือ ความบกพร่องส่วนบุคคล

ตัวที่ 3 (Unsafe Act & Condition) คือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

ตัวที่ 4 (Accident) คือ อุบัติเหตุ

ตัวที่ 5 (Injury) คือ ความบาดเจ็บ

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือทฤษฎี “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident Chain) คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุเพื่อเป็นการไม่ให้ลูกโซ่อุบัติเหตุล่มลง (โดมิโนตัวที่ 4) โดยกำจัดการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่เหมาะสมออกไป (โดมิโนตัวที่ 3) ทั้งนี้ทั้งนั้นการบาดเจ็บหรือความสูญเสียก็จะไม่เกิดขึ้น

ทฤษฎีปัจจัยเดียว (Single Factor Theory) และ ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย (Multiple Factor Theories)

1) ทฤษฎีปัจจัยเดียว (Single Factor Theory) สันนิษฐานว่า มีเพียงสาเหตุเดียวเท่านั้นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพบว่าอะไรเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุก็ดำเนินการแก้ไขสาเหตุนั้น ซึ่งจะมีข้อจำกัดในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

2) ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย (Multiple Factor Theories) ทฤษฎีหลายปัจจัย เป็นทฤษฎีที่ว่าด้วยเรื่องของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยหลายปัจจัยร่วมกัน โดยสาเหตุขณะนั้น (Immediate causes) อาจเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของบุคคล หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยนั้นจะมีหลายปัจจัยที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบของทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (V.L. Gross) มีปัจจัย 4 อย่าง (4M) คือ

- 1) Man คือ คน ซึ่งมีปัจจัยร่วม ได้แก่ เพศ อายุ ความสูง ทักษะ ประสิทธิภาพ แรงจูงใจ เป็นต้น
- 2) Media คือ สภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สภาพอากาศ อุณหภูมิ แสงสว่าง เสียง เป็นต้น
- 3) Management คือ รูปแบบในการบริหารจัดการ นโยบาย ระเบียบปฏิบัติ เป็นต้น
- 4) Machine คือ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร เป็นต้น

ซึ่งทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย จะมีประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยจะทำให้เราระบุถึงปัจจัย ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ หรือผลของการเกิดอุบัติเหตุได้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกครั้ง มิใช่เกิดจากโชคชะตาหรือเคราะห์กรรมที่เหนือการควบคุม แต่เกิดจากสาเหตุที่แก้ไข และป้องกันได้ สาเหตุของอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) และสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) การป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ ทำได้โดยการกำจัดการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยให้เหลือน้อยที่สุดหรือหมดไป ความปลอดภัยก็จะเกิดขึ้นในที่สุด

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาแนวทางการพัฒนาการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุในประเทศไทย มีประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย จำนวนทั้งหมด 65,931,550 คน (พ.ศ.2559) คำนวณขนาดตัวอย่างด้วยสูตร Yamane (1973) ได้ขนาดตัวอย่าง 400 คน ผู้ศึกษาได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane ดังนี้

$$\text{สูตร } n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = จำนวนหน่วยประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (Sampling Error) ในที่นี้จะกำหนดเท่ากับ ± 0.05 ภายใต้อัตราความเชื่อมั่น 95% จึงแทนค่าสูตรได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{แทนค่าสูตร } n &= \frac{65,931,550}{1 + 65,931,550 (0.0025)} \\ &= 400 \text{ คน} \end{aligned}$$

จากการคำนวณกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ผู้วิจัยได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) โดยใช้การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) แบ่งตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 เพื่อศึกษาปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทย ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาค้นคว้าข้อมูลในประเทศไทย และทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษาโดยรวบรวมข้อมูลการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Study) ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาของการบริหารงานจราจรในเรื่องของความเร็ว นำข้อมูล และแนวคิดที่รวบรวมได้จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง สรุปและกำหนดขอบเขตเนื้อหาในการร่างข้อคำถาม

และประเด็นที่น่าสนใจ เพื่อให้ครอบคลุมเรื่องที่ศึกษา ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบร่างข้อคำถาม และประเด็นในการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง และทำการลงพื้นที่ค้นคว้าภาคสนาม โดยใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 เพื่อศึกษาระบบการจัดการความเร็วที่ใช้ในประเทศไทย ชั้นตอนที่ 2 สํารวจความคิดเห็นจากผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนน และมีความรู้ในเรื่องของระบบจัดการความเร็วของประเทศไทย โดยการทำการสนทนากลุ่ม (Focus Group) โดยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 3 เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุของประเทศไทย ชั้นตอนที่ 3 สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) เจ้าหน้าที่ตำรวจตำแหน่งชั้นสัญญาบัตร ระดับผู้บริหารของหน่วยงาน ซึ่งปฏิบัติงานโดยตรงในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมาย และงบประมาณของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุในประเทศไทย โดยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาหา ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษามาตรวจให้คะแนนหาค่าร้อยละ (Percentage), \bar{x} หรือค่าเฉลี่ย (Mean), S.D. หรือค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation), สำหรับกระบวนการในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) นั้น ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) มาใช้ในกระบวนการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล

ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 310 คน (ร้อยละ 77.50) มีอายุระหว่าง 29 – 39 ปี จำนวน 161 คน (ร้อยละ 40.25) มีวุฒิการศึกษาในระดับปริญญาตรี จำนวน 239 คน (ร้อยละ 59.75) มีประสบการณ์ในการขับขี่ตั้งแต่ 5 – 10 ปี จำนวน 199 คน (ร้อยละ 49.75) เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจนได้รับบาดเจ็บจำนวน 32 คน (ร้อยละ 8.00) และไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจนได้รับบาดเจ็บ จำนวน 368 คน (ร้อยละ 92.00) ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ พนักงานบริษัท จำนวน 185 คน (ร้อยละ 46.25)

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับศึกษาปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทยมีประเด็นสำคัญที่เป็นปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทย 3 ด้าน โดยแต่ละด้านมีความสำคัญ ดังนี้

ด้านบุคคล (ผู้ขับขี่ยานพาหนะ)

1) ผู้ที่มีทักษะในการขับขี่ยานพาหนะมาก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่มีทักษะในการขับขี่ยานพาหนะน้อยกว่า โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุระบุไว้ว่า ทักษะเป็นหนึ่งในปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การสร้างทักษะที่ดีในการขับขี่ยานพาหนะก็จะเป็นประโยชน์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้

2) เห็นด้วยหรือไม่ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะจํายัดคันหน้ามากเกินไป โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” โดยประเด็นนี้ มีความสอดคล้องกับทฤษฎีความเร็ว ที่ว่าด้วยเรื่องของระยะเบรกระยะคิด ระยะปลอดภัย

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

1) การตรวจจับความเร็วของเจ้าหน้าที่มีผลต่อการลดความเร็วของผู้ขับขี่ ซึ่งอยู่ในระดับความคิดเห็น “มาก” และการตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ มีผลต่อการลดความเร็วของผู้ขับขี่ โดยอยู่ในระดับความคิดเห็น “มาก” เช่นเดียวกัน

2) หากประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของความเร็วอย่างจริงจัง จะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกรงกลัวต่อการกระทำผิด โดยมีระดับความคิดเห็น “มากที่สุด”

3) การมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการตรวจจับความเร็วในประเทศไทย โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มากที่สุด” การมีหน่วยงานเอกชนเข้ามาลงทุนและปฏิบัติงานร่วมกับภาครัฐในการจัดการจราจร จะช่วยให้ประเทศไทยมีการจัดการจราจรที่ดีขึ้นและลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้ โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานใดที่รับผิดชอบอย่างจริงจังในเรื่องนี้

ด้านวิศวกรรมทางถนน

1) บ้าย สัญลักษ์ณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทย โดยประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยส่วนใหญ่เห็นด้วยว่า บ้าย สัญลักษ์ณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทยมีน้อย ติดตั้งอยู่ในที่ที่ไม่เหมาะสม มองเห็นไม่ชัด และยังสร้างความสับสนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ

2) ประเทศไทย “ไม่มี” เทคโนโลยีที่ทันสมัย และเพียงพอเพื่อนำมาใช้ในการตรวจจับความเร็ว โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งสอดคล้องกับสภาพปัญหาในปัจจุบันของประเทศไทย เนื่องจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจจับความเร็วมีราคาสูง ทำให้ไม่มีอุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็วที่เพียงพอเพื่อนำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย

อภิปรายผล

การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

ปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทย ผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นสำคัญที่เป็นปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทยไว้ ได้แก่

ด้านบุคคล (ผู้ขับขี่ยานพาหนะ) มีประเด็นสำคัญที่เป็นปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทย จำนวน 4 ประเด็น ดังนี้

1) ผู้ที่มีทักษะในการขับขี่ยานพาหนะมาก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่มีทักษะในการขับขี่ยานพาหนะน้อยกว่า โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ ระบุไว้ว่าทักษะเป็นหนึ่งในปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การสร้างทักษะที่ดีในการขับขี่ยานพาหนะจะเป็นประโยชน์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้

2) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ยานพาหนะจู้ท้ายคันหน้ามากเกินไป โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ในประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับทฤษฎีความเร็ว ที่ว่าด้วยเรื่องของระยะเบรก ระยะคิด ระยะปลอดภัย การขับขี่ยานพาหนะจู้ท้ายคันหน้ามากเกินไปส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากระยะหยุดรถที่ปลอดภัยไม่เพียงพอ ประเด็นนี้จึงเป็นประเด็นสำคัญอีกหนึ่งประเด็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

3) การใช้ความเร็วที่เหมาะสม มีผลต่อระยะการหยุดรถที่ปลอดภัย โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มากที่สุด” จะเห็นได้ว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้ความเร็วที่เหมาะสมบนท้องถนน โดยที่จะส่งผลถึงการหยุดรถที่ปลอดภัยหากเกิดเหตุฉุกเฉินทำให้ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุได้

4) การขับชี่ยานพาหนะโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีระดับความคิดเห็น “ปานกลาง” โดยประเด็นนี้มีความสำคัญเนื่องจากผู้ขับชี่ยานพาหนะบางส่วนในประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่เห็นความสำคัญในเรื่องของการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องให้ความรู้ ความเข้าใจว่าการขับชี่ยานพาหนะโดยใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดนั้นมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุเพียงใด

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีประเด็นสำคัญที่เป็นปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทย จำนวน 5 ประเด็น ดังนี้

1) จากข้อคำถามที่ถามว่า คิดว่าประเทศไทยมีการจำกัดความเร็วนอกเขตกรุงเทพฯ อยู่ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “น้อย” และอีกข้อคำถามที่ถามว่า คิดว่าประเทศไทยมีการจำกัดความเร็วนอกเขตกรุงเทพฯ อยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งในข้อกำหนดกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดขีดจำกัดความเร็วนอกเขตกรุงเทพฯ นอกเขตเมืองพัทยา หรือนอกเขตเทศบาล ไว้ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่จากการสำรวจระดับความคิดเห็นจากผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ไม่ทราบว่า ประเทศไทยมีการจำกัดความเร็วนอกเขตกรุงเทพฯ อยู่ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “น้อย” ในทางกลับกันประชาชนส่วนใหญ่คิดว่าประเทศไทยมีการจำกัดความเร็วนอกเขตกรุงเทพฯ อยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งอยู่ในระดับความคิดเห็น “มาก” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประชาชนผู้ขับชี่ยานพาหนะในประเทศไทยยังสับสนเรื่องการจำกัดความเร็วตามกฎหมายที่เท่าใด

2) จากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าการตรวจจับความเร็วของเจ้าหน้าที่ มีผลต่อการลดความเร็วของผู้ขับชี่ ซึ่งอยู่ในระดับความคิดเห็น “มาก” และเห็นด้วยหรือไม่ว่ากล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ มีผลต่อการลดความเร็วของผู้ขับชี่ โดยอยู่ในระดับความคิดเห็น “มาก” เช่นเดียวกัน ดังนั้นสามารถอนุมานได้ว่าประชาชนผู้ขับชี่ยานพาหนะส่วนใหญ่ในประเทศไทยมีความคิดเห็นว่า หากมีการตรวจจับความเร็วอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะโดยวิธีการตรวจจับความเร็วของเจ้าหน้าที่ หรือการใช้กล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ จะส่งผลต่อการลดความเร็วของผู้ขับชี่ยานพาหนะได้ และจะสามารถช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้เช่นกัน สอดคล้องกับ Elvik, Christensen and Amundsen (2004) ที่อธิบายว่า การลดลงเพียงเล็กน้อยของความเร็วที่ใช้ในการขับชี่หรือเดินทาง จะส่งผลอย่างมากต่อความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

3) จากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันดับ 1 ในประเทศไทย มีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “ปานกลาง” และข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันดับ 1 ในประเทศไทย มีสาเหตุมาจากเมาแล้วขับ หรือสาเหตุอื่น ๆ โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งประเด็นนี้แสดงให้เห็นว่าผู้ขับชี่ยานพาหนะในประเทศไทยส่วนใหญ่ยังไม่ทราบว่าแท้จริงแล้วอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันดับ 1 มีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด แต่ยังคงมีความเข้าใจว่าเกิดจากสาเหตุอื่น ๆ ดังนั้นประเด็นนี้จึงเป็นอีกหนึ่งประเด็นปัญหาสำคัญที่ผู้ใช้รถใช้ถนนหรือผู้ขับชี่ยานพาหนะควรตระหนักถึงเรื่องของการเกิดอุบัติเหตุ อันมีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด เพื่อให้ผู้ขับชี่ยานพาหนะลดความเร็วลง และนำไปสู่การลดจำนวนอุบัติเหตุลงด้วยเช่นกัน

4) จากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าการส่งใบสั่งไปที่บ้านของผู้ที่ขับชี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด จะทำให้ผู้ขับชี่เกรงกลัวต่อการกระทำผิด โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “น้อย” ซึ่งผลการศึกษาข้อนี้แสดงให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยนั้นอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ผู้ขับชี่ยานพาหนะไม่มีความ

เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าประเทศไทย “ไม่มี” การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของความเร็วอย่างจริงจัง โดยมีระดับความคิดเห็นในระดับความคิดเห็น “มาก” แต่อย่างไรก็ตามจากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าหากประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของความเร็วอย่างจริงจัง จะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกรงกลัวต่อการกระทำผิด โดยมีระดับความคิดเห็น “มากที่สุด” ซึ่งประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยเห็นด้วยกับการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องของความเร็วอย่างจริงจัง ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกรงกลัวต่อการกระทำผิด และยังสอดคล้องกับข้อคำถามอีกหนึ่งข้อ ซึ่งถามว่าเห็นด้วยหรือไม่ว่าหากมีการบริหารจัดการจราจรในเรื่องของความเร็วที่ดี จะช่วยลดอุบัติเหตุในประเทศไทยได้ โดยมีระดับความคิดเห็น “มากที่สุด” ฉะนั้นประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีการจัดการจราจรที่ดีเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุในประเทศไทยลง และสุดท้ายจากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าการเปรียบเทียบปรับโดยทันทีหากกระทำผิด เช่น การตั้งด่านสกัดจับ และต้องชำระค่าปรับในทันที จะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ เกรงกลัวต่อการกระทำผิด โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” แสดงให้เห็นว่าการเปรียบเทียบปรับเป็นหนึ่งในกระบวนการของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่า หากมีการบังคับใช้กฎหมายโดยการเปรียบเทียบปรับทันที จะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกรงกลัวต่อการกระทำผิดอีกเช่นกัน

ด้านวิศวกรรมทางถนน มีประเด็นสำคัญที่เป็นปัญหาของการจัดการความเร็วในประเทศไทย จำนวน 3 ประเด็น ดังนี้

1) จากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่า ป้าย สัญลักษณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทยมีน้อย โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” และอีกข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่า ป้าย สัญลักษณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทยติดตั้งอยู่ในที่ที่ไม่เหมาะสม และมองเห็นไม่ชัด โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ที่ระดับ “มากที่สุด” และสุดท้ายจากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่า ป้าย สัญลักษณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทยสร้างความสับสนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” จะเห็นได้ว่าทั้งสามข้อคำถามนี้มีความสอดคล้องกันในเรื่องของป้าย สัญลักษณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทย โดยประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยส่วนใหญ่เห็นด้วยว่า ป้าย สัญลักษณ์ เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทยมีน้อย ติดตั้งอยู่ในที่ที่ไม่เหมาะสม มองเห็นไม่ชัด และยังสร้างความสับสนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะอีกด้วย

2) จากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าประเทศไทย “ไม่มี” เทคโนโลยีที่ทันสมัย และเพียงพอเพื่อนำมาใช้ในการตรวจจับความเร็ว โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” ซึ่งสอดคล้องกับ Phai boon Suriyawongpaisan (2000) ที่อธิบายถึง องค์ประกอบ 3 ประการที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ความบกพร่องของคน ถนน และยานพาหนะ โดยความบกพร่องของคนเกี่ยวข้องกับ อายุ เพศ ความรู้ เจตคติ ทักษะและประสบการณ์ในการขับขี่ ส่วนของถนนบกพร่องเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาประเทศที่ได้รับความสำคัญ แสดงให้เห็นว่าการขยายถนนเพิ่มขึ้น มีผลทำให้อุบัติเหตุเพิ่มขึ้นตาม จุดอันตรายบนถนนเป็นดัชนีสำคัญทางวิศวกรรมจราจรที่บ่งชี้ความบกพร่องในส่วนของการขนานยนต์บกพร่อง ความบกพร่องของการขนานยนต์เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรระหว่าง ร้อยละ 8 - 12 เช่น ระบบห้ามล้อเสื่อมสภาพ ไฟส่องสว่างไม่สามารถใช้งานได้ หรือการดัดแปลงสภาพรถจากมาตรฐาน ทำให้สภาพปัญหาในปัจจุบันของประเทศไทยเนื่องจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจจับความเร็วมีราคาสูงทำให้ไม่มีอุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็วที่เพียงพอเพื่อนำมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย

3) จากข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่าวิศวกรรมทางถนน – การสงบการจราจร (Traffic Calming) หรือเส้นชะลอความเร็วมาใช้เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชะลอความเร็วลง และช่วยลดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

รวมไปถึงผู้ใช้ทางเท้า โดยความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มากที่สุด” และอีกข้อคำถามที่ถามว่า เห็นด้วยหรือไม่ว่า วิศวกรรมทางถนน – การปรับปรุงผิวจราจร หรือการใช้งวงเวียน มีผลลดอุบัติเหตุจราจรชนิดประสานงานได้ โดยมีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับ “มาก” แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังมีปัญหาในเรื่องของการนำวิศวกรรมบนถนนมาใช้ ซึ่งทั้งสองคำถามนี้ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้วิศวกรรมทางถนน – การสงบการจราจร (Traffic Calming) หรือเส้นชะลอความเร็ว เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชะลอความเร็วลงตามถนนเส้นต่างๆ เช่น ถนนในเขตเมืองหรือชุมชนต่าง ๆ และสอดคล้องกันในเรื่องของการปรับปรุงผิวจราจร หรือการนำวงเวียนมาใช้ เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะชะลอความเร็วลงเมื่อถึงทางร่วมทางแยก และยังช่วยลดอุบัติเหตุจราจรชนิดประสานงานได้

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

การสนทนากลุ่ม (Focus Group)

สำรวจความคิดเห็นจากผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนน และมีความรู้ในเรื่องของระบบจัดการความเร็วของประเทศไทย ให้ความเห็นที่เห็นว่า อำนาจหน้าที่ในการตรวจจับความเร็วของหน่วยงานภาครัฐปัจจุบัน ยังไม่มีหน่วยงานใดรับผิดชอบในการดำเนินการในส่วนนี้ ซึ่งแนวทางในการตรวจจับความเร็ว ควรจะมีผู้ที่ปฏิบัติอย่างจริงจังในอนาคต ประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับความสำคัญและปัญหาในเรื่องของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่ส่วนงานจราจรในเรื่องของความเร็ว และการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย แนวทางในการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุ ในประเด็นของการใช้เส้นชะลอความเร็วเข้ามาช่วยให้ผู้ใช้ทาง หรือผู้ขับขี่ยานพาหนะทราบว่า ถึงจุดที่จำเป็นจะต้องชะลอความเร็วลง โดยประเด็นนี้ก็มีความสอดคล้องกับข้อคำถามในแบบสอบถามที่เกี่ยวกับการสงบการจราจร (Traffic Calming) ที่สามารถช่วยลดความเร็วของผู้ขับขี่ยานพาหนะลง เรื่องของการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุ ควรมีหน่วยงานที่ลงมารับผิดชอบอย่างจริงจัง เพื่อลดความสูญเสียต่าง ๆ ของประเทศไทย โดยจะทำให้ทั้งผู้ขับขี่ยานพาหนะ และหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านอุบัติเหตุ สามารถลดค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ ลงได้มาก ซึ่งประเด็นนี้มีความสอดคล้องกับ Preecha Vihokto et al. (1997) ที่อธิบายถึงกระบวนการควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นกระบวนการที่ทำอย่างมีขั้นตอน และกิจกรรมที่ทำนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น หรือเกิดอุบัติเหตุซ้ำอีก และการที่ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนใหญ่ในประเทศไทยเห็นด้วยว่าควรมีหน่วยงานที่มารับผิดชอบอย่างจริงจัง เพื่อส่งเสริมในเรื่องของการจัดการจราจรที่ดี มีคุณภาพลดอัตราการสูญเสีย และลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้

การสัมภาษณ์เชิงลึก (Qualitative Research)

พลตำรวจเอก ตักดา เตชะเกรียงไกร ตำแหน่งที่ปรึกษาพิเศษสำนักงานตำรวจ ได้ให้ความเห็นความสำคัญในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายเป็นหลัก โดยกล่าวถึงเรื่องค่าปรับของประเทศไทย ในการขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกฎหมายกำหนด ซึ่งมีค่าปรับเป็นจำนวน 1,000 บาท ซึ่งเห็นว่าค่าปรับเป็นจำนวนเงินที่น้อยมาก ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย รวมถึงอายุความของคดีขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกฎหมายกำหนดมีอายุความเพียงแค่ 1 ปี หากเกิน 1 ปีก็หมดอายุความ พลตำรวจเอก ตักดา ยังยกตัวอย่างกรณีคดีขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดของต่างประเทศว่า ต่างประเทศมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเกรงกลัวต่อการกระทำผิด ดังนั้น หากประเทศไทยมีการนำมาตรการการจัดการความเร็ว หรือการบังคับใช้กฎหมายแบบต่างประเทศมาใช้ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาพบว่าจำนวนเงินค่าปรับคดีขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดนั้นเป็นจำนวนเงินที่สูงมาก บางกรณีรุนแรงถึงขั้นจำคุกเป็นเวลา 1 ปี จากตัวอย่างหลาย ๆ รัฐในประเทศสหรัฐอเมริกา

สรุปผล

แนวทางการพัฒนาการจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย 1) เพื่อศึกษาปัญหาของการจัดการความเร็ว 2) เพื่อศึกษาระบบการจัดการความเร็วที่ใช้ และ 3) สืบหาความคิดเห็นจากผู้มีหน้าที่จัดการระบบความเร็ว ใช้การวิจัยแบบผสมผสานและค้นคว้าจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับปัญหาของการบริหารงานจราจรในเรื่องของการตรวจจับ ความเร็ว ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยยังคงมีปัญหาในเรื่องของการบริหารงานจราจรในเรื่องของความเร็ว ทั้งในด้านของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมบนท้องถนน และด้านงบประมาณ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยยังขาดวินัย ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดจึงเป็นเรื่องที่สำคัญ เพื่อนำไปสู่การบริหารงานจราจรในเรื่องของความเร็วที่ดีในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทั่วไป

ด้านบุคคล (ผู้ขับขี่ยานพาหนะ)

ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทย จำเป็นต้องตระหนักถึงความอันตรายของการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วว่าการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า การขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วที่เหมาะสมโดยไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งจากสถิติอุบัติเหตุที่ผ่านมาแต่ละครั้งเมื่อนับรวมกันแล้วสร้างความเสียหายให้แก่ประเทศชาติมหาศาล ผู้ขับขี่ยานพาหนะในประเทศไทยจำเป็นต้องเห็นความสำคัญของเรื่องอุบัติเหตุจราจรในประเทศ และเคารพต่อกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

1. ประเทศไทยควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เป็นรูปธรรม ควรนำรูปแบบและแนวทางการจัดการความเร็วของต่างประเทศที่ผู้วิจัยได้ศึกษา มาปรับใช้ประเทศไทย เช่น จำนวนเงินค่าปรับ หรืออายุความของคดีในเรื่องของการขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกฎหมายกำหนด

2. การตรวจจับความเร็วก็เป็นอีกหนึ่งมาตรการที่จะมาช่วยสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็วิธีใช้การตรวจจับความเร็วโดยใช้เจ้าหน้าที่ และการตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ ปัญหาของประเทศไทยที่ได้จากการสัมภาษณ์กับผู้บริหารระดับสูงในสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ งบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์ในการตรวจจับความเร็ว และงบประมาณในการจัดจ้างเจ้าหน้าที่เพื่อมารับผิดชอบในการจัดการจราจรในเรื่องของความเร็ว

ด้านวิศวกรรมทางถนน

ป้าย และสัญลักษณ์ ที่เกี่ยวกับความเร็วที่ใช้ในประเทศไทยที่มีความชัดเจน มีผลต่อการลดความเร็วของผู้ขับขี่ และควรติดตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสม รวมถึง เส้นชะลอความเร็ว ที่ผู้วิจัยได้ศึกษาจากบทความของต่างประเทศ ว่าการสยบการจราจร (Traffic Calming) หรือเส้นชะลอความเร็ว มีผลต่อการลดความเร็วลงของผู้ขับขี่ยานพาหนะ และลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาแนวทางการพัฒนาสมรรถนะของบุคคลากรในภาครัฐ เพื่อให้มีทักษะ ความรู้ เจตคติ ในด้านการบริหารจัดการความเร็วเพื่อลดอุบัติเหตุในประเทศไทย

2. ควบคืศึกษาการพัฒนาาระบบเทคโนโลยีที่สามารถนำประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับการบริหารจัดการความเร็วในประเทศไทย

3. ควบคืศึกษาหลักสูตรที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนนเพื่อสร้างกระบวนการทัศนใหม่ในการลดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย

องค์ความรู้ใหม่

1. ทราบถึงปัญหาของการบริหารงานจราจรเกี่ยวกับความเร็ว และสามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด
2. ทราบถึงระบบที่เหมาะสมในการตรวจจับความเร็วในประเทศไทยเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน สามารถสร้างแนวทางในการบริหารจัดการปัญหาจราจร ด้านการตรวจจับความเร็ว เพื่อนำไปสู่การสร้างมาตรการ และข้อบังคับที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

References

- Elvik, R., Christensen, P., & Amundsen, A. (2004). *Speed and road accidents: an evaluation of the power model*. Oslo: The Institute of Transport Economics (TOI) report.
- European Transport Safety Council (ETSC). (2008). *Managing Speed: Towards Safe and Sustainable Road Transport*. Retrieved from <https://etsc.eu/managing-speed-towards-safe-and-sustainable-road-transport/>
- Heinrich, H. W. (1980). *Industrial accident prevention: A safety management approach* (5th ed.). McGraw-Hill. New York.
- Royal Thai Police. (2015). *Traffic Accident Report 2006–2015*. Bangkok: Royal Thai Police.
- Suriyawongpaisan, P. (2000). *Breaks through the Thai traffic law*. Bangkok: Holistic Publishing.
- U.K. Department of Transportation. (1987). *Killing Speed and Saving Lives*. London: United Kingdom.
- U.S. Department of Transportation. (2005). *Speed Management Strategic Initiative*. Retrieved from https://safety.fhwa.dot.gov/speedmgt/ref_mats/fhwas09028/resources/DOT%20Speed%20Management%20Strategic%20Initiative.pdf
- Vihokto, P., Vihokto, P., & Khamphet, P. (1997). *Analysis of the causes and approaches to prevent accidents in higher education institutions: Research report*. Bangkok: Office of the Defense Committee National Disaster. Office of the Permanent Secretary, Office of the Prime Minister.

World Health Organization. (2015). *Global Status Report on Road Safety*. Summary.

World Health Organization. (2017). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Summary.

Yamane, T. (1973). *Statistics, An Introductory Analysis* (3rd ed.). New York: Harper & Row.