

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความเจริญก้าวหน้าทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของโลกในปัจจุบัน รุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว พร้อมกับการเพิ่มขึ้นของประชากรโลก ผลกระทบที่เห็นชัดเจนคือการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะ ซึ่งต่างก็แย่งกันผลิตออกมาสนองตอบความต้องการของประชาคมโลกสนองตอบการขยายตัวของเศรษฐกิจ การขยายของการคมนาคมขนส่ง และปัญหาที่ตามมา คือ การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งก็นับวันมีแนวโน้มที่สูงขึ้น และทวีความรุนแรงขึ้นเป็นเงาตามตัว เพราะยานพาหนะที่ผลิตออกมาในปัจจุบันมีสมรรถนะเครื่องยนต์และความเร็วสูง การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะรุนแรงขึ้น ทำให้เกิดความสูญเสียมากขึ้นทั้งชีวิต และทรัพย์สิน

ประเทศไทยมีประชากรมากเป็นอันดับที่ 20 ของโลก คือ 66 ล้านคน เศรษฐกิจมีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 33 ของโลก พบสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรในประเทศระหว่างปี 2530- 2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 247,944 ราย เฉลี่ยปีละ 11,270 ราย และมีผู้บาดเจ็บประมาณ 52,340 ราย/ปี ในปี พ.ศ. 2552 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 84,131 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 10,436 ราย และบาดเจ็บ 60,931 ราย ซึ่งสามารถประเมินมูลค่าอุบัติเหตุได้ประมาณ 2 แสนล้านบาทในปีเดียว หรือประมาณ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) (สำนักอำนวยการความปลอดภัย รายงานประจำปี 2552 : 25-26) จากการรวบรวมข้อมูลของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุในปี 2543 จำนวน 79,737 ราย และเพิ่มขึ้น ปี 2547 มี 124,530 ราย หลังจากนั้นแนวโน้มลดลงจนกระทั่งถึงปี 2552 เกิดขึ้น 84,806 ราย สำหรับการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่ามีผู้เสียชีวิต ในปี 2543 จำนวน 11,988 คน หลังจากมีแนวโน้มลดลงจนถึงปี 2552 มีจำนวนคนเสียชีวิต 11,048 คน ขณะเดียวกันการได้รับบาดเจ็บของผู้ใช้ทาง พบว่ามีบาดเจ็บ 53,111 คน ในปี 2543 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จนกระทั่งปี 2552 มีคนบาดเจ็บ 61,996 คน ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นประกอบไปด้วย คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งทั้งสามปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวพันแบบลูกโซ่ ปัจจัยด้านคนนั้นเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ปัจจัยด้านรถและถนนก็มีส่วนรวมอยู่ด้วยเช่นกัน มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนนั้น เป็นวิธีที่ดีที่สุดแต่กระทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากจำเป็นต้องมีความรู้ความ

เข้าใจถึงสาเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุรวมถึงลักษณะปัจจัยต่าง ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ๆ เพื่อนำไปออกแบบหาทางแก้ไข

ทางหลวงหมายเลข 12 ตอนทางเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ด้านทิศใต้ ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานเมื่อปี พ.ศ. 2523 จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 31 ปี ประโยชน์และจุดมุ่งหมายของการก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว เพื่อใช้เป็นถนนเลี้ยวเมือง ไปยังจังหวัดจังหวัดร้อยเอ็ด สกลนคร มุกดาหาร และนครพนม โดยไม่ต้องวิ่งผ่านถนนในเขตเมือง จึงทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความสะดวกรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม เมื่อการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้ถนนเลี้ยวเมือง กลายเป็นที่ตั้งของชุมชนและย่านเศรษฐกิจ เช่น เป็นที่ตั้งของบริษัทขายรถยนต์หลายยี่ห้อ และเป็นที่ตั้งของศูนย์การค้าขนาดใหญ่ เช่น ห้างโลตัส

เมื่อปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ที่ผ่านมา ทางหลวงหมายเลข 12 ตอนทางเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ด้านทิศใต้ ได้มีการบูรณะซ่อมแซมโดยใช้งบประมาณ 94 ล้านบาทเศษ มีการขยายช่องจราจรเพิ่มจากสี่ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ส่งผลให้การจราจรในเส้นทางดังกล่าวนี้ มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นตามจำนวนปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น จากการสำรวจปี พ.ศ. 2554 พบปริมาณรถที่ใช้เส้นทางเลี้ยวเมืองดังกล่าวจำนวน 17,207 คัน/วัน นับว่าเป็นการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น

จากความสะดวกสบายที่ได้รับจากการใช้รถใช้ถนนในเส้นทางเลี้ยวเมือง ประกอบกับการขยายตัวของชุมชนและย่านเศรษฐกิจดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้เกิดความแออัด และมักปฏิบัติผิดระเบียบของผู้ใช้ยานพาหนะในเขตชุมชน ประกอบกับการออกแบบถนนเส้นทางดังกล่าว ได้ลดจุดกลับรถบริเวณทางแยกที่เป็นอันตราย ทำให้ประชาชนที่ออกจากถนนทางแยกต่าง ๆ ด้านข้างทาง ย้อนศรไปหาจุดกลับรถที่อยู่ใกล้ หรือขับซัดข้ามเกาะกลางถนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับรถที่วิ่งมาทางตรงที่ใช้ความเร็วสูง โดยเฉพาะยามค่ำคืนบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพออุบัติเหตุดังกล่าวนอกจากทำให้บาดเจ็บเสียชีวิตแล้ว ยังทำให้ทรัพย์สินเสียหายทั้งของส่วนตัวและของทางราชการในแต่ละปีจำนวนไม่น้อย จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ โดยภาพรวมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2554 ดังนี้ ได้รับแจ้งเหตุ รวม 365 ราย คนเดินเท้า 21 ราย จักรยาน 7 ราย จักรยานยนต์ 266 ราย สามล้อเครื่อง 9 ราย รถยนต์นั่ง (ปิกอัพ) 253 ราย รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป 37 ราย อื่น ๆ 13 ราย ทรัพย์สินเสียหายรวมมูลค่า 8,173,610.00 บาท ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล เสียชีวิต รวม 222 คน บาดเจ็บสาหัส 223 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 258 คน จับกุมผู้ต้องหาได้ 341 คน หลบหนี 6 คน ไม่รู้ตัวผู้กระทำความผิด 23 ราย (สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาฬสินธุ์, 2554 : 18)

จากปรากฏการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถในสายทางดังกล่าว ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ทั้งของเอกชนและทางราชการอย่างมากในแต่ละปี จึงทำให้ผู้ศึกษามีความสนใจที่จะทำการศึกษาค้นคว้าที่มาของการเกิดอุบัติเหตุ โดยสอบถามความคิดเห็นจากประชาชนผู้ใช้ชวดยาน และสำรวจไปมาในทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628 + 835 – 631 + 468 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการจราจรค่อนข้างหนาแน่น เป็นที่ตั้งชุมชน ห้างสรรพสินค้า โรงเรียนอนุบาล และโชว์รูมรถยนต์หลายแห่ง ว่ามีความคิดเห็นเช่นไรกับการใช้ชวดยาน ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะได้เป็นการศึกษาหาแนวทางป้องกัน และแก้ไขให้แก่หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในโอกาสต่อไป

คำถามการศึกษา

1. ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ชวดยานเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถ บนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468 อยู่ในระดับใด
2. ผู้ขับขี่ชวดยานที่มีเพศ อายุ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ และประเภทของรถที่ใช้ในการขับขี่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนถนนสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ แตกต่างกันหรือไม่
3. ข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่ชวดยานเกี่ยวกับแนวทางป้องกันแก้ไข การเกิดอุบัติเหตุจากรถบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ มีอะไรบ้าง

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้ชวดยานเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468
2. เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้ชวดยานเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามเพศ อายุ ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่
3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ชวดยานบนทางหลวงสายเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 628+835 – 631+468

สมมติฐานการศึกษา

1. ผู้ขับขี่ขีวดยานที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน
2. ผู้ขับขี่ขีวดยานที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน
3. ผู้ขับขี่ขีวดยานที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน
4. ผู้ขับขี่ขีวดยานที่มีประเภทของรถที่ใช้ขับขี่ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน

ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ประชาชนที่ใช้ทางหลวงสายทางเลียงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 638+835 – 638+468 จากการคำนวณโดยใช้สูตรกรณีไม่ทราบจำนวนประชากรที่ชัดเจนทราบแต่ว่าจำนวนมาก

1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนผู้ขับขี่ขีวดยานบนทางหลวงสายเลียงเมืองกาฬสินธุ์ จำนวน 385 คน คำนวณจากกลุ่มตัวอย่างโดยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน

2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

2.1 ศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่ขีวดยานบนทางหลวงสายเลียงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 638+835 – 638+468

2.2 ศึกษาเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของผู้ประสบอุบัติเหตุ ที่มี เพศ อายุ ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่

3. ขอบเขตด้านพื้นที่

ทางหลวงสายทางเลียงเมืองกาฬสินธุ์ (ทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง กม. 638+835 – 638+468) ระยะทาง 2.633 กม.

4. ขอบเขตด้านตัวแปร

4.1 ตัวแปรต้น ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่

4.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจรรยาของ ผู้ขับขี่ขีวดยาน ในทางหลวงสายเลียงเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 638+835 – 638+468 3 ด้าน

ได้แก่ ด้านสาเหตุที่เกี่ยวกับคน ด้านสาเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะ ด้านสาเหตุที่เกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม

5. ขอบเขตด้านระยะเวลา

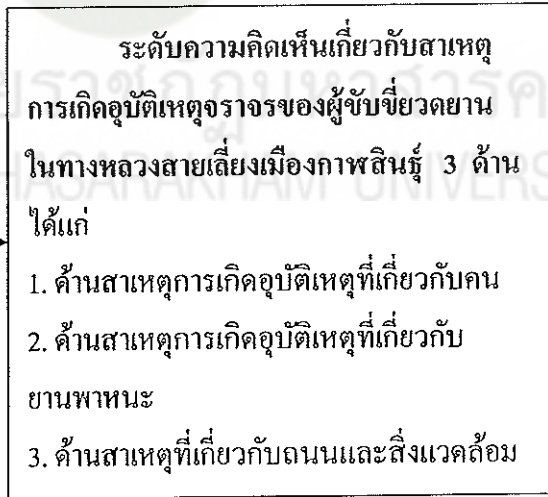
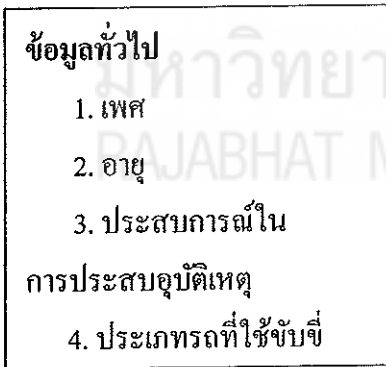
การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเฉพาะความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในทางหลวงสายทางเลี้ยวเมืองกาฬสินธุ์ ช่วง กม. 638+835 – 638+468 ในช่วงวันที่ 25 มกราคม 2555 – 28 กุมภาพันธ์ 2555

กรอบแนวคิดการศึกษา

ในการศึกษานี้ ผู้ศึกษาได้นำกรอบแนวคิดของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2550 : 4-7) และเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องอื่นที่ได้ทบทวนมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ใน 3 ด้านได้แก่ สาเหตุที่เกี่ยวกับคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม จากนั้นจะทำการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์โดยจำแนกตามเพศ อายุ ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุ และประเภทรถที่ใช้ขับขี่ ดังแผนภาพที่ 1

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

นิยามศัพท์เฉพาะ

ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกทางทัศนคติ และแปลความหมายของข้อเท็จจริง ความเชื่อของแต่ละบุคคลว่าน่าจะจริงตามที่ตัวเองคิดไว้

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ สถานการณ์ หรือการกระทำที่เกิดขึ้น หรือกระทำให้เกิดขึ้นก่อนหรือขณะเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถยนต์ มลเหตุที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ จราจร ประกอบด้วย คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม

1. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับคน หมายถึง ผู้ขับขี่รถยนต์มีประสพการณ์ การขับขี่น้อย ขาดความชำนาญ ต้มของมีนเมา ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีการใช้ยา เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน หรือยาอื่น ๆ ที่มีผลข้างเคียง มีการใช้สารเสพติดพวกยาแก้ปวดประสาท ยาบ้า มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีภาวะร่างกายไม่พร้อม อ่อนเพลีย ขับมาเป็นเวลานาน พักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด โรคลมชัก และมีประสพการณ์การรับรู้ คือลักษณะการมองเห็น การได้ยิน

2. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะ หมายถึง ยานพาหนะที่บกพร่อง ขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษา อุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ชำรุดบกพร่อง และไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย

3. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม หมายถึง ถนนที่ ออกแบบ ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรม หรือมีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการบำรุงรักษา และสภาพแวดล้อมของถนนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ แยกได้เป็น 2 ประเด็น ได้แก่ อุปสรรคทางธรรมชาติ และ อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน

ประสพการณ์ในการประสพอุบัติเหตุ หมายถึง การที่เคยประสพอุบัติเหตุมาแล้ว หรือยังไม่เคยประสพอุบัติเหตุเลย

ประเภทรถที่ขับขี่ หมายถึง รถยนต์บรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์

รถยนต์บรรทุก ได้แก่ รถยนต์บรรทุก 4 ล้อใหญ่ รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ รถยนต์บรรทุก 10 ล้อ รถยนต์เทลเลอร์

รถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน

รถจักรยานยนต์ ได้แก่รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด

อุบัติเหตุในการขับขี่ หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขณะขับขี่รถยนต์ โดยไม่ได้คาดคิดมาก่อนอันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิตและทรัพย์สินเสียหายได้

ทางหลวงสายเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ หมายถึง ทางหลวงหมายเลข 12 ที่เลี่ยงออกนอกเมือง
กาฬสินธุ์ด้านทิศใต้ ผ่านชุมชนสงเปลือย ช่วง กม. 628+835 – 631+468

ประโยชน์การศึกษา

ผลการศึกษาที่ได้จะเป็นข้อเสนอแนะให้กับแขวงทางกาฬสินธุ์ ผู้กำกับการสถานี
ตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ และเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย
และแผนงานด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในทางหลวงสายเลี่ยงเมือง
กาฬสินธุ์ในอนาคตต่อไป



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY