


ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชน
บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ศราวุธ ทัตตราคม


งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
กรกฎาคม 2559
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางานนิพนธ์
ของ ศราวุธ ทัตตราคม ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

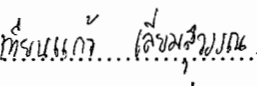
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์


.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร.สุปราณี ธรรมพิทักษ์)

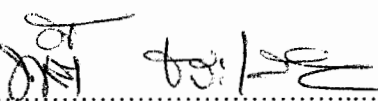
คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์


.....ประธาน
(อาจารย์ ดร.สุปราณี ธรรมพิทักษ์)


.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.กัญญา นันทเพ็ชร)


.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร.เทียนแก้ว เลี่ยมสุวรรณ)

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจอนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพา


.....คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนัญญ์ ธรเสนา)
วันที่...12...เดือน.....กรกฎาคม.....พ.ศ....2559.....

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์เรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจาก ดร.สุปราณี ธรรมพิทักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ให้ความกรุณาแนะนำ ตรวจแก้ไขเนื้อหา ตลอดจนให้ความช่วยเหลือทุกอย่างด้วยดีเสมอมา ซึ่งผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และครอบครัว ที่เป็นแรงผลักดันและให้การสนับสนุน ในการศึกษางานนิพนธ์ครั้งนี้ ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ที่ให้กำลังใจด้วยดีเสมอมาตลอดระยะเวลา ในการศึกษางานนิพนธ์ฉบับนี้

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานนิพนธ์เรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่สนใจเพื่อนำไปใช้ในการประกอบความรู้ในอนาคตได้ต่อไป

ศราวุธ ทัตตราคม

57930127: กลุ่มวิชา: การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน; ปร.ม. (การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน)
 คำสำคัญ: รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่/ ความปลอดภัยชุมชน/ นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8
 สราวุธ ทัตตราคม: ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้าง
 ความปลอดภัยให้ชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี
 (THE SUGGESTIONS FOR ENTREPRENEURS WITH LARGE GOODS VEHICLES TO
 CREATE SAFETY FOR COMMUNITIES LOCATED AROUND AMATANAKORN
 INDUSTRIAL ESTATE, PHASE 8, CHON BURI PROVINCE) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์:
 สุปราณี ธรรมพิทักษ์, ปร.ค. 62 หน้า, ปี พ.ศ. 2559.

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับชุมชน
 เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน และเพื่อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
 ในการสร้างความปลอดภัยให้ชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี
 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสัมภาษณ์ที่มีลักษณะการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ซึ่งเป็น
 แบบสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง หรือเป็นการสัมภาษณ์แบบปลายเปิด

ผลการวิจัย พบว่า ปัญหาและผลกระทบด้านคน ผู้ประกอบการยังมีขั้นตอนการรับพนักงานใหม่
 ที่ไม่เหมาะสม ความสามารถโดยรวมแล้วยังต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ประกอบกับเส้นทางที่ใช้สัญจรเป็นเส้นทาง
 ที่ใช้ในชุมชนเท่านั้น มิได้ออกแบบมาเพื่อไว้สำหรับการรองรับรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ประกอบกับเส้นทาง
 ผ่านการใช้งานมาเป็นระยะเวลานานแล้ว จึงได้เกิดการชำรุดและมีความเสียหาย จึงทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิด
 อุบัติเหตุและสร้างความเสียหายต่อชุมชนได้ง่าย ดังนั้นแล้ว ผู้วิจัยเห็นว่า ในขั้นตอนของผู้ประกอบการ
 ในการคัดเลือกบุคคลที่จะเข้าทำงานในตำแหน่งพนักงานขับรถ จะต้องทำการคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติพร้อม
 มีประสบการณ์และมีความเหมาะสมเข้าทำงาน และจะต้องจัดให้มีการอบรมให้ความรู้กับพนักงาน พร้อมการฝึก
 ภาคปฏิบัติ ก็จะทำให้เกิดการเกิดอุบัติเหตุลดลงได้ ปัญหาและผลกระทบด้านกายภาพ พบว่า สภาพของถนน
 ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ประกอบไปด้วย ทางโค้งซึ่งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและไม่มีสัญญาณไฟ
 จราจร ไหล่ถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนหมดสภาพ เป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบ
 ไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เป็นต้น นอกจากนี้ ปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณี
 ฝนตก ถนนลื่น ทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ทำให้ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ ปัญหา
 และผลกระทบด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า บทลงโทษหรือค่าปรับจราจรยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืน
 กฎจราจรหรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ พร้อมกับการทำงานการกวดขัน จับกุม อย่างจริงจังหรือเข้มงวดเพียงพอ
 จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีการขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างประมาท ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

57930127: MAJOR: PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT; M.P.A.

(PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT)

KEYWORDS: LARGE GOODS VEHICLES/ COMMUNITY SAFETY/ AMATANAKORN
INDUSTRIAL ESTATE, PHASE 8

SARAVUT THATRAKOM: THE SUGGESTIONS FOR ENTREPRENEURS WITH
LARGE GOODS VEHICLES TO CREATE SAFETY FOR COMMUNITIES LOCATED
AROUND AMATANAKORN INDUSTRIAL ESTATE, PHASE 8, CHON BURI PROVINCE.

ADVISOR: SUPRANEE THAMMAPITHAK, D.P.A. 62 P. 2016.

The purposes of this qualitative study were to examine conditions of problems facing communities and to investigate their impacts on the communities. Also, this study attempted to make suggestions for entrepreneurs with large goods vehicles on how to create safety for communities located around Amata Nakorn Industrial Estate, Phase 8, in Chon Buri Province. An in-depth interview technique without structure or an open-ended interview was used for data collection.

The results of this study revealed that, regarding the problems and impacts on the public, it was shown that the recruiting processes of these entrepreneurs with large goods vehicles were not good. The qualifications of new recruiters were not met standards. Also, it was found that the roads used by these large vehicles were not originally designed for them. It was built to serve only the transportation of people in the communities. Having been used extensively by these heavy goods vehicles for a long time, these roads were largely damaged, putting people in the communities at risk of accidents and other damages. Therefore, it was suggested that it was crucial for every entrepreneur with large goods vehicles to recruit employees, especially vehicle drivers who were fully qualified and experienced in driving. On-the job trainings should also be organized for those new drivers since it might help to reduce accidents. In addition, considering physical impacts, it was found that the road conditions that were likely to have accidents were those with sharp curves and had no warning road signs; the roads with intersections that had no traffic lights, and the roads with shoulders that could not be used. Not only were the U-turns found inappropriate, but also the road surfaces were damaged and in bad shape with holes. It was found that the roads were too narrow to accommodate a large number of vehicles. Moreover, there were other factors that caused accidents. Drivers needed to be more careful, especially when it rained as the roads became slippery, resulting in uncontrollable driving. Finally, regarding the problems and impacts on law enforcement, it was found that punishment and fine rates were not appropriate. This led to continuous violations of traffic rules and regulations. A lack of strict law enforcement was considered as one of the causes of careless driving that led to accidents.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	2
ขอบเขตของการวิจัย.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
แนวคิดด้านการขนส่ง.....	5
แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.....	7
แนวความคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร.....	10
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการขนส่ง.....	15
สถิติการเกิดอุบัติเหตุ.....	18
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	29
วิธีการวิจัย.....	29
ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ.....	29
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	30
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล.....	30
ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล.....	31
การตรวจสอบเครื่องมือและข้อมูล.....	31

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
4 ผลการวิจัย.....	32
ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้น ด้านคน (พนักงานขับรถ).....	32
ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้น ด้านกายภาพ (รถ-ถนน).....	36
ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้น ด้านการบังคับ ใช้กฎหมาย.....	41
5 สรุปผลวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	46
สรุปผลวิจัย.....	46
อภิปรายผล.....	49
ข้อเสนอแนะ.....	51
บรรณานุกรม.....	54
ภาคผนวก.....	57
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	62

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1 สรุปตัวแปรที่สำคัญ.....	27

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 สถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ความเสียหาย และผู้ต้องหา จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550-2557.....	19
2 สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากบุคคล จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556.....	20
3 สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556.....	21
4 สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556.....	22

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม อัตราการขยายตัวภาคอุตสาหกรรมมีการเจริญเติบโตสูงขึ้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรและอุปกรณ์ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์คอมพิวเตอร์ และกลุ่มยานยนต์ นับว่าเป็นแหล่งสร้างงานที่สำคัญในช่วงที่ผ่านมา เป็นอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบและแรงงานเป็นจำนวนมาก มีอัตราการแข่งขันกับประเทศที่มีต้นทุนการผลิตที่ราคาถูกลงกว่า ทั้งนี้เพื่อเพิ่มสัดส่วนการส่งออกของประเทศและสร้างโอกาสในการแข่งขันในเวทีโลก

การขยายตัวทางภาคอุตสาหกรรมได้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม ดังจะเห็นได้จากสินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร เป็นประเภทของภาคการผลิตที่มีส่วนแบ่งของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) เป็นอันดับหนึ่งเมื่อเทียบกับภาคการผลิตอื่น ๆ

ประเทศไทยอาศัยการขนส่งทางถนนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85 ของการขนส่งทั้งหมด ส่งผลให้อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า มีการขยายตัวตามมา เกิดผู้ประกอบการขนส่งรายใหม่ เพื่อรองรับการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม (กระทรวงพาณิชย์, 2554)

จากการสำรวจของศูนย์วิจัยกสิกรไทย ในปี พ.ศ. 2552 พบว่า การขนส่งสินค้าทางบก มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อเป็นมาตรการป้องปรามด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถและถนน (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2553)

นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร จังหวัดชลบุรี เป็นนิคมอุตสาหกรรมที่ดำเนินการบริหารโดยภาคเอกชน มีพื้นที่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองชลบุรี อำเภอพานทอง โดยได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) จัดอยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุน เขต 2 อยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 45 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากสนามบินสุวรรณภูมิ 65 กิโลเมตร โดยมีผู้ที่สนใจเข้ามาลงทุนตั้งโรงงานประกอบกิจการทั้งนักลงทุนชาวไทยและนักลงทุนชาวต่างชาติ จำนวน 823 โรงงาน มีพนักงานรวมกันแล้วประมาณ 50,000 คน ซึ่งนับว่าเป็นนิคมอุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ด้วยการขยายตัวของผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ได้ส่งผลทำให้เกิดการใช้ยานพาหนะรถขนส่งสินค้าเพิ่มปริมาณมากขึ้น เช่น รถ 4 ล้อ รถ 6 ล้อ รถ 10 ล้อ ตลอดจนรถคอนเทนเนอร์ ฯลฯ เพื่อใช้ในการขนส่งวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตสินค้า และการขนส่งสินค้า

ที่ผลิตสมบูรณ์แล้วส่งไปยังลูกค้า โดยมีปริมาณรถขนส่งสินค้าที่สัญจรเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยมีการใช้เส้นทางและถนนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งส่งผลที่ตามมา คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยด้านการจราจร มีผลกระทบต่อภาพรวมของนิคมอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมและเศรษฐกิจบริเวณ โดยรอบ

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเลือกที่จะศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงเป้าหมาย คือ การนำภาครัฐและเอกชน ผู้ให้บริการรถขนส่งสินค้า ตลอดจนภาคประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน ตลอดจนเรียนรู้และสร้างความตระหนักถึงสาเหตุของปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร อันเนื่องมาจากรถขนส่งสินค้า

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับชุมชน จากการใช้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน จากการใช้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี
3. เพื่อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ในการสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

กรอบแนวคิดในการวิจัย

สำหรับการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีแนวทางในการวิจัย โดยได้ใช้แนวคิดของสถาบันประกันความปลอดภัยทางหลวงสหรัฐอเมริกา (Insurance Institute for Highway Safety, 1970) 3 ปัจจัย คือ

1. ปัจจัยด้านคน (พนักงานขับรถ)
2. ปัจจัยด้านกายภาพ (รถ-ถนน)
3. ปัจจัยการบังคับใช้ตามกฎหมาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ จะนำไปสร้างองค์ความรู้ให้กับผู้ประกอบการให้บริการรถขนส่งสินค้าพื้นที่บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี
2. ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ จะนำไปสร้างองค์ความรู้ในด้านความปลอดภัยการจัดการจราจรของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ที่รับผิดชอบพื้นที่บริเวณ โดยรอบ

นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

3. ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ จะได้นำเสนอเพื่อจัดทำรูปแบบการบริหาร และการจัดการด้านความปลอดภัยของรถขนส่งสินค้าในพื้นที่บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรม อมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาปัญหาและผลกระทบรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ใน 3 ด้าน คือ

1. คน (พนักงานขับรถ)
2. กายภาพ (รถ-ถนน)
3. การบังคับใช้กฎหมาย

ขอบเขตด้านพื้นที่และกลุ่มเป้าหมาย

ผู้วิจัยจึงเลือกที่จะศึกษาจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชนผู้ให้บริการรถขนส่งสินค้า ตลอดจนภาคประชาชน บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ขอบเขตด้านเวลา

ในการทำวิจัยและเก็บข้อมูลครั้งนี้ อยู่ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2559 ถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2559

นิยามศัพท์เฉพาะ

ปัญหา หมายถึง ประเด็นหรือหัวข้อที่เป็นอุปสรรคที่เกิดจากการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ที่ต้องมีการนำมาพิจารณาแก้ไข

ผลกระทบ หมายถึง สภาพปัญหาที่เกิดการสะสมมานาน ที่เกิดจากรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ซึ่งก่อให้เกิดผลทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยส่งผลกระทบต่อชุมชน

ข้อเสนอแนะ หมายถึง แนวคิด คำแนะนำ หรือวิธีการที่เหมาะสม ที่จะนำเสนอต่อหน่วยงานของรัฐ ประชาชน และผู้ให้บริการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เพื่อการปรับปรุงและดำเนินการให้ดียิ่งขึ้น

ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ หมายถึง ผู้ให้บริการขนส่ง รับส่งสินค้า วัสดุดิบและวัสดุจำเป็น ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง ให้แก่ผู้ประกอบการ ในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี โดยมีสัญญาการว่าจ้างระหว่างกัน เพื่อให้มีการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ หมายถึง รถยนต์ประเภทต่าง ๆ ที่ออกแบบและได้รับอนุญาต อย่างถูกต้องในการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า ให้แก่ผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ความปลอดภัย หมายถึง สภาพที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุต่าง ๆ อันจะเกิดแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สิน อันจะมีผลไปขัดขวางต่อการดำรงชีวิต

นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร หมายถึง พื้นที่ที่ บมจ. อมตะ คอร์ปอเรชั่น ได้ทำการพัฒนา จัดสรร ประกาศเป็นเขตอุตสาหกรรม ภายใต้การรับรองจากกรมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 หมายถึง ประชาชน และผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณรอบข้างนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 ในพื้นที่ตำบลหนองตำลึง และตำบลพานทอง อำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี

ปัจจัยด้านคน (พนักงานขับรถ) หมายถึง ความรู้และความเข้าใจของพนักงานขับรถ ขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 ในการตระหนัก การยอมรับด้านความปลอดภัย รับรู้และเข้าใจกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยด้านกายภาพ (รถ-ถนน) หมายถึง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องในการออกแบบก่อสร้าง บำรุงรักษาถนน ตลอดจนการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตรายบนถนน บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรม อมตะนคร เฟส 8 ทั้งนี้ รวมไปถึงกระบวนการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยการบังคับใช้ตามกฎหมาย หมายถึง การนำกฎหมาย กฎระเบียบ มาบังคับใช้ กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 ซึ่งการบังคับใช้ส่วนใหญ่จะมุ่งเน้น ไปที่พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนเป็นหลัก

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี มีแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดด้านการขนส่ง
2. แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
3. แนวความคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร
4. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการขนส่ง
5. สถิติการเกิดอุบัติเหตุ
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดด้านการขนส่ง

ความหมายของการขนส่ง

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช (2544, หน้า 76) อธิบายว่า การขนส่งเป็นกระบวนการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง และกระบวนการนั้นก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และเวลา

แลมเบิร์ต เอ็ม ดักลาส, สตีล อาร์ เจมส์ และเอลแรม เอ็ม ลิซา (2546, หน้า 137)

อธิบายว่า การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่ผลิตไปยังสถานที่บริโภคสินค้านั้น ซึ่งการเคลื่อนย้ายสินค้านี้ระหว่างสถานที่ดังกล่าว ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า ซึ่งมูลค่าเพิ่มนี้เรียกว่า อรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place utility) นอกจากนี้ การขนส่งยังก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time utility) ซึ่งเกิดขึ้นจากการเก็บรักษาสินค้าไว้จนกระทั่งเกิดความต้องการในการบริโภคสินค้านั้น

วิโรจน์ พุทธิวิถิ (2547, หน้า 170) อธิบายว่า การขนส่ง เป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการจากแหล่งผู้ผลิตหรือผู้จัดเก็บ ไปยังลูกค้าในระดับต่าง ๆ การขนส่งจะเป็นตัวขับเคลื่อนสินค้าหรือบริการเข้าไปยังกลุ่มเป้าหมายทางการตลาด ทำให้สินค้าและบริการถูกส่งมอบในที่ต้องการบริโภค และสินค้านั้นจะเป็นที่รู้จักมากขึ้น

วิโรจน์ พุทธิวิถิ (2547, หน้า 173) อธิบายการขนส่งทางถนน (Road transportation) คือ การขนส่งที่ใช้รถยนต์ในการบรรทุกสินค้า และขนส่งระหว่างตำแหน่งต่าง ๆ ที่มีแผ่นดินเชื่อมกัน การขนส่งเกือบทุกกรณีจะต้องอาศัยการการขนส่งทางถนน เพราะเป็นการขนส่งที่สามารถเข้าถึง ต้นทางและปลายทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว

องค์ประกอบของการขนส่ง

องค์ประกอบของการขนส่ง มีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่ง หมายถึง ผู้ดำเนินกิจการขนส่ง ได้แก่ เจ้าของกิจการขนส่ง เจ้าของอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งอาจจะเป็นเอกชนจัดตั้ง ในรูปกิจการเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือเป็นรัฐบาลในรูปหน่วยงานรัฐวิสาหกิจก็ได้
2. เส้นทางการขนส่ง หมายถึง ทางที่ใช้ในการขนส่ง ได้แก่ ถนน
3. เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง หมายถึง เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่ง เช่น รถยนต์
4. สถานีรับ-ส่ง หมายถึง สถานที่ที่กำหนดให้เป็นจุดรับส่ง ส่งต่อ

ลักษณะของการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ลักษณะของการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จำแนกตามลักษณะของการบรรทุกสินค้า สามารถจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การขนส่งสินค้าแบบเต็มคันรถ (Full truckload or FTL freight)

Barker, Sharon, and San (1981) ได้นิยามการขนส่งเต็มคันรถว่า เป็นลักษณะหนึ่งของการขนส่งแบบว่าจ้าง ซึ่งต้องขนสินค้าจากสถานที่หนึ่ง ไปยังอีกสถานที่หนึ่ง ที่มีจำนวนสินค้าของลูกค้านั้นเท่ากับจำนวนสินค้าที่รถบรรทุกสามารถบรรทุกได้

คมกฤษ วลีวงศ์ (2547) ได้นิยามการขนส่งเต็มคัน หมายถึง การขนส่งสินค้าที่ปริมาณสินค้าที่บรรทุกในแต่ละเที่ยวเต็มขีดจำกัดของความจุที่กำหนดไว้ และมักมีการขนส่งสินค้าทั้งหมดไปยังจุดหมายเพียงจุดเดียว

2. การขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มคันรถ (Less than truckload or LTL freight)

Powell and Sheffi (1983) ได้นิยามการขนส่งแบบไม่เต็มคันว่า เป็นการขนส่งสินค้าที่มีจำนวนสินค้าของลูกค้านั้นที่ต่าง ๆ มีน้อยกว่าจำนวนสินค้าที่รถบรรทุกสามารถบรรทุกได้ ดังนั้นจึงต้องมีการรวมสินค้าจากลูกค้าหลาย ๆ แหล่ง (Consolidation) เพื่อให้สินค้าเต็มคันรถ ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า

คมกฤษ วลีวงศ์ (2547) ได้นิยามการขนส่งแบบไม่เต็มคัน หมายถึง การขนส่งสินค้าที่มีการขนส่งในแต่ละเที่ยวไม่ถึงขีดจำกัดของรถที่กำหนดไว้ ทำให้อัตราค่าขนส่งสูงกว่ารูปแบบ

การขนส่งแบบเต็มคันรถ

การวางแผนการขนส่งสินค้า

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2535) ได้กล่าวถึงการวางแผนเพื่อการขนส่งสินค้าว่าเป็นการกำหนดวิธีการปฏิบัติงานขนส่งขึ้นล่วงหน้า โดยใช้หลักวิชาการ เหตุผล และข้อมูลมาประกอบกัน เพื่อใช้ในการพยากรณ์และวางแผนขนส่ง ซึ่งมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ ดังนี้

1. ทำให้เกิดระบบที่ดีและมีประสิทธิภาพ
2. ทำให้อุปกรณ์ เครื่องใช้ เครื่องมือ สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

และเต็มความสามารถ

3. เพื่อลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และลดต้นทุนในการดำเนินงานให้น้อยที่สุด

การวางแผนการขนส่งสินค้า

Taniguchi, Thompson, Yamada, and Duin (2001) ได้นิยามความร่วมมือในการขนส่งสินค้า เป็นระบบที่เกิดจากความร่วมมือกันระหว่าง ผู้ขนส่งสินค้าหลายราย ซึ่งมีการดำเนินการโดยใช้รถบรรทุกสินค้าร่วมกัน เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายในการรวบรวม และการกระจายสินค้า อีกทั้งยังสามารถเพิ่มระดับการให้บริการแก่ลูกค้าและลดปัญหามลภาวะสิ่งแวดล้อม โดยมีพื้นฐานมาจากหลักการรวมสินค้า เพื่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาดในการขนส่ง

โดยหลักการของการรวมสินค้า คือ การนำสินค้าย่อย ๆ หลายชิ้นมารวมเข้าด้วยกัน เพื่อทำการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งหมด ไปจุดหมายปลายทางในเวลาเดียวกัน ถูกนำมาใช้สำหรับการขนส่งสินค้าในปริมาณน้อย ๆ จำนวนบ่อยครั้ง หรือเรียกว่าการขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มคันรถ (Ballou, 1999)

แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุการจราจรเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ ความพิการ และการสูญเสียชีวิต นอกจากนี้ อุบัติเหตุยังเป็นสาเหตุของความสูญเสีย ความสิ้นเปลืองทรัพย์สินเงินทอง และเกิดผลกระทบตามมาหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นทางด้านสังคม ด้านกฎหมาย ด้านสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจ และด้านอื่น ๆ อีกมากมาย ซึ่งนับว่า เป็นภาระต่อครอบครัว สังคม และประเทศชาติเป็นอย่างยิ่ง

การสืบค้นไปถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร หรือการประมวลสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร เป็นสิ่งที่ทำได้ไม่ยากนัก แต่เมื่อพิจารณาถึงการดำเนินการเพื่อป้องกันแล้ว เป็นเรื่องยากที่จะดำเนินการให้บรรลุผลสำเร็จได้ ทั้งนี้ เพราะวิธีการในการควบคุมและป้องกันนั้นต้องเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ๆ อีกมากมาย และแม้ว่าหลาย ๆ หน่วยงานจะได้

ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น แต่ก็ไม่ได้มีการวางแผนร่วมกันในการสร้างกิจกรรมที่สอดคล้อง และผสมผสานกัน ทำให้ผลการดำเนินงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการจราจรไม่ประสบผลสำเร็จ ตรงกันข้ามกับเพิ่มจำนวนมากขึ้น

สถาบันประกันความปลอดภัยทางหลวงสหรัฐอเมริกา (Insurance Institute for Highway Safety, 1970) ได้รายงานกลยุทธ์ในการควบคุมอุบัติเหตุ การจราจร โดยแบ่งการป้องกันออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1. การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ
2. การป้องกันการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
3. การป้องกันไม่ให้พิการหรือเสียชีวิตเมื่อได้รับบาดเจ็บ

ซึ่งในแต่ละระยะของการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุ มีปัจจัยเกี่ยวข้องที่สามารถควบคุมได้ 3 ปัจจัย คือ คน รถ-ถนน และการบังคับตามกฎหมาย

ในแต่ละระยะของการควบคุมและป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถควบคุมได้ 3 ปัจจัย คือ คน รถ-ถนน และการบังคับตามกฎหมาย ดังนั้นแล้ว มาตรการลดอุบัติเหตุการจราจร ประกอบไปด้วย (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

1. มาตรการการศึกษา (Education) หมายถึง การให้สารสนเทศแก่กลุ่มเป้าหมาย เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนักและการยอมรับ ตลอดจนค่านิยม อันนำไปสู่ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนหรือผู้มีส่วนได้เสีย
2. มาตรการทางวิศวกรรม (Engineering) หมายถึง (1) วิศวกรรมจราจร ได้แก่ การออกแบบก่อสร้าง บำรุงรักษาถนน และการแก้ไขจุดอันตรายบนถนน (2) วิศวกรรมยานยนต์ ได้แก่ การออกแบบ ผลิตและบำรุงยานยนต์ และ (3) กระบวนการวินิจฉัยสาเหตุของการชนกัน (Accident reconstruction)
3. มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement) หมายถึง การออกกฎหมาย (Laws) กฎระเบียบ (Regulation) และการบังคับใช้กฎหมาย กฎระเบียบ ซึ่งส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน

แนวทางการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุการจราจร มี 3 ขั้นตอน ดังนี้ (ดำรง แจ่มใจ, 2536 อ้างถึงใน ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

1. การป้องกันระดับปฐมภูมิ เป็นการป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีกิจกรรม ได้แก่ การให้การศึกษาแก่ประชาชนกลุ่มเป้าหมาย การรณรงค์ให้รู้จักสามัญลักษณ์ โดยการใช้สื่อ ทุกรูปแบบ การใช้กฎหมายและค่านิยมทางสังคมเป็นตัวกำหนด การออกแบบรถ เป็นต้น

2. การป้องกันระดับทุติยภูมิ ซึ่งเป็นการป้องกันการบาดเจ็บ เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ ได้แก่ การรณรงค์คาดเข็มขัดนิรภัย การใช้ความเร็วต่ำเมื่อผ่านชุมชน การจัดให้มีการอบรมการแจ้งข่าวอุบัติเหตุ

3. การป้องกันผู้บาดเจ็บหลังจากได้รับอุบัติเหตุแล้ว เพื่อเป็นการป้องกันเพื่อมิให้เกิดความพิการหรือความตายให้เกิดขึ้นน้อยลงที่สุด

การดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรนั้น จำเป็นต้องอาศัยการประสานความร่วมมือจากหลาย ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชน รวมทั้งประชาชนผู้ใช้รถยนต์ยานพาหนะ ที่จะต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยเฉพาะการป้องกันอุบัติเหตุทุกประเภทในชุมชนได้ ซึ่งการดำเนินการเพื่อชุมชนปลอดภัยมีหลักการ ดังนี้ (Karolinska Institute Sweden, 1998 อ้างถึงใน ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

1. องค์กรชุมชนต้องประกอบไปด้วยสหวิทยาการ
2. ชุมชนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่มีอยู่ในชุมชน และให้การสนับสนุนทุกขั้นตอนการทำงาน
3. การตัดสินใจว่าจะทำกิจกรรมอะไร ต้องขึ้นอยู่กับว่าชุมชนนั้นมีความเห็นว่า ปัญหาอะไรเป็นปัญหาที่สำคัญที่สุดในชุมชน
4. วิธีการแก้ปัญหา จะต้องเป็นวิธีการที่เป็นไปได้ สั้นเปลืองงบประมาณน้อยที่สุด
5. วิธีการดำเนินงานจะต้องเป็นที่ยอมรับของคนส่วนใหญ่ในชุมชน
6. แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะสั้น จะต้องมุ่งประเด็นของการปรับปรุงสภาพแวดล้อม ภาวะเบียด และการแก้ไขปัญหาระยะยาว ควรมุ่งประเด็นการศึกษา
7. การแก้ไขปัญหาคงต้องดำเนินการโดยการประสานการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายต้องเข้ามามีส่วนร่วม
8. ต้องกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน พร้อมทั้งกำหนดวิธีการในการประเมินผล กล่าวโดยสรุป คือ อุบัติเหตุการจราจร ไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ความเจ็บป่วย ความพิการและความตาย แต่ยังส่งผลกระทบต่อครอบครัว ชุมชนและสังคม ซึ่งเป็นภาระของรัฐที่จำเป็นต้องเข้าไปช่วยเหลือ ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ นับว่าเป็นปัญหาที่สามารถควบคุมและป้องกันแก้ไขได้ การดำเนินงานประสานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร จำเป็นต้องให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม ด้วยการสร้างความตระหนักถึงปัญหา มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยการสร้างความรู้ ความเข้าใจและค่านิยม อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

แนวความคิดและวัตถุประสงค์ในการบัญญัติกฎหมายจราจร

สำหรับประเทศไทย รถที่นำเข้ามาในประเทศไทยรุ่นแรก คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่สมัย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และชาวต่างชาติก็ได้มีการตัดถนนเพื่อให้ยานพาหนะ ซึ่งเป็นรถลากได้ใช้เดินทางติดต่อทำการค้าขายได้สะดวกขึ้น จึงได้มีพระราชบัญญัติรถลาก พ.ศ. 2444 ออกใช้บังคับ ต่อมาเมื่อเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้มากขึ้นจึงได้มีพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2448 และพระราชบัญญัติรถจ้าง พ.ศ. 2448 ขึ้น เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนรถ

สำหรับกฎหมายจราจร ได้มีการตรากฎหมายจราจรขึ้นเป็นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 การร่างพระราชบัญญัตินี้ได้อาศัยหลักจากกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ นำมาดัดแปลงแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ออกใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่ง สาเหตุที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายเหล่านี้ออกใช้บังคับ ด้วยเหตุผลเพื่อการจัดระเบียบในการจราจรให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการจราจร และจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้วยความเจริญของสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและจำเป็นต่อชีวิตประจำวันของมนุษย์มากขึ้น ประกอบกับความเจริญทางเทคโนโลยี ทำให้มีการพัฒนารูปแบบและเครื่องยนต์กลไกของยานพาหนะที่นำมาใช้บนถนน กฎหมายเหล่านี้จึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้มีความทันสมัย รองรับสภาพการจราจรที่ดียิ่งขึ้นมาเป็นลำดับ การแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่นับได้ว่าเป็นครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ได้ทำขึ้นในปี พ.ศ. 2522 โดยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติ พ.ศ. 2522 ขึ้น ใช้บังคับแทนกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรที่ใช้บังคับแต่เดิม เพื่อให้สามารถควบคุม บังคับ ขับขี่ผู้ประกอบการ และตัวรถ ให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการสัญจรยิ่งขึ้น จากการทำจราจรและขนส่งได้มีการขยายตัวไปในส่วนภูมิภาค ทำให้มีการสัญจรบนทางหลวงเพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2535 จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อใช้แทนประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับในขณะนั้น ให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาของประเทศ

ลักษณะของกฎหมายจราจร

อิทธิ เอี่ยมวิไล (2534 อ้างถึงใน ไพบุลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2546) ได้กล่าวถึงลักษณะของกฎหมายจราจรไว้ว่า กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับเพื่อการจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการจราจรใช้รถใช้ถนน ดังนั้น กฎหมายจราจร

จึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือ บัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม เช่น การเดินรถทางซ้ายทางขวาไม่มีความถูกต้องผิดในตัวของมันเอง ความถูกต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งกฎเกณฑ์ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า โดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้ว บัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์

ในทางปกครอง บริหาร โดยกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่าง ๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่นอกเหนือความรู้สึกมนุษย์ในเรื่องความถูกต้องทางศีลธรรม ซึ่งหลาย ๆ ประเทศ เช่น เยอรมัน ได้แยกความผิดจราจรนี้ให้สิ้นสภาพการเป็นความผิดอาญา โดยพิจารณาจัดให้การกระทำผิดดังกล่าวเป็นลักษณะของการฝ่าฝืนระเบียบเท่านั้น เป็นผลให้การกำหนดนโยบายทางอาญาต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรไม่จำเป็นต้องใช้โทษและกระบวนการทางอาญามาบังคับ เช่นเดียวกับความผิดอาญาทั่วไป ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงผลเสียในการเข้ามาสู่กระบวนการทางอาญาและภาระการพิจารณาของศาล แต่สำหรับกฎหมายไทยไม่ได้แยกความผิดจราจรออกไปจากกฎหมายอาญา ทั้งนี้ เป็นเพราะแนวคิดในการร่างกฎหมายไทย ที่นำแนวคิดของประเทศอังกฤษมาใช้ ประกอบกับการที่สังคมไทยประชาชนยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเอง หรือขาดหลักความเชื่อฟังกฎหมาย ดังนั้น เพื่อให้กฎหมายที่บัญญัติขึ้นมีผลบังคับใช้จึงต้องอาศัยบทลงโทษทางอาญามาใช้บังคับ

ประเภทของความผิดตามกฎหมายจราจร

ศราวุฒิ สุกุลมาศ (2524 อ้างถึงใน ไพบุลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2546) ได้แบ่งประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรได้ 2 ประเภท คือ

1. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการจอดรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากที่หยุดรถหรือจอดรถแล้ว แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือมีความร้ายแรงน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดได้ง่าย เช่น การจอดรถในเขตป้ายจอดรถประจำทาง การจอดรถในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน เป็นต้น

2. ความผิดประเภทที่เกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เป็นการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดขณะที่อยู่ในระหว่างขับขี่รถยนต์ ความผิดประเภทนี้ ถือว่าเป็นความผิดประเภทที่ร้ายแรง และเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถในขณะที่มีเมฆา เป็นต้น

การบังคับตามกฎหมาย

ศราวุฒิ สุกุลมาศ (2522 อ้างถึงใน ไพบุลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2546) ได้ให้ความหมายการบังคับตามกฎหมาย ไว้ว่า หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิด

กฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการข่มขู่มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้ เพราะการกระทำผิดกฎหมายจราจรว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Main prohibit ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิด ซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุ ประการหนึ่ง คือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มากมายในสังคม ผู้กระทำผิดมักมีอภิสิทธิ์หรือมีคนรู้จัก ที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการสำคัญที่สุด คือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็น การก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้ง การฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่า เป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรม ประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจร เท่านั้น ที่จะคอยกวาดล้าง บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจรตลอดจนการลงโทษผู้จงใจ ฝ่าฝืน เพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมายแต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องนี้มีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะและกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจ ในการออกใบอนุญาตขับขี่

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยา กล่าวว่า เป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่า มีแต่การบังคับไม่ให้ กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริง ว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่า ในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมต้องมึ ความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข ด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

1. กฎหมายจราจร ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ร.บ. การขนส่ง ทั้ง 3 ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2522 การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่ จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติ ของสังคมส่วนใหญ่ว่า สามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ แต่กฎหมายจราจรของประเทศไทย ร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่า เป็นการใช้หลัก ตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิด การข่มขู่ในหลักความสะดกในการสัญจรไปข้างแต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลัก ความปลอดภัยไว้ก่อนความสะดกก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศของเจ้าพนักงานจราจรสิ่งต่าง ๆ นี้ มีอยู่เพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่า

เจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้ถนนหนทางปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออกไปแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อให้ใช้ได้ภายใน 7 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ เป็นหมายเรียกตัว เป็นแบบฟอร์มการให้สัญญา และเป็นแบบฟอร์มการดำเนินคดีจน จุดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน 2 ลักษณะด้วยกัน คือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและได้รับใบสั่งต้องไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องไปขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ

2. การควบคุมรถยนต์ การแก้ไขปัญหารถจราจรคับคั่งอีกทางหนึ่งควรพิจารณาต้นเหตุประการหนึ่ง คือ รถยนต์ที่มีมากเกินไปโดยเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคล เคยมีผู้คิดหาวิธีชะลอการเกิดของรถยนต์ให้น้อยลงด้วยวิธีการต่าง ๆ กัน เช่น การพิจารณาเก็บภาษีรถยนต์ตามความดังของกระบอกสูบ แต่อย่างไรก็ตาม การเพิ่มจำนวนรถประจำทางให้มากขึ้นกว่าเดิมก็ไม่เป็นการแก้ไขคับคั่ง หากยังเป็นผลให้รถติดเพิ่มมากขึ้นอีก ทางที่เป็นไปได้ คือ การจัดการทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด เพียงเท่านี้ก็ทำให้ผู้ใช้รถส่วนตัวหันมาใช้รถสาธารณะมากขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องไปตั้งกำแพงภาษีรถชนิดอื่น ๆ ซึ่งอาจก่อความเดือดร้อนแก่ประชาชน

3. การควบคุมใบอนุญาตขับรถ ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับรถเสียใหม่ ผู้มีสิทธิสอบจำเป็นต้องมีสมรรถภาพในการขับรถเฉพาะประเภทอย่างแท้จริง อาจผ่านการทดสอบมาจากสถาบันที่จัดสถานที่ทดสอบนั้น ตามหลักวิชาการ โดยเฉพาะและเป็นที่รับรองของทางราชการแล้ว หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเองได้ยิ่งเป็นการดี ส่วนการสอบความรู้อื่นที่จำเป็นก็ต้องดำเนินการโดยรัดกุม อาจใช้วิธีสอบแบบปรนัย

4. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรต้องมีบุคลิกลักษณะเหมาะสมกับงาน โดยเฉพาะเป็นคนซื่อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรงอดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนดี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบุคลากรประเภทนี้ให้มีความรู้ และใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เฉียบขาด และสม่ำเสมอ เป็นที่ยอมรับกันว่า หากเจ้าหน้าที่ตำรวจเอาใจใส่ในการกวาดขันบังคับตามกฎหมายอย่างจริงจัง พฤติกรรมของประชาชนทั่วไปที่เคยฝ่าฝืนกฎหมายอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป

เกี่ยวกับยานพาหนะเครื่องมือสื่อสารอุปกรณ์ต่าง ๆ ก็มีความจำเป็นเพื่อให้การจัดและควบคุมจราจรได้ผล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความผิดจะต้องกระทำโดยสม่ำเสมอ การจัดและควบคุมจราจรจะต้องอาศัยจากผลการวิจัยอุบัติเหตุ และการจับกุมผู้กระทำความผิดเป็นหลักในการดำเนินงาน แต่ไม่ควรใช้วิธีจัดสรร โควตาแบ่งกันจับกุมให้ได้เท่านั้น รายเท่านี้ราย ไม่มุ่งจับกุมแต่ในกรณีความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งไม่ใช่สาเหตุแห่งอันตราย การพิจารณาการปฏิบัติงานของตำรวจที่ตั้งใจทำงานอย่างได้ผลดีเยี่ยม ควรได้รับการพิจารณาให้บำเหน็จรางวัลเป็นพิเศษเพื่อเป็นกำลังใจ หรือให้คำยกย่องชมเชยให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อตำรวจผู้อื่น

การบังคับใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ประธาน กุศล (2522 อ้างถึงใน ไพบูลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2546) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายไว้ว่า

การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำกฎหมายมาบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นทางการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้องสืบสวน สอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อไปพนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวก และตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาสังคมได้

การที่จะอำนวยความสะดวกให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วยกฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการยุติธรรมของรัฐ จะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรมสามารถรักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิด ได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการลงโทษผู้กระทำความผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้ โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพา และการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น

รัฐจึงต้องใช้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้ โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจนเพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สำหรับการบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจร มาลงโทษ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ

1. การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงานตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ

การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อนการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมาย โดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดและควบคุมการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1.1 ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

1.2 อำนวยความสะดวกในการจราจรและควบคุมระบบการจราจรให้เคลื่อนไหวไปอย่างต่อเนื่อง

1.3 ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรหรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

2. การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดโดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ จับกุมตัวผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมายกำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการ ดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำความผิดและลงโทษต่อไป

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการขนส่ง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการขนส่งเหล่านี้ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้ความทันสมัย เหมาะสมกับสภาพของการสัญจรมาโดยตลอด โดยกำหนดสภาพบังคับต่าง ๆ สรุปได้ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับ

การจราจร กฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับ ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซง และผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้ กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืน ให้การบังคับใช้กฎหมายดียิ่งขึ้นด้วย

2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2523 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2537 และ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกเพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนด นโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งให้เป็นมาตรฐาน นอกจากนี้ กฎหมายยังได้กำหนดลักษณะการประกอบการขนส่ง การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง โดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถ ผู้โดยสาร ตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากการคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ ประกอบกับประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกซึ่งได้ใช้บังคับมากกว่าสี่สิบปี ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่องขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2529

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มีบทบัญญัติห้ามรถบรรทุกและรถบรรทุกคนโดยสารแล่นในช่องทางเดินรถด้านขวามือ ข้อห้ามนี้รวมถึงรถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกหรือยกลิตรด้วย แต่รถดังกล่าวมิใช่รถที่มีความเร็วช้า หรือใช้ความเร็วต่ำ จึงไม่จำเป็นต้องบังคับให้ขับรถในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด การบังคับเช่นนี้ทำให้ผู้ใช้รถดังกล่าว ไม่ได้รับความเป็นธรรม สมควรให้รถบรรทุกเล็กที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกหรือยกลิตร สามารถใช้ทางเดินรถขวามือได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2538

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ซึ่งนั่งที่หน้าคอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าว ขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่า ยังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการ ตามกฎหมายว่า

ด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าว ในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าว และปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2524 (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2525 (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2527 (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2528 (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2528 (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2530 และ (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2537 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

4. พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวข้องบนทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวง และงานทาง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้ เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวก ฯลฯ ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยทางหลวงให้สอดคล้องกับความเจริญและการพัฒนาประเทศในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

จากสถิติที่มาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เกี่ยวกับการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ความเสียหายและผู้ต้องหา ของจังหวัดชลบุรี ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2550-2557 สามารถสรุปได้ ดังนี้

สถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ความเสียหาย และผู้ต้องหา จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ 2550 - 2557

ประเภท	2550 (2007)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)	2557 (2014)	Type
รับแจ้งอุบัติเหตุ (ราย)	2,928	2,589	1,429	1,854	660	611	489	518	Number of Accident (case)
ประเภทผู้ใช้ทาง									Road user
คนเดินเท้า	12	15	13	20	23	26	15	15	Pedestrian
ประเภทรถ									Type of vehicles
รถจักรยาน	-	1	-	-	2	4	1	-	Bicycle
รถสามล้อ	-	-	-	-	-	-	-	-	Tricycle
รถจักรยานยนต์	798	1,004	276	425	184	169	96	57	Motorcycle
รถสามล้อเครื่อง	-	3	3	4	3	2	1	2	Tuk tuk
รถยนต์นั่ง	342	539	180	446	140	127	65	66	Private car
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	6	3	2	25	7	10	9	2	Van
รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิกอัพ)	409	98	82	172	76	66	41	38	Pickup truck
รถโดยสารขนาดใหญ่	8	2	3	11	15	8	-	1	Bus
รถบรรทุก 6 ล้อ	12	10	4	18	11	14	5	2	Truck (6 wheel)
รถบรรทุก 10 ล้อ และมากกว่า	12	15	8	16	7	12	2	2	Heavy truck
รถอีแต๋น	-	-	-	-	-	-	-	-	Farm vehicle
แท็กซี่	-	2	-	3	4	4	-	-	Taxi
อื่นๆ	6	12	10	17	16	16	4	-	Other
ความเสียหาย									Damages
มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	-	2,604,675	599,082	1,140,000	1,240,480	2,893,000	2,548,000	1,138,123	Property damaged value (Baht)
ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล									Damage to person
ตาย	81	82	70	122	132	128	88	64	Deaths
ชาย	60	66	52	89	99	89	60	43	Male
หญิง	21	16	18	33	33	39	28	21	Female
บาดเจ็บสาหัส	52	59	45	78	59	57	38	21	Serious injure
ชาย	29	41	27	56	45	31	22	15	Male
หญิง	23	18	18	22	14	26	16	6	Female
บาดเจ็บเล็กน้อย	50	50	44	192	105	136	64	47	Slight injure
ชาย	37	28	32	126	73	85	40	30	Male
หญิง	13	22	12	66	32	51	24	17	Female
ผู้ต้องหา									Alleged offenders
จับได้	1,354	1,077	886	1,180	301	255	150	172	Arrested
ชาย	1,305	1,050	854	1,143	268	206	134	141	Male
หญิง	49	27	32	37	33	49	16	31	Female
จับไม่ได้	14	16	9	21	19	22	11	12	Escaped
ชาย	14	15	9	19	17	21	11	11	Male
หญิง	-	1	-	2	2	1	-	1	Female
ไม่รู้ตัว	15	21	32	17	22	9	2	4	Unknown

ภาพที่ 1 สถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ความเสียหาย และผู้ต้องหา จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550-2557 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2558)

จากสถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากบุคคล สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม และสาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556 มีรายละเอียดดังนี้

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549 (2006)	2550 (2007)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)
สาเหตุจากบุคคล	885	1,964	1,296	681	590	390	314	207
เมาสุรา	658	1,699	1,069	440	339	24	12	10
เสพสาร ออกฤทธิ์ ต่อจิตและ ประสาท	-	1	-	-	-	-	1	-
ใช้โทรศัพท์มือถือ	1	-	-	-	1	-	-	-
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	-	-	-	-	-	2	-	-
ไม่สวมหมวกกันน็อก	1	1	-	-	3	2	3	2
ไม่ให้สัญญาณจอด/เลีย/ชะลอ	-	-	1	1	5	8	3	5
ไม่หยุดรถในช่องทางข้าม	-	-	-	2	1	3	-	-
ไม่ให้ไฟโคมไฟในเวลาค้างคืน	-	-	-	-	2	-	-	1
ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน	1	-	1	-	4	16	12	6
ไม่ปิดประตูรถผู้โดยสาร	-	-	-	-	-	-	-	-
ไม่ปิดล็อกกระเบาะท้าย	-	-	-	-	-	1	-	-
ขับร่นออกช่องประจำทาง	-	1	2	-	-	-	2	-
ขับรถกลับใน	1	2	3	6	2	4	7	2
ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	12	21	15	51	70	77	61	57
ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	29	7	13	63	34	41	28	16
ขับรถตามกระชั้นชิด	14	16	12	13	15	33	17	6
ขับรถผิดช่องทาง	4	-	3	5	19	18	17	15
ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณ	2	5	3	7	2	11	10	16
ขับรถร่อมเส้นแบ่งทาง	-	6	-	1	4	5	4	-
ขับรถแข่งอย่างผิดกฎหมาย	4	6	2	-	7	6	5	1
ขับรถไม่ชำนาญ	3	1	11	17	22	59	52	23
บรรทุกเกินอัตรา	2	-	-	-	-	-	-	-
เจ็บป่วยกระทันหัน	-	1	-	-	-	1	-	-
หยุดรถโดยสารนอกเขต/ป้าย	-	-	-	-	1	3	-	-
ชะลอ/หยุดรถกระทันหัน	-	2	3	6	3	15	8	1
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณ	-	1	1	-	2	-	1	1
ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง	-	-	-	-	-	-	1	-
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม/แยก	-	-	2	1	-	1	-	3
ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	-	1	-	-	4	3	2	4
อื่นๆ	153	193	155	68	50	57	68	38

ภาพที่ 2 สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากบุคคล จังหวัดชลบุรี
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549 (2006)	2550 (2007)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)
สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม	2	8	16	14	34	126	122	60
ถนนลื่น	-	-	1	-	1	6	7	1
ถนนชำรุด	-	-	-	2	3	10	11	10
ถนนแคบ	-	-	1	2	4	22	19	9
ถนนมืด	-	5	2	1	11	14	17	16
มีฝนตก	-	1	1	2	1	3	3	2
มีหมอก/ควันฝุ่นมาก	-	-	-	-	1	4	-	-
มีสิ่งบังตา	-	1	-	-	2	7	2	7
มีการขุด/เจาะ/ซ่อม/สร้างทาง	-	-	-	1	-	1	1	1
มีแสงส่องเข้าตา	-	-	-	-	1	-	2	3
มีกองวัสดุ/สิ่งของกีดขวาง	-	-	-	1	-	1	1	-
ไม่มีป้ายสัญญาณจราจรเตือน	-	-	-	-	-	3	5	-
ระบบไฟฟ้าจราจรขัดข้อง/ไม่มี	-	-	1	-	-	-	4	-
คนตัดหน้ารถ	-	-	1	-	1	4	5	-
สัตว์ตัดหน้ารถ	-	-	-	-	-	-	1	-
อากาศมีดกริม	-	1	-	-	1	2	-	-
อื่นๆ	2	-	9	5	8	49	44	11

ภาพที่ 3 สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรี
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549 (2006)	2550 (2007)	2551 (2008)	2552 (2009)	2553 (2010)	2554 (2011)	2555 (2012)	2556 (2013)
สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่	3	8	12	8	20	87	91	45
ระบบห้ามล้อขัดข้อง	-	-	-	-	1	9	14	13
ระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง	-	-	-	-	-	1	1	1
ระบบไฟฟ้าขัดข้อง	-	-	-	-	-	1	-	-
ระบบเครื่องยนต์ขัดข้อง	-	-	1	-	1	-	3	-
ระบบระบายความร้อนชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-
ระบบเชื้อเพลิงชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-
อุปกรณ์นิรภัยชำรุด	-	-	-	-	-	2	-	-
ที่ปิดน้ำฝนชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-
ห้ามล้อมือชำรุด	-	-	-	-	-	1	1	-
ประตู/ฝากระโปงชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-
กระจกส่องหลังชำรุด	-	-	-	-	-	-	1	-
กระจกแตก	-	-	-	-	-	-	-	-
ยางแตก	-	2	1	1	-	1	2	-
ยางเสื่อมสภาพ	-	2	1	1	6	13	9	16
คิดพิลล์ผิดปกติ	-	-	-	-	-	-	1	-
ดัดแปลงสภาพผิดปกติ	-	-	-	-	-	1	-	-
ล้อ/เพลาลูก	-	-	-	-	-	-	-	-
อื่นๆ	3	4	9	6	12	58	59	15

ภาพที่ 4 สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่

จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นิเวศ ธรรมชัยชูศักดิ์ (2552) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของการพัฒนาขีดความสามารถทางด้านระบบความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตราย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย มีจำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความสามารถ และกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกอันตราย ผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นส่วนใหญ่ที่มีต่อความรู้ที่อยู่ในระดับสูง บ่งชี้ถึงความสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถของพนักงาน ประเด็นสำคัญที่ผู้รับผิดชอบโดยตรงที่เกี่ยวกับการขนส่ง คือ

การปรับปรุงฐานข้อมูล ความรู้ ภาวะเบียด ข้อบังคับต่าง ๆ ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจจะต้องเข้าไปมีส่วนร่วม เสนอความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ทั้งทางตรง และทางอ้อม กับข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อหน่วยงาน

รัฐควรให้ความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) เนื่องจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะสามารถสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายได้เป็นอย่างดีว่ามีการเตรียมความพร้อมมากน้อยเพียงใด ในส่วนของทรัพยากรเพื่อรองรับการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น เจ้าหน้าที่งบประมาณในการดำเนินการ

พจนนกร ทองหลิม (2556) ได้ศึกษาเรื่อง เปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ เพื่อนำไปสู่การค้นหาค่าเหตุของความล้มเหลวในการบังคับใช้มาตรการ จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมาจากรถบรรทุกอย่างต่อเนื่อง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้บริหารของบริษัทขนส่งขนาดเล็ก และผู้บริหารของบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ ผลการวิจัย พบว่า มาตรการด้านความปลอดภัยทุกข้อสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้พอสมควร รวมทั้งวิธีการดำเนินการที่ผู้ประกอบการได้นำมาปรับใช้ภายในบริษัท ต่างช่วยให้สถิติในการเกิดอุบัติเหตุลดลง

แนวทางที่ดีที่สุดในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอันมีสาเหตุเกิดจากรถบรรทุก คือ การให้ทุกฝ่ายหันมาสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่ร่วมกัน โดยไม่แบ่งแยกกว่าเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก รายใหญ่ ด้วยการถ่ายทอดมาตรการด้านความปลอดภัยให้กับบริษัทที่เข้าร่วมเป็นพันธมิตรในการขนส่ง ซึ่งถือว่าการบูรณาการองค์ความรู้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า และสามารถช่วยผู้ประกอบการรายเล็ก มีการปรับตัวเพื่อยกระดับประสิทธิภาพของตนเองให้สูงขึ้น เพื่อสามารถเข้ามาเป็นพันธมิตรและลดการแข่งขันที่รุนแรงภายในอุตสาหกรรมได้ และเพื่อให้ตลอดเส้นทางของการขนส่งต่างมีมาตรฐานความปลอดภัยเดียวกัน

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พิริยา ชิมเจริญ และพรชัย จันทร์ถาวร (2553) ได้ศึกษาเรื่อง แนวทางศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง: กรณีศึกษา เทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนเรียนรู้และสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นไปพร้อมกับกระบวนการในการทำงานของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเน้น (1) ความรับผิดชอบร่วมกัน (2) ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย มีจำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มชุมชน 31 ชุมชน (2) กลุ่มชมชนมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต (3) กลุ่มชุมชนโรงงาน

อุตสาหกรรมนวนคร ผลการวิจัย พบว่า การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อการวางแผน บรรเทาและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น มีรูปแบบการดำเนินงาน ที่แตกต่างกันออกไป เช่น การจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุ ความหลากหลายของแนวทางที่เกิดขึ้นนั้น เป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญในการทบทวนกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิด ความเข้าใจที่ถูกต้อง อันเป็นรากฐานที่สำคัญในการกำหนดแนวทางในการเข้าสู่หน่วยงานต่าง ๆ

“การมีส่วนร่วมของประชาชน” เป็นคำตอบหนึ่งของการสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็ง ในด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอาจเป็นภัยที่คนในชุมชน ไม่สามารถเข้าใจหรือตระหนักได้ โดยตรง การเข้าไปมีส่วนร่วมและเปิดโอกาสให้หน่วยงานท้องถิ่น ชุมชน เข้าไปเป็นส่วนหนึ่ง ของการแก้ไขปัญหา จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม โดยสามารถสร้างความรู้ และสร้างความตระหนักให้กับกลุ่มเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

แมน ศิริฉาย (2544) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาสาเหตุและแนวทางแก้ไขของการเกิด อุบัติเหตุการจราจรทางบก ภายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึง สภาพความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนทราบถึงสาเหตุและแนวทางแก้ไข กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และผู้ใช้รถใช้ถนน ทั่วไป ผลการวิจัย พบว่า

1. สภาพความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม พนักงานสอบสวน มีความรู้ความเข้าใจถูกต้อง ร้อยละ 77.80 เจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร มีความรู้ความเข้าใจถูกต้อง ร้อยละ 70.40 และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป มีความรู้เข้าใจ ถูกต้อง ร้อยละ 55.6

2. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร พบว่า ผู้ขับขี่ สภาพถนน ยานพาหนะ และสัญญาณจราจร เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางบกอยู่ในระดับมาก ส่วนสภาพแวดล้อม ผู้โดยสารและคนเดินเท้า เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางบกอยู่ในระดับปานกลาง

3. แนวทางการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ให้ความสำคัญกับแนวทางแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางบก อยู่ในระดับมากทั้ง 5 ด้าน คือ

(1) ด้านการศึกษา/ การให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน (2) ด้านการกวดขัน จับกุม ควบคุม บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย (3) ด้านงานวิศวกรรมจราจร (4) ด้านการแพทย์ และ (5) ด้านการบริหารและจัดการ

รักษาดิชาติศิริทรัพย์ (2549) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบว่า ปัจจัยใด ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายมาก กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่

ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตราย ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจะขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัย คือ คน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุ ของรถบรรทุกวัตถุอันตรายมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านคน คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมา คือ ปัจจัย ด้านยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 16.7 และลำดับสุดท้าย คือ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ สาเหตุที่พบมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตรายขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมาย ที่กำหนด

วสุเชษฐ์ โสภณเสถียร (2554) ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย จราจรทางบก ประเภทรถโดยสารสาธารณะท้องเที่ยว ในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ ในการวิจัย คือ เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและลักษณะการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยจราจร ทางบก เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยจราจรทางบก เพื่อนำเสนอรูปแบบการบริหาร การจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบก กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับ การจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ถนนลื่น ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทั้งนี้ ด้วยสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เปียกชื้น ทางโค้งที่เป็นมุมอับที่มี ความยากต่อการควบคุมรถ ดังนั้น ผู้ขับขี่จำเป็นต้องเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ผ่านการประชาสัมพันธ์ เพื่อทำการลดอุบัติเหตุ มีทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคเอกชน ส่วนท้องถิ่น ต้องมีการร่วมมือ ประชาสัมพันธ์กันอย่างจริงจัง โดยที่อุบัติเหตุสามารถลดลงหรือป้องกันได้ ถ้าหากว่า มีการเตรียมการอย่างดี

สุกัญญา เพชรเหมือน, จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร และณัฐวุฒิ โรจน์นรินทร์กุล (2555) ได้ศึกษาเรื่อง ความรู้และเจตคติต่อการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยของพนักงานภายในเขตนิคม อุตสาหกรรมอมตะซิตี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ ยานพาหนะ ตลอดจนเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะและสภาพแวดล้อม บนถนนที่มีอิทธิพลต่อเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ใน การวิจัย ได้แก่ พนักงานที่ปฏิบัติงานและขับขี่ยานพาหนะสัญจรในเขตนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ผลการวิจัย พบว่า พนักงานมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย ประเภทของใบอนุญาตขับขี่และการเข้าฝึกอบรมการขับขี่จากกรมการขนส่งทางบก ทำให้ระดับ ความรู้แตกต่างกัน สภาพแวดล้อมบนถนน ไม่มีอิทธิพลต่อเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขี่

นอกจากนี้ ผลการวิจัยยัง พบว่า ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ มีผลต่อเจตคติในการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยในทางลบ แต่เป็นเรื่องที่น่าสนใจที่จะศึกษา ต่อว่า เมื่อผู้ขับขี่ได้รับการฝึกอบรมด้านการขับขี่อย่างถูกต้อง ยังจะส่งผลเช่นเดิมต่อเจตคติ ด้านความปลอดภัยอีกหรือไม่

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจึงสรุปการศึกษาครั้งนี้ว่าครั้งนี้ เพื่อนำไปใช้ในการศึกษาข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี จากผลการวิจัยส่วนใหญ่ พบว่า สภาพปัญหาการจราจรนับว่าเป็นสิ่งสำคัญเร่งด่วนที่จะต้อง ดำเนินการแก้ไขอย่างรีบเร่ง และควรที่กำหนดเป็นมาตรการที่จะต้องดำเนินการในระยะเวลาอันสั้น และมีกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน โดยที่จะต้องมุ่งเน้นและให้ความสำคัญกับผู้ขับขี่รถใช้ถนน รวมถึง ผู้ขับขี่ยานต่าง ๆ ตลอดจนประชาชนริมถนนข้างทาง พร้อมกันนี้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า จะต้องมาสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่ร่วมกัน โดยไม่แบ่งแยกว่า เป็นผู้ประกอบการรายเล็กหรือรายใหญ่ ร่วมมือกันถ่ายทอดมาตรการด้านความปลอดภัยให้กับ ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมเป็นพันธมิตรในการขนส่ง ซึ่งถือว่าเป็นการบูรณาการองค์ความรู้ ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า ส่วนในด้านปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ ประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ถนนลื่น ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทั้งนี้ ด้วยสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เปียกชื้น ทางโค้งที่เป็นมุมอับที่มี ความยากต่อการควบคุมรถ ดังนั้น ผู้ขับขี่จำเป็นต้องเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ตลอดจน หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการปรับปรุงฐานข้อมูล ความรู้ กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยต่อการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งจะต้องเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่ง และภาคประชาชน เข้าไปมีส่วนร่วม ในการเสนอความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ทั้งทางตรง และทางอ้อม กับข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป

จากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปตัวแปรที่สำคัญได้ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปตัวแปรที่สำคัญ

ผู้วิจัย	ตัวแปร																		
	เพศ	อายุ	สถานภาพ	ระดับการศึกษา	อาชีพ	รายได้	ประสบการณ์ทำงาน	ประสบการณ์บริหารเคยได้ปฏิบัติ	แรงจูงใจอยากไปได้	การใช้ความเร็ว	ชั่วโมงการทำงานต่อวัน	การยอมรับเกณฑ์	สภาพครอบครัว	สภาพถนนและอุปสรรค	ปัจจัยส่วนบุคคลอื่น เช่น ความเคยชิน	การดื่มสุรา	ยาเสพติด	การบังคับใช้กฎหมาย/บทลงโทษ	ฐานเพิ่มค่าปรับระบบการรถ
1. นิเวศ ธรรมชัยชูศักดิ์ (2552)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
2. พงศกร ทองหลิม (2556)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
3. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พริษา ชัมเจริญ และพรชัย จันทร์ถาวร (2553)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
4. แมน ศิริฉาย (2544)	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓	✓				✓		
5. รักชาติ ชาตสิริทรัพย์ (2549)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	
6. วสุเชษฐ์ โสภณเสถียร (2554)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
7. สุกัญญา เพชรเหมือน, จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร และณัฐวุฒิ โรจน์นිරุตติกุล (2555)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓

จากตารางที่ 1 สรุปตัวแปรที่สำคัญ พบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยนั้น มีปัจจัยเกี่ยวข้องที่สำคัญสามารถสรุปได้ 3 ปัจจัย คือ

1. ปัจจัยด้านคน
2. ปัจจัยด้านกายภาพ (รถ-ถนน)
3. ปัจจัยการบังคับใช้ตามกฎหมาย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมีวิธีการดำเนินการศึกษาตามลำดับขั้นตอนต่อไปนี้

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการศึกษา 2 แบบ คือ

1. การศึกษาข้อมูลเอกสาร (Documentary research) เป็นการศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ดังนี้
 - 1.1 แนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 1.2 ระเบียบ กฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ
2. การเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Interview) โดยเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) ได้แก่ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและประชาชนบริเวณ โดยรอบ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ดังต่อไปนี้

1. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ประกอบไปด้วย หัวหน้าส่วนราชการหรือเจ้าหน้าที่เทศบาลหนองตำลึง จำนวน 2 ราย
2. ประชาชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 ประกอบไปด้วย ผู้นำชุมชนหรือประชาชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี จำนวน 3 ราย

ทั้งนี้ ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่จะเป็นผู้ให้ข้อมูล จะต้องมีความสัมพันธ์ตามเกณฑ์ ดังนี้

1. เป็นบุคคลที่ทราบ รับรู้ เข้าใจความเป็นมาของบริบทปัญหา
2. เสียสละและมีเวลา เพื่อทำการสัมภาษณ์
3. มีภูมิปัญญาในพื้นที่บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูล ที่ถูกต้องแม่นยำ และสามารถนำมาวิเคราะห์สรุปผลการวิจัยได้อย่างชัดเจน จึงใช้หลักเกณฑ์ของการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. ดำเนินการเก็บข้อมูล โดยการสัมภาษณ์จากบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูล
2. รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และการตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องจากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง
3. รวบรวมและนำข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อนำมาบันทึก ประเมินผล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสัมภาษณ์ มีรายละเอียด ดังนี้
แบบสัมภาษณ์ เป็นแบบสัมภาษณ์ที่มีลักษณะการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ซึ่งเป็นแบบสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง หรือเป็นการสัมภาษณ์แบบปลายเปิด ประกอบด้วยข้อคำถาม 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับปัญหาด้านคน ปัญหาด้านกายภาพ ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอื่น ๆ

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับผลกระทบด้านคน ผลกระทบด้านกายภาพ ผลกระทบด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอื่น ๆ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับข้อเสนอแนะด้านคน ข้อเสนอแนะด้านกายภาพ ข้อเสนอแนะด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอื่น ๆ

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2559 ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2559

การตรวจสอบเครื่องมือและข้อมูล

1. การตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลแบบสามเส้า (Data triangulation) ได้แก่ ข้อมูลด้านเวลา สถานที่ และบุคคล เพื่อตรวจสอบข้อมูลที่มาจากแหล่งข้อมูลที่แตกต่างกัน
2. การตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ เมื่อมีการรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้อีกครั้ง เพื่อความครบถ้วนและถูกต้อง

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลที่เป็นเอกสาร ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) เพื่อทราบถึงบริบทประเด็นที่ศึกษา และกำหนดแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูล
2. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) โดยการจัดระเบียบข้อมูลในรูปแบบเรียงตามวัตถุประสงค์ และสรุปผลการศึกษา

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) ผู้วิจัยนำเสนอผลการสัมภาษณ์หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและประชาชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น
2. การวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น
3. ข้อเสนอแนะ

ทั้งนี้ จากปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้น ตลอดจนข้อเสนอแนะที่มีไปยังผู้ให้บริการของผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี โดยผู้วิจัยมุ่งเน้นประเด็น 3 ด้าน คือ

1. ด้านคน (พนักงานขับรถ)
2. ด้านกายภาพ (รถ-ถนน)
3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้น ด้านคน (พนักงานขับรถ)

ปัญหาด้านคน (พนักงานขับรถ)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในประเด็นปัญหาด้านคน ทั้งหมด 5 คน พบว่า มีการขับรถที่ค่อนข้างเร็ว และพบว่า มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ โดยที่ผู้ขับขี่ยังขาดประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ การคาดคะเนความเร็ว หรือกระยะทาง ไม่ถูกต้อง ตลอดจนความประมาทของผู้ขับรถเอง ตลอดจนขับรถโดยประมาท ขับรถขณะมีเมามา และมีการใช้อุปกรณ์สื่อสาร โทรศัพท์ขณะขับรถ

“มีการใช้ความเร็วค่อนข้างสูงเกินไปกว่าที่กฎหมายกำหนด ในบางครั้งก็มีการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ไม่แน่ใจว่าสุคติภัย คายเกี่ยวไฟเหลืองแดงหรือตั้งใจฝ่ากันแน่”

(นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“พบบ่อยมาก คือ ขับรถไปด้วย มีการใช้โทรศัพท์ไปด้วย ไม่รู้ว่ามีธุระอะไรเร่งด่วน แต่เคยได้มีโอกาสสอบถามพนักงานขับรถบางคนว่า ทำไหมต้องใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ คำตอบที่ได้ คือ เป็นของนายจ้างหรือเถ้าแก่ โทรมาสอบถามว่า ถึงไหนแล้ว อยู่จุดไหน ไม่ก็เป็นสายเข้าของผู้ว่าจ้าง โทรมาสอบถามตำแหน่งของรถ เพื่อเร่งรัดการขนส่งให้ถึงจุดหมายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ แทบจะไม่มีพนักงานขับรถคนใดที่จะยอมรับเลยว่าเป็นการใช้โทรศัพท์เพื่อการส่วนตัว” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“รถบรรทุกสินค้าไม่ได้ขับง่าย ๆ นำหนักกรวมกับสินค้ารวมกันแล้วค่อนข้างหนัก ส่งผลอย่างยิ่งต่อการออกรถ ระยะเบรค ความเร็วต้องสัมพันธ์กับการหยุดรถ คนที่จะขับได้ต้องมีทักษะ” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“มีการแอบไปดื่มสุรา หรือดื่มสุราก่อนเข้าทำงานแน่” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาด้านคน ยังพบว่า เกิดจากความประมาทของผู้ขับรถเป็นส่วนใหญ่ ยังขาดความระมัดระวัง ความเร่งรีบในการเดินทางส่งสินค้า การละเลยกฎจราจรของผู้ขับรถ ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่น ระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้าย หรือแซงขวาในที่คับขันและความประมาทและการขับรถเร็ว เมาสุรา และฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

“รถส่งสินค้าด้วยความเร็วสูงมาก ถ้าต้องรีบทำเวลาเพื่อไปส่งสินค้าให้โรงงาน เพื่อให้ทันเวลา รีบมากซะจนไม่ได้สนใจ ไม่ได้ระมัดระวัง คนใช้รถใช้ถนนร่วมกัน” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“ยิ่งขับเร็วก็ยิ่งอันตราย ความเร็วเกินกฎหมายที่กำหนดแน่ ยิ่งช่วงผ่านชุมชน ไม่มีการลดความเร็วแต่อย่างใด นี่ก็จะออกซ้ายก็ออกซ้าย บางทีแซงมารถหน้าสวนทางมา ก็ต้องหลบให้ เพราะถือว่าเป็นรถใหญ่กว่า” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“พวกนี้ไม่กลัวใบสั่งอยู่แล้ว ถ้าโดนก็มีคนเคลียร์ให้ ใคร ๆ เค้าก็รู้กันทั้งนั้น เถ้าแก่เจ้าของบริษัท ๆ เค้ามีการวิ่งเต้น เลี้ยงคูปู่เสือกกับคนมีสิ่วไว้หมดแล้ว เขาเป็นว่า ไอ้พวกนี้มันไม่กลัวกฎหมายหรอก พร้อมทั้งจะละเลยอยู่แล้ว” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“ถ้าไฟเขียวแล้วอย่าเพิ่งมั่นใจออกมา ถ้าออกมามีสิทธิบวกกับรถบรรทุกที่สวนออกมาเน่พวกนี้ถ้าคิดกันหลาย ๆ กัน ถึงแม้จะไฟเขียวแล้วตามด้วยไฟแดงแล้ว ก็จะมีไหลตาม คิดพันตามกันออกมาอีกหลายคัน ถึงขนาดว่าไฟเขียวแล้ว ยังออกตัวไปไหนไม่ได้ ต้องให้พวกรถบรรทุกไปให้หมดซะก่อน” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“มีแน่นอนพวกกินเหล้า แล้วมาทำงาน ภาวนาขอให้แค่เมาเหล้า ขออย่าให้ได้เมาอย่างอื่นเถอะ” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“เคยขับรถตาม ดูจากสภาพการขับรถแล้วน่าจะเมา ขับเบঁไปเบঁมาชะชานาคัน” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ผลกระทบด้านคน (พนักงานขับรถ)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบด้านคน พบว่า การสร้างวินัยการจราจรตั้งแต่เด็ก ๆ และเยาวชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีสำนึกความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนน เรียนรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย สามารถประเมิน เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น และตัดสินใจได้อย่างเหมาะสม ที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุข้างหน้าได้ คำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวม มารยาทในการขับขี่ ความเอื้ออาทรต่อผู้ร่วมทางส่งเสริมให้ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถรถชนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ทุกคนต้องผ่านการเรียนการสอนขับรถจากสถานสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรอง จากกรมการขนส่งทางบกมากกว่ามาเข้ารับการอบรมจากกรมการขนส่งทางบกเพียง 2 ชั่วโมง แล้วไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ เนื่องจากสถานสอนขับรถเอกชนดังกล่าว ต้องมีหลักสูตรการเรียนการสอนไม่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ ซึ่งใช้เวลาอบรมมากกว่าที่กรม ฯ อบรมให้เอง ผู้ประกอบการรถชนส่งสินค้า จะต้องตรวจสอบสภาพตัวรถและพนักงานขับรถ ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถชนส่งสินค้า

“จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการสร้างวินัยการจราจร โดยจะต้องเริ่มปลูกฝังและให้มีการเรียนรู้เกี่ยวกับวินัยการจราจร โดยเริ่มตั้งแต่เด็กและเยาวชน จะต้องมีการกำหนดไว้ในหลักสูตรการเรียน เพื่อที่เค้าโตมาจะได้เป็นบุคคลที่มีคุณภาพ” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“ด้วยข้อจำกัดของรัฐในเรื่องของงบประมาณ บุคลากร สถานที่ ฯ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้อง มีหน่วยงานเอกชนเป็นผู้สนับสนุนในการดำเนินงาน เช่น สถานสอนขับรถเอกชน นอกจากจะรับสอนขับรถแล้ว จะต้องเป็นผู้ดำเนินการในการอบรมให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานรัฐ เพื่อเป็นการคัดกรองผู้ประกอบการ” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“ผู้ประกอบการจะต้องทำการตรวจสภาพรถ รวมไปถึงสภาพของพนักงานขับรถ ก่อนที่จะปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อเป็นการป้องปรามอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบด้านคน พบว่า ต้องมีการรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุอย่างเข้มงวด และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง บูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบความปลอดภัยและกำกับดูแลการเดินทางขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ให้มีความพร้อมทั้งสภาพตัวรถและพนักงานขับรถ รวมถึงการออกตรวจจับความเร็วทุกวัน ทำให้ในภาพรวมความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุลดลง เพื่อลดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สิน ของประชาชน การพัฒนาบุคลากรผู้ให้ความช่วยเหลือฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุ และเครื่องมืออุปกรณ์ใด ๆ ที่จะช่วยลดความสูญเสียต่อชีวิต โดยเฉพาะการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บที่เกิดเหตุได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน ให้สามารถช่วยเหลือผู้บาดเจ็บสาหัสไม่ให้เสียชีวิต รณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้า จะต้องตรวจสอบสภาพตัวรถ และพนักงานขับรถทั้งก่อนและปฏิบัติงาน ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ต้องกวดขัน พนักงานขับรถไม่ให้ความประมาท และควรตรวจสอบสภาพรถก่อนการเดินทาง เคารพกฎจราจร ง่วงนอนและเมาไม่ขับ และสร้างความตระหนักให้พนักงานขับรถให้ขับรถด้วยความไม่ประมาท คำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวม

“หน่วยงานของรัฐทั้งหลายที่เกี่ยวข้อง มีอยู่หลายหน่วย จะต้องทำงานร่วมกัน มีเป้าหมาย และวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน ไม่ใช่ต่างคนต่างทำ เพราะประชาชนไม่รู้จะพึ่งพาหรือปรึกษากับหน่วยงานใดกันแน่” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“ถ้าเจ้าหน้าที่ตั้งด่านกวดขันอย่างจริงจัง โดยทำการกวดขัน ควบคุมเกี่ยวกับสภาพรถ ความพร้อมของพนักงานขับรถ กำหนดความเร็ว ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุก็จะลดลง รวมไปถึงความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนก็จะลดลงเช่นกัน” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“ควรจะมีการพัฒนาฝึกอบรมให้ความรู้กับประชาชน ในการเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือ ฉุกเฉินเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จะช่วยเป็นการช่วยลด ความสูญเสียต่อชีวิต โดยเฉพาะการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บที่เกิดเหตุได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และการให้ความรู้การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อให้สามารถช่วยเหลือผู้บาดเจ็บสาหัสไม่ให้ เสียชีวิต” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“ทั้งก่อนและหลังการปฏิบัติงาน จะต้องตรวจสอบสภาพตัวรถและพนักงานขับรถ กวดขันไม่ให้ความประมาท เคารพกฎจราจร มีสติ ง่วงนอนและเมาไม่ขับ ให้พนักงานขับ ด้วยความไม่ประมาท สำนึกและคำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวม” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ข้อเสนอแนะด้านคน (พนักงานขับรถ)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะด้านคน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ มีข้อเสนอแนะให้เทศบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดอบรมให้ความรู้ ในประเด็นหัวข้อที่น่าสนใจ เช่น การใช้อุปกรณ์ป้องกันเพื่อความปลอดภัยส่วนบุคคล ตลอดจนโครงการณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ โครงการเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วที่เหมาะสมให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

“เทศบาลควรณรงค์ให้ประชาชน มีความรู้ความเข้าใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็น ที่ทำการณรงค์ไปพร้อมกับการปฏิบัติ เช่น การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัย โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็ว” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

รวมไปถึงข้อเสนอแนะในการเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน เข้าไปเป็นตัวแทน มีสิทธิออกเสียง เสนอแนวความคิด ออกเสียงใน โครงการต่าง ๆ ของรัฐ ที่ประชาชนมีส่วนได้ ส่วนเสียกับชุมชนที่ประชาชนนั้นอาศัยอยู่

“น่าจะเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้าไปมีส่วนร่วมในการเสนอวิธีการป้องกันการ แก้ปัญหา และการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ของเราเอง” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้น ด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

ปัญหาด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาด้านกายภาพ พบว่า เกิดจากผิวถนน เป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งถนนหรือเส้นทางนั้นได้ถูกออกแบบมาเพื่อการสัญจรในชุมชน ดังนั้นแล้ว สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ล้วนแต่เกิดจากการใช้งานของรถบรรทุก รวมไปถึงความเปียกชื้น สาเหตุจากเส้นทางและเครื่องหมายจราจรที่สำคัญบริเวณทางแยก ทางโค้ง เส้นทางที่มีการชำระคู เครื่องหมายสัญญาณจราจร สภาพการจราจรไม่เอื้ออำนวย เช่น ถนนชำระคู สัญญาณไฟเลี้ยว ความบกพร่องของการก่อสร้างถนนที่ทำให้ถนนเป็นทางโค้งที่ไม่เอียงรับกับทิศทางการเลี้ยว ของรถ หรือถนนเป็นหลังเต่าทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้น สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนที่ลื่น ล้วนแต่เป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

“ถนนและเส้นทางบริเวณ โดยรอบ มีการออกแบบโดยกรมทางหลวง (ในขณะนั้น) ภายใต้งบประมาณการออกแบบตามมาตรฐานเพื่อใช้สัญจรสำหรับรถขนาดเล็ก และเป็นการสัญจร เพื่อชุมชนเท่านั้น แต่ภายหลังจากมีการเติบโตของชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้มีปริมาณ การจราจรสูงมากขึ้น ที่สำคัญมีรถบรรทุกสินค้า รถขนาดใหญ่ เข้ามาใช้เส้นทางจราจรมากขึ้น

แต่ในทางตรงกันข้าม เส้นทางกับไม่มีการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อรองรับการเพิ่มปริมาณของรถ ทำให้สภาพถนนเริ่มทรุดโทรม เป็นหลุม เป็นบ่อมากขึ้น ตอนนี้แทบจะทิ้งเส้นแล้ว” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“สภาพถนนนับว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สภาพถนนที่เป็นหลุม เป็นบ่อ ถึงแม้ว่าจะเป็นหลุมที่มีขนาดเล็ก ไม่ลึกมาก แต่สัญชาตญาณของคนขับรถ เมื่อเวลาเจอหลุม เจอบ่อ มักจะโยกหลบกัน ทั้ง ๆ ที่ขับให้ตรงลงไป ก็ไม่เกิดความเสียหายต่อรถอย่างใด อาจทำให้แค่ กระดอนหรือสะดุ้งไปบ้าง แต่พอไปโยกหลบกัน ก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับรถที่ตามมาหรือสวนทาง” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“มีหลายโค้งเหมือนกันที่ออกแบบมานานแล้ว ประกอบกับอายุการใช้งานที่มีมานาน ทำให้ไม่รับกับการเข้าโค้ง ถ้ามาด้วยความเร็ว หรือระมัดระวังไม่พอ ยิ่งเป็นรถบรรทุกด้วยแล้ว จะทำให้เข้าโค้งได้ยาก จะทำให้แหกโค้งเอาได้ง่าย ๆ” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“เนื่องจากถนนส่วนใหญ่ก่อสร้างด้วยยางมะตอย ผ่านการใช้งานมานาน มีการเสื่อมคุณภาพลงไปบ้าง เวลาฝนตกลงมา อาจจะทำให้ลื่น ยากต่อการการเกาะถนน อาจเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“สัญญาณไฟที่เสียค่อนข้างบ่อย ทำให้ผู้ใช้รถขาดความระมัดระวัง” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“เครื่องหมายสัญญาณบริเวณทางแยก ทางโค้ง ทางร่วม เป็นตัวช่วยที่สำคัญ ที่ส่งเสริมสนับสนุน มีส่วนช่วยในการตัดสินใจ ระวังมากยิ่งขึ้น” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาด้านกายภาพ ยังพบอีกว่า รถขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ขาดการตรวจสอบคุณภาพและสภาพยาง ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดการยางระเบิดหรือยางแตกได้ ซึ่งจะส่งผลทำให้รถบรรทุกเสียการทรงตัว มีโอกาสพลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถที่กำลังแล่นด้วยความเร็วสูง และมีปัจจัยอื่นเข้ามาประกอบ เช่น สภาพถนนลื่น สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ สภาพถนนที่ขาดการบำรุงรักษาพื้นที่ผิวจราจร รวมถึงสัญญาณไฟชำรุดไม่มีการซ่อมแซมบำรุงรักษา อุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟหน้า-หลัง ไฟใหญ่มีข้างเดียวหรือไม่มีเลย ไฟเลี้ยวชำรุดไม่ได้ซ่อมแซมหรือแก้ไข สิ่งก่อสร้างบนผิวจราจร และบริเวณแยก และขาดเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนผู้ขับรถที่ผ่านไปมา ซึ่งบริเวณที่มักเกิดเหตุบ่อยที่สุด คือ ช่วงทางตรงเข้านิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 เนื่องจากมีสภาพเส้นทางที่เป็นทางตรงและเรียบ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ขับขี่ประมาท ขาดความระมัดระวังและขับรถ

ด้วยความเร็วสูง

“ได้ยื่นเสียงขงระเบิดบ่อยมาก ก็มาจากรถขนส่งนี้แหละ รถพวกนี้ใช้ยางจนคุ้ม ใช้จนเห็นยางใน ไม่ก็เป็นยางแบบประเภทล้อดอก บางครั้งก็ล่อนออกมาเป็นเส้นยางดำ ๆ” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“โรงงานเค้าทำงานกันทั้งวันทั้งคืน เป็นอันว่ารถส่งของ ก็ต้องวิ่งส่งของให้โรงงานกัน ทั้งวันทั้งคืน แล้วจะเอาเวลาที่ไหนมาตรวจสภาพของรถ” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“เส้นทางถนนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 เป็นถนนเก่าแก่ ที่ก่อสร้างมานาน ใช้สัญจรสำหรับรถเล็ก ประชาชนทั่วไป พอรถบรรทุกขนาดใหญ่มาใช้ก็ทำให้ ถนนชำรุด เสียหายได้ง่าย ถึงแม้จะมีการซ่อมแซม เอายางมะตอยมากลบหลุม พอผ่านไปไม่นาน มีรถบรรทุกเข้ามาวิ่ง ไม่เท่าไรก็พังอีกแล้ว” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“เวลามีการซ่อมแซมหรือบำรุงรักษา จะมีการกองวัสดุที่ใช้ก่อสร้าง เช่น กองทราย หิน ตลอดจนเครื่องจักรเครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้าง ทำให้เกิดขวางต่อการจราจร มีความเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุได้ น่าจะมีป้ายจราจรแจ้งเตือนให้ทราบเป็นระยะ” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“เคยเห็นหลายคันอยู่เหมือนกัน ไฟหน้าติดข้างเดียว ไฟท้ายไม่ติดหรือไม่ก็ติดข้างเดียว ไฟเลี้ยวก็ไม่ชัดจน ยิ่งถ้าขับตอนกลางคืน ถือว่าอันตรายอย่างยิ่ง” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“พื้นที่หรือบริเวณที่มักเกิดเหตุบ่อยที่สุด คือ ช่วงทางตรงเข้านิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 เนื่องจากมีสภาพเส้นทางที่ตรงและมีความราบเรียบ ซึ่งทำให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกขาดความระมัดระวัง และมีการใช้ความเร็วกันสูงมาก ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายอย่างยิ่ง” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ผลกระทบด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบด้านกายภาพ ซึ่งผลกระทบที่สำคัญ ได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจร อันเนื่องมาจากการเพิ่มปริมาณของรถบรรทุกที่เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงสภาพการจราจรที่หนาแน่นและแออัด ส่งผลที่ตามมา คือ ฝุ่น เสียง มลพิษจากท่อไอเสีย ที่ส่งผลต่อชุมชนบริเวณสองข้างทาง

“รถบรรทุกสินค้าจำนวนมาก ต่างรีบด่วน ล้วนแต่ใช้ความเร็วกันทั้งนั้น มีทั้งเถี่ยวชนด้วยตัวเอง บางทีก็ชนกับคู่อริที่เป็นรถที่เล็กกว่า เกิดอุบัติเหตุได้แทบจะทุกวัน รุนแรงบ้าง ไม่รุนแรงบ้าง” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“สภาพถนนก็มีแค่สองเลน ต้องสวนกันไปมา ความกว้างของถนนเมื่อก่อนเท่าไร ในปัจจุบันก็เท่านี้ แต่เมื่อก่อนรถมันยังไม่เยอะเท่านี้ ทุกวันนี้เจอรถบรทุกเข้าไป แล้วพื้นที่จราจรจะหลือสักแคไหน พวกมอเตอร์ไซค์แทบจะต้องหลบไปวิ่งไหล่ทาง แทบจะตกถนน เรียกว่า ถนนแทบจะไม่ว่าง รถบรทุกแทบจะยึดพื้นที่ไปหมดแล้ว” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“บ้านใครที่อยู่ติดริมถนนสองข้างทาง แทบจะต้องปิดบ้านถาวร ประตู หน้าต่าง ปิดตายไปเลย มีแต่ควันจากท่อไอเสียที่ลอยเข้ามา แล้วรถพวกนี้มันวิ่งกันทั้งวันทั้งคืน ปริมาณควันจากท่อไอเสียจะมหาศาลแคไหน ที่เด็ดสุดรถบรทุกพวกนี้ควันค่อนข้างดำ สูดเข้าไปที่เวียนหัว ปวดหัว ตาตายไปหมด ยังไม่รวมพวกฝุ่นละอองที่ปลิวเข้าบ้าน รถวิ่งผ่านที่ ลมก็พัดฝุ่นเข้าบ้าน เจอทั้งควันทั้งฝุ่นเข้าไป แทบจะย้ายบ้านหนี” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“เสียงจากเครื่องยนต์ ก็สร้างปัญหาไม่แพ้เรื่องของควันและฝุ่น รถพวกนี้เสียงค่อนข้างดังมาก น่าจะมาจากสภาพเครื่องยนต์ที่เก่า และยิ่งช่วงที่การจราจรติดขัด ไม่รู้เป็นอะไร ชอบบีบเครื่องยนต์ให้เสียงมันดัง ๆ เข้าไว้ เหมือนกลัวเครื่องจะดับ แล้วถ้ายิ่งรถติดกันหลาย ๆ คัน แล้วบีบเครื่องยนต์พร้อมกัน เสียงจะดังสุด ๆ” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบด้านกายภาพ พบว่า หากมีการปรับปรุงถนนหรือก่อสร้างผิวจราจรและบริเวณโดยรอบ ต้องติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณหรือป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณดังกล่าวให้ชัดเจน ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วและป้ายเตือนอันตรายให้ชัดเจนก่อนถึงจุดทางแยก ทางโค้งและจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ควรเข้มงวดในเรื่องการตรวจสอบสภาพรถและให้ไม่บรทุกเกินกว่าน้ำหนักที่ควรบรทุก ปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย ตรวจสอบเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน มีทัศนวิสัยในการมองเห็นที่ชัดเจนควรมีแก้ไขปรับปรุงสภาพถนนให้เหมาะสมต่อการเดินรถ

“หากหน่วยงานใด จะมีการดำเนินการปรับปรุงถนนหรือก่อสร้างผิวจราจร ตลอดจนผิวการจราจรบริเวณ โดยรอบ จะต้องทำการติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณหรือป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณพื้นที่ทำงานดังกล่าวให้ชัดเจน” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“บริเวณจุดเสี่ยง เช่น ทางแยก ทางโค้ง และบริเวณที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ควรทำการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว และป้ายเตือนอันตรายให้ชัดเจนก่อนถึงจุดนั้น รวมไปถึงมีการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย รวมไปถึงเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“ควรเข้มงวดในเรื่องการตรวจสอบสภาพรถและให้ไม่บรทุกเกินกว่าน้ำหนักที่ควรบรทุก” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบด้านกายภาพ พบว่า การติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือนความเร็วภายในรถเมื่อผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด รวมถึงอุปกรณ์ปฐมพยาบาลการบาดเจ็บภายในรถด้วย ควรมีการติดตั้งป้ายเตือนจุดที่เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง แก่ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนถนนอย่างเป็นระบบ การเข้มงวดในการก่อสร้างบนพื้นผิวจราจร เช่น การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณไฟเตือน ห้ามการทิ้งกองดิน ทราบบนพื้นผิวถนน ควรติดตั้งป้ายเตือนทางเบี่ยงให้ถูกต้องและชัดเจน ติดตั้งไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟกระพริบบริเวณทางเบี่ยง

“กำหนดข้อบังคับหรือกำหนดให้รถบรรทุกจะต้องการติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือนความเร็วภายในรถ ทั้งเมื่อผู้ขับขี่ใช้ความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายที่กำหนด จะทำให้สัญญาณนี้แสดงขึ้นมา” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“บริเวณจุดที่เสี่ยงหรือมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ควรมีการติดตั้งป้ายเตือน ตลอดจนมีการแก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งอย่างเป็นระบบ” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ข้อเสนอแนะด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะด้านกายภาพ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเป็นห่วงและมีข้อเสนอแนะ โดยให้ความสำคัญกับการออกแบบการก่อสร้างถนน ให้คำนึงและออกแบบเพื่อการใช้งานในอนาคตต่อไปด้วย เสมือนว่าเป็นการทำงานงานเพียงครั้งเดียว ให้มีความคุ้มค่าตลอดไป

“การออกแบบถนนในอนาคต จำเป็นต้องให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น แล้วจะต้องออกแบบเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณรถในอนาคต” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

นอกจากนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์ยังมีความต้องการให้หน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบ ได้แสดงความรับผิดชอบ โดยจะต้องมีการปฏิบัติงานด้วยความเคร่งครัด มีความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ รวมไปถึงความสม่ำเสมอในการตรวจสอบความถูกต้องของผู้ประกอบการ มิให้ดำเนินงานใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลอื่น รวมไปถึงการจัดงบประมาณในการดำเนินการจัดหาอุปกรณ์เครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ตลอดจนจัดหาบุคลากร เพื่อให้การดำเนินการควบคุม เป็นไปได้ด้วยความ เป็นระเบียบเรียบร้อย เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

“หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบต้องแสดงบทบาทของตนเองอย่างชัดเจน และปฏิบัติหน้าที่อย่างตรงไปตรงมา เช่น กรมการขนส่งทางบกจะต้องเข้มงวดเกี่ยวกับสภาพรถ การต่อใบอนุญาต สภาพเครื่องยนต์ที่จะไม่ส่งผลต่อสภาพแวดล้อม ในเรื่องของท่อไอเสีย

เสียงของเครื่องยนต์ รวมไปถึงการตั้งด่านตรวจควันดำบ้างเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการป้องปราม เพราะสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นต้นเหตุที่ก่อให้เกิดมลภาวะด้านควันพิษและเสียง” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“เทศบาลน่าจะตั้งงบประมาณในการกำจัดฝุ่นบริเวณถนนและบริเวณรอยต่อ แบบว่า หากคนมากวาดบ้าง เอารถน้ำมาฉีดล้างถนนบ้าง หรือเคยเห็นบางเทศบาล เขามีรถดูดฝุ่นละออง วิ่งดูดฝุ่นตามท้องถนน ถ้าทำได้ปัญหาเรื่องฝุ่นต้องลดลงไปได้แน่” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“ถ้ามีการก่อสร้าง อย่างกองวัสดุ ทิ้งดินทรายเรียราด อย่างกองไว้บนถนน น่าจะวางบริเวณ ไหล่ทางให้เป็นระเบียบเรียบร้อย ถ้าเป็นไปได้ก็น่าจะมีป้ายเตือน หรือติดไฟส่องสว่าง เพื่อเป็น สัญญาณให้กับผู้ใช้รถยามค่ำคืน” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะที่เกิดขึ้น ด้านการบังคับ

ใช้กฎหมาย

ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือถูกระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ การบังคับใช้กฎหมายยังทำได้ไม่จริงจัง การบังคับใช้กฎหมาย ถึงแม้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะครอบคลุมสาระส่วนใหญ่ แต่การบังคับใช้ยังไม่ทั่วถึง และเป็นจุดอ่อนที่สำคัญ ทำให้สามารถ ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ จะต้องมีการดำเนินการลงโทษผู้ประกอบการต้นสังกัดที่ไม่สามารถ ควบคุมดูแลพนักงานขับรถให้ปฏิบัติตามที่ได้อย่างปลอดภัย เนื่องจากการใช้ความเร็วเกิน ที่กฎหมายกำหนดยังเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุ บนท้องถนน

“มีหน่วยงานหลักที่ต้องรับผิดชอบร่วมกัน เช่น กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ตำรวจ กรมทางหลวง ฯ ในการร่วมมือกันกวาดขัน ควบคุมผู้ประกอบการรถบรรทุกให้อยู่ในกรอบ ของกฎหมาย ถ้าพึ่งอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบของเทศบาล ไม่สามารถที่จะไปควบคุม กำกับ ดูแลได้ทั้งหมด เป็นเพียงแค่ผู้สนับสนุนเท่านั้น จะต้องให้หน่วยงานข้างต้นลงมาเล่นเอง มันถึงจะได้ผล แก้ปัญหาได้ถูกจุด ครบถ้วน” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“ค่าปรับจราจรหรือบทลงโทษ ยังไม่เหมาะสม ทำให้ผู้ใช้รถไม่มีการเกรงกลัว ยังคงมี การฝ่าฝืนกฎจราจรหรือถูกระเบียบต่าง ๆ ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายยังทำได้ไม่จริงจัง ไม่เท่าเทียม บังคับใช้ยังไม่ทั่วถึง มีการเล่นพรรคเล่นพวก เลือกปฏิบัติ” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“ในกรณีที่มีการกระทำผิดกฎหมายแล้ว นอกจากจะมีการลงโทษผู้กระทำความผิด คือ ผู้จับกุมแล้ว น่าจะมีการมองไปถึงบทลงโทษไปยังต้นสังกัดผู้ประกอบการหรือเจ้าแก่ ที่ไม่สามารถควบคุม ปล่อยปละละเลย ส่งผลให้บุคลากรในสังกัดของตนจะต้องทำผิดกฎหมาย” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ขาดการกวดขัน จับกุม ควบคุม บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษ ในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ทำให้ ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ บทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนยังไม่รุนแรง เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย อัตราค่าปรับ ข้อหา หรือฐานความผิดตามกฎหมายจราจร มีบทลงโทษที่น้อยเกินไป เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถ ใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ

“เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีการควบคุม กวดขันผู้กระทำความผิด อย่างจริงจังและต่อเนื่อง จะดำเนินการก็ต่อเมื่อเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ หรือช่วงที่มีการรณรงค์ขอความร่วมมือ นอกจากนั้นแล้ว ก็ไม่ค่อยเห็นที่จะมากวดขันกัน แต่อย่างใด”

“ไม่ค่อยได้รับรู้ถึงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับใหม่ ๆ ไม่มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ผ่านช่องทางที่ให้ประชาชนได้เข้าถึง ทำให้บางครั้งเกิดการฝ่าฝืน ทำผิดโดยไม่รู้ตัว รวมไปถึง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“บางครั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย อัตราค่าปรับเมื่อเทียบกับ ข้อหาหรือฐานความผิดตามกฎหมายจราจร มีบทลงโทษปรับที่น้อยเกินไป อาจเป็นสาเหตุที่ทำให้ ผู้ขับรถไม่มีความยำเกรงและไม่เกรงกลัว ยังคงมีการขับรถอย่างประมาท ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุได้” (นาย ค (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ผลกระทบการบังคับใช้กฎหมาย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยนำมาตรการตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่มาใช้ อย่างจริงจัง กำหนดบทลงโทษที่ทำให้ทราบจำและไม่กระทำผิดซ้ำซากอีก ผู้ที่กระทำผิดซ้ำซาก และถูกยึดใบอนุญาตขับรถต้องเข้ารับการอบรมและทดสอบทั้งความรู้ ทักษะ สุขภาพร่างกาย และจิตใจ ก่อนได้รับใบอนุญาตภาครัฐจำเป็นต้องให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนด้านงบประมาณ ในการดำเนินงานอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง และมอบหมายหน่วยงานกลางดำเนินการประเมินผล หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนต้องมีการบังคับใช้

กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง มุ่งเน้นแก้ปัญหาและลดความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้ง การปลูกจิตสำนึกและสร้างพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน อาทิ บังคับใช้มาตรการ กฎหมายและกำหนดบทลงโทษที่เข้มข้นขึ้น การเร่งรัดดำเนินการติดตั้ง GPS ในรถบรรทุกทุกคัน เพื่อควบคุมพฤติกรรมรถบรรทุกให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญในป้องกัน และลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสาร สาธารณะและรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่ม การกวดขัน จับกุม ควบคุม บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

“สมควรที่จะมีการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดอย่างจริงจังและเคร่งครัด วิธีที่สมควรนำมาใช้ คือ มาตรการการตัดคะแนนใบขับขี่ เพราะถ้ามีการตัดจะทำให้ระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ยิ่งการสอบใหม่ ก่อนข้างยาก ต้องสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ยิ่งทำให้ต้องระมัดระวังมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะ พวกที่ทำผิดซ้ำซากคาดว่าน่าจะหาราบจำ” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

“ถ้ามีการติดตั้ง GPS ในรถบรรทุกทุกคัน จะช่วยควบคุมสอดส่องพฤติกรรมรถบรรทุก ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญในป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับ รถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มการกวดขัน จับกุม ควบคุม บังคับให้เป็นไป ตามกฎหมาย” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นปัญหาผลกระทบการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า การให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่ของตนเอง ให้ชุมชนตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยของบุตรหลานในพื้นที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจร อย่างเข้มงวดเพื่อบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่ทำการณรงค์ไปพร้อม ๆ กัน เช่น การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัย โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น มีมาตรการ ควบคุมพฤติกรรมรถบรรทุกของพนักงานขับรถขนส่งอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง ทั้งเรื่องระยะเวลา การขับรถ การเมาสุราขณะขับรถ โดยใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีสำหรับควบคุมเวลาการขับรถ ความเร็วของรถ ตลอดจนกำหนดให้พนักงานขับรถทุกคนต้องพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนปฏิบัติ หน้าที่ และได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้ง ก่อนปฏิบัติหน้าที่การรณรงค์ในพฤติกรรม เสี่ยงต่าง ๆ อาทิ โครงการเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วสูงเกินระดับความปลอดภัย การขับขี่ ดิรรถคันหน้าแบบกระชั้นชิด การแซงรถในที่คับขัน การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ให้ผู้ขับรถ ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แก้ไขระบบออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะควบคู่กับการรณรงค์ ให้ความรู้เรื่องกฎจราจร ความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยและการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะด้านการบังคับใช้กฎหมาย

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลในประเด็นข้อเสนอแนะด้านการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ เสนอแนะให้หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ จะมีความจริงจังในการบังคับใช้กฎหมาย ในการควบคุมผู้ขับรถที่กระทำผิดกฎหมายอย่างเข้มงวดและเคร่งครัด เช่น การใช้ความเร็วเกินกว่า ที่กฎหมายกำหนด การดื่มสุรา ฯ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบ จะต้องมีความพร้อมและอุปกรณ์ ในการทำงานที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนในการทำงาน และใช้เป็นหลักฐานที่สำคัญ ที่แสดงออกถึง ความถูกต้องและโปร่งใสในการปฏิบัติหน้าที่

“หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาในการควบคุมพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของพนักงานขับรถขนส่งอย่างเข้มงวดและเคร่งครัด เช่น ระยะเวลาการขับรถ การดื่มสุรา ขณะขับรถ โดยมีการนำเครื่องมือและเทคโนโลยี เพื่อควบคุมขณะขับรถ เช่น ความเร็วของรถ รวมไปถึงกำหนดให้พนักงานขับรถทุกคนต้องพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนปฏิบัติหน้าที่ และจะต้องมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้ง” (นาย จ (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

ประชาชนผู้ให้สัมภาษณ์ มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหน่วยงานที่รับผิดชอบว่า หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ มีมากหลายหน่วยงาน สร้างความลำบาก ไม่สะดวกในการติดต่อ ไม่มีการบูรณาการในการทำงานร่วมกัน ต่างหน่วยงานต่างทำหน้าที่ของตนที่รับผิดชอบ ทำให้ผลเสียตกอยู่กับประชาชน จึงมีแนวคิดที่ว่าน่าจะมีหน่วยงานหลักที่สำคัญ เป็นเจ้าภาพหลักรับผิดชอบ ในการดำเนินการ โดยมีอำนาจหน้าที่ จัดหางบประมาณ เพื่อให้งานขับเคลื่อนไปข้างหน้า

“ต้องมีเจ้าภาพหลักในการดำเนินการ ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยจะต้องเป็นผู้ที่บังคับการใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง เพื่อมุ่งเน้นการแก้ปัญหาและลด ความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ” (นาย ก (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 21 พฤษภาคม 2559)

ประชาชนผู้ให้สัมภาษณ์ มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหน่วยงานของรัฐ ที่มีหน้าที่ ในการออกใบอนุญาตต่าง ๆ รวมไปถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจสอบผู้ประกอบการ จะต้องดำเนินงานในขั้นตอนการขออนุญาตอย่างเข้มงวด รัดกุม มีการตรวจสอบ พร้อมทั้ง มีบทลงโทษอย่างเด็ดขาด

“การขออนุญาตใบขับขี่ โดยเฉพาะประเภทรถบรรทุก จะต้องมีการขออนุญาต ที่รัดกุม เคร่งครัด และมีระบบการตรวจสอบให้มีความเข้มงวดมากขึ้น” (นาย ง (นามสมมติ), สัมภาษณ์, 22 พฤษภาคม 2559)

“บทลงโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ปล่อยควันจากท่อไอเสียเสีย ทำให้เกิดฝุ่นละออง ท่อไอเสียเสียงดัง เหล่านี้ จะต้องมีบทลงโทษเป็นค่าปรับที่สูง ถ้ายังเคยโดนจับแล้วยังทำผิดซ้ำอีก จะต้องมีกฎหมายที่ลงโทษให้เด็ดขาดต่อไป เช่น ให้ศาลมีคำสั่งแก้ไขให้รถอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์

มิฉะนั้นห้ามมิให้นำมาใช้ประกอบกิจการ หรือทำการยี่ครถ” (นาย ข (นามสมมติ), สัมภาษณ์,
21 พฤษภาคม 2559)

บทที่ 5

สรุปผลวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งทำการสัมภาษณ์หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยสรุปสาระสำคัญนำเสนอตามลำดับ ดังนี้

สรุปผลวิจัย

1. สรุปผลการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นกับชุมชน จากการใช้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ปัญหาด้านคน (พนักงานขับรถ)

พฤติกรรมการทำงานที่ประมาทไม่เหมาะสม ไม่เคารพกฎจราจร ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัย และที่สำคัญ คือ การขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม เช่น การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สามารถควบคุมรถได้เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดหรือแซงในที่คับขัน ขับรถติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน เป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน และการขับรถไม่ชำนาญทาง

ปัญหาด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

สภาพของถนนที่มีอายุการใช้งานสูง รวมถึงการไม่ติดตั้งอุปกรณ์ที่จะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ และสภาพอุปกรณ์ส่วนควบของรถโดยสารสีทหรอ เช่น ระบบเบรกไม่ทำงาน ยางชำรุด เป็นต้น

ถนน สิ่งแวดล้อม และลักษณะทางกายภาพของถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ทางโค้งซึ่งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางแยกไม่มีสัญญาณไฟจราจร ไฟล่อถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบไม่เพียงพอกับปริมาณรถ เป็นต้น นอกเหนือจากถนนแล้ว สภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ถนนลื่นทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากบทลงโทษตามกฎหมายหรือค่าปรับจรรยาบรรณยังไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ประกอบการยังคงมีการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณหรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ ในบางครั้ง ขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังเข้มงวด มีความสม่ำเสมอเพียงพอ ในการพิจารณา ดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำความผิด ซึ่งล้วนแต่เป็นสาเหตุให้จับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี อันนำมา ซึ่งการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

2. สรุปผลการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน จากการใช้รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ผลกระทบด้านคน (พนักงานขับรถ)

ประชาชนขาดการเรียนรู้พื้นฐานมาตั้งแต่เด็กและเยาวชนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ขาดสำนึก ความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนน ขาดเรียนรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่สามารถ ประเมินเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและตัดสินใจได้อย่างเหมาะสม ที่จะหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุข้างหน้าได้ คำนี้ถึงผลกระทบต่อส่วนรวม มารยาทในการขับขี่ ความเอื้ออาทรต่อผู้ร่วมทางส่งเสริมให้ผู้ขับรถ ใบอนุญาตขับรถรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ทุกคนต้องผ่านการเรียนการสอนขับรถจาก สถานสอนขับรถเอกชนที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก มากกว่ามาเข้ารับการอบรม จากกรมการขนส่งทางบกเพียง 2 ชั่วโมง แล้วไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ เนื่องจาก สถานสอนขับรถเอกชนดังกล่าว ต้องมีหลักสูตรการเรียนการสอน ไม่ต่ำกว่ามาตรฐาน ที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ซึ่งใช้เวลาอบรมมากกว่าที่กรม ฯ อบรมให้เอง ผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้า จะต้องตรวจสอบสภาพตัวรถและพนักงานขับรถ ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการเดินรถขนส่งสินค้า

จะต้องมีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุอย่างเข้มงวดและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง บูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบความปลอดภัยและกำกับดูแล การเดินรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ให้มีความพร้อมทั้งสภาพตัวรถและพนักงานขับรถ รวมถึง การออกตรวจจับความเร็วทุกวัน ทำให้ในภาพรวมความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุลดลง เพื่อลดความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

ผลกระทบด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

ผลกระทบทางกายภาพที่สำคัญ คือ อุบัติเหตุจากการจราจร อันเนื่องมาจากการเพิ่ม ปริมาณของรถบรรทุกที่เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงสภาพการจราจรที่หนาแน่นและแออัด ส่วนผล ที่สร้างปัญหาตามมา คือ ฝุ่น เสียง มลพิษจากท่อไอเสีย ที่ส่งผลโดยตรงต่อชุมชนบริเวณ สองข้างทาง

ทั้งนี้ หากมีการปรับปรุงถนนหรือก่อสร้างผิวจราจรและบริเวณโดยรอบชุมชน จำเป็นต้องติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณหรือป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณดังกล่าวให้ชัดเจน ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็วและป้ายเตือนอันตรายให้ชัดเจนก่อนถึงจุดทางแยก ทางโค้งและจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ควรเข้มงวดในเรื่องการตรวจสภาพรถและให้ไม่บรรทุกเกินกว่าน้ำหนักที่ควรบรรทุก ปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย ตรวจสอบเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งาน

ผลกระทบด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ยังไม่พบว่า การเปิดโอกาสให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการ แก้ปัญหา ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ของตนเอง ให้ชุมชนตระหนักถึงความสำคัญ ด้านความปลอดภัยของบุตรหลานในท้องที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่ทำการณรงค์ไปพร้อม ๆ กัน เช่น การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัย โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น

ยังพบว่า ยังไม่มีมาตรการควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับรถของพนักงานขับรถขนส่งอย่างเข้มงวดและต่อเนื่องเพียงพอ ในเรื่องของชั่วโมงการทำงานขับรถตามที่กฎหมายกำหนด การดื่มสุราในขณะขับรถ ยังไม่พบการใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีสำหรับควบคุมเวลาการขับรถ ความเร็วของรถ ตลอดจนกำหนดให้พนักงานขับรถทุกคนต้องพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนปฏิบัติหน้าที่ และได้รับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกครั้งก่อนปฏิบัติหน้าที่ หรือการรณรงค์เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น โครงการเมาไม่ขับ เป็นต้น

3. สรุปผลการศึกษาข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ในการสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

ข้อเสนอแนะด้านคน (พนักงานขับรถ)

ข้อเสนอแนะให้เทศบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดอบรมให้ความรู้ ในประเด็นหัวข้อที่น่าสนใจและเป็นประโยชน์ต่อชุมชนและประชาชนโดยตรง เช่น การใช้อุปกรณ์ป้องกันเพื่อความปลอดภัยส่วนบุคคล ตลอดจนโครงการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ เช่น โครงการเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วที่เหมาะสมให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด รวมไปถึงข้อเสนอแนะในการเปิดโอกาสให้ภาคประชาชน เข้าไปเป็นตัวแทน มีสิทธิออกเสียง ในการเสนอแนวความคิด ตลอดจนออกเสียงในโครงการต่าง ๆ ของรัฐ ที่ประชาชนมีส่วนได้ส่วนเสียกับชุมชนที่ประชาชนนั้น อาจได้รับผลกระทบ

ข้อเสนอแนะด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

หน่วยงานรัฐที่รับผิดชอบ จะต้องแสดงความรับผิดชอบ โดยจะต้องมีการปฏิบัติงานด้วยความเคร่งครัด มีความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ รวมไปถึงความสม่ำเสมอในการตรวจสอบความถูกต้องของผู้ประกอบการ มิให้ดำเนินงานใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลอื่น ข้อเสนอแนะโดยให้ความสำคัญกับการออกแบบการก่อสร้างถนน ให้ค้ำนั่งและออกแบบเพื่อการใช้งานในอนาคตต่อไปด้วย เสมือนว่าเป็นการทำงานงานเพียงครั้งเดียวให้มีความคุ้มค่าตลอดไป

ข้อเสนอแนะด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหน่วยงานที่รับผิดชอบว่า หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ มีจำนวนมากหลายหน่วยงาน ซ้ำซ้อน ทำงานคาบเกี่ยวกันมากไป สร้างความลำบาก ไม่สะดวกในการติดต่อ ไม่มีการบูรณาการในการทำงานร่วมกัน ต่างหน่วยงานต่างทำหน้าที่ของตนที่รับผิดชอบ ทำให้ผลเสียและภาระตกอยู่กับประชาชนผู้ใช้บริการ จึงมีข้อเสนอแนะที่น่าจะมีหน่วยงานหลักที่สำคัญเป็นเจ้าภาพหลัก เป็นแม่ข่ายรับผิดชอบในการดำเนินการ โดยมีอำนาจหน้าที่เบ็ดเสร็จ มีงบประมาณในการจัดการบริหารเพียงพอ เพื่อให้การบริการที่สะดวก รวดเร็วและครอบคลุมอย่างเพียงพอ

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ประเด็นสำคัญ 3 ด้าน ดังนี้

1. ปัญหาและผลกระทบด้านคน (พนักงานขับรถ)

จากการวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัย พบว่า ผู้ประกอบการยังมีขั้นตอนการรับพนักงานใหม่ที่ไม่เหมาะสม และรัดกุมเพียงพอในเรื่องของทักษะด้านการขับรถ การขาดความรู้และประสบการณ์ ความสามารถโดยรวมแล้วยังต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ประกอบกับเส้นทางที่ใช้สัญจรนั้น เป็นเส้นทางที่มีการออกแบบมาเพื่อรองรับการใช้สัญจรในชุมชนเท่านั้น มิได้ออกแบบมาเพื่อไว้สำหรับการรองรับรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งสภาพเส้นทางผ่านการใช้งานมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว จึงได้เกิดการชำรุดและมีความเสียหาย จากเหตุผลปัจจัยด้านคนและปัจจัยด้านถนนที่กล่าวมา จึงทำให้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุและสร้างความเสียหายต่อชุมชนได้ง่าย ดังนั้นแล้ว ผู้วิจัยเห็นว่า ในขั้นตอนของผู้ประกอบการ ในการคัดเลือกบุคคลที่จะเข้าทำงานในตำแหน่งพนักงานขับรถ จะต้องคัดเลือก

บุคคลที่มีคุณสมบัติพร้อม มีประสบการณ์และมีความเหมาะสมเข้าทำงาน หลังจากเข้าทำงานแล้ว ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีการอบรมให้ความรู้กับพนักงาน มีการฝึกภาคปฏิบัติ ก็จะส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุให้ลดลงได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของรักชาติ ชาตีสิริทรัพย์ (2549) ที่ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการทราบว่า ปัจจัยใดที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายมาก กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตราย ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจะขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัย คือ คน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านคน คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมา คือ ปัจจัยด้านยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 16.7 และลำดับสุดท้าย คือ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ สาเหตุที่พบมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่รถบรรทุกวัตถุอันตรายขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายที่กำหนด

2. ปัญหาและผลกระทบด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

จากการวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัย พบว่า ถนน สิ่งแวดล้อม และลักษณะทางกายภาพของถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ทางโค้ง ซึ่งไม่มีป้ายแจ้งเตือน ทางแยกที่ไม่เหมาะสมและทางแยกไม่มีสัญญาณ ไฟจราจร ไฟลั่นถนนใช้งานไม่ได้ จุดกลับรถไม่เหมาะสม พื้นผิวถนนเสื่อมเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนแคบไม่เพียงพอปริมาณรถ เป็นต้น นอกเหนือจากถนนแล้ว สภาพแวดล้อมยังเป็นปัจจัยร่วมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยเช่นกัน โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในกรณีฝนตก ถนนลื่นทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวสุเชษฐ์ โสภณเสถียร (2554) ที่ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบก ประเภทรถโดยสารสาธารณะท่องเที่ยว ในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัย คือ เพื่อศึกษาสภาพปัญหา และลักษณะการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบก เพื่อศึกษายุทธศาสตร์ ด้านความปลอดภัยจราจรทางบก เพื่อนำเสนอรูปแบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบก กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบก ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบไปด้วยปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ถนนลื่น ขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ ทั้งนี้ ด้วยสภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ผิวถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เปียกชื้น ทางโค้งที่เป็นมุมอับที่มีความยากต่อการควบคุมรถ ดังนั้น ผู้ขับขี่จำเป็นต้องเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ผ่านการประชาสัมพันธ์ เพื่อทำการลดอุบัติเหตุ มีทั้งในส่วนของ

ภาครัฐ ภาคเอกชน ส่วนท้องถิ่น ต้องมีการร่วมมือประสานสัมพันธ์กันอย่างจริงจัง โดยที่อุบัติเหตุสามารถลดลงหรือป้องกันได้ ถ้าหากว่ามีการเตรียมการอย่างดี

3. ปัญหาและผลกระทบด้านการบังคับใช้กฎหมาย

จากการวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัย พบว่า บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรหรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ ขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำความผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุสอดคล้องกับงานวิจัยของนิเวศ ธรรมชัยชูศักดิ์ (2552) ที่ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของการพัฒนาขีดความสามารถทางด้านระบบความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตราย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย มีจำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความสามารถ และกลุ่มพนักงานขับรถบรรทุกทุกตัวอันตราย ผลการวิจัย พบว่า ระดับความคิดเห็นส่วนใหญ่ที่มีต่อความรู้ที่อยู่ในระดับสูง บ่งชี้ถึงความสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถของพนักงาน ประเด็นสำคัญที่ผู้รับผิดชอบ โดยตรงที่เกี่ยวกับการขนส่ง คือ การปรับปรุงฐานข้อมูล ความรู้ กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจจะต้องเข้าไปมีส่วนร่วม เสนอความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม กับข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อหน่วยงานรัฐควรให้ความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) เนื่องจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ จะสามารถสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายได้เป็นอย่างดี มีการเตรียมความพร้อมมากน้อยเพียงใด ในส่วนของทรัพยากรเพื่อรองรับการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น เจ้าหน้าที่ งบประมาณในการดำเนินการ

ข้อเสนอแนะ

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนควรร่วมมือกันกำหนดให้มีระบบจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและใช้ร่วมกันได้ เพื่อให้การรวบรวมข้อมูลที่สำคัญมีความชัดเจนในความหมายหมวดหมู่และเป็นเอกภาพในเชิงปริมาณ สามารถนำมาใช้ประโยชน์ร่วมกันได้อย่างเต็มที่

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังต่อไปนี้

1. กรมการขนส่งทางบก ควรมีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายในการทำงานของพนักงานขับรถ โดยพนักงานขับรถต้องขับรถติดต่อกันไม่เกิน 4 ชั่วโมง เว้นแต่ได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็สามารถให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน
2. กรมการขนส่งทางบก ควรมีการพัฒนาผู้ขับรถอย่างมืออาชีพ โดยต้องผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ มีใบอนุญาตขับขี่อย่างถูกต้องตามประเภทที่ใช้ มีทักษะในการขับขี่รถ และชำนาญเส้นทางที่ขับขี่โดยเฉพาะ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

จากการวิจัยเรื่อง ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณ โดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุนการจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ขับรถ โดยเฉพาะรถบรรทุก จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรและขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เช่น โครงการขับรถถูกกฎ ช่วยลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการตรวจสอบและควบคุมมลภาวะที่เกิดขึ้น เช่น ควันพิษ เสียงดังจากท่อไอเสีย ฝุ่นละออง ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถบรรทุกก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง
4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนดอย่างเคร่งครัดและจริงจัง

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการสอบถามความคิดเห็นของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและประชาชนในนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เท่านั้น ดังนั้น ในการวิจัยครั้งต่อไป หากต้องการให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ควรสอบถามในเขตนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดอื่น ๆ ด้วย

2. ควรศึกษาเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ที่มีกลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยส่วนบุคคลคล้ายคลึงกัน เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการหรือเป็นข้อมูลพื้นฐานให้กับผู้ประกอบการ รถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ต่อไป

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2555). *ข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.
- กระทรวงคมนาคม. (2554). *การขนส่งสินค้าทางถนน*. เข้าถึงได้จาก http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PotalMOT/stat/total_dlt
- กระทรวงพาณิชย์. (2554). *การขนส่งสินค้าทางถนน*. เข้าถึงได้จาก http://www2.moc.go.th/main.php?filename=index_design4
- กระทรวงสาธารณสุข. (2543). *แนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร*. กรุงเทพฯ: กระทรวงสาธารณสุข.
- คมกฤช วลีวงศ์. (2547). *ปัญหาการสร้างความร่วมมือในการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- ณัฐกานต์ ไวยเนตร. (2551). *การเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารขนาดใหญ่*. นนทบุรี: กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไม่ติดต่อ สำนักโรคควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- นาย ก (นามสมมติ). (2559, 21 พฤษภาคม). สัมภาษณ์.
- นาย ข (นามสมมติ). (2559, 21 พฤษภาคม). สัมภาษณ์.
- นาย ค (นามสมมติ). (2559, 22 พฤษภาคม). สัมภาษณ์.
- นาย ง (นามสมมติ). (2559, 22 พฤษภาคม). สัมภาษณ์.
- นาย จ (นามสมมติ). (2559, 22 พฤษภาคม). สัมภาษณ์.
- นิเวศ ธรรมชัยชูศักดิ์. (2552). *ประสิทธิผลของการพัฒนาขีดความสามารถทางด้านระบบความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, วิทยาลัยบัณฑิตศึกษาด้านการจัดการ, มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2535). *การวิเคราะห์และวางแผนการด้านการขนส่ง* (พิมพ์ครั้งที่ 2) กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ประคอง ชื่นวัฒนา. (2551). *อุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก: ความเสี่ยงที่ถูกพราง*. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 17(1), 262-272.

- พนัณกร ทองหลิม. (2556). *เปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กและขนาดใหญ่*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2546). *ตำราระบาดของวิทยาอุบัติเหตุจราจร*. กรุงเทพฯ: หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัยคณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล, พริยา ชัมเจริญ และพรชัย จันทร์ถาวร. (2553). *แนวทางศึกษาการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของเมือง: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองท่าโขลง จังหวัดปทุมธานี*. ปทุมธานี: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (2544). *การจัดการงานขนส่งสินค้า*. นนทบุรี: สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- แมน ศิริฉาย. (2544). *การศึกษาสาเหตุและแนวทางแก้ไขของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกภายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- รักษาดิ ชชาติศิริทรัพย์. (2549). *การศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัดอุอันตราย*. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา, บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- แลมเบิร์ต เอ็ม ดักลาส, สตีจอก อาร์ เจมส์ และเอลแรม เอ็ม ลิซา. (2546). *การจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์: Supply chain logistics management* (กมลชนก สุทธิวาทนกพุดิ และคณะ, แปล). กรุงเทพฯ: แมคกรอ-ฮิลล์.
- วสุเชษฐ์ โสภณเสถียร. (2554). *รูปแบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยจราจรทางบกประเภทรถโดยสารสาธารณะท่องเที่ยวในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ดุขฎิบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย.
- วิโรจน์ พุทธิวิถี. (2547). *การจัดการโลจิสติกส์: ขุมพลังของธุรกิจยุคใหม่*. กรุงเทพฯ: โอเอซิสปริ้นท์ติ้ง แอนด์ พับลิชชิ่ง.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2553). *ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน ปรับตัวฝ่าวิกฤติเศรษฐกิจ*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิจัยกสิกรไทย.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). *สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุจากบุคคลสาเหตุจากสิ่งแวดล้อม และสาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2556*. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2558). *สถิติการรับแจ้งคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทรถ ความเสียหาย และผู้ต้องหา จังหวัดชลบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550-2557*. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สุกัญญา เพชรเหมือน, จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร และณัฐวุฒิ โรจน์นิรุตติกุล. (2555). ความรู้และเจตคติต่อการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยของพนักงานภายในเขตนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้. *วารสารเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม*, 11(2), 105-113.
- อดิศักดิ์ พงษ์พูลผลศักดิ์, ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง และกวี เกื้อเกษมบุญ. (2547). การศึกษาองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนน. *วารสารวิจัยและพัฒนา มจร*, 27(3), 333-355.
- อำพล ช่อตรง. (2545). *อาชีพอนามัยและความปลอดภัย*. กรุงเทพฯ: ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.
- Ballou, R. H. (1999). *Business logistics management* (4th ed.). New Jersey: Prentice-Hall.
- Barker, H. H., Sharon, E. M., & Sen, D. K. (1981). From freight flow and cost patterns to greater profitability and better service for a motor carrier. *Interfaces*, 11(6), 4-20.
- Insurance Institute for Highway Safety. (1970). *Key issues in highway loss reduction; proceedings of the insurance institute for highway safety 1970 symposium*. Washington, D.C.: Insurance Institute for Highway Safety.
- Powell, W. B., & Sheffi, Y. (1983). A probabilistic model of bus route performance. *Transportation Science*, 17(4), 376-404.
- Taniguchi, E., Thompson, R. G., Yamada, T., & Duin, R. V. (2001). *City logistic network modeling and intelligent transport systems*. Netherlands: Elsevier Science.

ภาคผนวก

แบบสอบถาม

ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชน
บริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง

1. งานนิพนธ์นี้เป็นการศึกษาข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี โดยให้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) ตอบตามตรงกับความเป็นจริง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง สมบูรณ์ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการนำผลของงานนิพนธ์นี้ไปใช้ต่อไปในอนาคต ข้อมูลที่ได้จากการศึกษานี้จะไม่มีผลใด ๆ ทางกฎหมาย ไม่ส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants) หรือหน่วยงานของท่าน ข้อมูลที่ได้นี้จะถูกปกปิดเป็นความลับ และจะนำไปใช้ประโยชน์ในทางวิชาการเท่านั้น

2. แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ประกอบด้วย 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับปัญหาด้านคน ปัญหาด้านกายภาพ ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอื่น ๆ

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับผลกระทบด้านคน ผลกระทบด้านกายภาพ ผลกระทบด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอื่น ๆ

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับข้อเสนอแนะด้านคน ข้อเสนอแนะด้านกายภาพ ข้อเสนอแนะด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอื่น ๆ

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์ (ชื่อ-สกุล).....

สถานที่ทำงาน.....

ประสบการณ์ในการทำงาน.....

วัน/เดือน/ปี ที่สัมภาษณ์.....

สถานที่สัมภาษณ์.....

ส่วนที่ 2 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจาก

1. ปัญหาด้านคน (พนักงานขับรถ)

.....

.....

.....

.....

2. ปัญหาด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

.....

.....

.....

.....

3. ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

.....

.....

.....

.....

4. อื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจาก

1. ผลกระทบด้านคน (พนักงานขับรถ)

.....
.....
.....
.....

2. ผลกระทบด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

.....
.....
.....
.....

3. ผลกระทบการบังคับใช้กฎหมาย

.....
.....
.....
.....

4. อื่น ๆ

.....
.....
.....
.....

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะต่อผู้ประกอบการรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับ
ชุมชนบริเวณโดยรอบนิคมอุตสาหกรรมนิคมอมตะนคร เฟส 8 จังหวัดชลบุรี เกี่ยวกับข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะด้านคน (พนักงานขับรถ)

.....

.....

.....

.....

2. ข้อเสนอแนะด้านกายภาพ (รถ-ถนน)

.....

.....

.....

.....

3. ข้อเสนอแนะด้านการบังคับใช้กฎหมาย

.....

.....

.....

.....

4. อื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....