



ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนน ของไทย : ศึกษากรณีการบังคับใช้กฎหมาย ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

พ.ต.ท. สงคราม เสงี่ยมพัตร์
รองผู้กำกับการ 5 (ตรวจพิสูจน์สถิติและวิจัย)
กองบังคับการตำรวจจราจร
นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต*
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจากรถทางบกเป็นสาเหตุการตายระดับต้นๆ ของประเทศไทย หากเปรียบเทียบกับนานาประเทศแล้ว จะพบว่า สาเหตุการตายเนื่องจากอุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศที่มีระดับรายได้ต่ำ – ปานกลาง

* อาจารย์ที่ปรึกษา ศ.ดร.สมบุญ สุธงษา ราชบัณฑิต

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) มีรายงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนปี 2547 ว่า สถิติอัตราผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกของไทยต่อประชากรพบว่าอัตราดังกล่าวของไทยสูงเป็นลำดับที่ 2 ของทวีปเอเชีย รองจากเกาหลีใต้ และเป็นลำดับที่ 11 ของโลก จึงอาจกล่าวได้ว่าการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถทางบกเป็นเรื่องเร่งด่วนในเชิงนโยบายของประเทศไทย

เมื่อเปรียบเทียบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่อจำนวนประชากร 100,000 คน ในช่วงหลังปี 2540 พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในแต่ละปี กล่าวคือในปี 2543 อัตราดังกล่าวเป็น 19.4 และในปี 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 20.9 ตามลำดับ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่อประชากร 100,000 คน ของไทยและต่างประเทศ

ลำดับ	ประเทศ	ปี ค.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต	อัตราส่วน
1.	El Salvador	1999	1,662	42.2
2.	Costa Rica	2000	530	26.4



ลำดับ	ประเทศ	ปี ค.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต	อัตราส่วน
3.	Latvia	2001	598	24.3
4.	Republic of Korea	2001	9,796	22.7
5.	Venezuela	2000	5,136	22.7
6.	Nicaragua	2000	485	1.5
7.	Lithuania	2001	748	21.2
8.	Thailand	2002	13,116	20.9
9.	Kuwait	2000	377	21.0
10.	Thailand	2000	11,988	19.4
11.	Russian Federation	1998	29,440	19.9
12.	Ecuador	2000	1,540	18.2
13.	Colombia	1998	5,815	18.1
14.	Panama	2000	402	17.6
15.	China	1999	16,745	15.6

ที่มา : WHO (2004), p.188)⁽¹⁾



เมื่อตรวจสอบถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่ามีหลายสาเหตุ ซึ่งจัดเรียงตามลำดับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 50 อันดับแรก ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เรียงตามสาเหตุที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด (5 อันดับแรก)

ลำดับ	สาเหตุ	จำนวนคนที่เกิดอุบัติเหตุ		
		ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	20,094	21,259	21,332
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	12,465	14,349	15,502
3	เมาสุรา	2,746	5,148	9,279
4	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	7,079	8,726	8,399
5	ขับรถตามกระชั้นชิด	3,205	4,986	5,704

ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2548)⁽²⁾

อุบัติเหตุจราจรทำให้เกิดความสูญเสียต่อเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

1. **ความสูญเสียทางตรง** ได้แก่ ความสูญเสียอันเนื่องจากการบาดเจ็บและเสียหาย ซึ่งจากการวิจัยของสถาบันวิจัย



เพื่อการพัฒนาประเทศไทย (Thailand Development Research Institute : TDRI) เรื่อง “การประเมินผลการรักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจราจรก่อนถึงโรงพยาบาล” จากผลการวิจัยดังกล่าวมีวิธีการคำนวณรายได้ตลอดชีพของแรงงานในกรุงเทพมหานคร สรุปได้ว่ารายได้ตลอดชีพของแรงงานชายเท่ากับ 8.46 ล้านบาท และรายได้ตลอดชีพของแรงงานหญิงเท่ากับ 6.15 ล้านบาท ส่วนค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากมูลเหตุของการเสียชีวิตและการรักษาพยาบาล ตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุ	ปี พ.ศ.							
	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545
จำนวน (ครั้ง)	94,362	88,556	82,336	73,725	67,800	73,737	77,616	91,623
คนตาย (คน)	16,727	14,405	13,836	12,234	12,040	11,988	11,652	13,116
คนบาดเจ็บ (คน)	50,718	50,044	48,711	52,538	52,538	53,111	53,960	69,313
ค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจ(ล้านบาท)	14,176.0	12,349.9	11,876.4	10,712.0	10,560.7	10,532.9	10,289.7	11,773.4

ที่มา : กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม,⁽³⁾ กรมการประกันภัย

กระทรวงพาณิชย์, 2546⁽⁴⁾



2. ความสูญเสียโดยทางอ้อม ได้แก่ การสูญเสียเวลาที่ผู้ประสบภัยต้องเสียไป ความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับสังคมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับผู้ประสบภัย เช่น ภรรยา บุตร และครอบครัวที่จะต้องมึผลกระทบ โดยเฉพาะหากเกิดกับผู้ซึ่งเป็นเสาหลักหรือหัวหน้าครอบครัว และการสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีค่า ซึ่งบางครั้งไม่สามารถประเมินเป็นค่าเงินได้ เนื่องจากการประเมินความสูญเสียโดยทางอ้อมเป็นการยากที่จะสามารถประเมินเป็นตัวเลขได้ จากผลการวิจัยข้างต้นพบว่าความสูญเสียโดยเฉลี่ยในแต่ละปี ประเทศจะเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยรวมปีละไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท หรือเทียบเท่าประมาณร้อยละ 3.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ความสูญเสียทางอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ

อุบัติเหตุ	ปี พ.ศ.		
	2543	2544	2545
จำนวน (ครั้ง)	73,737	77,616	91,623
คนตาย	11,988	11,652	13,116
คนบาดเจ็บ	53,111	53,960	69,313
ค่าสูญเสียจากการเสียชีวิต/บาดเจ็บ (ลบ.)	10,532.9	10,289.7	11,773.4
ค่าสูญเสียจากทรัพย์สินเอกชน (ลบ.)	152,844.5	156,930.6	167,049.5



อุบัติเหตุ	ปี พ.ศ.		
	2543	2544	2545
ค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจรวม (ลบ.)	163,377.4	167,220.3	178,822.9
GDP (10 ³ XM.)	4,916.5	5,123.4	5,430.5
ร้อยละของ GDP	3.32	3.27	3.29

ที่มา : สุจิน มั่งนิมิต, 2546⁽⁵⁾

จะเห็นได้ว่าปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุจราจร จะทำให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก การประเมินความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมนั้น เกิดขึ้นกับประชาชน บุคลากรที่สำคัญของประเทศและสังคม ซึ่งอาจไม่สามารถวัดค่าของชีวิตได้ ดังนั้น การป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรนั้น เป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่งที่ทุกฝ่ายจะต้องร่วมมือกัน เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีมูลค่าความเสียหายมากมายในแต่ละปี

สุราเป็นต้นเหตุอุบัติเหตุจราจร

ในประเทศไทย สุราเป็นต้นเหตุให้เกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอย่างน้อย ปีละ 42,240 ราย หรือ 26 % ของ



ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น สุราจึงเป็นตัวแปรสำคัญสำหรับสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และคณะ, 2546)⁽⁶⁾ ในบรรดาประเทศที่เจริญแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา, เยอรมัน, ฝรั่งเศส, อังกฤษ, ญี่ปุ่น มีแนวโน้มอัตราการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ช่วงปี 2524 - 2543 ลดลงเป็นลำดับ แต่ปรากฏว่าประเทศไทยกลับมีแนวโน้มที่สูงขึ้นโดยตลอด และในช่วงปี 2532 - 2546 คนไทยดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น 3 เท่า กล่าวคือ จากเดิม 20.2 ลิตรต่อคนต่อปี เป็น 58 ลิตรต่อคนต่อปี (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)⁽⁷⁾

ตารางที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างความเข้มข้นแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร

แอลกอฮอล์ในเลือด (mg%)	สมรรถภาพในการขับรถ	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเมื่อเทียบกับผู้ที่ไม่ดื่มสุรา
20	มีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน	ใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา
50	มีผลทำให้สมรรถภาพในการขับรถ ลดลงเฉลี่ย 8%	2 เท่า



แอลกอฮอล์ ในเลือด (mg%)	สมรรถภาพ ในการขับรถ	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ เมื่อเทียบกับผู้ที่ไม่ดื่มสุรา
80	สมรรถภาพลดลงโดย เฉลี่ย 12%	3 เท่า
100	สมรรถภาพลดลงโดย เฉลี่ย 15%	6 เท่า
150	สมรรถภาพลดลงโดย เฉลี่ย 33%	40 เท่า
มากกว่า 200	สมรรถภาพลดลงเป็น สัดส่วนกับระดับ แอลกอฮอล์ในเลือด	ไม่สามารถวัดได้ เนื่องจาก ควบคุมการทดลองไม่ได้ แต่ โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมาก

ที่มา : Health Education Quarterly, 1989⁽⁸⁾

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะค้นคว้า เพื่อหายุทธศาสตร์การจัดการที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย มีประสิทธิภาพ เพื่อให้คนไทยที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดน้อยลงให้มากที่สุด ซึ่งหมายความว่ากรณีใดที่ไม่สมควรเสียชีวิตก็ไม่ต้องเสียชีวิต ทั้งนี้ ประชาชนผู้อยู่ภายใต้กฎหมายก็ต้องมีวินัย



และให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ เพื่อหาจุดร่วมในทางสร้างสรรค์ อันจะก่อให้เกิดการร่วมแรงร่วมใจที่จะทำให้อุบัติเหตุในประเทศไทย มีการสูญเสียคนไทยให้น้อยที่สุดอย่างยั่งยืนตลอดไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิผลของยุทธศาสตร์มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- 2) เพื่อเปรียบเทียบมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ
- 3) เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตเนื้อหา



1.1 นโยบายสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของไทย

1.2 การนำนโยบายไปปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนนของไทยไปปฏิบัติ

1.3 ยุทธศาสตร์มาตรการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของไทย ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

1.4 ประสิทธิภาพของยุทธศาสตร์มาตรการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

1.5 เปรียบเทียบมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ

2. ขอบเขตผู้ให้ข้อมูลสำคัญและกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

2.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เป็นบุคคลผู้มีหน้าที่รับผิดชอบ หรือมีภารกิจ



ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนของไทยด้านการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (depth interview) จำนวนทั้งสิ้น 21 คน อาทิ นายอดิศักดิ์ ศรีชนะรัตน์ ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลอาญา (คุมด้านการคุมประพฤติจำเลย), ดร. กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ รองปลัดกระทรวงยุติธรรม (อดีตอธิบดีกรมคุมประพฤติ เจ้าของสโลแกน “เมาแล้วขับ ไม่ใช่ถูกปรับ แต่จะถูกจับคุมประพฤติ”), นายวันชัย รุจนรงค์ อธิบดีกรมคุมประพฤติ (ผู้สานต่อโครงการของ ดร.กิตติพงษ์ กิตยารักษ์ ในเรื่องการทำงานบริการสังคม เพื่อให้เกิดการเหลาบาจำ), ดร.ชัชชม อรรถภิญญ์ ผู้อำนวยการสถาบันกฎหมายอาสำนักงานอัยการสูงสุด, ศ.นพ.วันชัย วัฒนศัพท์ ผู้อำนวยการศูนย์สันติวิธีฯ สถาบันพระปกเกล้าฯ, นายดำรง พุฒตาล ประธานมูลนิธิ “เมาไม่ขับ” และในส่วนของกรให้ข้อมูลจากการสนทนากลุ่ม (Focus Groups) รวม 4 ภาคของประเทศคือ ภาคเหนือ (ที่ จ.เชียงใหม่), ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ จ.ขอนแก่น), ภาคตะวันออก (ที่ จ.ระยอง) และภาคใต้ (ที่ จ.นครศรีธรรมราช) รวมทั้งสิ้น 105 คน

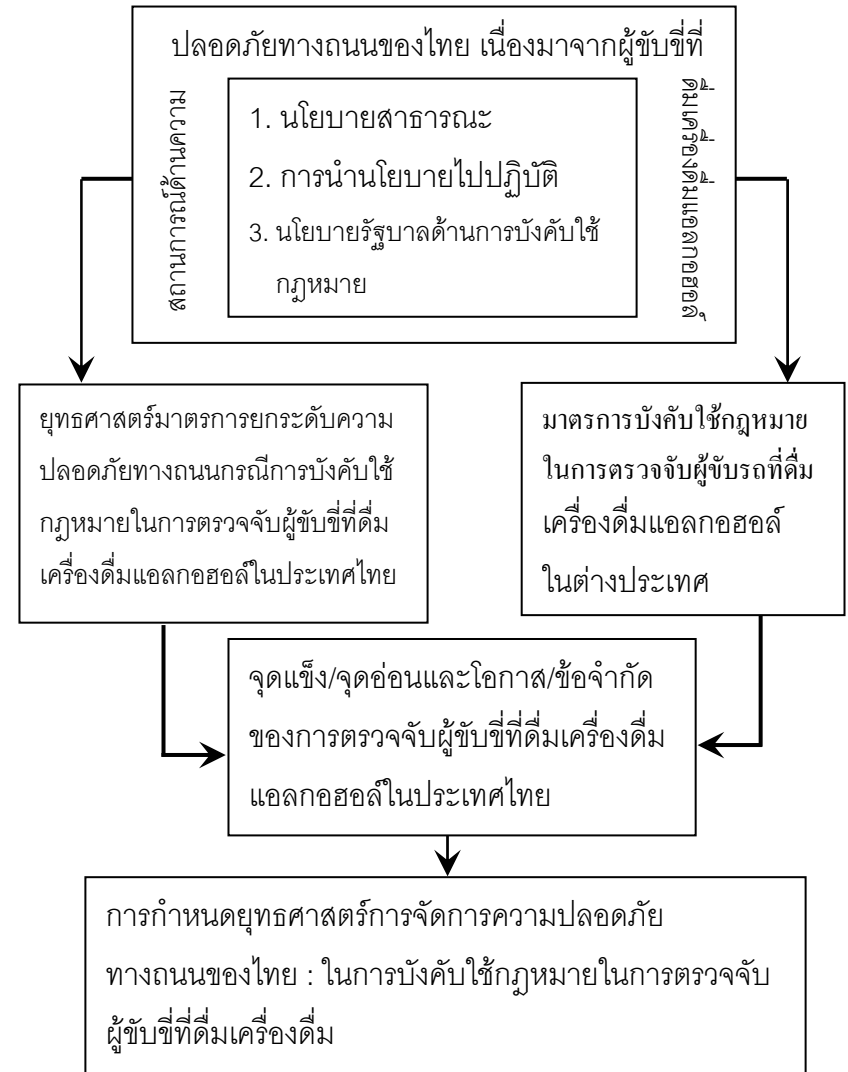


2.2 การวิจัยเชิงปริมาณ ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างที่เป็นข้าราชการตำรวจผู้ทำหน้าที่ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั่วประเทศ จำนวน 510 คน

3. ขอบเขตระยะเวลา ผู้วิจัยได้กำหนดระยะเวลาในการศึกษา ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2548 ถึงเดือนตุลาคม 2549

กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้





กรอบแนวคิดในการวิจัยเชิงปริมาณ

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
พฤติกรรมในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	- สภาพความเป็นจริงในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
1. ลักษณะการตั้งจุดตรวจจับ	- ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
2. ความถี่ในการตั้งจุดตรวจจับ	
3. การร่วมปฏิบัติของหน่วยงานอื่นในจุดตรวจจับ	
4. การตรวจจับกรณีผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่มีอาการลักษณะเมึนเมาและไม่สวมหมวกนิรภัยเข้ามาในจุดตรวจ	
5. วิธีการจับกุมในข้อหาเมาสุราขับรถ	
6. ความสนใจเกี่ยวกับเมาไม่ขับชี้รถของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่	
7. ปัญหาในการจับกุมข้อหาเมาสุราขับชี้รถในท้องที่	



ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม
8. กรณีผู้ขับขี่จะให้เงินสินบนเพื่อให้ช่วยเหลือในขณะปฏิบัติหน้าที่ตรวจจับ	
9. แรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อื่นเนื่องมาจากเงินรางวัลจากค่าปรับข้อหาเมาสุราขับชี้รถ	
10. ความสนใจในการรณรงค์และตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่เมาสุราของหัวหน้าสถานีตำรวจ	

ผลการวิจัย พบว่า

1) ประสิทธิภาพของยุทธศาสตร์มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ยังไม่บรรลุเป้าหมายที่พึงประสงค์ เพราะสถิติการตายอันเนื่องมาจากการขับชี้รถในขณะเมาสุรา



ยังอยู่ในเกณฑ์สูงมาก ซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีหน้าที่ตรวจจับ ขาดแคลนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไม่มีการตรวจจับผู้ขับขี่รถที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างต่อเนื่อง ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมจากทุกพื้นที่ ขาดการกำหนดเงื่อนไขด้านเวลาและสถานที่ในการตั้งจุดตรวจจับ เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ ขาดเอกภาพในการบังคับบัญชา เนื่องจากการร่วมปฏิบัติหลายองค์กร และการที่ศาลสั่งให้ผู้กระทำผิดทำงานบริการสังคม ยังไม่เท่าเทียมกันทั่วประเทศ

2) การเปรียบเทียบมาตรการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของประเทศไทยกับต่างประเทศ พบว่าประเทศไทยมีการเริ่มมาตรการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ช้ากว่าต่างประเทศหลายสิบปี การตรวจจับเป็นไปในลักษณะจุดตรวจ แต่ต่างประเทศเป็นการขับรถตรวจตรวจต่างประเทศมีการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับรถอาชืพที่ต่ำกว่าเกณฑ์ของผู้ขับรถทั่วไป แต่ประเทศไทยใช้เกณฑ์เดียวกัน การบันทึกคะแนนใบอนุญาตผู้ขับขี่มีผลในการนำไปสู่การพักใช้ใบอนุญาต และตัดสิทธิ์การขับรถในที่สุด แต่ประเทศไทยไม่มีผล



ในการลงโทษหนัก และกรณีผู้ขับขี่ที่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด มีบทลงโทษหนักกว่าประเทศไทยมาก

3) ยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของไทย กรณีการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยที่ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ต้องผสมผสานด้วยยุทธศาสตร์มาตรการที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน จึงเกิดเป็นยุทธศาสตร์ “STOP DRUNK DRIVERS” ดังนี้ คือ

S = Setting “4 M” คือ มาตรการด้านการเตรียมความพร้อม ด้านบุคลากร งบประมาณ เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ และการจัดการ ดังนี้

1. บุคลากรต้องได้รับการฝึกอบรมและทดสอบให้มีความรู้ความสามารถ ตลอดจนการฝึกภาคสนามในสถานการณ์จริง
2. มีการจัดสรรงบประมาณที่เป็นระบบชัดเจนและยั่งยืน โดยเป็นงบประมาณในการตั้งจุดตรวจ ซึ่งประกอบไปด้วยค่าแรงร้อยละ 84 ค่าวัสดุอุปกรณ์ร้อยละ 11 และค่าลงทุนร้อยละ 5



3. จัดหาเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ให้มีเพียงพอ สำหรับการตรวจจับและควบคุมกำกับให้มีการสอบเทียบเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทุกเครื่องทุก 6 เดือน

4. มีการกำหนดแผนปฏิบัติการตรวจจับ

T = Technology คือ มาตรการด้านการสอบสวนดำเนินคดีโดยใช้เทคโนโลยีของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (<http://pitc.police.go.th>) เป็นศูนย์กลางในการเก็บข้อมูลและใช้ฐานข้อมูลคือเลขบัตรประชาชน 13 หลักของผู้ถูกจับกุม โดยแยกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การจับกุมผู้ต้องหาข้อหาขับขีรถในขณะเมาสุรา ต้องกำหนดให้ส่งข้อมูลเข้าสู่ศูนย์ฯ และสามารถตรวจสอบว่ามีกรกระทำผิดซ้ำเพื่อนำไปฟ้องเพิ่มโทษ

2. การบันทึกคะแนน สามารถดำเนินการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ

O = Order to Community Service คือ มาตรการด้านการให้ทำงานบริการสังคม



1. การบริการจัดการด้านงบประมาณ ให้กรมคุมประพฤติสามารถปฏิบัติงานรองรับคำสั่งของศาล เรื่องการให้ทำงานบริการสังคมได้ทั่วประเทศ

2. การกำหนดกิจกรรมการบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ ให้เป็นไปในลักษณะรูปแบบกิจกรรมของการลงโทษ เพื่อให้เกิดความสำนึกในความผิดที่ได้กระทำไป มิใช่ให้ทำตามความถนัดของแต่ละบุคคล

P = Pay System คือ มาตรการด้านระบบการแบ่ง, เบิก, จ่ายเงินรางวัล

1. การจัดระบบการแบ่งเงินรางวัล ให้เป็นไปในลักษณะเดียวกันทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเทศบาล หรือเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้ใช้อัตราการแบ่งเงินรางวัลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติร้อยละ 47.5 ของเงินค่าปรับอัตราเดียวกันทั่วประเทศ

2. การปรับเปลี่ยนวิธีการเบิกจ่ายเงินรางวัล ค่าปรับ กรณีการจับกุมผู้ขับขีรถในขณะเมาสุรา โดยผู้บังคับการหรือหัวหน้าหน่วยระดับผู้บังคับการมอบหมายให้นายตำรวจผู้ทำหน้าที่ฝ่ายการเงิน เป็นผู้ไปติดต่อขอรับเงินรางวัลแล้วนำมาแจกจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้จับกุม



D = Development in Law คือ มาตรการด้านการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย

1. การปรับปรุงแก้ไขเพิ่มโทษ ผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้สูงขึ้น ซึ่งอยู่ระหว่างขั้นตอนของการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบ

2. การปรับปรุงแก้ไขอัตราโทษผู้ขับขี่ ที่ไม่ยินยอมให้ทดสอบระดับแอลกอฮอล์ให้มีโทษเท่ากับผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา ซึ่งอยู่ในระหว่างการเสนอให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณา

3. การนำ “วิธีการเพื่อความปลอดภัย” มาใช้กับผู้ขับขี่รถอาชีพ เพื่อเป็นการสกัดกั้นมิให้ผู้ขับขี่รถอาชีพที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีโอกาสมาขับขี่รถในลักษณะที่ก่อให้เกิดอันตรายได้อีก

4. การบังคับใช้โทษพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ถูกจับกุมข้อหาขับขี่รถในขณะเมาสุรา เพื่อให้หยุดขับขี่รถที่จะก่อให้เกิดอันตราย



5. การปรับลดระดับแอลกอฮอล์ที่กฎหมายกำหนด ที่จะใช้บังคับกับผู้ขับขี่รถโดยสารเด็กและเยาวชน เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่รถโดยสารเด็กและเยาวชน

6. การเสนอให้มีบทลงโทษปรับสถานบริการและร้านอาหาร ที่เป็นต้นเหตุของผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพื่อให้ผู้ประกอบการสถานบริการและร้านอาหารได้มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

R = Realization คือ มาตรการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ประชาชนเกิดความตระหนัก โดย การนำเสนอประชาสัมพันธ์ข้อมูลอุบัติเหตุ ที่มีผลมาจากผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์, การตรวจจับ และอัตราโทษของผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตลอดจนองค์ความรู้เกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

U = Unity of Alcohol Check Point คือ มาตรการด้านจุดตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ต้องมีเอกภาพในการแก้ไขปัญหา



1. มีการกำหนดจุดตรวจที่แก้ปัญหาของพื้นที่อย่างแท้จริง
2. มีการจัดช่วงเวลาปฏิบัติที่คาบเกี่ยวต่อเนื่องกัน และครอบคลุมช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ
3. มีการตั้งจุดตรวจเป็นประจำอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอตลอดปี
4. มีความโปร่งใสในด้านบุคลากร โดยมีอาสาจราจรหรือองค์กรเครือข่ายที่เกี่ยวข้องมาร่วมปฏิบัติในจุดตรวจ

N = New Alcohol Beverage Taxation คือ มาตรการปรับปรุงแก้ไขอัตราภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยการปรับเปลี่ยนวิธีการเก็บภาษี ตามปริมาณแอลกอฮอล์ในเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพียงอย่างเดียว (ถ้ามีแอลกอฮอล์มากก็จัดเก็บในอัตราสูง ถ้าแอลกอฮอล์น้อยก็จัดเก็บในอัตราต่ำ)

K = Knowledge คือ มาตรการเพิ่มเติมองค์ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้แก่นักเรียน โดยการจัดหลักสูตรการเรียนรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเข้าเป็นวิชาบังคับในหลักสูตรตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาขึ้นไป เพื่อให้มี



ความรู้ความเข้าใจ อันจะทำให้เกิดการปลูกฝังอุปนิสัยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย จนเป็นธรรมชาติ

D = Drunk Drives Service คือ มาตรการนำส่งผู้ขับขี่ที่มีอาการมึนเมาเพื่อกลับบ้าน โดยการตั้งศูนย์บริการรถจักรยานยนต์เช่าภาคเอกชน ที่สามารถติดต่อทางโทรศัพท์ได้สะดวก แล้วจัดให้มีอาสาสมัครไปทำหน้าที่ขับขีรถให้กับผู้ขับขี่ที่มีอาการมึนเมา เพื่อนำกลับบ้านโดยปลอดภัย และเป็นบริการฟรี

R = Road Safety Organization คือ มาตรการจัดตั้งองค์กรอิสระด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการจัดตั้งองค์กรอิสระที่ปฏิบัติหน้าที่และรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง และมีอิสระด้านการบริหารจัดการอย่างแท้จริง ปราศจากการแทรกแซงจากทุกภาคส่วนของประเทศ

I = Insurance คือ มาตรการเพิ่มเบี้ยประกันภัยรถ โดยการกำหนดให้บริษัทประกันทุกบริษัทที่มีข้อมูลผู้ทำประกันภัยรถสามารถตรวจสอบข้อมูลได้ หากรถคันใดเคยเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้เพิ่มเบี้ยประกันภัยรถที่จะทำประกันปีต่อไป



V = Village Alcohol Check Point คือ มาตรการกำหนดจุดตรวจแอลกอฮอล์หมู่บ้าน โดยการกำหนดจุดตรวจของหมู่บ้าน เพื่อสกัดกั้นคนในหมู่บ้านที่ขับซึรด หลังจกดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วมิให้ไปเกิดอุบัติเหตุได้ หากพบเห็นจะใช้มาตรการยึดกุญแจรถ เพื่อให้ญาติมานำรถกลับบ้านไป

E = Evaluation คือ มาตรการการประเมินผล โดยการประเมินผลประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับซึที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยใช้สถิติผลการจับกุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติเป็นตัวชี้วัด

R = Research คือ มาตรการศึกษาวิจัย เพื่อหาบทสรุปของการได้มาของข้อมูลที่ยังไม่ชัดเจน หรือการต้องการคำตอบที่ต้องมีการค้นคว้าวิจัยในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับซึที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แล้วนำผลการศึกษาวิจัยมาเป็นข้อมูลเสริมในการคิดยุทธศาสตร์

S = Special Alcohol Check Point คือ มาตรการด้านรูปแบบจุดตรวจแอลกอฮอล์พิเศษ



ข้อเสนอแนะ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1) สามารถนำยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนจากการวิจัยครั้งนี้ไปประกอบยุทธศาสตร์มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาลไทยในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

2) ผลจากการวิจัยครั้งนี้ ถ้านำไปใช้อย่างจริงจังจะทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย โดยลดการสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินลงจากอุบัติเหตุที่ผู้ขับซึที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

3) สามารถนำไปดำเนินการเป็นแนวทางหลักนโยบายการลดอุบัติเหตุของรัฐบาลไทยต่อไป

ผู้วิจัยขอเสนอข้อเสนอแนะ 2 ส่วน คือ

ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. ควรนำแนวคิดยุทธศาสตร์ด้านการปฏิบัติ ไปปรับใช้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ทำหน้าที่ในการตรวจจับทั่วประเทศ



2. ควรนำเสนอยุทธศาสตร์ด้านการบริหารต่อผู้มีอำนาจของภาครัฐ เพื่อผลักดันให้มีการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการปฏิบัติ อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

ควรศึกษาวิจัยบริบททางวัฒนธรรมและประเพณีต่างๆ ที่เป็นสาเหตุต่างๆ ที่เป็นสาเหตุให้คนไทยมีพฤติกรรมนิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขีรถ



The Strategic Management of Road Safety in Thailand: A Case Study of Law Enforcement For Drunk Driver Control

Dissertation

This research paper has 3 objectives: 1) analyzing the effectiveness of the strategy for road safety in Thailand especially on the enforcement for drunk driver implemented recently 2) comparing the enforcement for drunk driver in Thailand and in foreign countries 3) elaborating strategic management of road safety in Thailand in case of law enforcement for drunk driver. Quantitative and qualitative methodologies are implemented in the paper. According to qualitative approach, information is collected through interview with 21 key informants and group discussion with 105 persons in 4 part of Thailand. Then the information is analyzed descriptively. Sampling technique is executed under quantitative method. Questionnaires are distributed to 561 policemen who deal with drunk drivers nationwide. Statistically, percentile and standard deviation are computed. One-way ANOVA are used to test the hypotheses given.



The research indicates that

1) the effectiveness of the strategy of road safety in Thailand on the enforcement of drunk driver is not satisfactorily. The implementation of the strategy is in question. Statistics indicates that the death rate among drunk driver is quite high. There are many causes for the failure; such as, policemen lack of alcohol detectors, implement low public relations, have no continuous enforcement, and do not specify appropriate time and place to set up the check point. Moreover, at the alcohol check point there is no unity in command due to the personal at the check point come from various sectors. There is no unity of sentence for social services on guilty drunk driver in different provinces.

2) the enforcement for drunk driver in Thailand starts late more than decades compare to that in foreign countries. While alcohol check point is implemented in Thailand, car patrol is common in other countries. In



foreign countries, lower level of alcohol in blood is in force for professional driver. On the contrary, one limit of alcohol is applied for all kind of driver in Thailand. The deduction of score on driving license as a penalty leads to the suspension or cancellation of driving license in other countries. In Thailand, there is no such a case. When the level of alcohol in blood above the limit, drunk driver in foreign countries get more severe sentence compare to that in Thailand.

3) strategic management of road safety in Thailand for drunk driver should be implemented with related measures and supports that is "STOP DRUNK DRIVERS"

S = Setting "4M" (provide men, money, materials and management)

T = Technology (investigate through technology)

O = Order to Community Service (measure for social/community services)



P = Pay System (for reward and payment)

D = Development in Law (to improve related regulations)

R = Realization (provide information to people/PR.)

U = Unity of Alcohol Check Point

N = New Alcohol Beverage Taxation

K = Knowledge (provide knowledge about road safety to students)

D = Drunk Drivers Service (send drunk drivers home)

R = Road Safety Organization

I = Insurance

V = Village Alcohol Check Point

E = Evaluation

R = Research

S = Special Alcohol Check Point



To improve the effectiveness of the strategy for road safety in Thailand, policemen and officers in related organizations should consider and implement the proposals in this research paper.





หนังสืออ้างอิง

- (1) World Health Organization. (2004). World report on road traffic injury prevention, Geneva. (P.188)
- (2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.(2548). สถิติข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ.สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- (3) กระทรวงคมนาคม.(2546). มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจร. กรมทางหลวง
- (4) กระทรวงพาณิชย์.(2546). ความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากมูลเหตุของชีวิตและการ รักษาพยาบาลการเกิดอุบัติเหตุจราจร. กรมการประกันภัย
- (5) สุจิตน์ มั่งนิมิต. (2546). ความสูญเสียจากปัญหาอุบัติเหตุจราจร. สำนักอำนวยการความปลอดภัย, กรมทางหลวง
- (6) ไพบุลย์ สุริยวงศ์ไพศาล และวิจัย เอกพลากร.(2546). ตำราระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรกรุงเทพฯ: โฮลิสติกพลับพลีซิ่ง จำกัด



- (7) ไพบุลย์ สุริยวงศ์ไพศาล.(2546). แอลกอฮอล์ก่ออุบัติเหตุ : ข้อมูลเพื่อลดการสูญเสียจากการเมา.หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย (จรบ.).
- (8) David, A.S., Alexander C.W., and Patricia F.W.(1989). Introduction : Drinking, Driving, and Health Promotion. Health Education Quarterly ; Vol.16(3) (Fall 1989).

