



ความสำคัญและความ เป็นมา

องค์การอนามัยโลกได้ประมาณไว้ว่า ในแต่ละปีประชากรของโลกประมาณ ๑๐ ล้านคน ได้รับอันตราย และประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ คน ต้องถึงแก่ชีวิต เนื่องจากอุบัติเหตุ การจราจรทางบก (ครรชิต ศิวนวนล ๒๕๒๔ : ๑) สำหรับประเทศไทย การเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุ การจราจรทางบกมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีในอัตราเพิ่มร้อยละ ๒๔ ต่อปี (วิจิตร บุญยะโทตระ ๒๕๒๔ : ๑) ซึ่งนับว่าเป็นอัตราเพิ่มที่สูงมาก

สถิติจากสภาวิจัยแห่งชาติพบว่า ผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง ๑๔ - ๔๔ ปี (วิจิตร บุญยะโทตระ และคณะ ๒๕๒๕ : ๑๔) ซึ่งนอกจากประเทศไทยจะต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลในวัยที่จะ เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศแล้ว ประเทศไทยยังต้องลงทุนสูญเสียเปล่าในการสร้างและให้การศึกษาแก่บุคคลากร เหล่านี้ไว้เป็นอันมาก นอกจากนี้ยังพบว่า เด็กไทยอายุต่ำกว่า ๑๔ ปี ต้องเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนประมาณ ร้อยละ ๑๑ ของผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนทั้งหมด และมีเด็กที่ต้องเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนเพิ่มมากขึ้นทุกปี ในอัตราเพิ่มร้อยละ ๑๓ ต่อปี (V. Punyahotra and K. Phiewnual 1981 : 39 - 45) ซึ่งสูงกว่าอารยประเทศ ๔ - ๖ เท่า ผู้เชี่ยวชาญได้คาดการณ์ไว้ว่า หากรัฐยังปล่อยปละละเลยให้อยู่ในสภาพเช่นนี้ต่อไป เด็กไทย ๑ คน ในทุก ๆ ๕๐ คน จะต้องเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนน

ผลต่อเนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรทางบก ได้ก่อให้เกิดปัญหาในด้านต่างๆ ติดตามมา ซึ่งสามารถจำแนกเป็น ๓ ลักษณะใหญ่ ๆ ดังนี้ คือ

๑. ปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

อุบัติเหตุ ได้ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สิน เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นผลที่ตามมาคือ เกิดความเสียหายของยานพาหนะและทรัพย์สินอื่น ๆ สูญเสียเวลาของการทำงาน เสียค่ารักษาพยาบาล ความพิการทำให้สูญเสียโอกาสการทำงานในอนาคต ค่าความเสียหายทางทรัพย์สินสามารถประเมินราคาได้ แต่การ เสียชีวิตและความพิการ

ของผู้ได้รับอุบัติเหตุไม่สามารถประเมินราคาได้ ในปีหนึ่ง ๆ ประเทศไทยเราต้องเสียประโยชน์อันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก คิดเป็นมูลค่าหลายพันล้านบาท (วิจิตร บุญยะโทตระ, เปรม บุรี และเนาวรัตน์ เข็นสาส์น อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทตระ ๒๕๒๔ : ๒) ความสูญเสียดังกล่าว นอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจของประเทศแล้ว ยังก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสังคม ความพิการทำให้เกิดขบถ้อย ไม่เป็นที่ยอมรับในสังคม ยิ่งกว่านั้นรัฐและสังคมยังต้องรับภาระเลี้ยงดูบุคคลพิการ เด็กกำพร้าและครอบครัว อันเป็นผลจากอุบัติเหตุเหล่านั้น

๒. ปัญหาทางด้านทางการแพทย์และการรักษาพยาบาล

ผู้ได้รับอุบัติเหตุ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการดูแลรักษาจากแพทย์และพยาบาลจากสถิติของโรงพยาบาลใหญ่ ๆ (วิจิตร บุญยะโทตระ ๒๕๒๔ : ๒) พบว่า ต้องใช้เตียงผู้ป่วยประมาณร้อยละ ๑๐ - ๑๕ ของเตียงโรงพยาบาลทั้งหมดสำหรับรับผู้ป่วยจากอุบัติเหตุบนถนน และยิ่งโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้กับถนนสายสำคัญ ๆ เช่น ถนนพหลโยธิน สุขุมวิท หรือจรัลสนิทวงศ์ บางแห่งต้องรับผู้ป่วยอุบัติเหตุไว้ถึงร้อยละ ๔๐ ของจำนวนเตียงผู้ป่วยที่มีอยู่ทั้งหมด (วิจิตร บุญยะโทตระ ๒๕๒๔ : ๒) จึงนับได้ว่า ประเทศไทยเราได้ใช้ทรัพยากรและบุคลากรทางการแพทย์อย่างสิ้นเปลืองมาก เพียงเพื่อการรักษาผู้ป่วยอุบัติเหตุบนถนน เพียงอย่างเดียว ซึ่งถ้ารัฐจะให้ความสนใจในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุอย่างจริงจัง รัฐก็จะสามารถระดมทรัพยากรและบุคลากร เหล่านี้ไปให้บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขแก่ประชาชนในด้านอื่น ๆ ได้อีกมาก

๓. ปัญหาทางด้านจราจร

ปัญหาการจราจรส่วนหนึ่งสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ในเมืองที่มีการจราจรแออัดเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากบริเวณที่เกิดเหตุเป็นส่วนหนึ่งของถนนที่ถูกใช้ไปแล้ว ขณะที่ปริมาณยานยังคงมีมาเท่าเดิม จึงทำให้เกิดเป็นคิว (Queue) รอคอยของยานยาวออกไปทันที ซึ่งนอกจากจะก่อให้เกิดความล่าช้าและเสียเวลาในการเดินทางแล้ว ยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมากมายอีกด้วย ดังนั้นการหาวิธีการที่สามารถทำให้อุบัติเหตุลดน้อยลงได้ นอกจากจะเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนแล้ว ยังเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาการจราจรอีกด้วย

จากการศึกษาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุการจราจรทางบก ครรชิต วัฒนกุล (๒๕๒๔ : ๔) ปุ่น ปิยะศิลป์ (๒๕๒๔ : ๒) และวิจิตร บุญยะโทตระ (๒๕๒๔ : ๒) ได้กล่าวไว้พอสรุปได้ว่าสาเหตุสำคัญที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมีอยู่ ๓ ประการใหญ่ ๆ คือ

คน รถ ถนนและสภาพแวดล้อม เพียงประการใดประการหนึ่งก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และจากการศึกษาในรายละเอียดพบว่า เพศ อายุ ระดับอัลกอฮอล์ในเลือด และสภาพสมาธิ (Medical Condition) ของผู้ขับขี่ ชนิด สภาพและลักษณะการใช้งานของรถ รวมถึงสภาพถนนและสิ่งแวดลอมมีผลต่อการ เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก (ครรชิต วัฒนวล ๒๕๒๔ : ๖-๑๓)

การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางบก เพื่อลดปริมาณการ เกิดอุบัติเหตุ ให้ลดน้อยลง สามารถทำได้โดยอาศัยหลักใหญ่ๆ ๓ ประการคือ

- ๑. การให้การศึกษา (Education)
- ๒. การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรม (Engineering)
- ๓. การควบคุมให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement)

๑. การให้การศึกษา (Education) หมายถึงการให้การศึกษาแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในเรื่องที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพและความปลอดภัย การแก้ปัญหาคือ เหตุ เนื่องจากความบกพร่องของคน น่าจะอยู่ที่การให้การศึกษาที่ดี ถูกต้องและเหมาะสมแก่นัก เรียนและประชาชนทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน การศึกษาดังกล่าวมิได้หมายถึงการศึกษาทั่วไป แต่หมายถึงสวัสดิศึกษา (Safety Education) ที่มีจุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ เนื้อหาและกระบวนการที่จะทำให้เกิดสวัสดิภาพหรือความปลอดภัยขึ้นทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ ๒๕๒๖ : ๔) ก่อให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ปลอดภัยคือ สามารถรู้ เข้าใจ มีทักษะและสวัสดินิสัย (พัชรา กาญจนารัตน์ ๒๕๒๖ : ๑) การให้ความรู้เกี่ยวกับสวัสดิภาพ ควร เริ่มสอนตั้งแต่เด็ก เล็ก ๆ โดยสอดแทรกวิชาความปลอดภัยในการจราจรลงในหลักสูตรของโรงเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษา มัธยมศึกษา จนถึงชั้นอุดมศึกษา สำหรับผู้ใหญ่ซึ่งไม่อาจให้การศึกษาโดยตรงก็สามารถให้การศึกษาโดยอ้อม ได้แก่วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ บ้ายโฆษณาต่าง ๆ สิ่งพิมพ์อื่น ๆ เพื่อให้ทราบและตระหนักถึงความปลอดภัยในการจราจรที่ทันสมัยอยู่เสมอ

จุดประสงค์สำคัญของการให้การศึกษา เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน ก็เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้มีความรู้ มีแนวความคิดที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสนใจสาเหตุของอุบัติเหตุและสามารถปรับปรุงแก้ไขตนเองให้มีพฤติกรรมที่ปลอดภัย การแก้ไขพฤติกรรมของคนให้มีความปลอดภัย จำต้องให้คนเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุ เกรงกลัวอุบัติเหตุและหาทางป้องกัน เพื่อให้ตนเองอยู่รอดปลอดภัย และมีความสุข (พัชรา กาญจนารัตน์ ๒๕๒๖ : ๒-๓)

๒. การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรม (Engineering) หมายถึงงานด้านวิศวกรรมจราจร ซึ่งเกี่ยวกับการสร้างทางสายต่าง ๆ การออกแบบควบคุมการก่อสร้าง ถนน วงเวียน สะพาน ฯลฯ ให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน ก่อปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอ รวมถึงการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่างๆ เพื่อช่วยควบคุมยานพาหนะบนถนนให้สัญจรไปมาด้วยความสะดวกและปลอดภัย

๓. การควบคุมให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) เมื่อมีการให้การศึกษา ตลอดจนการแก้ไขทางด้านวิศวกรรมจราจรแล้ว หากปรากฏว่ายังมีผู้ฝ่าฝืนทำผิดกฎจราจรอยู่ก็จำเป็นต้องมีการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายเพื่อความเรียบร้อยในสังคม จากการศึกษาของกองตำรวจทางหลวง เมื่อพ.ศ. ๒๕๒๓ บนทางหลวงสายบางนา-ตราด พบว่าเพียงการเข้มงวดให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรแต่เพียงอย่างเดียวก็สามารถทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายนี้ลดลงได้เกือบร้อยละ ๕๐ อย่างไรก็ตาม การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยการออกกฎหมายบังคับโดยที่ยังไม่มีการให้การศึกษาแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ทราบถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอันตรายของอุบัติเหตุ และแนวทางที่ถูกต้องในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุอย่างดีพอ นับเป็นการแก้ที่ปลายเหตุ

ดังนั้น การแก้ปัญหาคู่ขนานอุบัติเหตุ จึงควรจะต้องมีการดำเนินการควบคู่กันไปทั้งทางด้าน การให้การศึกษา การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมและการควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยเน้นความสำคัญที่การให้การศึกษา ซึ่งจะมีส่วนช่วยแก้ปัญหาได้ค่อนข้างมากโดยให้การศึกษาช่วยสร้างความรู้สึกสำนึกรับผิดชอบร่วมกันในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่ขนานอุบัติเหตุ การให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจะช่วยให้นักเรียน นักศึกษาและประชาชนได้ตระหนักถึงปัญหาสำคัญของอุบัติเหตุ ทราบสาเหตุของอุบัติเหตุและสามารถป้องกันตนเองให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุได้

ปัจจุบันการให้การศึกษาแก่นักเรียน นักศึกษา เกี่ยวกับวิธีการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายยังไม่เพียงพอและต่อเนื่อง เหมาะสมกับวัย การกำหนดหลักสูตรเกี่ยวกับเรื่องนี้ในสถาบันการศึกษาทุกระดับยังไม่ได้เน้นไว้ให้ชัดเจน จึงไม่ก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติเท่าที่ควร การประชาสัมพันธ์เผยแพร่เพื่อให้ความรู้แก่ประชาชนทั้งในด้านการเดินถนน และวิธีการขับรถก็ยังขาดประสิทธิภาพ (ชลัท กิจธรรม ๒๕๒๕ : ๔) ขาดแผนงานที่แน่นอนชัดเจนในการให้การศึกษา ขาดความรู้และวิทยาการใหม่ ๆ ที่จะเผยแพร่แก่ผู้ใช้ทาง การแก้ไขปัญหาคู่ขนานอุบัติเหตุให้สัมฤทธิ์ผลจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือประสานงานกันจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้ง

วิศวกร แพทย์ ตำรวจ นักการศึกษา นักกฎหมาย นักสังคมวิทยา นักเศรษฐศาสตร์ และนักวิจัย ได้ร่วมกันศึกษารวบรวมข้อมูลที่ต้องแก่ผู้ปฏิบัติ จะได้ใช้เป็นแนวทางในการวางแผนและ กำหนดนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุบนถนนในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ทางพิเศษระบบทางด่วนขั้นที่ ๑ ซึ่งก่อสร้างขึ้นตามโครงการของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับพระมหากรุณาธิคุณโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า "ทางด่วนเฉลิมมหานคร" เนื่องในโอกาสที่สืบเปิดทางด่วนสายดินแดง - ท่าเรือ อย่าง เป็นทางการ และเพื่อเป็นอนุสรณ์ แห่งการสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี

ทางด่วนเฉลิมมหานคร มีความยาวทั้งสิ้น ๒๗.๑ กิโลเมตร ประกอบด้วยทางด่วน ๓ สาย คือ สายดินแดง - ท่าเรือ มีระยะทาง ๘.๘ กิโลเมตร สายบางนา - ท่าเรือ มีระยะทาง ๗.๘ กิโลเมตร และสายดาวคะนอง - ท่าเรือ มีระยะทาง ๑๐.๓ กิโลเมตร โดยเชื่อมการคมนาคมจากภาคเหนือ (ถนนวิภาวดีรังสิต) ภาคตะวันออก (ถนนบางนา - ตราด) และภาคใต้ (ถนนอนุบุรี - ปากท่อ) ผ่านกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจและ สังคม

ปัจจุบันทางด่วน ๒ สายแรก คือสายดินแดง - ท่าเรือ และสายบางนา - ตราด การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๒๔ และ ๑๗ มกราคม ๒๕๒๖ ตามลำดับ ส่วนทางด่วนสายดาวคะนอง - ท่าเรือ กำลังอยู่ในระยะการ ก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จสามารถเปิดให้บริการได้ประมาณปลายปี ๒๕๓๐ ทางด่วนทั้ง ๓ สายนี้ จะมาบรรจบ เชื่อมต่อกัน ณ บริเวณท่าเรือคลองเตย

โดยเหตุที่ ทางด่วนเป็นทางพิเศษที่มีคุณลักษณะแตกต่างไปจากทางหลวงสายอื่น ๆ กล่าวคือ

๑. อนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ (ยกเว้นรถสามล้อและรถจักรยานยนต์)
๒. ไม่อนุญาตให้คนเดินถนน
๓. มีการควบคุมทางเข้า - ออก
๔. แยกการจราจรในสองทิศทางออกจากกัน และ
๕. ไม่มีทางแยกระดับเดียวกันตัดผ่าน

ด้วยคุณลักษณะพิเศษดังกล่าว จึงทำให้ผู้ขับขี่สามารถเดินทางด้วยความเร็วสูง สำหรับ

ผู้ไม่คุ้นเคยตลอดจนขาดความระมัดระวัง อาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้ จากสถิติอุบัติเหตุบนทางด่วน สายดินแดง - ท่าเรือ และสายบางนา - ท่าเรือ ปี ๒๕๒๗ (มกราคม - ธันวาคม ๒๕๒๗) พบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งสิ้นจำนวน ๓๔๑ รายต่อระยะทาง ๑๖.๘ กิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุบนทางด่วนกับจำนวนอุบัติเหตุบนถนนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งเกิดขึ้นทั้งสิ้น ๑๔,๐๔๒ รายต่อระยะทาง ๑,๑๕๒.๓ กิโลเมตร (สถิติรายปีกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๒๖ รวบรวมในการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ๒๕๒๗ : ๓๓-๔๐) จะพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางด่วนมีจำนวนเพียงร้อยละ ๒.๘ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนในกรุงเทพมหานคร แต่หากเปรียบเทียบตามระยะทางหรือความยาวของถนนจะพบว่าอุบัติเหตุบนทางด่วนมีจำนวนสูงกว่าอุบัติเหตุบนถนนในกรุงเทพมหานคร คิดเป็นอัตราส่วน ๒:๑ ผู้วิจัยในฐานะที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ การจราจรบนทางด่วน จึงมีความสนใจที่จะศึกษาลักษณะของอุบัติเหตุการจราจรที่เกิดขึ้นบนทางด่วนเฉลิมมหานคร ผลของการวิจัย นอกจากจะทำให้ทราบถึงลักษณะและสภาพของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริง อันจะเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุและเป็นแนวทางในการพิจารณาหามาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุบนทางด่วนแล้ว ยังจะเป็นประโยชน์ในการพิจารณาวางแผนและกำหนดนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุการจราจรทางบกโดยส่วนรวมทั้งในด้านการให้การศึกษ การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมและการให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้น จึงเป็นการสมควรที่จะได้ศึกษาลักษณะของอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วนเฉลิมมหานคร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาลักษณะของอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วน เฉลิมมหานคร
๒. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะผู้ขับขี่ ลักษณะรถ และลักษณะถนน และสภาพแวดล้อม กับลักษณะอุบัติเหตุ
๓. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของพนักงานผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุและแนวทางแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วน

ขอบเขตของการวิจัย

๑. การวิจัยนี้ มุ่งศึกษา ลักษณะของอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วน เฉลิมมหานคร สายดินแดง-ท่าเรือ และสายบางนา-ท่าเรือ

๒. การวิจัยนี้ ศึกษาเฉพาะอุบัติเหตุการจราจรที่เกิดขึ้นระหว่างปี ๒๕๒๗-๒๕๒๘ (มกราคม ๒๕๒๗ - ธันวาคม ๒๕๒๘) รวมจำนวนอุบัติเหตุที่ศึกษาทั้งสิ้น ๑,๐๐๓ ราย

๓. การวิจัยนี้ ศึกษา เฉพาะลักษณะของอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วน เฉลิมมหานคร ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะผู้ขับขี่ ลักษณะรถ และลักษณะถนนและสภาพแวดล้อม กับลักษณะอุบัติเหตุ และศึกษาความคิดเห็นของพนักงานกู้ภัยซึ่งปฏิบัติงานใกล้ชิด ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุบนทางด่วน เกี่ยวกับสาเหตุและแนวทางแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วน

๔. การวิจัยนี้ ศึกษาตัวแปร ๔ ประเภท ดังต่อไปนี้

๔.๑ ลักษณะอุบัติเหตุ ตัวแปรที่ศึกษาคือ

- ก. ลักษณะการชน
- ข. ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

๔.๒ ลักษณะผู้ขับขี่ ตัวแปรที่ศึกษาคือ

- ก. เพศ
- ข. อายุ

๔.๓ ลักษณะรถ ตัวแปรที่ศึกษาคือ

- ก. ชนิดของรถ

๔.๔ ลักษณะถนนและสภาพแวดล้อม ตัวแปรที่ศึกษาคือ

- ก. ตำแหน่งที่เกิดเหตุ
- ข. สภาพอากาศ
- ค. สภาพผิวการจราจร
- ง. ลักษณะแนวทางจราจร
- จ. วันที่เกิดเหตุ (วันในสัปดาห์)
- ฉ. เวลาที่เกิดเหตุ

ข้อตกลงเบื้องต้น

๑. ข้อมูลในรายงานอุบัติเหตุที่พนักงานกู้ภัยได้บันทึกไว้ เป็นข้อมูลที่ถูกต้องตรงตามความเป็นจริง
๒. พนักงานกู้ภัยที่ให้สัมภาษณ์ ตอบตรงสภาพความเป็นจริง

ความจำกัดของการวิจัย

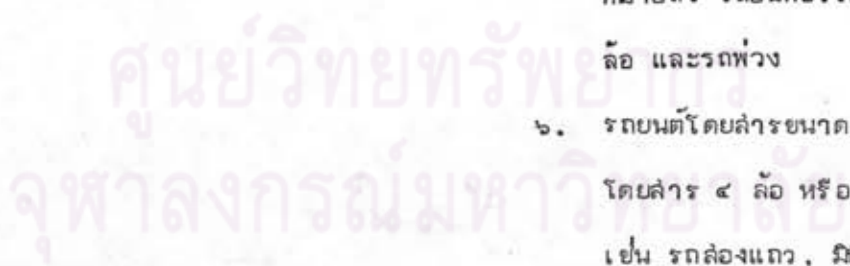
การวิจัยนี้ ศึกษาข้อมูลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแล้ว จึงไม่สามารถศึกษาครอบคลุมถึงตัวแปรบางตัวที่อาจเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วน เช่น ระดับอัลกอฮอล์ในเลือด การเสพยากระตุ้นประสาท สภาพสมาธิของผู้ขับขี่ (Medical Condition) ได้แก่ ระบบสายตาระบบหู ระบบหัวใจ และเส้นเลือดและระบบสมอง เป็นต้น รวมทั้งสภาพความสมบูรณ์ของรถตัวแปรเหล่านี้ อาจมีผลต่อลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วน

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

อุบัติเหตุการจราจร	หมายถึง	เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการสัญจรไปมาบนถนนโดยมิได้คาดคิดมาก่อน อันเป็นผลจากการบังเอิญหรือขาดความระมัดระวังหรือความประมาทของผู้ใช้ทาง
ลักษณะของอุบัติเหตุการจราจร	หมายถึง	ลักษณะหรือสภาพของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามตัวแปร ๔ ประเภท คือ ลักษณะผู้ขับขี่ ลักษณะรถ ลักษณะถนนและสภาพแวดล้อม และลักษณะอุบัติเหตุ
พนักงานกู้ภัย	หมายถึง	เจ้าหน้าที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุบนทางด่วน เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พนักงานกู้ภัยจะเป็นผู้ได้รับแจ้งเหตุและไปถึงที่เกิด

เหตุ เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ
 ก่อนบุคคลอื่น และมีหน้าที่ประสานงานกับ
 เจ้าหน้าที่ตำรวจในการแก้ไขอุบัติเหตุจน
 กว่าเหตุการณ์จะจูล่วง นอกจากนี้ยังมี
 หน้าที่ตรวจสอบรายละเอียดของอุบัติเหตุ
 และบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขับขี่ รถ ถนน
 และสภาพแวดล้อมและลักษณะของอุบัติเหตุ
 ที่เกิดขึ้นในแบบรายงานอุบัติเหตุแล้วนำ เสนอ
 ผู้บังคับบัญชา เพื่อดำเนินการต่อไป

เพศ	หมายถึง	เพศของผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุ
อายุ	หมายถึง	อายุของผู้ขับขี่ที่ก่ออุบัติเหตุ
ชนิดของรถ	หมายถึง	ประเภทของรถคันที่ก่ออุบัติเหตุ ซึ่งแบ่ง
		ตามลักษณะการใช้งาน ดังนี้
		๑. รถยนต์นั่ง
		๒. รถยนต์บรรทุก ๔ ล้อ
		๓. รถยนต์บรรทุก ๖ ล้อ
		๔. รถยนต์บรรทุก ๑๐ ล้อ
		๕. รถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่และรถพ่วง
		หมายถึง รถยนต์บรรทุกเกินกว่า ๑๐
		ล้อ และรถพ่วง
		๖. รถยนต์โดยสารขนาดเล็ก หมายถึง รถ
		โดยสาร ๔ ล้อ หรือ ๖ ล้อขนาดเล็ก
		เช่น รถสองแถว, ฌัปปี้
		๗. รถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ หมายถึง รถ
		โดยสาร ๖ ล้อขนาดใหญ่ขึ้นไป เช่น
		รถโดยสารประจำทางของ ขสมก.



สภาพอากาศ หมายถึง ลักษณะดินฟ้าอากาศขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย

- ๑. สภาพอากาศปกติ
- ๒. ฝนตก
- ๓. มีพายุ ลมแรง
- ๔. มีควัน หมอก

สภาพผิวการจราจร หมายถึง ลักษณะพื้นผิวทาง ประกอบด้วย

- ๑. ผิวทางแห้ง
- ๒. ผิวทางเปียก
- ๓. ผิวทางมีน้ำขัง
- ๔. ผิวทางขรุขระ



ลักษณะแนวทางจราจร หมายถึง ลักษณะถนนที่เป็นผลจากการออกแบบทางเรขาคณิต (Geometric Design) ประกอบด้วยลักษณะถนน ดังต่อไปนี้

- ๑. ทางตรง
- ๒. ทางโค้ง
- ๓. ทางตรงลาดชัน
- ๔. ทางตรงลาดลง
- ๕. ทางโค้งลาดชัน
- ๖. ทางโค้งลาดลง

ลักษณะการชน หมายถึง สภาพการชนของรถที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งกรณีรถชนรถ และรถชนสิ่งก่อสร้างตามรหัสลักษณะการเกิดอุบัติเหตุบนทางด่วน

ความรุนแรงของอุบัติเหตุ หมายถึง ความสูญเสียของอุบัติเหตุทางด้านบุคคล ถือเกณฑ์ตามอาการบาดเจ็บของผู้ได้รับอุบัติเหตุ คนที่อาการหนักที่สุดเป็นหลัก จำแนกความรุนแรงของอุบัติเหตุออกเป็น

๔ ประเภท ดังนี้

- ๑. ความรุนแรงประเภทไม่มีบาดเจ็บ หมายถึง ไม่มีบาดแผล
- ๒. ความรุนแรงประเภทบาดเจ็บเล็กน้อย หมายถึง มีอาการฟกช้ำดำเขียว หรือมีบาดแผลซึ่งต้องการการรักษาพยาบาลแต่ไม่ต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล
- ๓. ความรุนแรงประเภทบาดเจ็บสาหัส หมายถึง อาการบาดเจ็บที่รุนแรงจำเป็นต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล
- ๔. ความรุนแรงประเภตตาย หมายถึง ผู้ได้รับอุบัติเหตุถึงแก่กรรมอันเป็นผลจากความบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุ ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน ๑๔ วัน นับแต่วันที่ได้รับอุบัติเหตุ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

- ๑. ผลการวิจัยจะช่วยให้ทราบลักษณะของอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วนเฉลิมมหานคร พร้อมทั้งช่วยให้เข้าใจสภาพโดยรวมของอุบัติเหตุเด่นชัดขึ้น
- ๒. ผลของการวิจัยจะเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์หาล่าเหตุของอุบัติเหตุการจราจรบนทางด่วน ตลอดจนความบกพร่องที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
- ๓. ผลของการวิจัยจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการพิจารณาหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นต่อไป
- ๔. ผลของการวิจัยจะเป็นประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้อง ทั้ง วิศวกร แพทย์ นักการศึกษา และตำรวจจะได้ใช้ข้อมูลในการวางแผนและกำหนดแนวนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบกโดยรวม