



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

ศึกษาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวทางถนนอย่างยั่งยืน
(The Study of Safe Travelling System for Sustainable Tourism)

โดย

บุญพล มีไชโย และคณะ

พฤศจิกายน 2556

สัญญาเลขที่ RDG5550035

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

โครงการ ศึกษาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวทางถนนอย่างยั่งยืน
(The Study of Safe Travelling System for Sustainable Tourism)

คณะผู้วิจัย สังกัด

1. นายบุญพล มีไชโย คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
2. นางสาววันวิสา ทาระจีน คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
3. นางสาวลิณษณารักษ์ คณะนา หน่วยวิจัยความปลอดภัยทางถนน
มหาวิทยาลัยนเรศวร

ชุดโครงการย่อยที่ 3

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร
โครงการศึกษาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวทางถนนอย่างยั่งยืน
โดย บุญพล มีไชโย

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษารายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว (2555) พบว่า ในปี 2554 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสูงถึง 19,098,323 คน โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 3,161,923 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 19.84 และสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวน 734,591.46 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 141,797.37 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.92 และจำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้ว่าการท่องเที่ยวได้สร้างรายได้ให้กับประเทศจำนวนมากมหาศาล สร้างรายได้ให้กับประชาชน แต่อย่างไรก็ตามสถิติการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวได้กลายเป็นปัญหาที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ และประเทศไทยก็ถูกจัดให้อยู่ในอันดับกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตเนื่องจากการท่องเที่ยวอยู่ในอันดับต้นๆ โดยการเปรียบเทียบอัตราจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศนั้นต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทยจะมีค่าอยู่ที่ประมาณ 18 คนต่อประชากร 100,000 คน และเมื่อเปรียบเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวที่เสียชีวิตต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในประเทศ 100,000 คน พบว่าอัตราการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวอยู่ที่ประมาณ 48 คนต่อนักท่องเที่ยว 100,000 คน หรือมากกว่า 2.5 เท่า จากรายงานที่กล่าวมาทั้งหมดชี้ให้เห็นความเสี่ยงและความสูญเสียที่เกิดขึ้นและจะมีผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวของประเทศ หากยังไม่ได้รับการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวการสร้างความปลอดภัยให้กับอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวสามารถทำได้หลายรูปแบบเพราะเนื่องจากประเด็นปัญหาที่สำคัญในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ควรมีการศึกษาคือ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรูปแบบหรือเส้นทางที่มีความเสี่ยงสำหรับนักท่องเที่ยว นโยบายและโครงสร้างด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติตลอดจนการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ทักษะที่มีของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เป็นต้น

สำหรับการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติในประเทศไทยมีหลายหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นกลุ่มหรือการท่องเที่ยวแบบส่วนบุคคล และจะเห็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่หลากหลายเช่นกันไม่ว่าจะเป็นรถโดยสาร(รถทัศนจาร) หรือการเช่ายานพาหนะ(รถจักรยานยนต์ รถยนต์)ในการเดินทาง ซึ่งสามารถเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยได้เช่นกันทำให้นักท่องเที่ยวบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ ดังนั้นระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นนโยบายด้านการเดินทางที่ปลอดภัย ยานพาหนะ รถโดยสารที่ปลอดภัยและการสืบสวนหาสาเหตุอุบัติเหตุจราจรสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งหมดนี้เป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถบอกถึงปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งนี้เพื่อหามาตรการและแนวทางการแก้ไขได้ตรงจุด เพิ่มการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ และนำผลการวิเคราะห์หาสาเหตุไปใช้ประโยชน์ได้ รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย สร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามมาตรฐานสากล โดยการวิจัยโครงการศึกษาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวทางถนนอย่างยั่งยืน มีวัตถุประสงค์ คือ (1) เพื่อศึกษาหาเหตุการณ์ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งจากการเดินทางด้วยรถทัศนจาร และการเช่ารถเพื่อการขับขี่เอง ด้วยวิธีการสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (2) เพื่อศึกษานโยบายด้านความปลอดภัยของอุบัติเหตุจราจรสำหรับนักท่องเที่ยว (3) เพื่อศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะของนักท่องเที่ยว

จากการศึกษาพบว่า การลงพื้นที่ศึกษาสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากกรณีศึกษาทั้งหมด 10 กรณีศึกษา ด้วยวิธีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและช่องว่างของการบริการเทียบกับช่วงเวลาของการจัดการโซ่อุปทานสำหรับนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน สามารถแบ่งช่วงของกระบวนการออกเป็น 4 ช่วงคือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ 1 และหลังเกิดเหตุ 2 และยังใช้รูปแบบลักษณะของวิธีการลงสืบสวนอุบัติเหตุทั้ง 3 รูปแบบที่มีปัจจัยมาจาก คน ถนนและยานพาหนะ นำมาวิเคราะห์ให้ครอบคลุมในประเด็นที่ต้องการศึกษาและสะท้อนถึงกระบวนการช่วยเหลือด้วยวิธีการจัดการโซ่อุปทาน ตั้งแต่

กระบวนการแรกจนสิ้นสุดกระบวนการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในแต่ละกรณี จากการศึกษาทำให้ได้ห้วง ไขอุปทานของการช่วยเหลือซึ่งประกอบรวมด้วยโซ่ของเหตุการณ์และโซ่บุคคลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ในนั้น โดยมีกระบวนการ เชื่อมโยงที่เหมือนและแตกต่างกันไป ทั้งนี้รูปแบบทั้งหมดที่ได้มาทำให้สามารถสรุปอุปทานของการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติที่เกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนที่เกิดขึ้นจริง รวมถึงข้อเสนอแนะที่ควรมีสำหรับประเทศไทย คือ การพัฒนาเรื่องภาษา สำหรับบุคลากรที่ต้องมีการสนทนากับชาวต่างชาติ ระบบฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ระบบประกันภัยที่ ช่วยเหลือเยียวยา รวมถึงที่ปรึกษาด้านคดีความ ทั้งหมดนี้จะส่งผลต่อทัศนคติที่ดีที่เอื้ออำนวยต่อความปลอดภัยในการเดินทางของ นักท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ในส่วนของข้อเสนอแนะสามารถอธิบายและเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ซึ่งสามารถนำผลการศึกษาไปประยุกต์และ ปฏิบัติตามกระบวนการขั้นตอนได้ดังตารางข้อเสนอแนะและหน่วยงานที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

ข้อที่	ประเด็น	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1.	การพัฒนาสมรรถนะใน การทำงาน	ควรมีการพัฒนาและเพิ่มทักษะให้กับบุคลากรทางการแพทย์สำหรับ	กระทรวงการท่องเที่ยว
		การช่วยเหลือฉุกเฉินและที่โรงพยาบาล รวมถึง บุคลากรเจ้าหน้าที่	กระทรวงสาธารณสุข
		ตำรวจ ในด้านการทำงาน และ <u>ทางด้านภาษาต่างประเทศ</u> ในเมือง	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
		ท่องเที่ยวในเมืองภูมิภาค	
		<u>เอกสารในส่วนของพิธีการ</u> ต่างๆเช่น คู่มือเส้นทางการเดินทาง จุด	กระทรวงการท่องเที่ยว
2..	ระบบข้อมูล	เมียงอันตรายนท้องถนน กฎหมายจราจรเบื้องต้น ขั้นตอนการ	กระทรวงสาธารณสุข
		รักษาพยาบาล ประกันภัย เป็นต้น ควรเพิ่มภาษาต่างประเทศ เช่น	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
		ภาษาอังกฤษ รัสเซีย จีน เป็นต้น	
		<u>จัดทำแผน นโยบาย</u> เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญของ	กระทรวงสาธารณสุข
		เครื่องมือทางการแพทย์ในโรงพยาบาลขนาดเล็ก	
3.	การพัฒนา มาตรฐานการ เดินทางที่ปลอดภัย	<u>จัดทำแผน นโยบาย</u> เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เล็งเห็นถึงความสำคัญของ	กระทรวงสาธารณสุข
		ยานพาหนะในการขนส่งเคลื่อนย้ายผู้ป่วย	และกรมการขนส่งทางบก
4.	การพัฒนาการ เดินทางที่ปลอดภัย	<u>จัดทำฐานข้อมูลประวัติ</u> นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อทราบถึงประวัติ	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน
		ของการเกิดอุบัติเหตุหรือภาวะเสี่ยงอื่นๆ รวมถึงการติดต่อกลับสู่ญาติ	กระทรวงการท่องเที่ยว
5.	การขับซี รถจักรยานยนต์ เข้าของ นักท่องเที่ยว	เมื่อนักท่องเที่ยวต่างชาติได้รับอุบัติเหตุและมีการรายงาน ข้อมูล	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
		อุบัติเหตุเข้าสู่ส่วนกลางในการจัดเก็บฐานข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อให้	
3.	มาตรฐานการ เดินทางที่ปลอดภัย	ประเทศไทยสามารถรับทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยได้	
		ควรมีการจัดทำ <u>มาตรฐาน</u> รับรองด้านความปลอดภัยสำหรับการ	กรมการขนส่งทางบก
4.	พัฒนาการ เดินทางที่ปลอดภัย	ให้บริการ <u>รถจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว</u> และมาตรฐานด้านความ	กรมการท่องเที่ยว
		ปลอดภัย ตามกรอบมาตรฐานที่เป็นสากลอย่างเช่นมาตรฐาน ISO	
5.	การขับซี รถจักรยานยนต์ เข้าของ นักท่องเที่ยว	39001 การจัดการความปลอดภัยที่เกิดกับอุบัติเหตุจราจร (Road	
		Traffic Safety Management System)	
4.	พัฒนาการ เดินทางที่ปลอดภัย	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคัดเลือก <u>ยานพาหนะที่มีมาตรฐานความ</u>	ผู้ประกอบการโรงแรม รถ
		<u>ปลอดภัย</u> เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ	เช่า ฯลฯ และกรมการ
5.	การขับซี รถจักรยานยนต์ เข้าของ นักท่องเที่ยว	ขนส่งทางบก	
		ควรมี <u>การทบทวนเรื่องการอนุญาตให้เช่ารถจักรยานยนต์</u> เพื่อการขับ	กรมการขนส่งทางบก
5.	การขับซี รถจักรยานยนต์ เข้าของ นักท่องเที่ยว	ขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากจะมีปัญหาในด้านของระบบ	กระทรวงการท่องเที่ยว
		ประกันอุบัติเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ให้การคุ้มครอง	และกีฬา

ข้อที่	ประเด็น	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6.	การบังคับใช้กฎหมาย	กรมการขนส่งทางบก ควรมีการกวดขันและดำเนินการโดยเด็ดขาดกับการนำรถมาใช้โดยผิดประเภท ได้แก่การนำรถทัศนาจร หรือรถส่วนบุคคล มารับนักท่องเที่ยวในลักษณะของรถประจำทาง และควรมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะอย่างต่อเนื่องและให้เป็นไปตามมาตรฐาน	กรมการขนส่งทางบก
		ควรมีการให้ความรู้ และบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดในพื้นที่ท่องเที่ยว โดยเฉพาะ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่จะขาดความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรของเมืองไทย จึงใช้วิธีสังเกตพฤติกรรมของคนในพื้นที่เป็นหลัก และหากคนในพื้นที่ปฏิบัติผิดกฎหมายก็จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวปฏิบัติเช่นเดียวกัน	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

บทคัดย่อ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ขณะเดียวกันนักท่องเที่ยวก็มาประสบอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน ทำให้ประสบปัญหาทางด้านการช่วยเหลือและเยียวยารวมถึงการจัดการที่เกี่ยวข้องกับคดีความ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและรวมถึงระบบประกันภัย เป็นต้น ดังนั้นโครงการศึกษาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเพื่อการท่องเที่ยวทางถนนอย่างยั่งยืน จึงมุ่งเน้นที่จะหาแนวทางแก้ไขเพื่อช่วยนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งจากการเดินทางด้วยรถจักรยาน และการเช่ารถเพื่อการขับขี่เอง โดยวิธีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (10 กรณีศึกษา) เพื่อศึกษานโยบายด้านความปลอดภัยของอุบัติเหตุจราจรสำหรับนักท่องเที่ยว และเพื่อศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะของนักท่องเที่ยว

จากการศึกษาพบว่า การสืบสวนอุบัติเหตุกรณีศึกษาทั้งหมด 10 กรณีศึกษา ด้วยวิธีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและช่องว่างของการบริการเทียบกับช่วงเวลาของการจัดการโซ่อุปทานสำหรับนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้ทำการแบ่งช่วงของกระบวนการออกเป็น 4 ช่วงคือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ 1 และหลังเกิดเหตุ 2 และยังใช้รูปแบบลักษณะของวิธีการลงสืบสวนอุบัติเหตุทั้ง 3 รูปแบบที่มีปัจจัยมาจาก คน ถนนและยานพาหนะ นำมาวิเคราะห์ให้ครอบคลุมในประเด็นที่ต้องการศึกษาและสะท้อนถึงกระบวนการช่วยเหลือด้วยวิธีการจัดการโซ่อุปทาน ตั้งแต่กระบวนการแรกจนถึงสิ้นสุดกระบวนการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในแต่ละกรณี จากการศึกษาทำให้ได้ห้วงโซ่อุปทานของการช่วยเหลือซึ่งประกอบด้วยโซ่ของเหตุการณ์และโซ่บุคคลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ในนั้น โดยมีกระบวนการเชื่อมโยงที่เหมือนและแตกต่างกันไป ทั้งนี้รูปแบบทั้งหมดที่ได้มาทำให้สามารถสรุปโซ่อุปทานของการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนที่เกิดขึ้นจริง รวมถึงข้อเสนอแนะที่ควรมีสำหรับประเทศไทย คือระบบฐานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ระบบประกันภัยที่ช่วยเหลือเยียวยา รวมถึงที่ปรึกษาด้านคดีความ ทั้งหมดนี้จะส่งผลต่อทัศนคติที่ดีที่เอื้ออำนวยต่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ABSTRACT

There are a lot of tourists travelling to Thailand and the number of tourists visiting tourist attractions tends to increase. In the same way, the numbers of tourists who have road accidents have risen. This causes difficulty in assisting, recovering, and dealing with lawsuits and leads to medical and insurance expenses as well. Therefore, the study on a system that yields safety for sustainable tourism on the road aims to find solutions to help tourists who had road accidents. The objectives of the study are to examine accident chains on the road happening to foreign tourists who travelled by coach and those who drove rental cars. In the study, the causes of the accidents were investigated (10 cases) to find a safety policy on a road accident for foreign tourists, and to find safety standard for tourists' vehicles. In the study, the ten accident cases were investigated with studying relation between activities and service gaps comparing to period of supply chain for foreign tourists who had road accidents. The period of assistance were divided into 4 periods which are pre accident, accident, post accident1, and post-accident2. Three types of accidents caused by men, roads, and vehicles were analyzed to cover the objectives of the study and to show assistance with supply chain management from the beginning to the end of the process to help foreign tourists who had road accidents in each case.

From the study, the results were supply chains of assistance including accident chains and rescue worker chains in events. These supply chains had the same ways and different ways which are practical to assist foreign tourists who had road accidents tourists who had road accidents. Database of accidents happening to foreign tourists along with compensation from insurances and law consultants were suggested. These can have a positive effect on tourists' attitude toward safety in travelling.

สารบัญ

บทคัดย่อ

Abstract

บทที่

หน้า

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	1-2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	1-2
1.4 กรอบแนวคิดของการวิจัย	1-2
1.5 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย	1-3
1.6 แผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีหรือผลการวิจัยสู่กลุ่มเป้าหมาย	1-3
1.7 วิธีการดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล	1-4
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-5

บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุ	2-1
2.2 การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (Information) ที่เกี่ยวข้อง	2-2

บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย

3.1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา	3-1
3.2 แผนดำเนินการด้านการถ่ายทอดผลการวิจัยสู่กลุ่มเป้าหมาย	3-3
3.3 กรอบการศึกษา	3-4
3.4 ขั้นตอนการศึกษา	3-5
3.5 การรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์	3-6

บทที่ 4 วิเคราะห์ผลข้อมูล

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น	4-1
4.2. การวิเคราะห์ข้อมูลสับสนเชิงลึก	4-4

บทที่ 5 สรุปผล

5.1 สรุปผลจากการวิเคราะห์	5-1
5.2 ข้อเสนอแนะ	5-4

ภาคผนวก ก

รายละเอียดกรณีศึกษา 10 กรณีศึกษา

โซ่อุปทานการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน 10 กรณีศึกษา

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 ภาพปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต.....	2-1
3.1 ภาพขั้นตอนการดำเนินการศึกษา	3-5
3.2 ภาพสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อภูมิภาค	3-6
3.3 ภาพกรอบการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษา	3-8
4.1 กรณีศึกษาแสดงเป็นรายจังหวัด.....	4-3
5.1 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของการช่วยเหลือ) สรุปรวมทั้งหมด 10 กรณีศึกษา.....	5-2
5.2 แผนผังตัวบุคคล (โซ่อุปทานของการช่วยเหลือ) สรุปรวมทั้งหมด 10 กรณีศึกษา.....	5-3

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 แผนการดำเนินงาน.....	1-3
2.1 ปัจจัยที่มีผลต่ออุบัติเหตุ (ร้อยละ).....	2-4
2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)	2-4
3.1 ตารางสรุปความก้าวหน้าการดำเนินโครงการเปรียบเทียบกับกิจกรรมที่ทำจริง	3-2
3.2 การลงพื้นที่โครงการย่อย ที่ 3.....	3-9
4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของกรณีศึกษา จำนวน 10 กรณี	4-1
4.2 รายละเอียดเบื้องต้นของกรณีศึกษา จำนวน 10 กรณี แยกตามลักษณะ.....	4-1
4.3 ปัญหาและอุปสรรคที่พบในช่วงเวลาการจัดการโซ่อุปทานสำหรับท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน.....	4-4
4.4 ตารางแสดงรูปแบบลักษณะการลงพื้นที่สืบสวน.....	4-5
5.1 ปัญหาและอุปสรรคที่พบในโซ่อุปทานของการช่วยเหลือของนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุ)	5-1
5.2 ตารางแสดงรูปแบบลักษณะการลงพื้นที่สืบสวน.....	5-2

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษา รายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว (2555) พบว่า ในปี 2554 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสูงถึง 19,098,323 คน โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 3,161,923 คน หรือคิด เป็นร้อยละ 19.84 และสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวน 734,591.46 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 141,797.37 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.92 และจำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปี ละ 7.51%

การท่องเที่ยวได้สร้างรายได้ให้กับประเทศจำนวนมาก สร้างรายได้ให้กับประชาชน แต่อย่างไรก็ตามสถิติการ เสียชีวิตของนักท่องเที่ยวได้กลายเป็นปัญหาที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบกับการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว ต่างชาติได้ จากรายงานข่าวของมูลนิธิเอฟไอโอ (FAI Foundation) พบว่า อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่ไม่เป็นไปตาม ธรรมชาติอันดับที่ 1 ที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวสหรัฐอเมริกาเสียชีวิตในขณะท่องเที่ยวในระหว่างปี ค.ศ. 2005-2007 และ ประเทศไทยก็ถูกจัดให้อยู่ในอันดับกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตเนื่องจากการท่องเที่ยวอยู่ในอันดับต้นๆ โดยการ เปรียบเทียบอัตราจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศนั้นต่อประชากร 100,000 คน ของประเทศไทยจะมีค่าอยู่ที่ประมาณ 18 คน ต่อประชากร 100,000 คน และเมื่อเปรียบเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวที่เสียชีวิตต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวใน ประเทศ 100,000 คน พบว่าอัตราการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวอยู่ที่ประมาณ 48 คนต่อนักท่องเที่ยว 100,000 คน หรือ มากกว่า 2.5 เท่า จากรายงานที่กล่าวมาทั้งหมดชี้ให้เห็นความเสี่ยงและความสูญเสียที่เกิดขึ้นและจะมีผลกระทบโดยตรงต่อ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศ หากยังไม่ได้รับการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวการสร้าง ความปลอดภัยให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถทำได้หลายรูปแบบเพราะเนื่องจากประเด็นปัญหาที่สำคัญในการ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ควรมีการศึกษาคือ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สถานการณ์ด้าน ความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรูปแบบหรือเส้นทางที่มีความเสี่ยงสำหรับนักท่องเที่ยว นโยบายและโครงสร้างด้านการ จัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติตลอดจนการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ทักษะชีวิตที่มีของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่ม นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เป็นต้น

สำหรับการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติในประเทศไทยมีหลายหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นกลุ่ม หรือการท่องเที่ยวแบบส่วนบุคคล และจะเห็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่หลากหลายเช่นกันไม่ว่าจะเป็นรถโดยสาร (รถ แท็กซี่) หรือการเช่ายานพาหนะ(รถจักรยานยนต์ รถยนต์)ในการเดินทาง ซึ่งสามารถเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยได้ เช่นกันทำให้นักท่องเที่ยวบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ ดังนั้นระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นนโยบาย ด้านการเดินทางที่ปลอดภัย ยานพาหนะ รถโดยสารที่ปลอดภัยและการสืบสวนหาสาเหตุอุบัติเหตุจราจรสำหรับนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ ทั้งหมดนี้เป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถบอกถึงปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุกับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทั้งนี้ เพื่อหามาตรการและแนวทางการแก้ไขได้ตรงจุด เพิ่มการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ และนำผลการวิเคราะห์

หาสาเหตุไปใช้ประโยชน์ได้ รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย สร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามมาตรฐานสากล

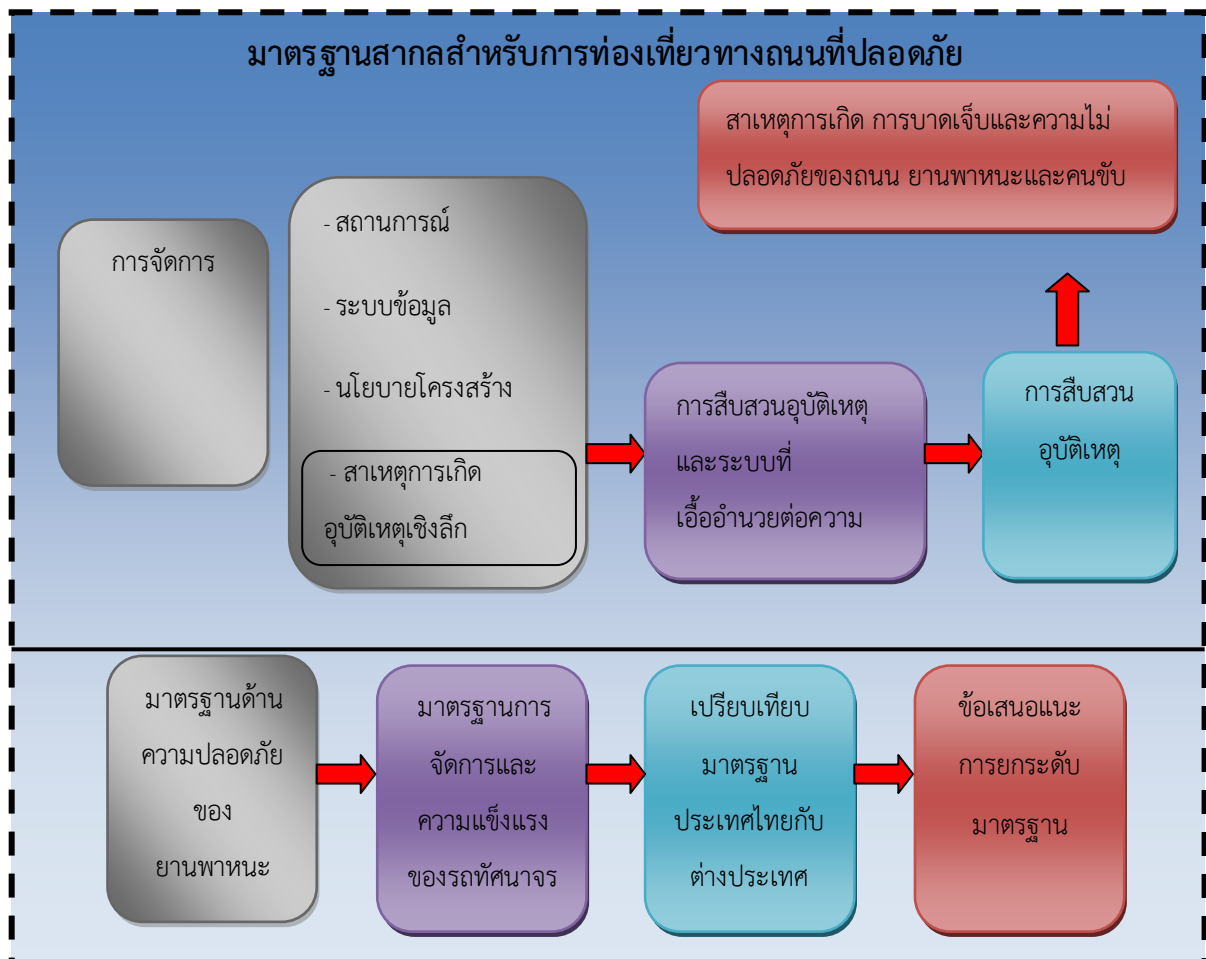
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสาเหตุการณ้ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรกับนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งจากการเดินทางด้วยรถจักรยาน และการเช่ารถเพื่อการขับขี่เอง ด้วยวิธีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
2. เพื่อศึกษานโยบายด้านความปลอดภัยของอุบัติเหตุจราจรสำหรับนักท่องเที่ยว
3. เพื่อศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะของนักท่องเที่ยว

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ด้านพื้นที่จัดทำการศึกษาข้อมูลสาเหตุอุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่มีชาวต่างชาติ เช่น จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย อุดรธานี ชลบุรี(พัทยา) ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี เป็นต้น
2. วิเคราะห์แยกประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ เช่นรถโดยสารเช่า(รถจักรยาน)รถเช่าส่วนบุคคล (รถจักรยานยนต์ รถยนต์) เป็นต้น
3. ทำการศึกษาทบทวนงานวิจัยมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะโดยสารที่ให้บริการ
4. กลุ่มเป้าหมาย การให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ใช้บริการนักท่องเที่ยว

1.4 กรอบแนวคิดของการวิจัย



1.5 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย

ตารางที่ 1.1 แผนการดำเนินงาน

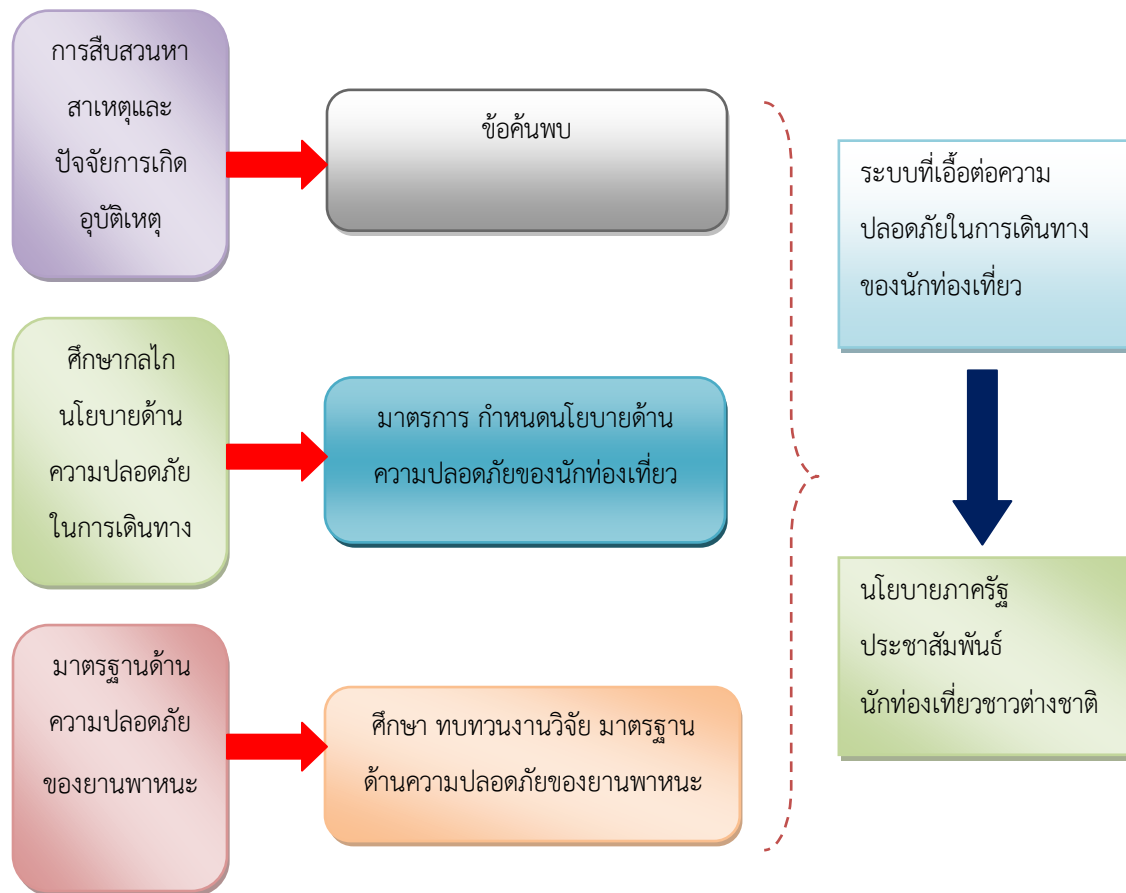
กิจกรรม	เดือน											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.การวางแผนรวบรวมข้อมูล												
1.1 ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง												
1.2 วางแผนการเก็บรวบรวมข้อมูล												
1.3 ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล												
2.การเก็บรวบรวมข้อมูล												
2.1 เก็บสำรวจข้อมูลกายภาพ โดยพื้นที่ในการศึกษาอ้างอิงจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุด้านการท่องเที่ยว												
3.วิเคราะห์ข้อมูล												
4.การติดตามและการประเมินผล												
4.1 จัดทำร่างรายงาน												
4.1 จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์												

หมายเหตุ มีการดำเนินกิจกรรมเสร็จสิ้นตามกำหนดครบ 100 %

1.6 แผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีหรือผลการวิจัยสู่กลุ่มเป้าหมาย

จากการวิจัยเป็นการศึกษาถึงสภาพปัญหาจริงที่เกิดขึ้นจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ได้ข้อค้นพบ ที่เอื้อประโยชน์ต่อการเดินทางที่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และมีการจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกลไก นโยบาย มาตรการเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ และเมื่อทำการศึกษาเสร็จสมบูรณ์แล้ว ทางคณะวิจัยจะทำการรวบรวมจัดทำเล่มรายงานในรูปเอกสารงานวิจัยและแผ่นซีดี เพื่อมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปขยายผลให้เกิดการปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อไป รวมถึงการจัดทำข้อสรุปเชิงมาตรการเพื่อนำเสนอให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปพิจารณาดำเนินการ

แผนการถ่ายทอดผลงานวิจัยสู่กลุ่มเป้าหมาย



1.7 วิธีการดำเนินการวิจัย และสถานที่ทำการทดลอง/เก็บข้อมูล

วิธีการดำเนินการวิจัยเพื่อจัดทำสร้างระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวมีแนวทางของการศึกษาดังนี้

1. การเก็บข้อมูลเป็นการลงพื้นที่สืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ วิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ
2. การกำหนดพื้นที่จัดทำการศึกษาข้อมูลสาเหตุอุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่มีชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก แบ่งตามภูมิภาคเช่น จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย อุดรธานี ชลบุรี (พัทยา) ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี เป็นต้น
3. ตัวอย่างได้จากสำนวนคดีจากทางเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือได้จากการลงพื้นที่ตรวจสอบลักษณะท่า กายภาพของจุดเกิดเหตุ อย่างน้อย 10 ตัวอย่างในรอบ 1 ปี
4. ศึกษาถึงมาตรการในการช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยและทบทวนงานวิจัยด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ เพื่อเสนอเป็นแนวทางในการช่วยลดความเสี่ยงในการเดินทาง

อุปกรณ์

1. คอมพิวเตอร์ประมวลผล
2. เทปวัดระยะ
3. อุปกรณ์ในการลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุ

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
2. มีมาตรการและนโยบายสนับสนุนการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่มีความปลอดภัย
3. ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยการให้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ใช้บริการนักท่องเที่ยว
4. กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลประโยชน์ คือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและผู้ประกอบการรถโดยสาร

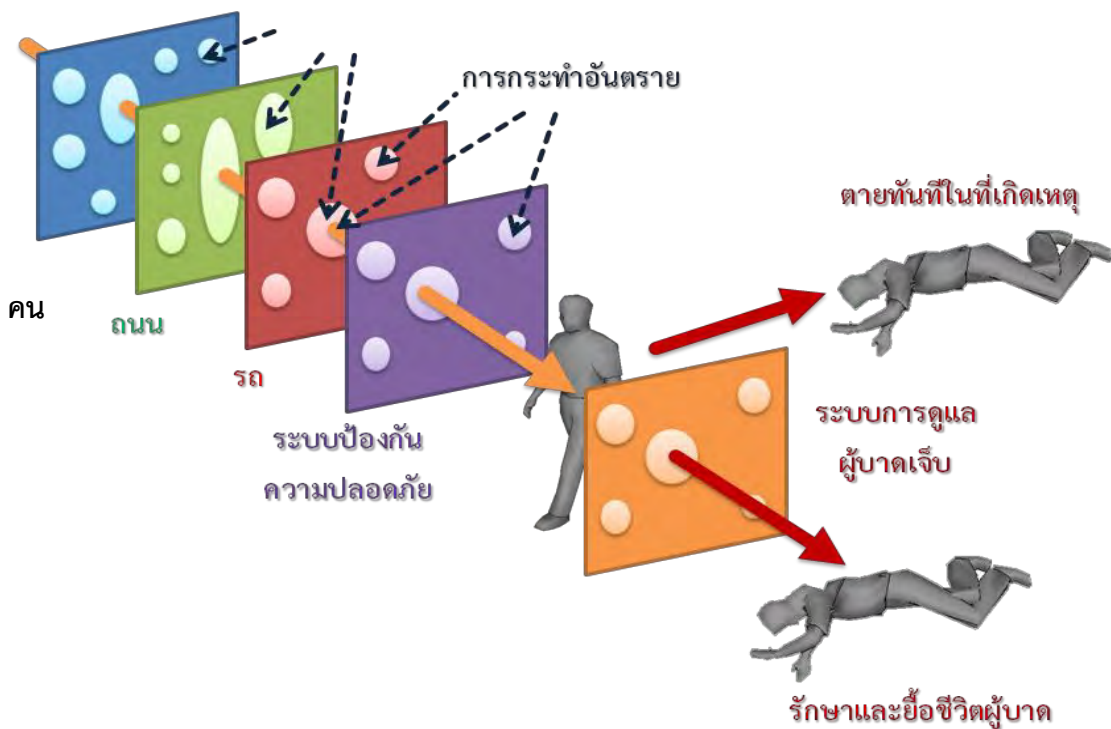
บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีความเข้าใจเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

จากเอกสารประกอบการฝึกอบรมเรื่อง “การแก้ไขจุดอันตราย” (ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2553) กล่าวว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสิ่งที่สามารถมองว่าเป็นความล้มเหลวของระบบการขนส่ง โดยกรมการขนส่งของประเทศสหราชอาณาจักรได้นิยามอุบัติเหตุจราจรว่า “เป็นเหตุการณ์ที่ประกอบด้วยหลายปัจจัยและเกิดขึ้นน้อยมากและไม่มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นที่ใดหรือเมื่อไร แต่ทุกครั้งจะนำมาด้วยสถานการณ์ซึ่งบุคคลหนึ่งหรือมากกว่า ไม่สามารถจัดการกับสภาพแวดล้อมที่เขาเผชิญอยู่ได้ ในขณะนั้น (UK Department of Transport, 1986) แต่ในทางปฏิบัติประเทศสหราชอาณาจักรใช้นิยามอุบัติเหตุจราจรว่า “อุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้บาดเจ็บ และเกี่ยวข้องกับยานพาหนะอย่างน้อยหนึ่งคัน และเกิดขึ้นบนถนนสาธารณะและได้รับการบันทึกโดยตำรวจ” (The Royal Society for the Prevention of Accidents, 1998)

อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นได้อย่างไร เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติเหตุจราจรมันเกิดขึ้นจากความผิดพลาด/บกพร่องอย่างน้อยหนึ่งในสามปัจจัย อาจเป็นความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน หรือความบกพร่องของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน หรือความบกพร่องของยานพาหนะ หรือสองในสามปัจจัยหรือสามปัจจัย (ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2553)



ภาพที่ 2.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ

องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย คน ถนนและสิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ ซึ่งองค์ประกอบแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดในระบบขนส่ง ดังนั้นการทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจึงจำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรนั้นๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบการจราจรให้มีความปลอดภัยมากที่สุด (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548)

หลักการสำคัญของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

1. ข้อจำกัดในสมรรถนะของมนุษย์ (The Limits of Human Performance) มนุษย์ย่อมทำให้เกิดความผิดพลาดได้ เราควรยอมรับถึงข้อจำกัดของความสามารถของมนุษย์ในส่วนนี้ การจัดการด้านความปลอดภัยที่ผ่านมาให้ความสนใจกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เช่น เมาแล้วขับ การขับเร็ว การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งยังเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไป แต่การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาของระบบความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม ผู้ขับขี่ย่อมเกิดความผิดพลาดได้ไม่ว่าจะเป็นการเสียสมาธิ การตัดสินใจแข็งทื่อที่มีระยะไม่เพียงพอ การรักษารถให้อยู่ในช่องจราจรในขณะเลี้ยว สิ่งสำคัญคือต้องยอมรับว่าความผิดพลาดของมนุษย์ยังคงเกิดขึ้นได้บนท้องถนน

2. ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ในการตอบสนองแรงกระทำที่รุนแรง (The Limits of Human Tolerance to Violent Forces) ในการชนแต่ละครั้งร่างกายมนุษย์สามารถทนต่อแรงที่มากระทำในระดับหนึ่งเท่านั้นก่อนที่จะถึงระดับที่ทำให้บาดเจ็บ ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยแสวงหาแนวทาง ในการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนซึ่งทำให้แรงที่มากระทำต่อร่างกายมนุษย์จากแบบแผนการชนที่ทราบได้ล่วงหน้าอยู่ในเกณฑ์ที่ร่างกายมนุษย์สามารถรับได้ นั่นหมายถึงความสามารถของยานพาหนะในการป้องกันผู้โดยสารจากแรงที่กระทำเกินจากขีดความสามารถที่มนุษย์จะรับได้ในแบบแผนการชนที่เกิดขึ้นทั่วไป ในขณะที่เดียวกันผู้ที่รับผิดชอบถนนจะต้องทราบและคำนึงถึงแรงที่มากระทำจากความเร็วขณะชนในรูปแบบดังกล่าว นอกจากการป้องกันรถและผู้โดยสารในรถแล้วกลุ่มที่มีความเปราะบางต่อแรงกระทำที่ไม่ได้รับการป้องกันอย่างเช่น คนเดินเท้าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน ต้องได้รับความสนใจเป็นพิเศษ

3. ความรับผิดชอบร่วมกัน (Shared Responsibility) ที่ผ่านมามีความรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยได้ถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ใช้รถใช้ถนน ในระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทุกคน มีส่วนในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมายเช่น การใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขับซัดเมื่อร่างกายไม่พร้อม และการเลือกซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลระบบให้ปลอดภัยมีหน้าที่รับผิดชอบ ในการวางแผน ออกแบบ และดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบยังคงมีความปลอดภัย

4. ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Forgiving Road System) ถนนควรได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัยติดตั้งอยู่ในระบบเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เสียชีวิต เมื่อเกิดการชนขึ้น ในความเป็นจริงแล้วถนนคือ ภาพฉายที่ชี้ให้เห็นถึงกฎของธรรมชาติของการเคลื่อนไหวของวัตถุและพลวัตที่เกิดขึ้นระหว่างแรงกระทำของคนกับยานพาหนะ ผู้ขับขี่ยังต้องขับขี่อย่างปลอดภัยแต่เมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้นระบบต้องยอมให้เกิดความผิดพลาดในขณะที่ความปลอดภัย การป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง การเสียชีวิต ยังคงมีอยู่

ดังนั้น การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยจะเน้นการจัดการ 4 ด้าน คือ

1. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

- ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร
- สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
- มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

2. ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ดังนี้

- การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น
- จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

3. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้ โดย

- ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้ กฎหมายเรื่องความเร็ว
- กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะและตามสมรรถนะจริงของผู้ขับขี่

4. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะโดย

- ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า
- สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย
- กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

2.2 การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (Information) ที่เกี่ยวข้อง

รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนนที่ก่อให้เกิดความสูญเสียกับประเทศไทยมากถึงกว่า 200,000 ล้านบาทต่อปี มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 11,000 คน บาดเจ็บและพิการอีกเป็นจำนวนมาก

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ที่ประชุมได้มีมติกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วนตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเสนอ โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน

รวมทั้งได้กำหนดแนวทาง 8 ประเด็นหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย การปรับปรุงพฤติกรรมการใช้ความเร็ว การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย การพัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ

นิยามศัพท์

การสืบสวนเชิงลึกอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร คือการตรวจสอบขององค์ประกอบทั้งหมดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งทางด้านคน (คนขับรถ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า) รถ และสภาพแวดล้อม (ถนน) เพื่ออธิบายลำดับของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีพื้นฐานจากข้อมูลที่เป็นจริง (River, 1995) ทั้งนี้ไม่ได้เน้นการสืบสวนว่าฝ่ายใดเป็นผู้กระทำผิดแต่ต้องการหาข้อสรุปของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การหาวิธีรับมือและป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเช่นเดียวกันนั้นเกิดซ้ำอีก

การทบทวนวรรณกรรม

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ว่าจะเป็น คน ยานพาหนะ หรือถนน ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาความสำคัญของแต่ละปัจจัย ผลการศึกษาในสหราชอาณาจักร (Sabey, 1980) สหรัฐอเมริกา (Treat, 1980) และประเทศไทย (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก [สจร.], 2545)

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยที่มีผลต่ออุบัติเหตุ (ร้อยละ)

ปัจจัย	อังกฤษ	สหรัฐอเมริกา	ไทย
เฉพาะสิ่งแวดล้อมของถนน	2	3	2
เฉพาะผู้ใช้ถนน	65	57	57
เฉพาะยานพาหนะ	2	2	2
ถนนและผู้ใช้ถนน	24	27	14
ผู้ใช้ถนนและยานพาหนะ	4	6	19
ถนนและยานพาหนะ	1	1	0.4
ทั้ง 3 ปัจจัย	1	3	6

ที่มา : (Sabey, 1980; Treat, 1980; สจร, 2545)

จากตารางจะเห็นได้ว่า ปัจจัยทางด้านถนนมีส่วนในการทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 22-34 ปัจจัยทางด้านคน ร้อยละ 93-96 และปัจจัยทางด้านยานพาหนะร้อยละ 8-27 ผลจากการวิเคราะห์นี้แสดงให้เห็นว่าคนเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างชัดเจน

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยมาตรการดำเนินการมาตรการกับปัจจัยทั้งสามของอุบัติเหตุ คือ คน รถ และถนน และสิ่งแวดล้อม สามารถทำได้ใน 3 ช่วงเวลา คือ ป้องกันก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิด (Pre-crash) หลีกเลี่ยงหรือลดความรุนแรงขณะเกิด (During-Crash) และบรรเทาการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (Post-Crash) ทำให้สามารถจัดมาตรการทั้งหมดออกเป็น 9 กลุ่มมาตรการ แล้วนำเสนอในรูปของตารางโดยนักวิเคราะห์ชาวอเมริกัน William Haddon (Haddon, 1980) เรียกว่า Haddon Matrix ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)

เหตุการณ์	คน	รถ	ถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Pre-Crash)	การบังคับใช้กฎหมาย การให้การศึกษา การประชาสัมพันธ์ / รณรงค์ -เมาแล้วขับ -ขับรถด้วยความเร็วเกิน -ขับรถด้วยพฤติกรรมเสี่ยง	ทำให้รถมีความเหมาะสมต่อการวิ่งบนทางหลวง -รถมีสภาพดีพร้อม -ยกมาตรฐานรถและควบคุมการดัดแปลงสภาพรถโดยสารและรถบรรทุก -ทำให้ตัวรถเป็นที่ประจักษ์ต่อการจราจรอื่น : ติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง เปิดไฟหน้ารถตลอดเวลาขณะขับ	ทำให้ถนนปลอดภัยขึ้น -มีการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน -แก้ไขจุดอันตราย -ลดความเร็วรถโดยมาตรการสงบการจราจร (Traffic calming) -อุปกรณ์ควบคุมการจราจรเหมาะสมและเพียงพอ
ขณะเกิดอุบัติเหตุ (During-Crash)	ใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย -สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัยถูกต้อง -เด็กนั่งในที่นั่งเด็กที่ปลอดภัย	มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงพอ -ติดตั้งถุงลมนิรภัย หรือมีโครงสร้างห้องโดยสารนิรภัย -ติดตั้งเหล็กกันด้านข้างและด้านท้ายรถบรรทุก	ลดความอันตรายของข้างทาง -วัตถุข้างทางทำด้วยวัสดุไม่อันตราย เช่น ใช้หลักนำทางพลาสติก เสาค้ำหรือขาตั้งยางเมื่อถูกชน -ติดตั้งหรือซ่อมแซมอุปกรณ์กันชนหรือกันตก เช่น Barrier -ติดตั้งอุปกรณ์ลดแรงกระแทกจากการชน (Crash cushion)
หลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash)	การปฐมพยาบาล เคลื่อนย้ายและช่วยชีวิตที่ถูกวิธีและทันการณ์ การเยียวยารักษา ขั้นตอนคดี สืบไหมทดแทน	ทำให้สามารถเคลื่อนย้ายหรือช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ -มีประตูฉุกเฉินเพียงพอ -มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตในรถ	ทำให้การเข้าช่วยเหลือ ผู้บาดเจ็บสะดวก -ให้การเข้าออกจุดเกิดเหตุของหน่วยกู้ชีพ หน่วยกู้ภัย ทำได้ง่าย

ที่มา : ปรับปรุงจากตาราง Haddon Matrix (การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน 2550)

การวิเคราะห์ปัจจัยหรือองค์ประกอบอุบัติเหตุ

การทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุจราจร จึงจำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่างๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุต่างๆ เพื่อจะสามารถบ่งชี้ได้ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีส่วนส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุและมีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งองค์ประกอบหรือปัจจัยเหล่านั้นคือ

1. ปัจจัยด้านคน

คนที่มีส่วนโดยตรงต่อการส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุมี 2 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า

1. ผู้ขับขี่เป็นตัวการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ
2. คนเดินเท้าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรในขณะที่มีได้ขับหรือขี่หรือโดยสารพาหนะ หรือสัตว์ใดๆ คนเดินเท้าก็เป็นคนใช้ถนน ทั้งการเดินตามถนนหรือเดินข้ามถนนปัจจัยด้านคนที่พบว่ามีผลต่ออุบัติเหตุที่สำคัญ ๆ

1.1 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน

- พฤติกรรมการขับรถ/ใช้ถนน เช่น การเลือกใช้ความเร็ว การใช้เกียร์ การเบรก การเลี้ยว การให้สัญญาณ ขับรถผิดช่องทาง การเลี้ยวกลับรถ การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย
- การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณ ตามหลังกระชั้นชิด แชนในที่ห้ามแซง
- ประสิทธิภาพในการขับขี่/ใบขับขี่/การเกิดอุบัติเหตุ
- ประสาทการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ
- การดื่มของมึนเมา การใช้ยา/สารเสพติด
- ภาวะร่างกาย/โรคประจำตัว/อารมณ์ ความล้า ระยะเวลา/ระยะทางในการขับรถ
- เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ
- ลักษณะการเดินทาง เช่น วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ความคุ้นเคยเส้นทาง

1.2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของคนประกอบด้วย 3 กลุ่ม คือ

1. สภาวะแวดล้อม (Environmental Condition) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง
2. ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factors) ได้แก่ อารมณ์ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า
3. ปัจจัยทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และการมีปฏิกิริยาโต้ตอบ

1.3 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการใช้

1. ประสิทธิภาพการขับขี่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีประสิทธิภาพการขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องการคาดคะเนความเร็ว หรือประมาณระยะทางไม่ถูกต้อง หรือไม่คุ้นเคยในเรื่องลักษณะของยานพาหนะทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้ เช่น รถลื่นไถลตกถนน หรือแฉลบออกนอกทาง เป็นต้น Munden (1962) พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ระหว่าง 0-3 ปี จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด แต่อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีประสบการณ์การขับขี่เพิ่มมากขึ้น

2. การดื่มของมึนเมา ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมึนเมา เช่น การดื่มสุรา เบียร์ ไวน์ และเครื่องดื่มอื่นๆ ที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ จากการศึกษาของ Lapham (1995); Insurance Institute of Highway Safety (1993); Wells, et al. (1993); Dermott และ Hughes (1983); Evans (1990) พบว่าผู้ที่ขับรถขณะมึนเมาจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนขับที่ไม่ดื่มของมึนเมา Zador (1991); Zador, et al. (2000) พบว่าการเพิ่มขึ้นของระดับแอลกอฮอล์ทุกๆ ร้อยละ 0.02 จะทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า นอกจากนี้ยังมีผลการศึกษาของ Perrine (1975) ที่พบอีกว่าอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.1 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับรถที่ไม่มึนเมาประมาณ 7 เท่า
3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร กฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย Al-Madani (2002) ได้ทำการทดสอบกลุ่มผู้ขับขี่ในประเทศบาห์เรน คูเวต โอมาน กาตาร์ และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในป้ายจราจร พบว่า ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่มีความเข้าใจเพียงร้อยละ 56 ของป้ายจราจรทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก
4. การเฝ้าฯ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เฝ้าฯ บางประเภท เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน หรือยาอื่นๆ ที่มีผลข้างเคียงทำให้่วงนอน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่เฝ้าฯ
5. การใช้สารเสพติด ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้สารเสพติด เช่น ยากล่อมประสาท จะทำให้สมรรถภาพการขับรถลดลง Skegg, et al. (1972) พบว่าผู้ขับรถที่ใช้ยากล่อมประสาทจะมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยากล่อมประสาทประมาณ 5 เท่า
6. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ Harano, et al. (1975) พบว่าผู้ขับรถที่มีความผิดพลาดขณะขับรถ เช่น ในการเบรก การเลี้ยว การใช้สัญญาณไฟ การแซง การใช้ความเร็ว การควบคุมรถ ขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ จะทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่ขับรถด้วยความระมัดระวัง นอกจากนั้น Baxter, et al. (1990) พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่วัยรุ่นทั้งสองเพศชอบขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และชอบขับรถตามคันหน้าในระยะกระชั้นชิด
7. ภาวะร่างกาย ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายไม่พร้อม เช่น ร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์ Grandjean (1968) พบว่า ความเหนื่อยล้าเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ การขับขี่ยวดยานที่ติดต่อกันนาน 4 ชั่วโมง จะทำให้ระดับการตื่นตัวของร่างกายลดลง เป็นสาเหตุทำให้เกิด

ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น Connor, et al.(2002) พบว่า การเร่งนบนขณะขับขึ้นเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการชนของยานพาหนะ

8. โรคประจำตัว ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาวะทางร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ Gastaut (1982) พบว่าผู้ขับรถที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และโรคลมชัก กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์
9. ประสาทการรับรู้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาเกี่ยวกับประสาทการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วยลักษณะการมองเห็น การได้ยิน การประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ต่างๆ ขณะขับรถและการควบคุมการขับรถ Hills (1975) พบว่าผู้ขับรถที่มีสติดี หรือมีการรับรู้ที่ดี จะมีความปลอดภัยในขณะขับรถมาก นอกจากนี้ Gioia และ Morphew (1968) ยังพบอีกว่าประสาทการรับรู้ด้านการมองเห็นมีความเกี่ยวข้องกับการประเมินสถานการณ์ขณะขับรถประมาณร้อยละ 90

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ยานพาหนะ (Vehicles) เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ดีและเพียงพอ ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

2.1 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านพาหนะ

1. ยานพาหนะมีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง ได้แก่
 - ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกแตก และระบบควบคุมทิศทาง เช่น คันชักและคันส่งหลุด
 - สภาพของยาง เช่น ยางแตก และยางรั่ว
 - ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย
 - ระบบปิดน้ำฝนไม่สามารถใช้งานได้ในขณะที่ฝนตก อาจทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ไม่ดีอันส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ
2. ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่
 - การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน การบรรทุกสูงเกิน และการบรรทุกยื่นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
 - ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย และหมวกนิรภัย เป็นต้น

2.2 การจัดการด้านยานพาหนะ

1. กฎหมาย กฎระเบียบ

กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบการตรวจสอบสภาพรถ ทั้งรถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รถที่จะนำมาใช้ในการขนส่งตามพระราชบัญญัติการ

ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หรือนำมาจดทะเบียนพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 จะต้องสภาพมั่นคง แข็งแรง มีลักษณะ ขนาด และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

2. การตรวจสภาพรถ การสุ่มตรวจ

การตรวจสภาพรถเป็นประจำทุกปี นับเป็นมาตรการหนึ่งที่ทำให้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนไม่ปล่อยไอเสียที่มีสารพิษเกินกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่ราชการกำหนดไว้และไม่ก่อให้เกิดเสียงดังเป็นที่เดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนโดยทั่วไปด้วย ซึ่งรถยนต์เก่าที่มีอายุการใช้งานมานานที่ไม่ได้รับการตรวจสภาพรถเมื่อนำออกมาวิ่งบนท้องถนนได้เป็นตัวก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงสูงมารวมทั้งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการเสื่อมสภาพของเครื่องอุปกรณ์ และส่วนควบของรถที่ขาดการบำรุงรักษาได้ด้วย จึงควรที่จะมีการตรวจสภาพรถเหล่านี้ให้มีสภาพมั่นคงแข็งแรง ไม่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและเครื่องยนต์ไม่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงดังกล่าว

3. อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย

อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยสำหรับรถยนต์ เช่น ถุงลมนิรภัย โครงสร้างห้องโดยสาร และเหล็กกันด้านข้าง และด้านหลัง เป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญซึ่งหากมีอุปกรณ์ดังกล่าวติดตั้งอย่างเพียงพอ ก็จะสามารถช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่และบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ (ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน, 2551)

2.3 มาตรฐานระบบการจัดการสำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม ISO 39001: Road-traffic safety management systems - Requirements with guidance for use

การจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านการคมนาคม: ร่วมจัดทำ The Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020 เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนท้องถนน โดยจากการเก็บรวบรวมสถิติของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก พบว่า ในแต่ละปีมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นกว่า 1,000,000 ครั้ง The Decade of Action for Road Safety หรือแผนงานทศวรรษความปลอดภัยคมนาคม: ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในประเด็นสำคัญต่างๆ ได้แก่

- การจัดทำโปรแกรมและการกำหนดตัวชี้วัดเฉพาะการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม
- การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสำหรับความปลอดภัยคมนาคมบนท้องถนน
- การพัฒนาความปลอดภัยของยานพาหนะ
- การส่งเสริมความรู้และปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (Road users) และ
- การดูแลและคุ้มครองผู้ประสบอุบัติเหตุ

องค์การอนามัยโลกร่วมกับ ISO กำหนดให้มีการพิจารณา (ร่าง) แผนงานทศวรรษความปลอดภัยคมนาคม โดย The Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020 จะถูกนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนามาตรฐาน ISO 39001 (Management System Certification Institute (Thailand), 2010).

3. ปัจจัยด้านถนน

ถนน (Road) มีความสำคัญในการพัฒนาความเจริญเข้าสู่พื้นที่ ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง การเพิ่มผลผลิต และช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น ซึ่งถ้ามองถึงหลักเกณฑ์ในการออกแบบถนน จะต้องออกแบบแนวทางของถนนให้เป็นแนวทางตรงมากที่สุด แต่ในบางพื้นที่ไม่สามารถกระทำได้ ดังนั้นวิศวกรจราจรจะต้องศึกษาลักษณะการวางแนวถนน (Road Alignment) ลักษณะทางโค้งต่างๆ ตลอดจนระยะมองเห็นปลอดภัย (Sight Distance) และลักษณะ

ต่างๆ ของทางแยก (Intersection) เพื่อสามารถออกแบบให้การใช้นถนนมีความสะดวกและความปลอดภัยมากที่สุดโดยองค์ประกอบด้านถนนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

3.1 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยถนน

- แนวเส้นทางและรูปตัด เช่น รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง
- ระยะมองเห็น
- อุปกรณ์ควบคุมจราจร เช่น เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟ
- อุปกรณ์กั้นขวางทาง
- สภาพข้างทาง หรือการจอดรถข้างทาง
- สภาพผิวทาง ไหล่ทาง การระบายน้ำ
- ไฟฟ้าส่องสว่าง

3.2 ปัจจัยด้านถนนที่ส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุ

1. ความกว้างช่องจราจร จากผลการศึกษาลักษณะของความกว้างช่องจราจรที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุ Zegeer, et al. (1981) และ Cirillo และ Council (1986) พบว่าความกว้างช่องจราจรระหว่าง 3.40-3.70 เมตร เป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำและมีความสมดุลระหว่างการไหลของกระแสจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจรมากที่สุด และจากการศึกษาของ Lay (1986) พบว่าถนนที่มีช่องจราจรกว้างน้อยกว่า 3.00 เมตร มีอิทธิพลทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งมีรถเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคัน

2. ความกว้างไหล่ทาง จากผลการศึกษาลักษณะของไหล่ทางที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบว่าขึ้นอยู่กับขนาดความกว้างและชนิดของผิวไหล่ทาง Ogden (1996) ได้กล่าวว่าไหล่ทางชนิดที่ไม่ปูผิวจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าชนิดที่ปูผิวไหล่ทางอย่างชัดเจน Armour (1984) พบว่าสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีไหล่ทางชนิดไม่ปูผิวและปูผิว มีค่าเท่ากับ 3 ต่อ 1 และ 4 ต่อ 1 สำหรับกรณีทางตรงที่เป็นทางราบ และทางโค้งหรือทางลาดชันตามลำดับ และนอกจากนี้พบว่าไหล่ทางที่กว้าง 0.00-2.00 ม. จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง สำหรับไหล่ทางที่มีมากกว่า 2.50 ม. พบว่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพียงเล็กน้อย

3. ระยะมองเห็นในโค้งราบ จากการศึกษาของ Glennon (1987) พบว่าระยะมองเห็นที่ปลอดภัยมีความสำคัญอย่างมากสำหรับการควบคุมการขับขี่ยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกรณีของรถบรรทุก ซึ่งมีความสามารถตอบสนองต่อการเบรกต่ำ โดยจากรายงานของ Federal Highway Administration (1986) ได้สรุปว่า ระดับสายตาที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกสามารถมองเห็นวัตถุได้สูงกว่ารถยนต์ประเภทอื่นมีส่วนช่วยในการชดเชยการตอบสนองต่อการเบรกต่ำของรถบรรทุกชนิดต่างๆ ได้ แต่หลักเกณฑ์นี้อาจไม่สามารถใช้กับกรณีของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ทั้งนี้เพราะเป็นรถที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักบรรทุกมาก ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะทางหยุดรถที่ปลอดภัยยาวกว่ารถยนต์ทั่วไป

4. ระยะมองเห็นในโค้งโค้ง Glennon (1987) พบว่าบนทางหลวงที่มีข้อจำกัดของระยะมองเห็นที่ปลอดภัยที่บริเวณทางโค้งโค้งคว่ำ (Crest curve) จะมีความถี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 52 ของทางโค้งโค้งงาย (Sag curve)

5. แนวทางราบ จากการศึกษา Glennon (1987) พบว่าจำนวนอุบัติเหตุจากรบนทางหลวงจะเกิดขึ้นที่บริเวณทางโค้งมากกว่าบริเวณทางตรงถึง 3 เท่า โดยส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งหลุดออกจากทางโค้ง นอกจากนี้ Neuman, et al. (1983) พบว่ารัศมีความโค้งเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อความปลอดภัยของโค้งราบ โดยพบว่าทางโค้งราบที่มีรัศมีความโค้งต่ำกว่า 600 เมตร จะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรบเพิ่มขึ้น

6. แนวทางโค้ง โดยทั่วไปแล้วทางโค้งโค้งงาย (Sag curve) จะมีปัญหาด้านระยะมองเห็นปลอดภัยไม่มากนัก ในขณะที่ทางโค้งโค้งคว่ำ (Crest curve) นั้นจะมีข้อจำกัดของระยะมองเห็นปลอดภัยมากกว่าสำหรับช่วงลาดของถนนนั้น

7. จำนวนช่องจราจร สภาพเส้นทางที่ดีเยี่ยมมักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง และถนนที่มี 2 ช่องจราจรจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนนที่มี 4 ช่องจราจร

8. อุปกรณ์กั้นข้างทาง คือ อุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพานและจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กั้นข้างทางเพื่อความปลอดภัย ได้แก่ ราวกันตก (Guard rail) และกำแพงคอนกรีต เป็นต้น

9. เครื่องหมายจราจร คือ เครื่องมือบอกข้อมูลด้าน การห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่ใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ลักษณะของเครื่องหมายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัดต้องมีความชัดเจนไม่ลบลือนหายไป ตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลายเส้นแบ่งช่องจราจร เส้นแบ่งทิศทางการเดินรถ ลูกศร และข้อความเตือนต่างๆ เป็นต้น

10. ป้ายจราจร คือ เครื่องมือที่ช่วยบอกข้อมูลด้าน การห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่ใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ป้ายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลือนหายไป ตัวอย่างของป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น

11. สัญญาณไฟจราจร คือ เครื่องมือควบคุมการจราจรที่มีความสำคัญโดยเฉพาะบริเวณทางแยกที่มีปริมาณยานพาหนะมากถึงจุดที่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ตำแหน่งการติดตั้งระบบสัญญาณไฟควรให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและต้องไม่ถูกบดบังจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ เช่น กิ่งไม้

12. สิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า คือ อุปกรณ์หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้ สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจราจร เช่น ทางเท้า ทางข้าม (สะพานลอย) และสัญญาณไฟคนเดินข้าม เป็นต้น

13. สภาพผิวถนน ผิวจราจรที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งานหรือมีข้อบกพร่อง เช่น พื้นผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม ถนนขาด และถนนกำลังซ่อมบำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่องต่างๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

14. ไฟฟ้าส่องสว่างบนถนน แสงสว่างในถนนมีความสำคัญอย่างมาก เพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น การจัดแสงสว่างบนถนนให้เพียงพอจะช่วยลดอุบัติเหตุได้เพราะจะลดการใช้ไฟสูง ซึ่งแสงไฟสูงจากรถสวนมาอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่สายตาพร่ามัวได้ ทำให้มองไม่เห็นทางและเป็นอันตรายต่อการขับรถ

4. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม (Environment) เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดจากปัจจัยทางธรรมชาติเป็นสำคัญ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่สภาพดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดจากมนุษย์เป็นผู้กระทำได้อีกด้วย เช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตา เป็นต้น สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนนอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้โดยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนนอาจแยกได้เป็น 2 ประเด็นดังนี้

1. อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ สิ่งที่ยับยั้งความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุมหรือมีฝุ่นมาก ต้นไม้บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสิ่งเหล่านี้ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลง และอาจส่งผลต่ออุบัติเหตุได้

2. อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือ สิ่งที่ยับยั้งความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง ควั่นด้ายจากท่อไอเสียรถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณา ตู้โทรศัพท์หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยสภาพแวดล้อม

- สภาพอากาศ เช่น หมอก ฝน ลม อุณหภูมิ แดด มีด/สว่าง
- อุปสรรคจากมนุษย์ เช่น ควั่นไฟ

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยเป็นการศึกษาถึงสภาพปัญหาจริงที่เกิดขึ้นจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ได้ข้อค้นพบที่เอื้อประโยชน์ต่อการเดินทางที่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และมีการจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกลไก นโยบาย มาตรการเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ

3.1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา

วิธีการดำเนินการวิจัยเพื่อจัดหาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มีแนวทางการศึกษาดังต่อไปนี้

1. ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง
2. ศึกษาหลักและนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินทาง
3. กำหนดพื้นที่จัดทำการศึกษา ตามข้อมูลสาเหตุอุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่มีชาวต่างชาติเป็นจำนวนมาก แบ่งตามภูมิภาคเช่น จังหวัดเชียงใหม่ ชลบุรี (พัทยา) ภูเก็ต(ป่าตอง) สุราษฎร์ธานี (สมุย) เป็นต้น
4. ลงพื้นที่เก็บข้อมูล ทำการสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ วิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ
5. ตัวอย่างกรณีศึกษาได้จากสำนวนคดีจากทางเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือได้จากการลงพื้นที่ตรวจสอบลักษณะทางกายภาพของจุดเกิดเหตุ อย่างน้อย 10 กรณีศึกษา ที่สะท้อนให้เห็นถึงประเภทของนักท่องเที่ยว ช่วงฤดูกาล และพื้นที่
6. ศึกษาถึงมาตรการในการช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยและทบทวนงานวิจัยด้านความปลอดภัยของยานพาหนะเปรียบเทียบกับของไทยกับต่างประเทศ เพื่อเสนอเป็นแนวทางในการช่วยลดความเสี่ยงในการเดินทาง
7. จัดทำข้อเสนอแนะเชิงมาตรการ เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในส่วนของยานพาหนะ ได้ทางเลือกการยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย

ตารางที่ 3.1 ตารางสรุปความก้าวหน้าการดำเนินโครงการเปรียบเทียบกับกิจกรรมที่ทำจริง

ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน 2555 – 30 พฤษภาคม 2556

กิจกรรม	เดือน											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.การวางแผนรวบรวมข้อมูล	←→											
1.1 ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	←→											
1.2 วางแผนการเก็บรวบรวมข้อมูล		←→										
1.3 ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล			←→									
2.การเก็บรวบรวมข้อมูล			←→									
2.1 เก็บสำรวจข้อมูลกายภาพ โดยพื้นที่ในการศึกษาอ้างอิงจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุด้านการท่องเที่ยว			←→									
3.วิเคราะห์ข้อมูล									←→			
4.การติดตามและการประเมินผล											←→	←→
4.1 จัดทำร่างรายงาน											←→	
4.1 จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์												←→

หมายเหตุ: ได้ดำเนินกิจกรรมครบ 100 % ครบทุกกิจกรรม

3.2 แผนดำเนินการด้านการถ่ายทอดผลการวิจัยสู่กลุ่มเป้าหมาย

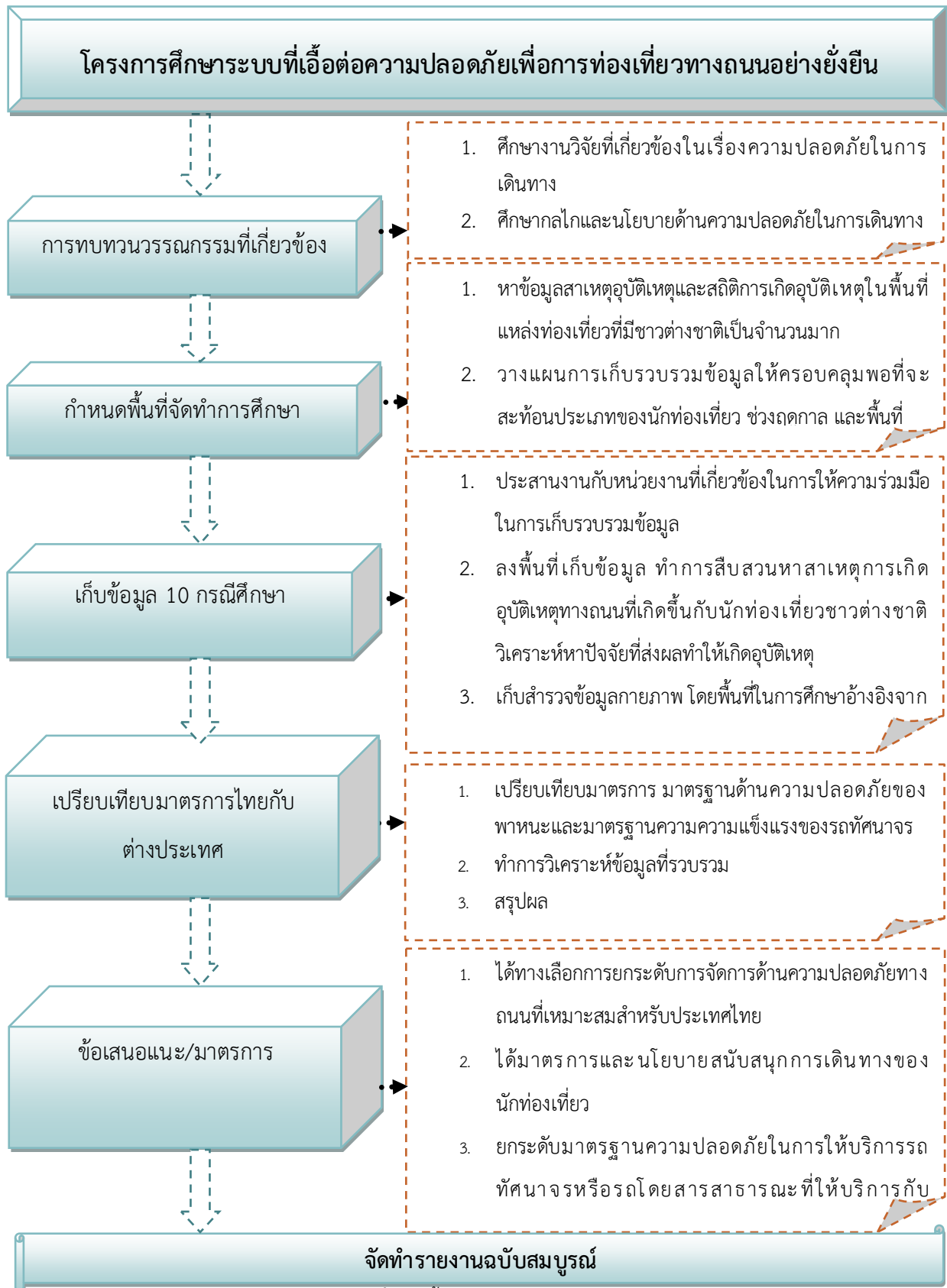


การวิจัยเป็นการศึกษาถึงสภาพปัญหาจริงที่เกิดขึ้นจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง ได้ข้อค้นพบที่เอื้อประโยชน์ต่อการเดินทางที่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและมีการจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกลไก นโยบาย มาตรการเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและเมื่อทำการศึกษาเสร็จสมบูรณ์แล้ว ทางคณะวิจัยจะทำการรวบรวมจัดทำเล่มรายงานในรูปเอกสารงานวิจัยและแผ่นซีดี เพื่อมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปขยายผลให้เกิดการปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อไป รวมถึงการจัดทำข้อสรุปเชิงมาตรการเพื่อนำเสนอให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำไปพิจารณาดำเนินการ

3.3 กรอบการศึกษา



3.4 ขั้นตอนการศึกษา



ภาพที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินการศึกษา

3.5 การรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์

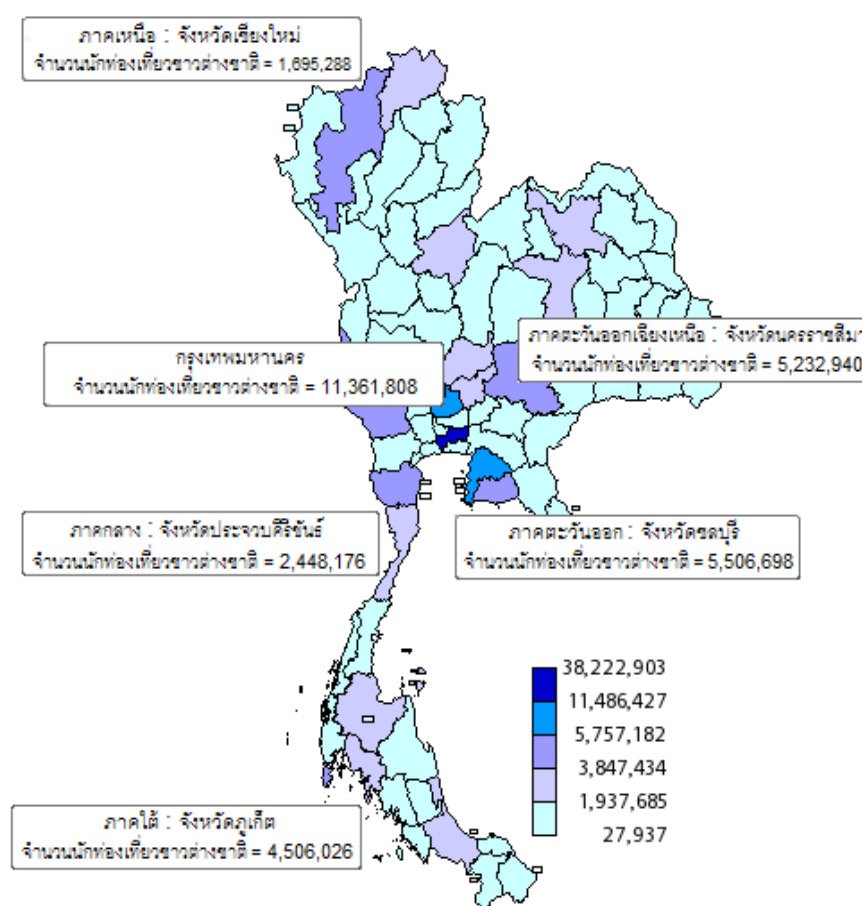
3.5.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา

วัตถุประสงค์ของการเลือกพื้นที่ก็เพื่อการเก็บสำรวจข้อมูลทางกายภาพเป็นหลัก โดยพื้นที่ในการศึกษาได้มาจากการอ้างอิงของสถิติการเกิดอุบัติเหตุด้านการท่องเที่ยวเป็นหลัก (ทางเลือกที่ 1) และจะเลือกโดยดูจากประเภทของการการเกิดอุบัติเหตุ (ทางเลือกที่ 2) และทางเลือกที่ 3 นั้น จะเลือกพื้นที่ของกรณีศึกษาจากช่วงเวลาของการเกิดของอุบัติเหตุของกรณีนั้นๆ

รูปแบบการเลือกพื้นที่ศึกษา จะแบ่งออกได้ 3 ทางเลือกดังนี้

1. เลือกตามจำนวนสถิตินักท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาค

โดยเลือกจากข้อมูลสถิติจากของภูมิภาคในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่มีชาวต่างชาติเป็นจำนวนมากที่สุดในแต่ละภูมิภาค เช่น จังหวัดเชียงใหม่ ชลบุรี (พัทยา) ภูเก็ต(ป่าตอง) สุราษฎร์ธานี (สมุย) เป็นต้น



ภาพที่ 3.1 สถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อภูมิภาค

2. ประเภทของการการเกิดอุบัติเหตุ

เลือกจากข้อมูลสถิติทางอุบัติเหตุและการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งในพื้นที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวและหรือเป็นทางผ่านเข้าสู่จังหวัดทั้งท่องเที่ยวและไม่ใช้จังหวัดท่องเที่ยว เพื่อที่จะสามารถเลือกสืบสวนกรณีของการเกิดอุบัติเหตุ ในกรณีที่สามารถสะท้อนให้เห็นรูปแบบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจนในข้อมูล เพื่อจะได้มาซึ่งการสะท้อนให้เห็นถึงประเภทของนักท่องเที่ยว พื้นที่ รวมถึงช่วงฤดูกาล

3. เลือกจากช่วงเวลาของกรณีศึกษา

โดยเลือกจากการเข้าถึงการได้มาของข้อมูลของผู้วิจัย คือ ความพร้อมของข้อมูลในด้านที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะให้เข้าไปทำการสืบสวนได้และยังรวมถึงกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นในช่วงของการลงพื้นที่ โดยรับข้อมูลจากข่าว หรือการแจ้งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่เกิดเหตุให้ผู้วิจัยทราบ

3.5.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการเก็บข้อมูลภาคสนามโดยทำการสืบสวนเชิงลึกและการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ซึ่งจำเป็นต้องใช้ทั้งยังใช้ข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และสรุปผล

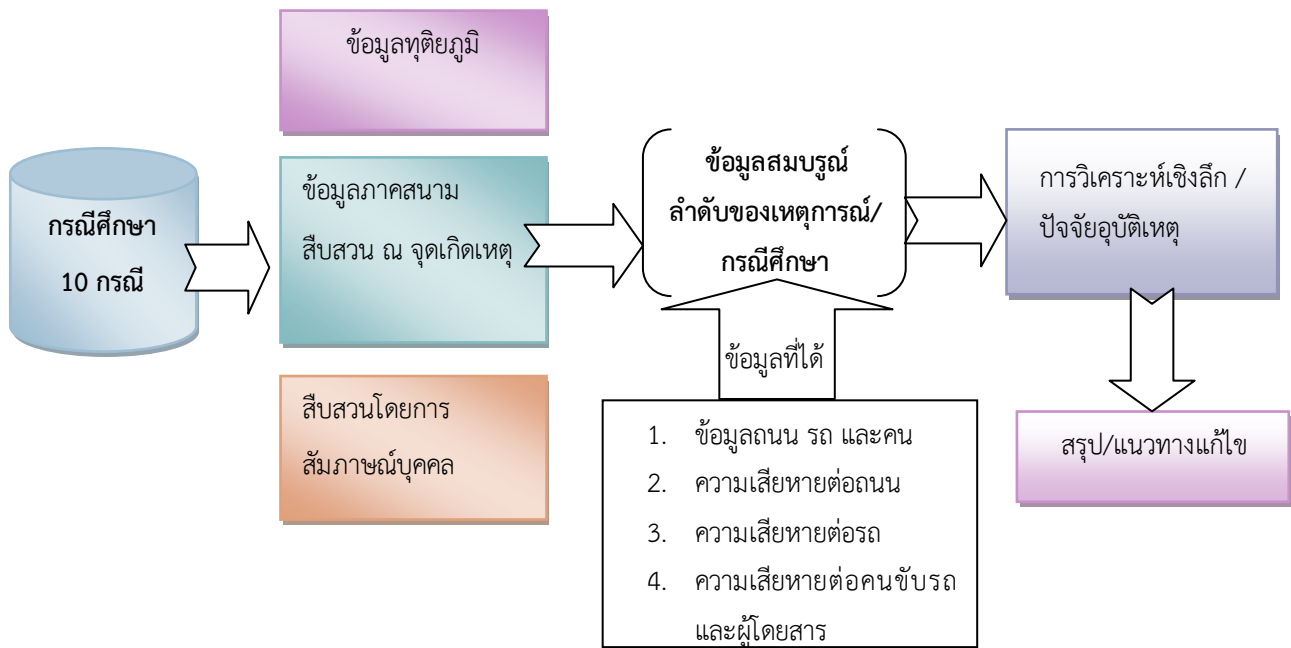
3.5.2.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมหรือบันทึกจากแหล่งข้อมูลโดยตรง เป็นข้อมูลพื้นฐานที่ได้มาจากจุดกำเนิดของข้อมูล นั้นๆ ซึ่งจะได้จากการลงสำรวจภาคสนาม ประกอบด้วยข้อมูลจากการสัมภาษณ์และแบบสอบถาม ดังนี้

1. เก็บข้อมูลภาคสนาม สืบสวน ณ จุดเกิดเหตุ
 - เก็บสำรวจข้อมูลทางกายภาพเป็นหลัก
 - แบบสอบถาม
2. ลงสืบสวนโดยการสัมภาษณ์บุคคล หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องในแต่ละกรณีศึกษา
 - เนื่องจากข้อมูลที่ได้ควรครอบคลุมทั้งข้อมูลคนขับ คนบาดเจ็บ/เสียชีวิต ข้อมูลถนน ข้อมูลยานพาหนะ การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์นี้ จะช่วยเพิ่มความถูกต้อง ความสมบูรณ์ของเหตุการณ์ได้ยิ่งขึ้น ทั้งนี้ยังช่วยในการมองข้ามประเด็นที่อาจสำคัญบางอย่างไปด้วย
 - เป็นเครื่องมือที่ได้มาซึ่งข้อมูลเบื้องต้นและข้อมูลเชิงลึก ทั้งจากผู้ประสบเหตุรวมถึงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทเจ้าของรถ ประกัน โรงพยาบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น

3.5.2.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

ได้จากการค้นคว้า ข่าว สื่ออิเล็กทรอนิกส์และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลทางด้านสถานการณ์ สถิติ ตลอดจนอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จะช่วยผู้วิจัยได้มาซึ่งข้อมูลที่ทันเวลา ทันสถานที่ ทันเหตุการณ์และแม่นยำในการลงพื้นที่เพื่อไปทำการสืบสวนเชิงลึกต่อไป



ภาพที่ 3.2 กรอบการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษา

หลังจากรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และนำมาวิเคราะห์เชิงลึกหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแล้ว จะนำมาสรุปผล เพื่อให้ทราบถึง ปัจจัยที่เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ

ตารางที่ 3.2 การลงพื้นที่โครงการย่อย ที่ 3

กิจกรรม	เดือนที่ 1	เดือนที่ 2	เดือนที่ 3	เดือนที่ 4	เดือนที่ 5	เดือนที่ 6
1. ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☒	สัปดาห์ ☒ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐
2.วางแผนการเก็บรวบรวมข้อมูล	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☒ ☒	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐
3.ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูล	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☒ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐
4. เก็บสำรวจข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☒	← การเก็บข้อมูลขึ้นอยู่กับการเกิดอุบัติเหตุ →		
5. รวบรวมข้อมูลที่ได้แล้วปรับปรุงแบบสอบถาม	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☒ ☒ ☒ ☒
กิจกรรม	เดือนที่ 7	เดือนที่ 8	เดือนที่ 9	เดือนที่ 10	เดือนที่ 11	เดือนที่ 12
6. เก็บสำรวจข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ	สัปดาห์ ☒ ☒ ☒ ☒	สัปดาห์ ☒ ☒ ☒ ☒	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐
	← การเก็บข้อมูลขึ้นอยู่กับการเกิดอุบัติเหตุ →					
7. วิเคราะห์ข้อมูล	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☒ ☒ ☒ ☒	สัปดาห์ ☒ ☒ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น

การศึกษานี้ ศึกษาโดยการลงพื้นที่สืบสวนเชิงลึก 10 กรณี ซึ่งทั้ง 10 กรณีศึกษามีความแตกต่างกันในด้านพื้นที่ประเภทของนักท่องเที่ยว รวมถึงช่วงฤดูกาลและด้านปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ ทั้ง คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อมซึ่งมีความแตกต่างกันไปแล้วแต่กรณี ทั้งนี้การศึกษาจากกรณีศึกษาทั้งหมดนี้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น

ตาราง 4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของกรณีศึกษา จำนวน 10 กรณี

กรณี	วันที่เกิดเหตุ	รายละเอียด	สัญชาติ	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)
1	28 พ.ค. 54	รถโดยสารประจำทางชน รถทัศนจร นักท่องเที่ยวต่างชาติ จ. กำแพงเพชร	อังกฤษ, เกาหลี	4	1
2	31 ม.ค. 55	รถจักรยานยนต์ชนคนเดินเท้า จ. ชลบุรี	จีน	-	11
3	28 ก.พ. 55	รถจักรยานยนต์ล้มคว่ำ จ.ภูเก็ต	ออสเตรเลีย	1	1
4	3 ก.ค. 55	รถทัวร์พลิกคว่ำตายหมู่ 10 ศพ จ. สุราษฎร์ธานี	อังกฤษ, ซิมบับเว	2	9
5	27 ส.ค. 55	รถตู้ชนนักท่องเที่ยวชาวจีนแหกโค้งข้าม เลนส์ชนรถบรรทุก จ.ชลบุรี	จีน	-	11
6	29 ส.ค. 55	รถกระบะชนต้นไม้ อ.บางละมุง จ. ชลบุรี	เยอรมันนี	1	2
7	3 ก.ย. 55	รถโดยสารประจำทาง นครพนม - เชียงราย พลิกคว่ำบริเวณโค้งร้อยศพ อ. ภูเรือ จ. เลย	แอฟริกา, ลาว	-	4
8	16 ธ.ค. 55	รถจักรยานยนต์แหกโค้ง จ.ภูเก็ต	เติร์กเมนิ- สถาน	1	-
9	30 ม.ค. 56	รถจักรยานยนต์แหกโค้ง จ.ภูเก็ต	สวีเดน	1	-
10	9 เม.ย. 56	รถทัวร์ตกเหว อ.นครไทย จ.พิษณุโลก	เบลเยียม, โปแลนด์, ลาว	1	-

ที่มา : จากการลงพื้นที่สืบสวนเชิงลึก

4.1.1 รายละเอียดเบื้องต้นกรณีศึกษา

จาก 10 กรณีศึกษาสามารถแบ่งลักษณะของออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน คือ

1. ด้านพื้นที่ นอกพื้นที่ท่องเที่ยว (เชื่อมระหว่างจังหวัด) / พื้นที่ท่องเที่ยว
2. ด้านประเภทนักท่องเที่ยว
3. ด้านฤดูกาล

ตาราง 4.2 รายละเอียดเบื้องต้นของกรณีศึกษา จำนวน 10 กรณี แยกตามลักษณะ

ลำดับ	กรณีศึกษาที่เกิดขึ้น	ด้านพื้นที่	ประเภทนักท่องเที่ยว	ฤดูกาล
เหตุการณ์				
1	รถโดยสารประจำทางชน รถ-ทัศนารถนักท่องเที่ยว ต่างชาติ จ. กำแพงเพชร	✓ (เชื่อมระหว่างจังหวัด)	✓ แบ็กแพ็ค	-
2	รถบัสนักท่องเที่ยวชาว จีนพลิกคว่ำ จ. ชลบุรี	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	✓ กรุ๊ปทัวร์	✓
3	รถจักรยานยนต์ล้มคว่ำ จ.ภูเก็ต	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	-	-
4	รถทัวร์พลิกคว่ำตายหมู่ 10 ศพ จ. สุราษฎร์ธานี	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	✓ กรุ๊ปทัวร์	-
5	รถตู้นักท่องเที่ยวชาวจีน แหกโค้งข้ามเลนส์ชน รถบรรทุก จ.ชลบุรี	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	✓ กรุ๊ปทัวร์	-
6	รถกระบะชนต้นไม้ อ. บางละมุง จ. ชลบุรี	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	-	-
7	รถโดยสารประจำทาง นครพนม - เชียงราย พลิก คว่ำบริเวณโค้งร้อยศพ อ. ภูเรือ จ. เลย	✓ (เชื่อมระหว่างจังหวัด)	✓ แบ็กแพ็ค	-
8	รถจักรยานยนต์แหกโค้ง จ.ภูเก็ต	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	-	✓
9	รถจักรยานยนต์แหกโค้ง จ.ภูเก็ต	✓ พื้นที่ท่องเที่ยว	-	✓
10	รถทัวร์ตกเหว อ. นคร ไทย จ. พิษณุโลก	✓ (เชื่อมระหว่างจังหวัด)	✓ แบ็กแพ็ค	-

ที่มา : จากการลงพื้นที่สืบสวนเชิงลึก



ภาพที่ 4.1 กรณีศึกษาแสดงเป็นรายจังหวัด

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลสืบสวนเชิงลึก

การสืบสวนเพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในกระบวนการตั้งแต่การเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวจนถึงการเยียวยารักษา (โซ่อุปทานของการช่วยเหลือ) เพื่อค้นหาปัญหาและอุปสรรคที่แท้จริง และนำไปสู่การมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นนโยบายด้านการเดินทางที่ปลอดภัย ยานพาหนะ รถโดยสารที่ปลอดภัย โดยการลงพื้นที่สืบสวนกรณีศึกษาทั้งหมด 10 กรณีศึกษา มีวิธีการศึกษาปัจจัยปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นโดยใช้วิธีการสืบสวนอุบัติเหตุ ซึ่งแบ่งช่วงของกระบวนการออกเป็น 4 ช่วงคือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ 1 และหลังเกิดเหตุ 2 ผลจากการศึกษาด้วยวิธีดังกล่าวสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและช่องว่างของการบริการเทียบกับช่วงเวลาของการจัดการโซ่อุปทานสำหรับนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้ดังนี้

ตาราง 4.3 ปัญหาและอุปสรรคที่พบในช่วงเวลาการจัดการโซ่อุปทานสำหรับท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

การบริการ กิจกรรม	ช่วยเหลือ	ดูแลรักษา	เยียวยา
	ขณะเกิดอุบัติเหตุ (During-Crash)	หลังเกิดอุบัติเหตุ 1 (Post-Crash 1)	หลังเกิดอุบัติเหตุ 2 (Post-Crash 2)
ด้านการขนส่ง (Transportation)	- ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องมีปัญหาการสื่อสารภาษา - ยานพาหนะไม่เพียงพอ/สภาพไม่เหมาะสมกับการเดินทางในลักษณะภูเขาลาดชัน - ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่ดีซ้ำรูด เป็นเนินเขา	ในส่วนนี้ไม่พบปัญหาและอุปสรรค	ในส่วนนี้ไม่พบปัญหาและอุปสรรค
ด้านการจัดการ (Management)	- ไม่มีระบบการจัดเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนต่างชาติ	- ศูนย์การแพทย์มีปัญหาการสื่อสารภาษา - ขาดบุคลากรในการรักษาพยาบาล - ขาดอุปกรณ์ เครื่องมือทางการแพทย์ - ปัญหาการอนุมัติจากญาติในการรักษา	- ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องมีปัญหาการสื่อสารภาษา - ไม่มีผู้รับผิดชอบค่ารักษาบริการของโรงพยาบาล - ไม่มีใคร แนะนำ ดูแลให้ความช่วยเหลือ
ด้านโครงสร้าง (Infrastructure)	ในส่วนนี้ไม่พบปัญหาและอุปสรรค	- ตำรวจผู้ให้บริการมีปัญหาการสื่อสารภาษา - เอกสารที่เกี่ยวข้องเป็นภาษาไทยยากที่จะเข้าใจ	- ตำรวจผู้ให้บริการมีปัญหาการสื่อสารภาษา - ค่าความล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง - ไม่ทราบกระบวนการเรื่องประกันภัย - ไม่ทราบกระบวนการการฟ้องร้อง

นอกเหนือจากปัญหาและอุปสรรคที่พบในช่วงเวลาการจัดการโซ่อุปทานสำหรับนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุ สามารถนำไปสู่ความไม่พึงพอใจต่อการมาท่องเที่ยวประเทศไทย โดยใช้การแบ่งช่วงของกระบวนการออกเป็น 4 ช่วงคือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ 1 และหลังเกิดเหตุ 2 นั้น การเลือกรูปแบบการลงสืบสวนก็มีส่วนสำคัญต่อการได้มาของข้อมูลด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ได้ใช้รูปแบบลักษณะของวิธีการลงสืบสวนอุบัติเหตุทั้ง 3 รูปแบบ ซึ่งแล้วแต่กรณีศึกษานั้น มีรูปแบบการดำเนินการดังนี้

1. รูปแบบกรณีอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นปัจจุบัน

เฝ้าระวังและประจำอยู่ในส่วนของสถานีตำรวจ โรงพยาบาล และหน่วยมูลนิธิกู้ภัย กรณีนักท่องเที่ยวต่างชาติประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนผู้วิจัยจะลงพื้นที่ ณ จุดเกิดเหตุทันทีพร้อมกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยใช้ระยะเวลาเดินทางไม่เกิน 30 นาทีโดยประมาณ

2. รูปแบบกรณีอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมาแล้วช่วงระยะเวลาหนึ่ง

ลงพื้นที่เพื่อสืบสวนเชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ แพทย์ พยาบาล (ฉุกเฉิน) มูลนิธิกู้ภัย และประกันภัย เป็นต้น ผู้วิจัยทำการสืบสวนเชิงลึกภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ 1 สัปดาห์โดยประมาณ

3. รูปแบบกรณีอุบัติเหตุทางถนนที่สิ้นสุดกระบวนการ

ลงพื้นที่เพื่อสืบสวนเชิงลึกกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ แพทย์ พยาบาล (ฉุกเฉิน) มูลนิธิกู้ภัย ประกันภัย และทนายความ เป็นต้น ผู้วิจัยทำการสืบสวนเชิงลึกภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ 1 เดือนขึ้นไป จากรูปแบบทั้ง 3 รูปแบบทำให้ค้นพบข้อดีและข้อเสียจากการลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุด้วยรูปแบบดังกล่าว ซึ่งผลข้อมูลที่ให้มีลักษณะสมบูรณ์แตกต่างกันไป โดยสามารถสรุปให้เห็นถึงข้อดีและข้อเสียได้ดังนี้

ตาราง 4.4 ตารางแสดงรูปแบบลักษณะการลงพื้นที่สืบสวน

สรุปผลของรูปแบบ	รูปแบบลักษณะการลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุ		
	เฝ้าประจำการ ในห้องฉุกเฉิน (โรงพยาบาล) ลงสืบสวนทันทีที่เกิดเหตุ	ลงสืบสวนหลังเกิดเหตุ ภายใน 1 สัปดาห์	ลงสืบสวนหลังเกิดเหตุ ภายหลัง 1 เดือนขึ้นไป
ข้อดี	- ได้รายละเอียดที่ชัดเจนในเรื่องของจำนวนผู้บาดเจ็บ เพศ เชื้อชาติ สัญชาติ - พบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในการเข้ามาใช้บริการในโรงพยาบาล - ได้สถิติที่ถูกต้องของนักท่องเที่ยวที่เข้ามารักษาโดยส่วนใหญ่สถิติเหล่านี้จะไม่ถูกบันทึกในสถิติของทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากในบางกรณีนั้นไม่เป็นคดีความ เช่น นักท่องเที่ยวขับรถล้มเอง เป็นต้น	- ได้ข้อมูลครบถ้วนในช่วงของกระบวนการในการช่วยเหลือ - ได้ข้อมูลจากคนที่ได้รับอุบัติเหตุทันทีที่เกิดเหตุเนื่องจากคนเจ็บ พ้นตัวสามารถให้ข้อมูลได้แล้ว	- ได้รับข้อมูลที่ครบถ้วนในช่วงของกระบวนการในการช่วยเหลือ - ตลอดจนข้อสรุปของข้อมูลด้านคดีความ

ตาราง 4.4 (ต่อ)

สรุปผลของรูปแบบ	รูปแบบลักษณะการลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุ		
	เฝ้าประจำการ ในห้องฉุกเฉิน (โรงพยาบาล) ลงสืบสวนทันทีที่เกิดเหตุ	ลงสืบสวนหลังเกิดเหตุ ภายใน 1 สัปดาห์	ลงสืบสวนหลังเกิดเหตุ ภายหลัง 1 เดือนขึ้นไป
ข้อเสีย	- ไม่สามารถทราบรายละเอียดที่เจาะลึกลงในเหตุการณ์อุบัติเหตุ - ไม่ได้ได้รับความร่วมมือในการการให้ข้อมูลจากผู้บาดเจ็บในขณะนั้น - ไม่ได้รับข้อมูลในเรื่องของคดีความ	- ไม่พบสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในการเข้ามาใช้บริการในโรงพยาบาล - สถิติคลาดเคลื่อนจากที่เกิดขึ้นจริง - ไม่ได้รับข้อมูลด้านคดีความ - ไม่สามารถขอข้อมูลได้เนื่องจากไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในคดี	- ข้อมูลบางส่วนขาดหาย - เจ้าหน้าที่เจ้าของคดีย้ายที่ประจำการ ทำให้ไม่สามารถติดตามข้อมูลได้

จากผลสรุปปัญหาและอุปสรรคที่พบในการลงสืบสวนอุบัติเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้ง 10 กรณี ด้วยการใช้รูปแบบลักษณะของวิธีการลงสืบสวนอุบัติเหตุทั้ง 3 รูปแบบ เพื่อให้เกิดความครอบคลุมในประเด็นที่ต้องการศึกษาและสะท้อนถึงกระบวนการช่วยเหลือด้วยวิธีการจัดการโซ่อุปทาน ตั้งแต่กระบวนการแรกจนสิ้นสุดกระบวนการช่วยเหลือ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในแต่ละกรณี และจากการแบ่งช่วงเวลา 4 ช่วงเวลา คือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ 1 และหลังเกิดเหตุ 2 จะทำให้ได้โซ่อุปทานของการช่วยเหลือซึ่งประกอบด้วยโซ่ของเหตุการณ์และโซ่บุคคลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอยู่นั้นⁱ ซึ่งมีกระบวนการเชื่อมโยงที่เหมือนและแตกต่างกันไป

ⁱ ดูรายละเอียดที่ภาคผนวก

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

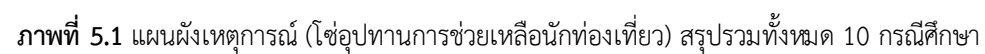
5.1 สรุปผลจากการวิเคราะห์

การท่องเที่ยวของชาวต่างชาติในประเทศไทยมีหลายหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นกลุ่มหรือการท่องเที่ยวแบบส่วนบุคคล และจะเห็นการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่หลากหลายเช่นกันไม่ว่าจะเป็นรถโดยสาร (รถทัศนาวจร) หรือการเช่ายานพาหนะ (รถจักรยานยนต์ รถยนต์) ในการเดินทาง ซึ่งสามารถเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยได้เช่นกัน ดังนั้นการมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นนโยบายด้านการเดินทางที่ปลอดภัย ยานพาหนะ รถโดยสารที่ปลอดภัยและการสืบสวนหาสาเหตุอุบัติเหตุจราจรสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งหมดนี้เป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถบอกถึงปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

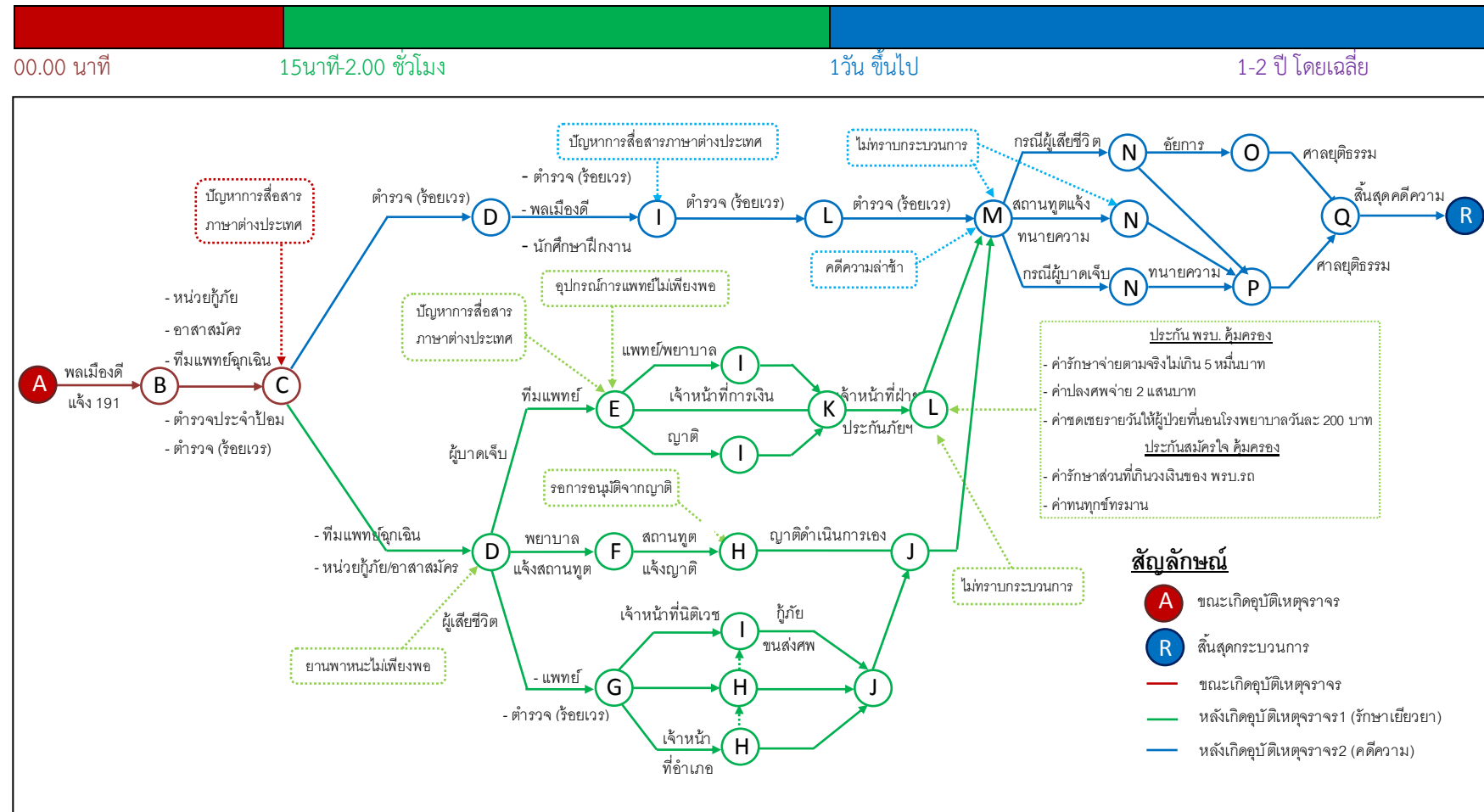
ทั้งนี้เพื่อหามาตรการและแนวทางการแก้ไขได้ตรงจุด เพิ่มการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ และนำผลการวิเคราะห์หาสาเหตุไปใช้ประโยชน์ได้ รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย สร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนตามมาตรฐานสากล จึงทำการลงพื้นที่สืบสวนเพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในกระบวนการตั้งแต่การเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวจนถึงการเยียวยารักษา (โซ่อุปทานของการช่วยเหลือ) และสืบสวนกรณีศึกษาทั้งหมด 10 กรณีศึกษา ด้วยวิธีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและช่องว่างของการบริการเทียบกับช่วงเวลาของการจัดการโซ่อุปทานสำหรับนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งได้แบ่งช่วงของกระบวนการออกเป็น 4 ช่วงคือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ หลังเกิดเหตุ 1 และหลังเกิดเหตุ 2 และยังใช้รูปแบบลักษณะของวิธีการลงสืบสวนอุบัติเหตุทั้ง 3 รูปแบบปัจจัย คือ คน ถนนและยานพาหนะ เพื่อให้เกิดความครอบคลุมในประเด็นที่ต้องการศึกษาและสะท้อนถึงกระบวนการช่วยเหลือด้วยวิธีการจัดการโซ่อุปทาน ตั้งแต่กระบวนการแรกจนถึงสิ้นสุดกระบวนการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในแต่ละกรณี

ผลสรุปจากกรณีศึกษาทั้งหมด 10 กรณีศึกษาⁱⁱ ทำให้ได้ห่วงโซ่อุปทานของการช่วยเหลือซึ่งประกอบด้วยโซ่ของเหตุการณ์และโซ่บุคคลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ในนั้น โดยมีกระบวนการเชื่อมโยงที่เหมือนและแตกต่างกันไป ทั้งนี้รูปแบบทั้งหมดที่ได้มาทำให้สามารถสรุปโซ่อุปทานของการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมดได้ดัง ภาพที่ 5.1 และ 5.2

ⁱⁱ ดูรายละเอียดกรณีศึกษาทั้ง 10 กรณีศึกษา ที่ภาคผนวก ก



หลังเกิดเหตุ 2 (คดีความ)



ภาพที่ 5.2 แผนผังตัวบุคคล (โซ่อุปทานการช่วยเหลือนักศึกษาท้องเดียว) สรุปรวมทั้งหมด 10 กรณีศึกษา

5.2 ข้อเสนอแนะ

ในส่วนของการข้อเสนอแนะสามารถอธิบายและเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ซึ่งสามารถนำผลการศึกษาไปประยุกต์และปฏิบัติตามกระบวนการขั้นตอนได้ดังตาราง

ตาราง 5.3 ข้อเสนอแนะและหน่วยงานที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

ข้อที่	ประเด็น	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
1.	การพัฒนาสมรรถนะในการทำงาน	ควรมีการพัฒนาและเพิ่มทักษะให้กับบุคลากรทางการแพทย์สำหรับการช่วยเหลือฉุกเฉินและที่โรงพยาบาล รวมถึง บุคลากรเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในด้านการทำงาน และ <u>ทางด้านภาษาต่างประเทศ</u> ในเมืองท่องเที่ยวในเมืองภูมิภาค	กระทรวงการท่องเที่ยว กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
		<u>เอกสารในส่วนของพิธีการ</u> ต่างๆเช่น คู่มือเส้นทางการเดินทาง จุดเมืองอันตรายบนท้องถนน กฎหมายจราจรเบื้องต้น ขั้นตอนการรักษาพยาบาล ประกันภัย เป็นต้น ควรเพิ่มภาษาต่างประเทศ เช่น ภาษาอังกฤษ รัสเซีย จีน เป็นต้น	กระทรวงการท่องเที่ยว กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
		<u>จัดทำแผน นโยบาย</u> เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญของเครื่องมือทางการแพทย์ในโรงพยาบาลขนาดเล็ก	กระทรวงสาธารณสุข
		<u>จัดทำแผน นโยบาย</u> เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เล็งเห็นความสำคัญของยานพาหนะในการขนส่งเคลื่อนย้ายผู้ป่วย	กระทรวงสาธารณสุข และกรมการขนส่งทางบก
2..	ระบบข้อมูล	<u>จัดทำฐานข้อมูลประวัติ</u> นักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อทราบถึงประวัติของการเกิดอุบัติเหตุหรือภาวะเสี่ยงอื่นๆ รวมถึงการติดต่อกลับสู่ญาติ เมื่อนักท่องเที่ยวต่างชาติได้รับอุบัติเหตุและมีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุเข้าสู่ส่วนกลางในการจัดเก็บฐานข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อให้ประเทศไทยสามารถรับทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทยได้	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน กระทรวงการท่องเที่ยว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
3.	การพัฒนามาตรฐานการเดินทางที่ปลอดภัย	ควรมีการจัดทำ <u>มาตรฐาน</u> รับรองด้านความปลอดภัยสำหรับการให้บริการ <u>รถทัศนาจรเพื่อการท่องเที่ยว</u> และมาตรฐานด้านความปลอดภัย ตามกรอบมาตรฐานที่เป็นสากลอย่างเช่นมาตรฐาน ISO 39001 การจัดการความปลอดภัยที่เกิดกับอุบัติเหตุจราจร (Road Traffic Safety Management System)	กรมการขนส่งทางบก กรมการท่องเที่ยว
4.	การพัฒนาการเดินทางที่ปลอดภัย	ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องคัดเลือกยานพาหนะที่มีมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ	ผู้ประกอบการโรงแรม รถเช่า ฯลฯ และกรมการขนส่งทางบก
5.	การขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว	ควรมีการทบทวนเรื่องการอนุญาตให้เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการขับขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากจะมีปัญหาในด้านของระบบประกันอุบัติเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ให้การคุ้มครอง	กรมการขนส่งทางบก กระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา

ข้อที่	ประเด็น	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6.	การบังคับใช้กฎหมาย	กรมการขนส่งทางบก ควรมีการกวดขันและดำเนินการโดยเด็ดขาดกับการนำรถมาใช้โดยผิดประเภท ได้แก่การนำรถที่ศนาจร หรือรถส่วนบุคคล มารับนักท่องเที่ยวในลักษณะของรถประจำทาง และควรมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะอย่างต่อเนื่องและให้เป็นไปตามมาตรฐาน	กรมการขนส่งทางบก
		ควรมีการให้ความรู้ และบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดในพื้นที่ท่องเที่ยว โดยเฉพาะ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่จะขาดความเข้าใจด้านกฎหมายจราจรของเมืองไทย จึงใช้วิธีสังเกตพฤติกรรมของคนในพื้นที่เป็นหลัก และหากคนในพื้นที่ปฏิบัติผิดกฎหมายก็จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวปฏิบัติเช่นเดียวกัน	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อ้างอิง

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555. กรุงเทพฯ. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.

พิชัย ชานีรณานนท์. (2549). ถนนปลอดภัยด้วยหลักวิศวกรรม Engineering Safer Road. บริษัท ลิ้มบราเดอร์ การพิมพ์ จำกัด.

ทวีศักดิ์ ตะกระโทก (2551) การศึกษาทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.พิษณุโลก : คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร.

สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (ม.ป.ป.) เอกสาร ประกอบการอบรม การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit

โครงการวิจัยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุโดยสารในประเทศไทย.กรุงเทพฯ., กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

โครงการศึกษาผลกระทบจากความง่วงและความเหนื่อยล้าต่อสมรรถภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์.กรุงเทพฯ, กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

โครงการวิจัยความสัมพันธ์ระหว่างการเฝ้าระวังและสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทกับความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ.,กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

โครงการศึกษาการกำหนดอายุการใช้งานรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก.กรุงเทพฯ. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

Management System Certification Institute (Thailand). (2010). มาตรฐานระบบการจัดการใหม่สำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม ISO 39001, สืบค้นเมื่อ 1 ตุลาคม 2556. จาก http://www.masci.or.th/intelligence_news_details_th.php?id=604

Haddon, W. (1980). Advance in the epidemiology of injury as a basis for public policy.

(Public Health Report 95)

Paul H. Wright, Highway Engineering, John Wiley and Sons, 1996.

รายละเอียดการลงพื้นที่สืบสวนกรณีศึกษา 10 กรณีศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลสืบสวนเชิงลึก

กรณีศึกษาที่ 1 : รถโดยสารประจำทางชนกับรถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวต่างชาติ จ. กำแพงเพชร

รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรของพื้นที่เกิดเหตุ ให้ข้อมูลว่า ได้รับแจ้งเหตุมีอุบัติเหตุรถชนกัน ตรงบริเวณจุดกลับรถเยื้องหน้าปั้ม ปตท. ถนนพหลโยธิน (ทล.1) ซาล่อง ช่วงถนนสาย นครสวรรค์ – กำแพงเพชร หมู่ที่ 13 ต.บ้านไค้ วิไล อ.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร จึงได้ทำการลงพื้นที่เกิดเหตุเพื่อตรวจพื้นที่เกิดเหตุอย่างละเอียด เก็บ/บันทึกหลักฐานเพื่อดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด

จากการสนทนารับรู้ พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ ปัจจัยด้านคน คือ คนขับรถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวต่างชาติ หมายเลขทะเบียน 30-2237 เชียงใหม่ ขับรถด้วยความประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ไปกลับรถตรงจุดกลับรถที่ได้กำหนดไว้ มีระยะห่างจากตัวปั้ม 500 เมตร แต่มาหาทางออกสู่จุดกลับรถที่เกิดเหตุ เพื่อต้องการความรวดเร็วและความสะดวก เมื่อมาจอดรอเพื่อที่จะตัดสลับไปช่องเดินรถทางตรงขาขึ้น (ไปสุโขทัย) ต้องจอดรอในลักษณะขวางลำ ขวางช่องจราจรช่องที่ 3 ของรถซาล่อง (ไปสุโขทัย) เกิดจากความเคยชินของคนขับไม่ปฏิบัติตามกฎที่ต้องใช้ทางออกที่จัดไว้ให้เท่านั้นเป็นทางออก จากนั้นรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ หมายเลขทะเบียน 13-7209 กรุงเทพฯ วิ่งมาด้วยความเร็วในช่องจราจรที่ 3 (ซาล่อง) เพื่อแซงรถบรรทุกที่วิ่งในช่องจราจรที่ 2 เมื่อรถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวจอดขวางลำในช่องจราจรที่ 3 จึงเกิดการชนอย่างแรง

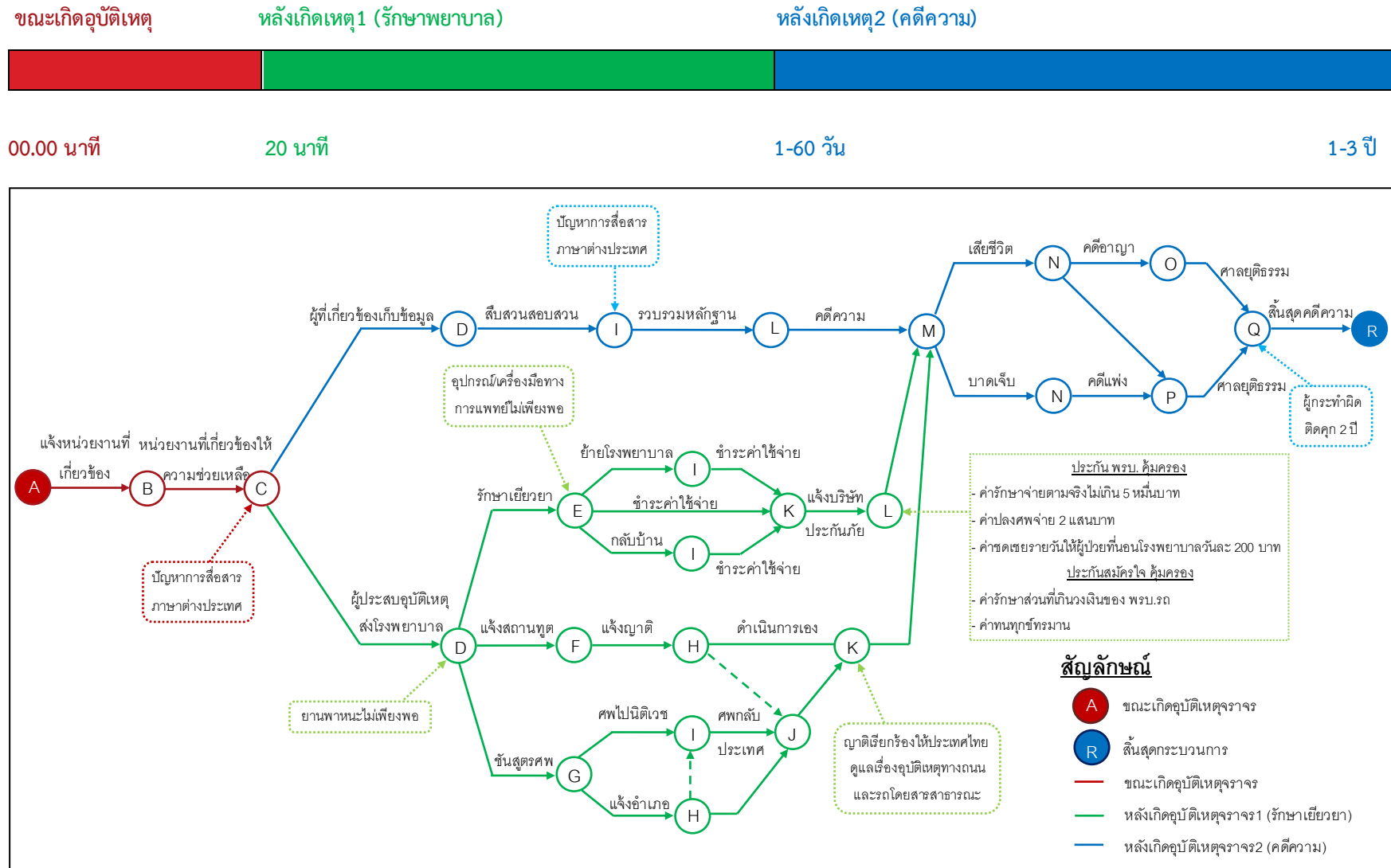
กรณีนี้มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุเป็นชาวต่างชาติ 4 คน เจ้าหน้าที่ตำรวจทำงานร่วมกับแพทย์เพื่อเก็บพยานหลักฐานการเสียชีวิต โดยนำศพมาชันสูตรที่โรงพยาบาล โรงพยาบาลแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อ แจ้งให้ทางมูลนิธิ นำศพส่งไปยังสถาบันนิติเวช (กทม.) เจ้าหน้าที่ตำรวจแจ้งสถานทูตเพื่อให้ติดต่อรับศพ และส่งมอบเอกสารและทรัพย์สินที่ติดตัวผู้ตายเพื่อส่งมอบแก่ญาติต่อไป

ด้านรักษาพยาบาล พยาบาลผู้ให้การรักษา ให้ข้อมูลว่า เมื่อได้รับแจ้งเหตุมีอุบัติเหตุรถชนกัน ตรงบริเวณจุดกลับรถเยื้องหน้าปั้ม ปตท. ถนนพหลโยธิน (ทล.1) หมู่ที่ 13 ต.บ้านไค้ วิไล อ.คลอง -ขลุง จ.กำแพงเพชร ได้ส่งพยาบาลฉุกเฉินออกไปยังที่เกิดเหตุ 2 ท่าน เพื่อคัดกรองผู้บาดเจ็บที่เกิดเหตุ เมื่อนำผู้บาดเจ็บมารักษาที่โรงพยาบาลคลองขลุง ทีมแพทย์พยาบาล ต่างทำหน้าที่ที่ตนรับผิดชอบ คือมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส แพทย์ส่งตัวไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลกำแพงเพชร ซึ่งผู้บาดเจ็บที่เหลือทั้งหมด ต้องนอนรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาลเพื่อรอดูอาการ ส่วนผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บหรือบาดเจ็บเล็กน้อย แพทย์ได้อนุญาตให้กลับบ้านไปได้

กรณีนี้มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุเป็นชาวต่างชาติ เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ทำงานร่วมกับทีมแพทย์เพื่อเก็บพยานหลักฐานการเสียชีวิต นำศพมาชันสูตรที่โรงพยาบาล ทางแพทย์ได้ออกใบมรณบัตร ใบรับรองว่าคนไข้เสียชีวิตจากอะไร ทางโรงพยาบาลติดต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อประสานส่งศพไปที่สถาบันนิติเวช (กทม.)

ปัญหา/อุปสรรค เจ้าหน้าที่ตำรวจมีปัญหาเรื่องการติดต่อสื่อสารกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในการสอบถามคำและหาเอกสารหลักฐานต่างๆ วิธีแก้ไขขณะนั้น คือ ประกาศหาบุคคลในละแวกใกล้เคียงที่สามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้เพื่อช่วยสื่อสารกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุ

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 1 ได้ดังภาพที่ 1 และ 2



ภาพที่ 1 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 1

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

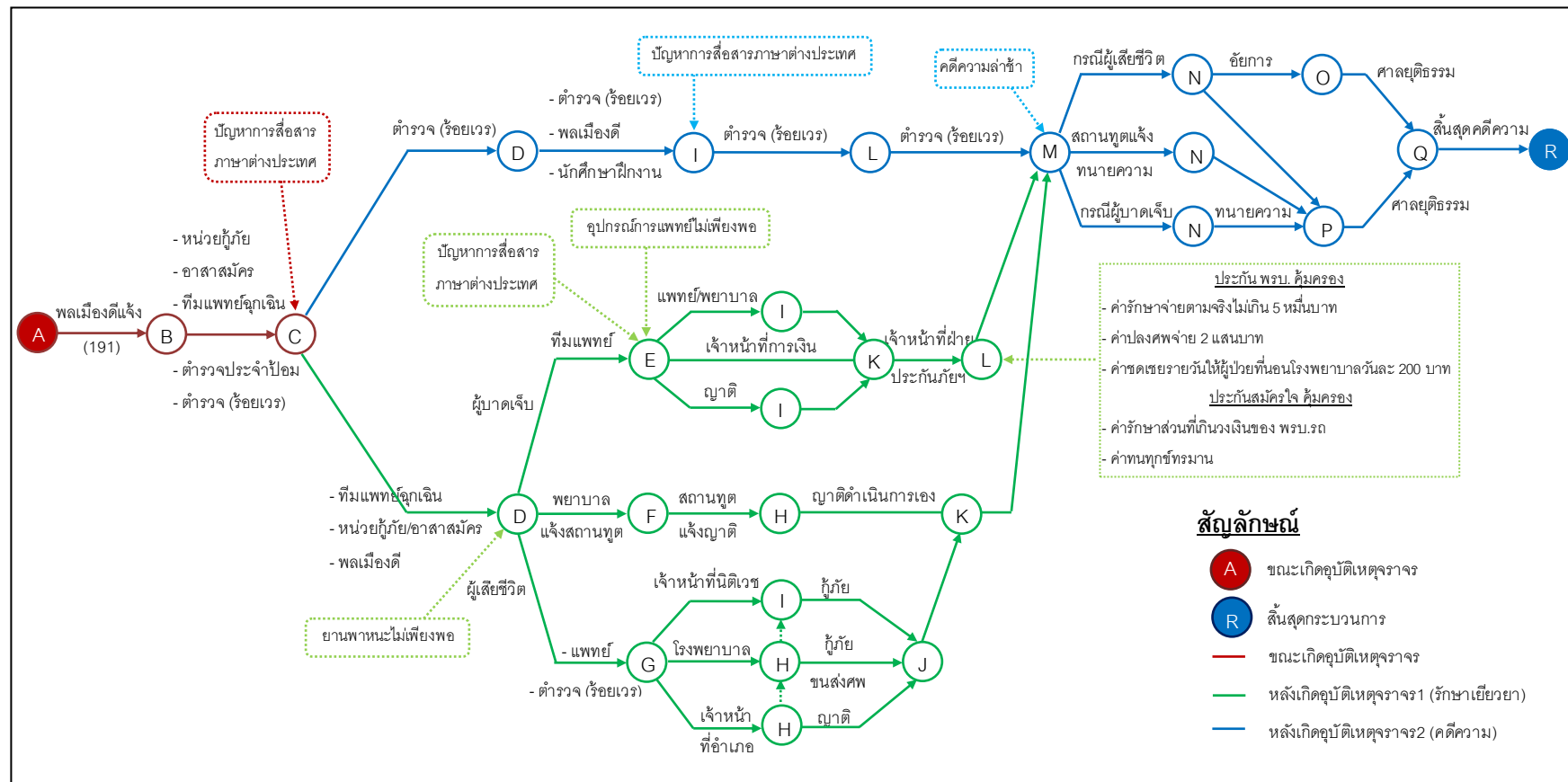
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

0.20 นาที

1-365 วัน

1-3 ปี



ภาพที่ 2 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 1

กรณีศึกษาที่ 2 : รถโดยสารสาธารณะ รับส่งนักท่องเที่ยวจีน เสียหลักพลิกคว่ำ จ. ชลบุรี
รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ สัมภาษณ์ สารวัตรเวรสถานีตำรวจทางหลวง 1 กองกำกับการ 8 กล่าวว่า ได้รับรายงาน รถทัวร์ปรับอากาศรับส่งนักท่องเที่ยวจีน เสียหลักพลิกคว่ำบริเวณด่านเก็บเงินทางด่วนมอเตอร์เวย์ พานทอง อ.เมือง จ.ชลบุรี ฝั่งขาเข้า กทม. หมู่ 4 ต.นาป่า อ.เมือง จังหวัดชลบุรี จึงได้เดินทางมาสอบสวนที่เกิดเหตุ พบรถทัวร์ปรับอากาศสีน้ำเงิน ยี่ห้อ ฮีโน่ ทะเบียน 31-4865 กทม. รับส่งนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนของบริษัท ACS ทรานสปอร์ต มาทั้งหมด 18 คน ได้พลิกตะแคงคว่ำอยู่ช่องข้างถนนหน้าด่านเก็บเงินดังกล่าว โดยสภาพด้านข้างรถไปชนกับรั้วเหล็กเกิดยุบตัวและกระจกหน้าหลังแตกกระจาย โดยมีนักท่องเที่ยวชาวจีนได้รับบาดเจ็บ 9 คน และสาหัส 2 คน

จากการสอบสวนผู้เห็นเหตุการณ์ กล่าวว่า รถทัวร์ปรับอากาศพานักท่องเที่ยวชาวจีน มาท่องเที่ยวที่พัทยาและกำลังจะเดินทางกลับเข้าไปพักโรงแรมที่ กทม. โดยคนขับขับมาด้วยความเร็วสูง แสงรถ 10 ล้อ ขณะกำลังจะหักเข้าช่องด่านเก็บเงิน ทำให้รถเกิดเสียหลัก ชนเสากำแพงปูนข้างช่องเก็บเงินอย่างแรงแล้ว จนพลิกคว่ำดังกล่าว

เจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้ดำเนินคดีกับคนขับซึ่งเป็นคนไทยในข้อหาขับรถประมาทเป็นเหตุให้สูญเสียชีวิตและมามีผู้ได้รับบาดเจ็บแก่กายและใจ พร้อมดำเนินคดีกับเจ้าของบริษัทรถ และบริษัททัวร์ต่อไป ส่วนเพิ่มเติมจากรายงานข่าวพบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บชาวจีน ชื่อ เล่ม่อน ได้ให้คำสัมภาษณ์ถึงเหตุการณ์ดังกล่าวว่า “ตั้งแต่เดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทย รู้สึกว่าคนขับรถไม่ได้มาตรฐาน ขับรถด้วยความเร็วสูง ตลอดเส้นทางและเพื่อนๆ ทั้งคณะก็พูดตรงกัน จนกระทั่งมาเกิดเหตุจนได้ ทำให้หมดสนุกไปเลย อยากให้เข้มงวดและปรับปรุง”

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบสาเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 2 ได้ดังภาพที่ 3 และ 4

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

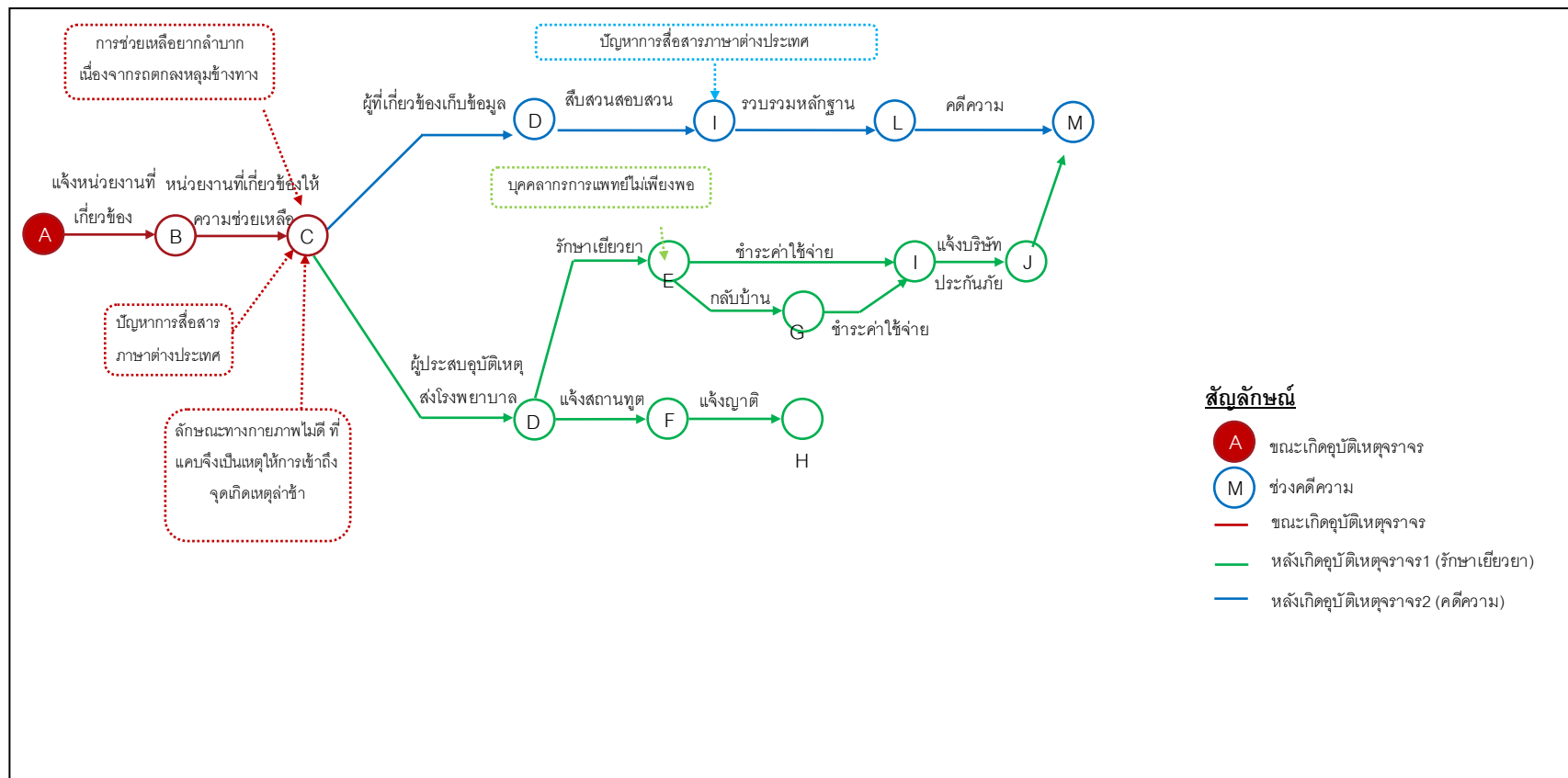
หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

0.15-0.30 น

1-60 วัน



ภาพที่ 3 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 2

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

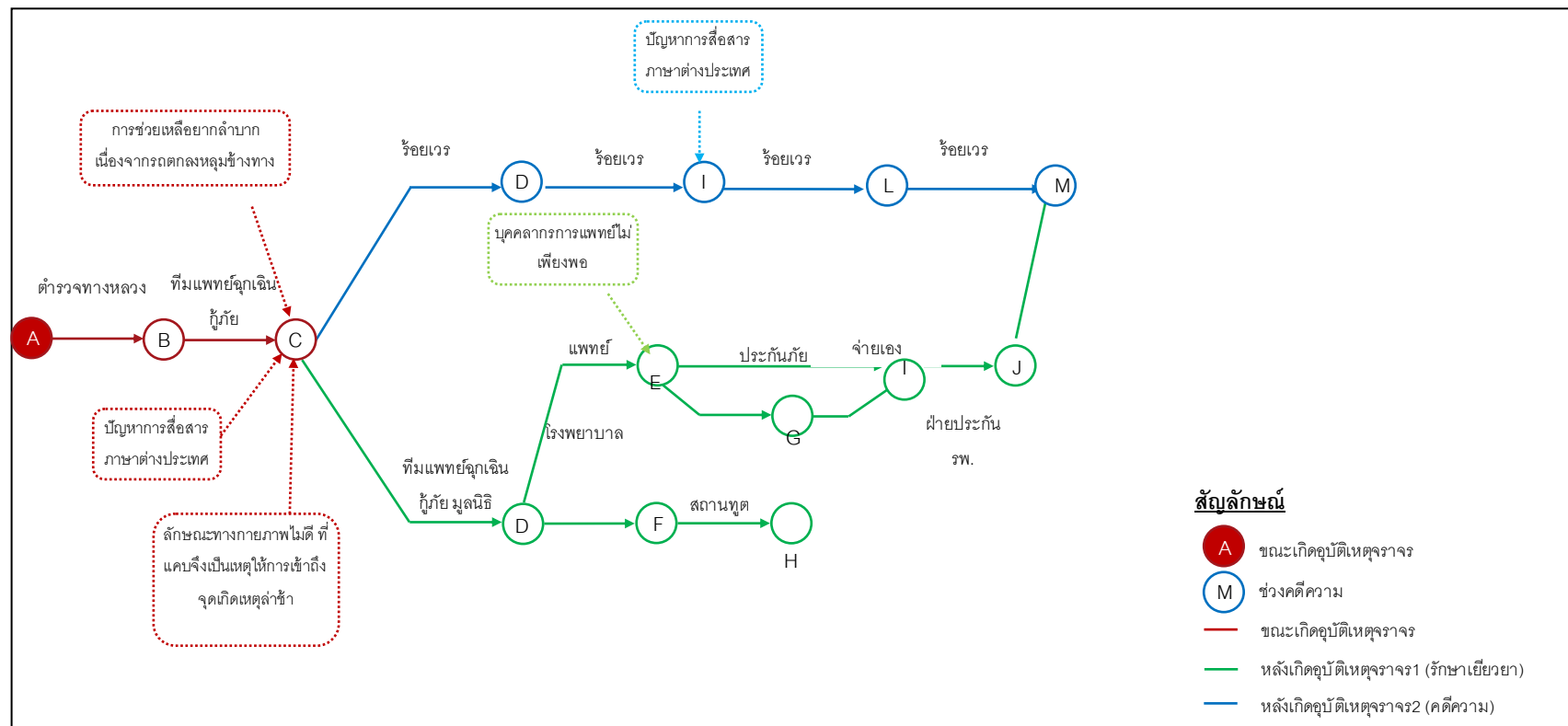
หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

0.15-0.30 น

1-60 วัน



ภาพที่ 4 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 2

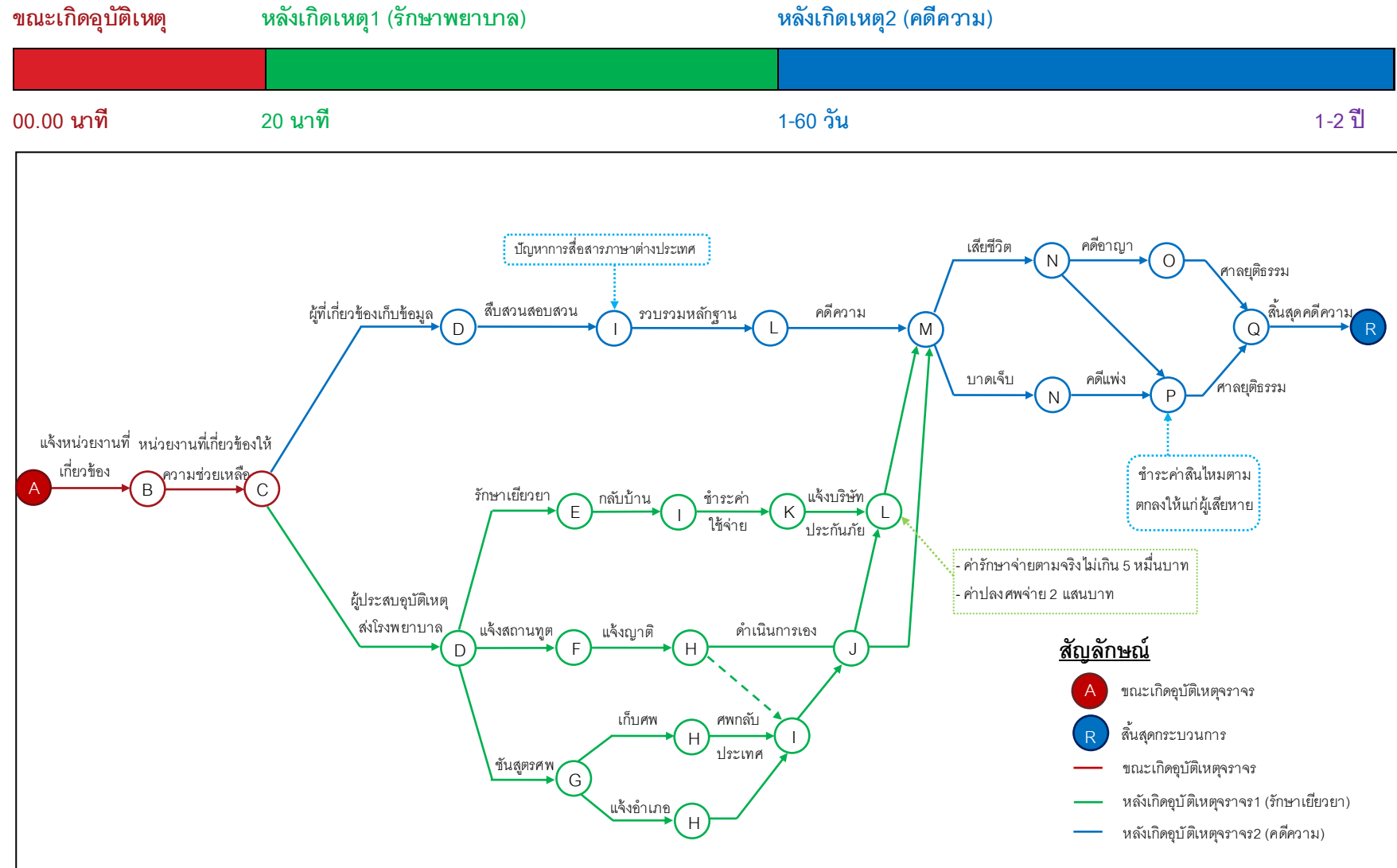
กรณีศึกษาที่ 3 : นักท่องเที่ยว สัญชาติออสเตรเลีย ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ล้มคว่ำที่ จ.ภูเก็ต
รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ จากการสัมภาษณ์ ร้อยเวรฯ สภ.ฉลองจ.ภูเก็ต เจ้าของคดี กล่าวว่า เมื่อเวลา 03.30 น. วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2555 รับแจ้งอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนรถจักรยานยนต์พ่วงสามล้อมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ เหตุเกิดบริเวณทางโค้งหน้าร้านอาหารลำซิ่ง ไฮโซ ถนนปฎัก หมู่ 10 ต.ฉลอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต จึงได้เดินทางไปที่เกิดเหตุพบรถจักรยานยนต์แบบสามล้อพ่วง ทะเบียน กพร 481 ภูเก็ต จอดอยู่ 1 คัน สภาพด้านท้ายรถเสียหายยับเยิน ใกล้กันพบ เจ้าของรถจักรยานยนต์คันดังกล่าวบาดเจ็บบริเวณขา จึงรีบนำตัวส่งโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ห่างกันประมาณ 10 เมตร พบรอยถนนครูดเป็นทางยาว นอกจากนี้ยังพบรถจักรยานยนต์ทะเบียน 10-968 จอดล้มอยู่ 1 คัน จากการตรวจสอบพบศพ หญิงสาวชาวต่างชาติเสียชีวิตทราบภายหลังว่านางแบบชื่อดังจากออสเตรเลีย อายุ 23 ปี ใกล้กันพบ แฟนหนุ่มนางแบบสาวนอนหมดสติอยู่ จึงนำส่งโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ห่างกันเพียงเล็กน้อยเจ้าหน้าที่พบรถจักรยานยนต์ล้มอยู่อีก 1 คัน และมีนาย เจ้าของรถซึ่งเป็นคนไทยได้รับบาดเจ็บ จึงนำตัวส่งโรงพยาบาลศิริโรจน์ภูเก็ต

สอบสวนทราบว่า ก่อนเกิดเหตุ นางแบบสาวและแฟนหนุ่มได้ซื้อรถจักรยานยนต์มาจาก ต.กะรน อ.เมือง จ.ภูเก็ต มุ่งหน้าสู่วงเวียนห้าแยกฉลอง เมื่อขี่มาถึงที่เกิดเหตุเป็นทางโค้งรถจักรยานยนต์ของนางแบบชื่อดังได้พุ่งชนกับรถจักรยานยนต์สามล้อพ่วงที่จอดบังลูกขึ้นขายอยู่บนถนนเส้นดังกล่าว ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวทำนางแบบสาวเสียชีวิตทันที ส่วนแฟนหนุ่มบาดเจ็บสาหัส

เบื้องต้นเจ้าหน้าที่ตำรวจสันนิษฐานว่า อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดจากการเมาแล้วขับ อีกทั้งยังไม่สวมหมวกนิรภัยและฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุที่แท้จริงต่อไป

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 3 ได้ดังภาพที่ 5 และ 6



ภาพที่ 5 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 3

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

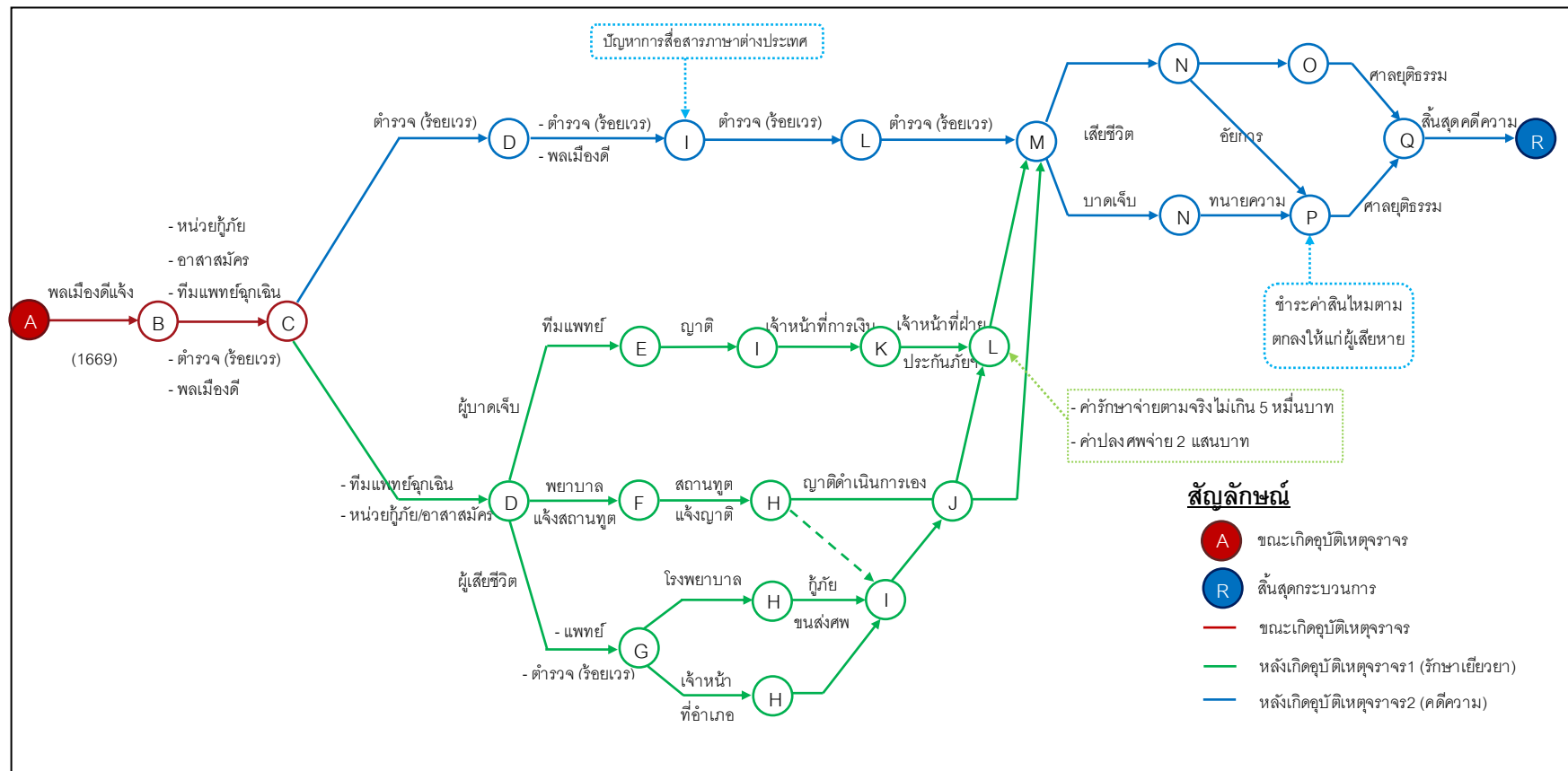
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

20 นาที

1-60 วัน

1-2 ปี



ภาพที่ 6 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 3

กรณีศึกษาที่ 4 : อุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะพลิกคว่ำตายหมู่ 10 ศพ อ.กาญจนดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี
รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ จากการสัมภาษณ์ เมื่อ เวลา 05.20 น. ของวันที่ 3 ก.ค. สารวัตรเวร สภ.กาญจนดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี รับแจ้งมีเหตุรถทัวร์พลิกคว่ำมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก บนถนนสายสุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 26-27 ต.ตะเคียนทอง อ.กาญจนดิษฐ์ จึงรายงานผู้บังคับบัญชาก่อนประสานหน่วยกู้ชีพโรงพยาบาลกาญจนดิษฐ์ และหน่วยกู้ภัยมูลนิธิกุศลศรัทธาสุราษฎร์ธานี แล้วจึงได้รีบไปตรวจสอบ ณ ที่เกิดเหตุอยู่หน้าสถานีบริการน้ำมัน ปตท.ดอนเค็จ ฝั่งมุ่งหน้า จ.นครศรีธรรมราช พบรถทัวร์โดยสารปรับอากาศ วีไอพี 24 ที่นั่ง สีฟ้า-ขาว-บรอนซ์ หมายเลขทะเบียนป้ายเหลือง 15-2202 กรุงเทพฯ วิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างเส้นทางกรุงเทพฯ-เกาะพะงัน เสียหลักพลิกตะแคงอยู่ริมถนน หน่วยกู้ภัยและหน่วยกู้ชีพรีบลำเลียงผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลกาญจนดิษฐ์ และโรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ ในจำนวนผู้บาดเจ็บมีอาการสาหัส 9 รายมีทั้งคนไทยและชาวต่างชาติ ส่วนภายในรถพบผู้เสียชีวิต 10 ศพ เป็นชาย 5 หญิง 5 ซึ่งมีนักท่องเที่ยวชาวอินเดียรวมอยู่ด้วย จากการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบว่าการคันดังกล่าวพานักท่องเที่ยวจากสถานีขนส่งสายใต้มุ่งหน้าท่าเรือเฟอร์รี่ อ.ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี เพื่อต่อไปยังเกาะสมุย มีผู้โดยสารเต็มคันจำนวน 24 คน

หนึ่งในผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บ ให้การว่า รถวิ่งด้วยความเร็วสูง จนมีผู้โดยสารต่างชาติรายหนึ่งเดินไปบอกให้ลดความเร็วลง แต่ไม่เป็นผล กระทั่งเมื่อมาถึงที่เกิดเหตุรถทัวร์เสียหลักป็นขึ้นไปชนป้ายจราจรบนเกาะกลาง ก่อนรถแฉลบออกข้างชนกับเสาไฟฟ้าจนพลิกคว่ำ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจได้สันนิษฐานว่าคนขับอาจจะหลับใน หรือทำความเร็วสูงเพื่อไปถึงท่าเรือให้ทันตอนเวลา 06.00 น. ซึ่งจะเป็นเวลาที่เรือออกจากท่าดอนสักมุ่งไปยังเกาะสมุย แต่ก็มาประสบอุบัติเหตุเสียก่อนรวบรวมข้อมูล

ด้านรักษาพยาบาล วันที่ 1 ต.ค. 55 เวลา 13.00 น. ทางทีมงานได้สัมภาษณ์ หัวหน้าพยาบาล รพ.กาญจนดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ธานี โดยกล่าวว่า เมื่อวันที่ 3 ก.ค. 55 หน่วย EMS ได้รับแจ้งทางวิทยุสื่อสารว่ามีอุบัติเหตุรถโดยสารพลิกคว่ำ บนถนนสายสุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 26-27 ม.7 ต.ตะเคียนทอง อ.กาญจนดิษฐ์ จ.สุราษฎร์ เมื่อเวลา 05.20 น. จึงได้ประสานเจ้าหน้าที่กู้ภัยมูลนิธิกุศลศรัทธาสุราษฎร์ธานี ไปตรวจสอบที่เกิดเหตุเพื่อประเมินผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ แล้วแจ้งประกาศทาง รพ. สั่งการให้แผนรับมืออุบัติเหตุหมู่ จากนั้นได้เดินทางไปที่เกิดเหตุคัดกรองผู้บาดเจ็บ และช่วยชีวิตผู้ที่บาดเจ็บสาหัสก่อนเพื่อกู้ชีพและรักษาพยาบาลเบื้องต้น ในกรณีที่พบว่าผู้บาดเจ็บมีอาการบาดเจ็บเกี่ยวกับกระดูกจะรีบนำส่งไปยัง รพ.สุราษฎร์ธานี เนื่องจากทางโรงพยาบาลกาญจนดิษฐ์ ไม่มีหมอในด้านนี้ ส่วนผู้ที่บาดเจ็บเล็กน้อยก็ทำแผลเบื้องต้นแล้วสอบถามว่าจะรักษาที่ รพ.ไหนทางมูลนิธิจะจัดส่งไปรักษาอาการ และผู้เสียชีวิตทางตำรวจได้ดำเนินการตรวจสอบแล้วจึงนำศพมาชันสูตรที่ รพ.กาญจนดิษฐ์ เข้าวันที่ 4 ก.ค. 55 ทางสถานทูตต่างๆ โทรมาติดต่อสอบถามผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตว่ามีชาติไหนบ้าง ทาง รพ.มีแบบฟอร์มของ พรบ. ให้ชาวต่างชาติเซ็น/ปั๊มลายนิ้วมือ (ในกรณีที่ผู้บาดเจ็บไม่ได้สติ) ไว้เพื่อจ่ายค่ารักษาพยาบาลโดยเรียกเก็บจาก พรบ.ต่อไป ในเหตุการณ์นี้ทาง สปสช. ได้เข้ามาช่วยให้คำแนะนำเกี่ยวกับสิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ประสบเหตุด้วย

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 4 ได้ดังภาพที่ 7 และ 8

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

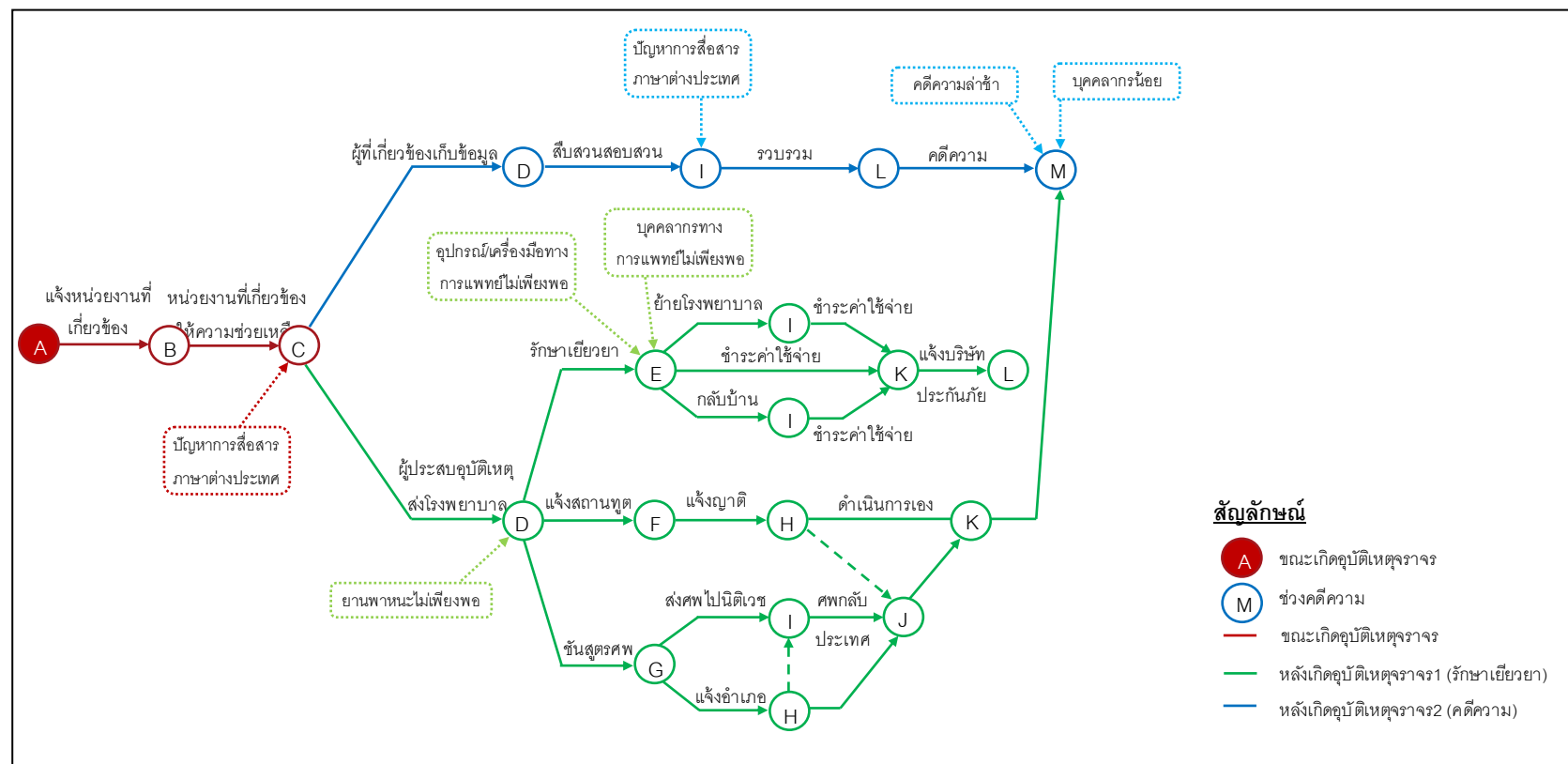
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

15 นาที

1-60 วัน

1-3 ปี



ภาพที่ 7 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 4

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

1-3 ปี



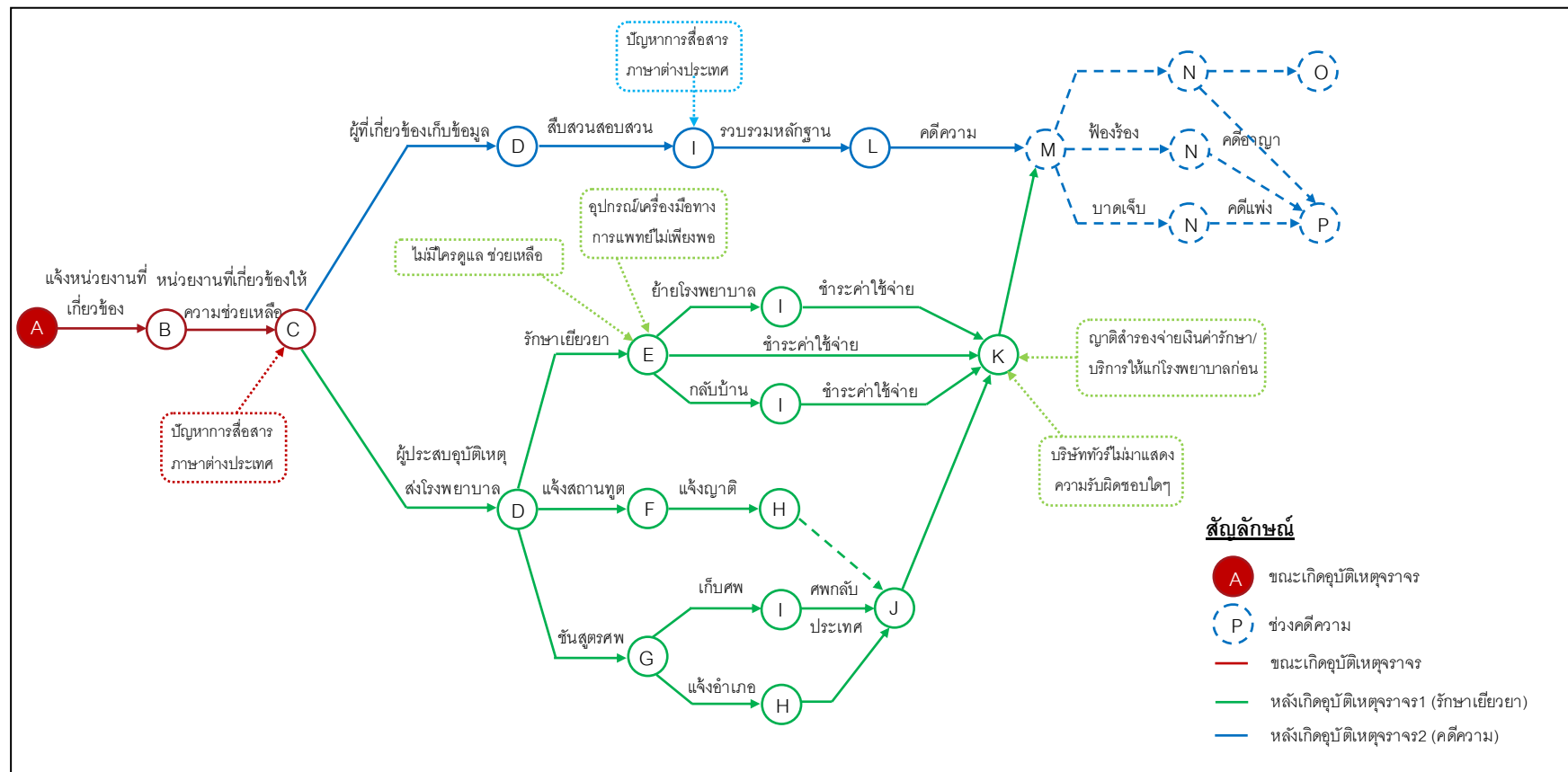
กรณีศึกษาที่ 5 : อุบัติเหตุรถตู้นักท่องเที่ยวชาวจีนแคว้นไค่ชานเล่นสกีชนรถบรรทุก อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี
รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ จากการสัมภาษณ์ สก.บ้านบึง .โดยกล่าวว่า เมื่อวันที่ 27 ส.ค. 55 เวลา 13.30 น. ได้รับแจ้งว่าเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่ ถนนสายเศรษฐกิจ (ชลบุรี-บ้านบึง) กม.ที่ 10 หรือไค่ชานกสิ หมู่ที่ 2 ต.หนองจ้ำซาก อ.บ้านบึง จ.ชลบุรี จึงไปดูที่เกิดเหตุพบรถตู้ยี่ห้อโตโยต้า สีขาว หมายเลขทะเบียน ฮน-1239 กรุงเทพมหานคร เป็นรถตู้ของนักท่องเที่ยวชาวจีน ข้ามเลนเข้าไปชนกับรถบรรทุกฮีโน่ สีขาวหมายเลขทะเบียน 83-9373 ชลบุรี และยังมีรถกระบะยี่ห้อโตโยต้า สีบอร์นทอง หมายเลขทะเบียน ณค-9100 กรุงเทพมหานคร ได้รับความเสียหาย นอกจากนั้นยังพบผู้โดยสารที่มากรับรถตู้ เป็นนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 11 ราย เป็นชาย 8 ราย หญิง 3 ราย

จากการสอบสวนเบื้องต้นทราบว่ารถตู้คันดังกล่าวได้พานักท่องเที่ยวชาวจีนที่ได้รับโบนัสจากทางบริษัทเพื่อมาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยเดินทางไปเที่ยวเกาะช้าง ซึ่งมาทั้งหมด 35 คน จำนวนรถตู้ 4 คัน ขับตามกันมา ส่วนคันที่ 2 เกิดอุบัติเหตุ มุ่งหน้าที่จะเข้ากรุงเทพ พอขับมาถึงที่เกิดเหตุเป็นทางโค้ง รถเสียหลักข้ามเลนไปชนกับรถบรรทุก 6 ล้อ จนทำให้มีผู้เสียชีวิตและผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ

ด้านคดีความ สัมภาษณ์ นายเจ้าของคดี ซึ่งทางสถานทูตได้ติดต่อ ให้ดำเนินการช่วยเหลือและว่าความในคดีนี้ ภาษาที่ใช้ติดต่อสื่อสารกับผู้บาดเจ็บคือใช้ภาษาจีน นายกล่าวว่า นักท่องเที่ยวชาวจีนได้ซื้อทัวร์จากบริษัทหนึ่งที่โฆษณาหน้าหนึ่งของหนังสือพิมพ์จีน เกี่ยวกับทัวร์เที่ยวในเมืองไทย มีเงื่อนไขว่า ซื้อตั๋วเครื่องบิน ไป-กลับ ประเทศไทยเอง เมื่อมาถึงสนามบินในประเทศไทยทัวร์นี้จะเริ่มให้บริการคือจะมีรถตู้มารับไปที่พัก พาเที่ยวสถานที่ต่างๆ ตามที่จะตกลงกัน พอเกิดอุบัติเหตุขึ้นทางบริษัททัวร์ก็เงียบหายไป ไม่มาแสดงความรับผิดชอบใดทั้งสิ้น มีแต่เจ้าหน้าที่คนหนึ่งอ้างว่าเป็นเพื่อนไกด์ ทราบเรื่องก็เข้ามาที่โรงพยาบาลและทำการจ่ายค่ารักษาพยาบาลเบื้องต้นประมาณห้าพันบาท ในส่วนของค่ารักษาพยาบาลจริงๆ นั้นเป็นเงินจำนวนมากจึงไม่สามารถที่จะชดเชยได้จึงเงียบหายไป ทั้งนี้ทางนายกำลังรวบรวมหลักฐานเพื่อจะเอาผิดบริษัททัวร์ เนื่องจากมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนขับรถตู้ คือ บริษัททัวร์เรียกเก็บค่าเหมารถตู้จากนักท่องเที่ยววันละ 1,800 บาท แต่ทางบริษัทจ่ายค่ารถตู้จริงวันละ 1,500 บาท นายคาดว่าจะดำเนินการฟ้องร้องได้ในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2556

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 5 ได้ดังภาพที่ 9 และ 10



ภาพที่ 9 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 5

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

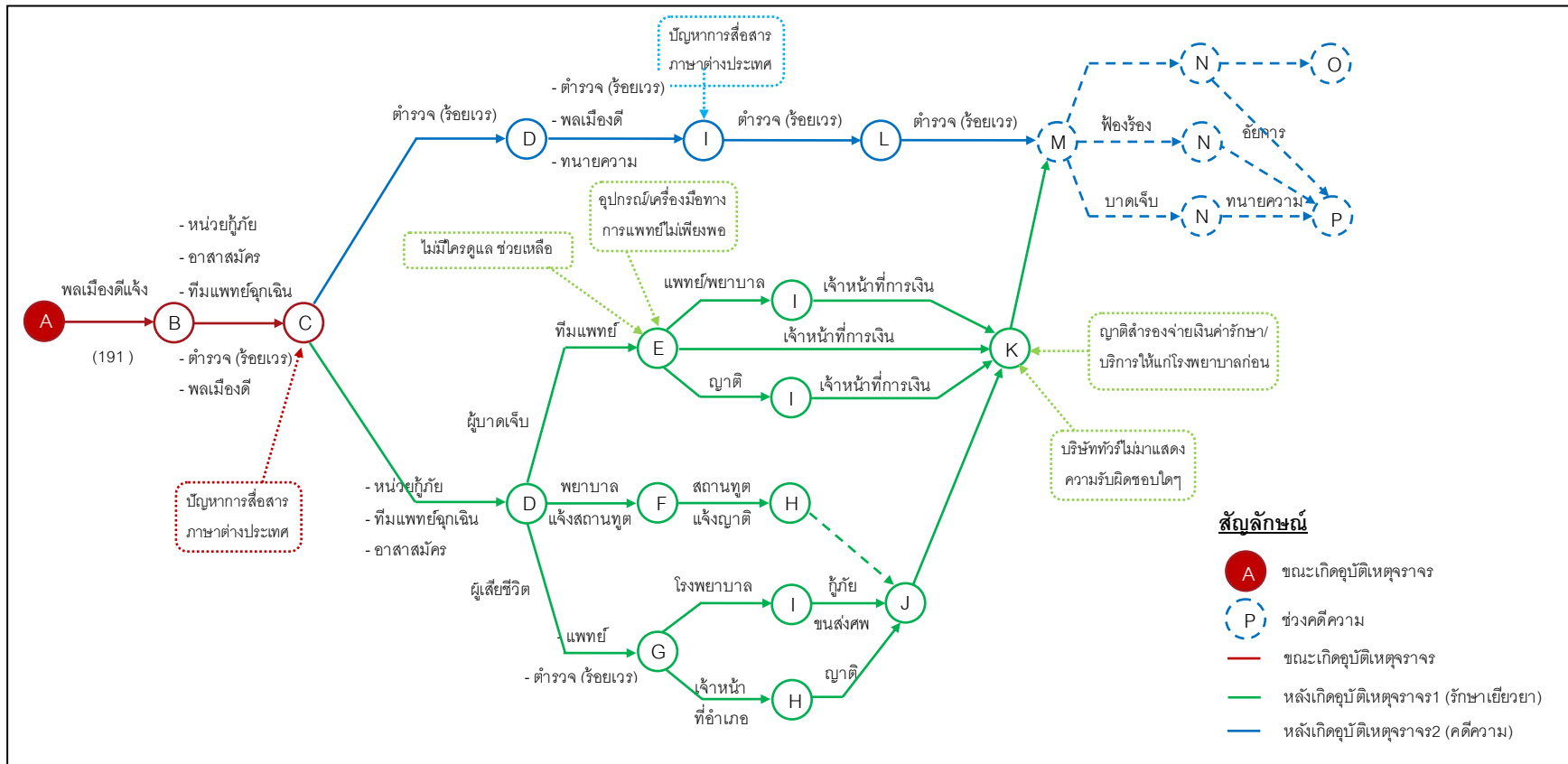
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00. 00.00 นาที

20 นาที

1-90วัน

1-2 ปี



ภาพที่ 10 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 5

กรณีศึกษาที่ 6 : รถกระบะชนต้นไม้ อ.บางละมุง จ. ชลบุรี

รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ สัมภาษณ์ พนักงานสืบสวนเจ้าของคดี กล่าวว่า วัน พุธ ที่ 29 ส.ค.55 เวลาประมาณ 01.00 น. ได้รับแจ้ง มีเหตุรถชนต้นไม้ มีผู้บาดเจ็บ เหตุเกิดที่ถนนสาย 36 ขาเข้าพัทยา ต.ตะเคียนเตี้ย อ.บางละมุง จ.ชลบุรี จึงเดินทางไปตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ พบ รถกระบะยี่ห้อฮอนด้า ทะเบียน ผส-5104 กรุงเทพฯ มีชาวไทยได้รับบาดเจ็บและชาวต่างชาติซึ่งภายหลังได้เสียชีวิตที่ รพ. เป็นนักท่องเที่ยวเยอรมันนี ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าของคดีได้เดินทางไปชันสูตรศพพร้อมกับแพทย์ที่โรงพยาบาลบางละมุง และแจ้งกระทรวงการต่างประเทศเยอรมันนี ว่ามีผู้เสียชีวิต วันที่ 6 ก.ย. 55 เวลา 13.00 น. ซึ่งบิดาของชาวต่างชาติที่เสียชีวิตได้ขอเอกสารต่อเจ้าพนักงานในการเคลื่อนย้ายศพเพื่อกลับประเทศเยอรมันนี ญาติไม่มีความประสงค์ที่จะให้นำศพไปชันสูตรที่สถาบันนิติเวช กรุงเทพฯ

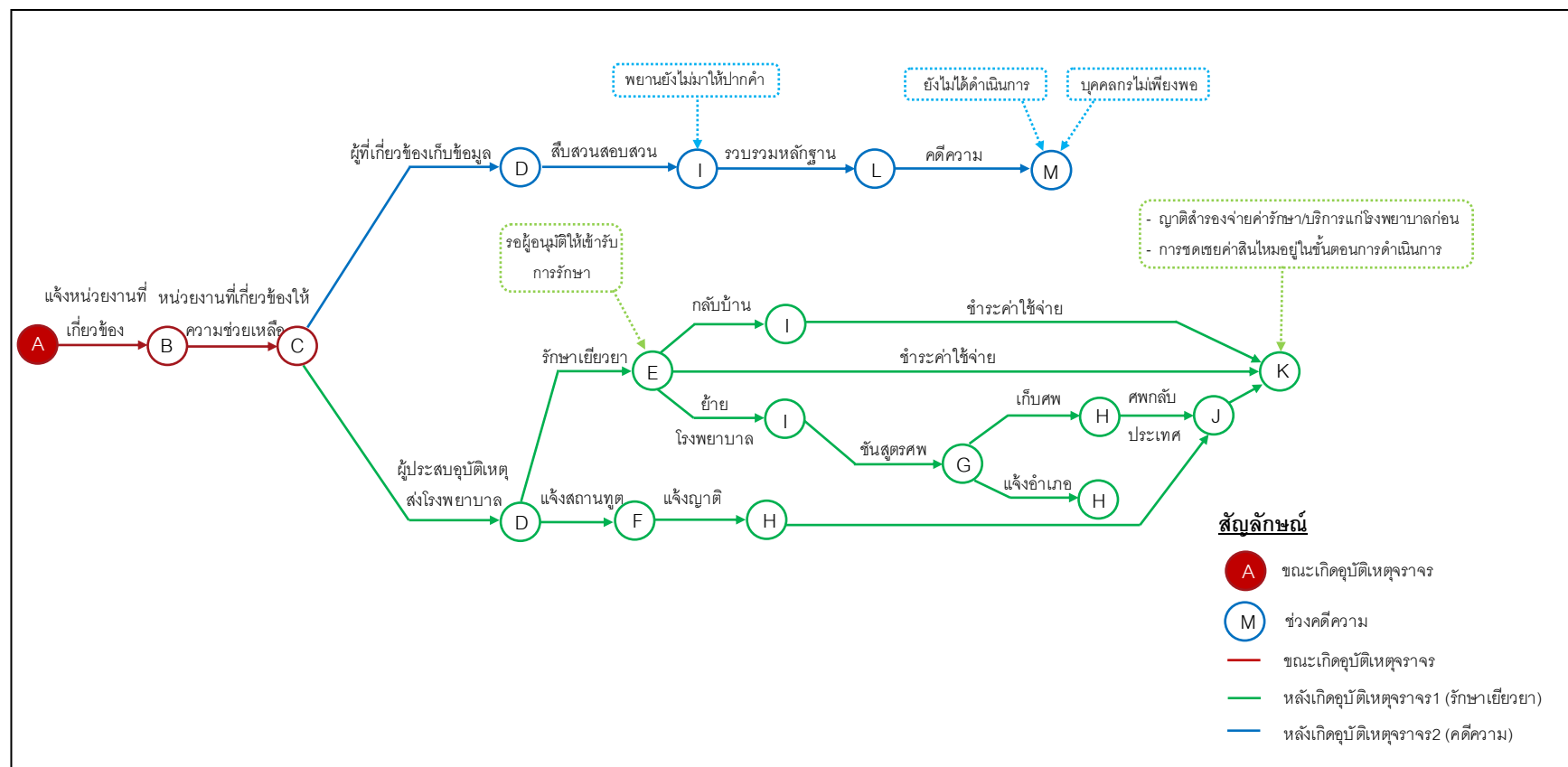
ด้านการรักษาพยาบาล ได้สัมภาษณ์หัวหน้าห้องฉุกเฉิน กล่าวว่า วัน พุธ ที่ 29 ส.ค.55 เวลา 01.50 น. ได้รับผู้ป่วยที่เกิดอุบัติเหตุรถคว่ำเอง ไม่รู้สีกตัวถูกนำส่งรพ. อายุ 21 ปี สัญชาติ เยอรมันนี ทราบภายหลังว่าเป็นนักศึกษา มหาวิทยาลัยเอเชียน (Asian University - Asian U) จากการตรวจร่างกาย พบว่ามีเลือดออกจากรูจมูก การรักษาเบื้องต้นคือการให้น้ำเกลือ ซึ่งเป็นเพียงการรักษาเบื้องต้นตามอาการ เนื่องจากทางโรงพยาบาลไม่สามารถติดต่อผู้ปกครองหรือญาติผู้บาดเจ็บได้ จึงไม่มีใครรับรองค่ารักษาพยาบาลที่ รพ.บางละมุง และสามารถตัดสินใจที่จะทำการรักษาได้เนื่องจากไม่ทราบรายละเอียดต่างๆ ของผู้ป่วยเลย ทั้งในเรื่องของผู้ป่วยทำประกันอย่างไรบ้าง ทางโรงพยาบาลต้องรอการตัดสินใจจากญาติ/ผู้รับผิดชอบว่าจะให้เข้ารับการรักษาที่ รพ.ไหน ก่อน เมื่อเวลาผ่านไปถึง 6 ชั่วโมง จึงมีผู้มาติดต่อ ซึ่งเป็นอาจารย์ของผู้ป่วยที่มารับผิดชอบขอย้ายผู้ป่วยไป รพ.กรุงเทพพัทยา (เอกชน) และได้จ่ายค่ารักษาพยาบาลที่ รพ.บางละมุงก่อน เป็นจำนวนเงิน 37,000 บาท แล้วนำตัวผู้ป่วยไปเข้ารับการรักษาที่ รพ.กรุงเทพพัทยา หลังจากรักษาตัวได้ 7 วัน ก็เสียชีวิต แล้วได้นำศพมาชันสูตรพลิกศพที่ รพ.บางละมุง โดยมีข้อสันนิษฐานการตายเบื้องต้น ว่าบาดเจ็บรุนแรงบริเวณศีรษะ

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 6 ได้ดังภาพที่ 11 และ 12

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

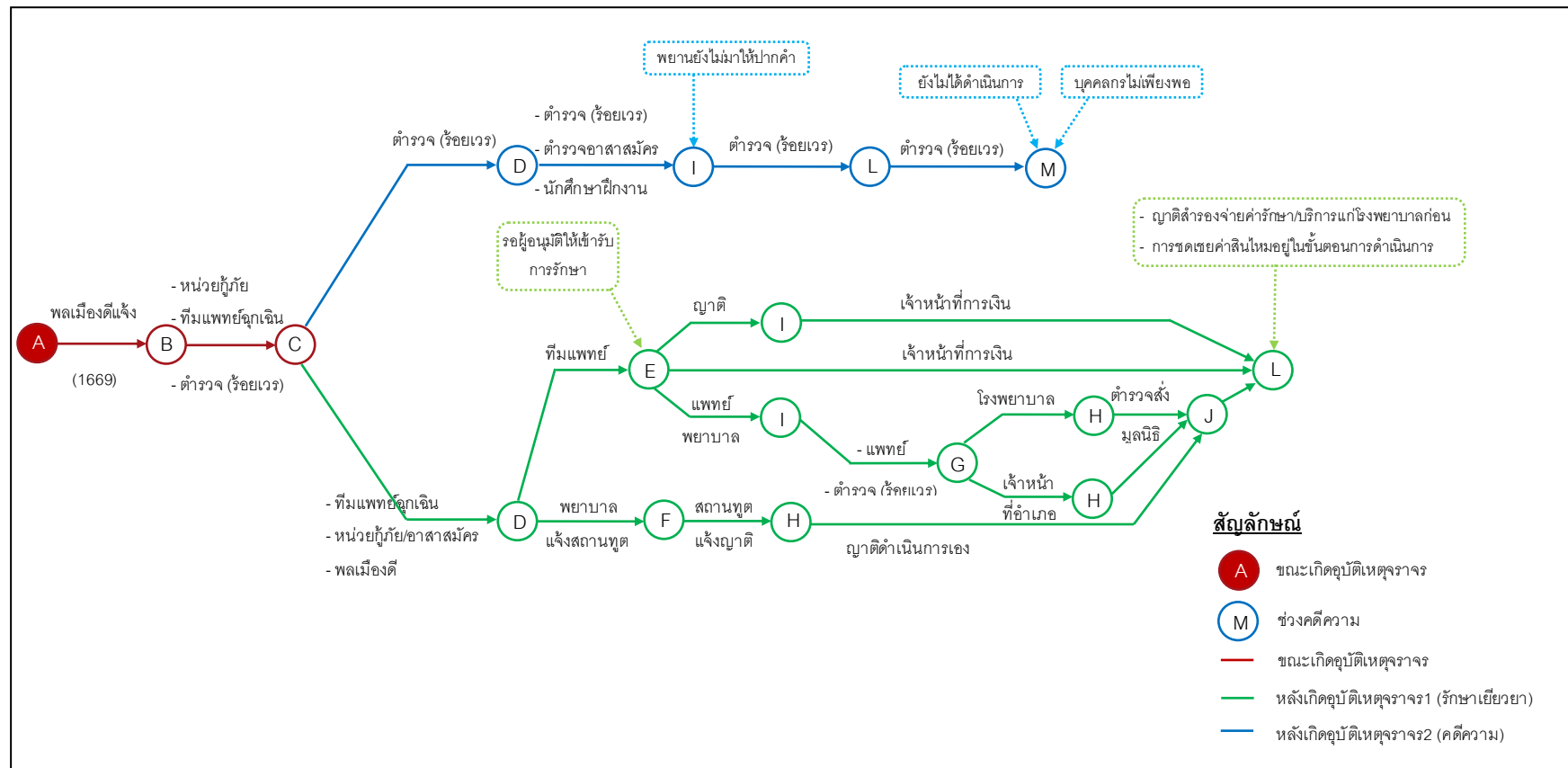


ภาพที่ 11 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 6

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)



ภาพที่ 12 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 6

กรณีศึกษาที่ 7 : รถโดยสารประจำทาง นครพนม - เชียงราย พลิกคว่ำบริเวณโค้งร้อยศพ อ.ภูเรือ จ. เลย
รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ ทีมงานได้สัมภาษณ์ เจ้าพนักงานสอบสวน โดยกล่าวเบื้องต้นว่า ทางตำรวจ สน.ภูเรือ ได้รับแจ้งเหตุดังกล่าวเมื่อเวลา 8.10 จึงเดินทางไปยังที่เกิดเหตุใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 1 ชั่วโมง สภาพอากาศในบริเวณที่เกิดเหตุนั้นมีหมอกลงจัด และมีฝนตกถนนเปียก ตรงที่เกิดเหตุพบศพผู้เสียชีวิต เป็นคนไทยและผู้บาดเจ็บ ซึ่งเป็นชาวต่างชาติ 2 ราย ดังนี้

1. นักกีฬาทีมชาติประเทศลาว เดินทางมาแข่งขันกีฬาปันจักรีนทางเรียบ พร้อมกับเพื่อนร่วมทีมและ ผู้จัดการทีมรวมกันทั้งหมด 6 คนที่จังหวัดเชียงรายและกำลังเดินทางกลับจากการแข่งขัน โดยนั่งอยู่ทางด้านเบาะหลังทางฝั่งขวาของรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุได้กระเด็นออกมาจากรถเป็นระยะทางเกือบ 3 เมตร ซึ่งได้รับบาดเจ็บสาหัสทางด้านหลัง หน่วยกู้ภัยได้นำส่งโรงพยาบาลเลย

2. ครู สัญชาติแอฟริกาใต้ เดินทางมาต่อวิชาที่หนองคาย และจะเดินทางไปจังหวัดอุดรธานี เป็นครูรับจ้างที่โรงเรียนแห่งหนึ่งใน อำเภอแม่สาย จ. เชียงราย ได้รับบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย และเดินทางกลับไปหาญาติที่ลพบุรีแล้ว

หลังจากได้รับแจ้งข่าวทางตำรวจรวมถึงหน่วยกู้ภัยจากมูลนิธิและรถกู้ชีพจากโรงพยาบาล รวมถึงหน่วย พอ.สว. ที่กำลังเดินทางผ่านถนนสายดังกล่าวได้เข้ามาช่วยผู้บาดเจ็บอีกแรง ทำให้การดำเนินการในตอนนั้นรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนำศพส่งไปเก็บไว้ที่โรงพยาบาลเพื่อดำเนินการต่อไปและนำคนเจ็บส่งโรงพยาบาล ในส่วนของการจัดการกับซากของรถที่พลิกตะแคงด้านขวาชนกับหน้าผาด้านขวานั้นทางตำรวจได้ประสานงานไปยังบริษัทเอกชนให้มาช่วยกู้และลากรถไปเก็บยัง สภ.ภูเรือ โดยในส่วนของการค่าใช้จ่ายในการลากรถเหล่านี้ทางบริษัทที่มาลากรถจะเรียกค่าใช้จ่ายจากบริษัทประกันของรถที่เกิดเหตุดังกล่าว

จากการสอบถามเบื้องต้นจากผู้ที่เกี่ยวข้องการ สันนิษฐานว่า เหตุการณ์ครั้งนี้ น่าจะมีส่วนมาจากสภาพรถที่ใช้ในสภาพไม่ดี เนื่องจากทราบมาว่าบริษัทดังกล่าว อยู่ในช่วงการตัดสินใจในการขายสัมปทาน เนื่องจากมีผู้มาขอซื้อสัมปทานรถ และจะทำการเปลี่ยนจากรถคันเก่าเป็นรถคันใหม่ทั้งหมด แต่เนื่องจากยังตกลงไม่เสร็จ เจ้าของบริษัทเดิมจึงไม่ได้สนใจที่จะดูแลหรือปรับปรุงรถเท่าที่ควรอาจเนื่องจากคิดว่าอาจไม่คุ้มถ้าลงทุนไปไม่เท่าไรก็ขายสัมปทานไป และอีกข้อสันนิษฐานคือ ในวันที่เกิดเหตุนี้มีหมอกจัดลงมากกว่าทุกครั้งที่ผ่านมา รวมทั้งฝนตกหนัก ทิศนวิสัยจึงไม่ดี

ด้านการรักษาพยาบาล ทางทีมงานได้สัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันของโรงพยาบาล โดยกล่าวว่า เมื่อผู้บาดเจ็บถึงโรงพยาบาลได้รับการรักษาตามอาการบาดเจ็บของผู้ป่วยแต่ละท่าน หลังจากนั้นทางโรงพยาบาลติดต่อประกันภัยเพื่อแจ้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งทางบริษัทประกันของรถได้เข้ามาดำเนินการเยียวยาดังต่อไปนี้

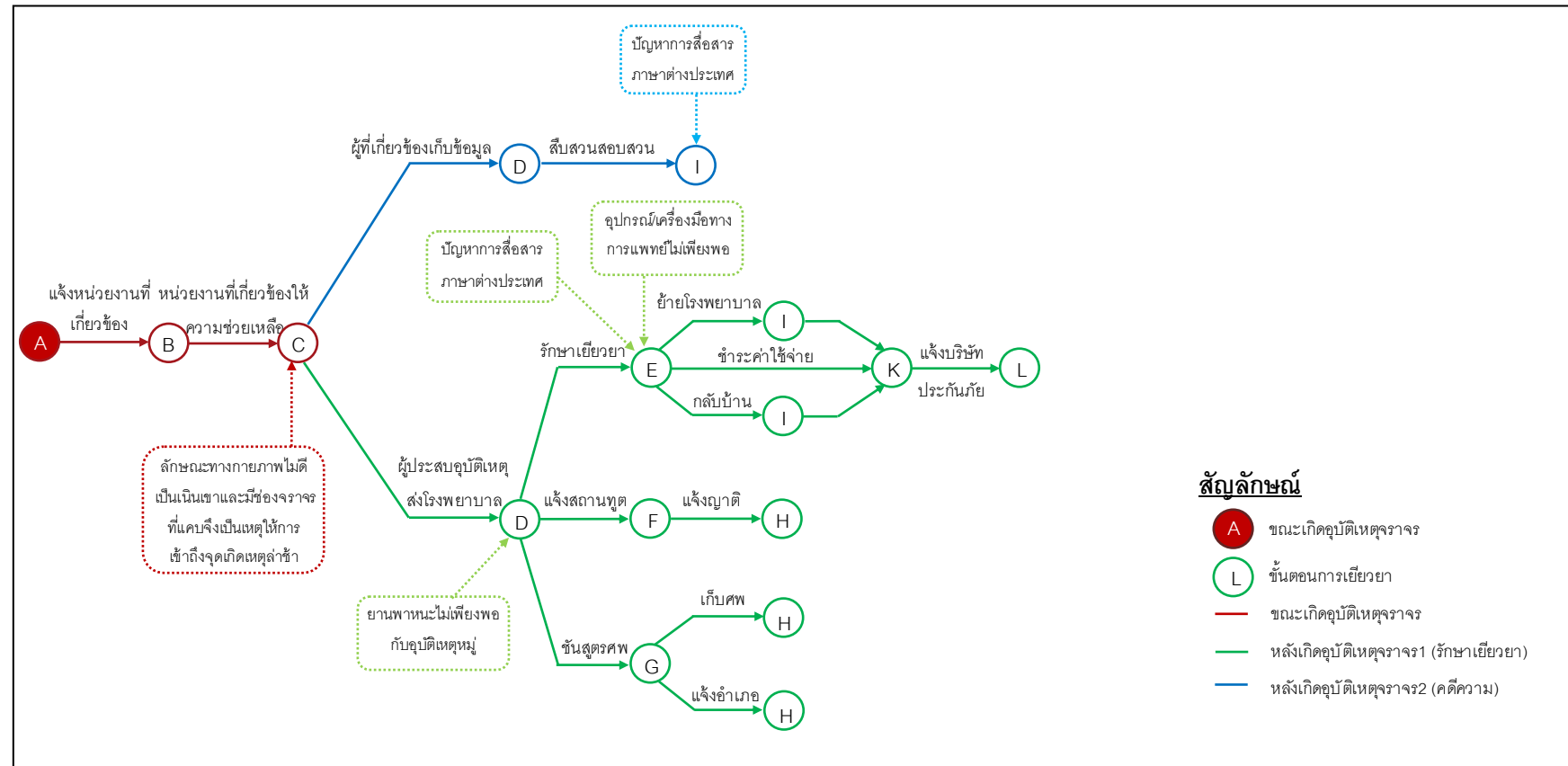
- กรณีผู้บาดเจ็บ เล็กน้อย-ปานกลาง พ.ร.บ. ประกันภัยบุคคลที่3 (กรมทันที่1) ได้ชดเชยค่ารักษาพยาบาลแก่ผู้บาดเจ็บให้แก่โรงพยาบาลโดยตรง
- กรณีผู้บาดเจ็บปานกลาง สัญชาติ Africa ทางพ.ร.บ. ประกันภัยบุคคลที่3 (กรมทันที่1) ได้ชดเชยค่ารักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเลย และค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพื่อรักษาต่อที่โรงพยาบาลลพบุรีตามความต้องการของญาติ
- กรณีผู้บาดเจ็บสาหัส สัญชาติลาว เพศ ชาย อายุ 22 ปี พ.ร.บ. ประกันภัยบุคคลที่3 (กรมทันที่1) ได้ชดเชยค่ารักษาพยาบาลวงเงินที่ 50,000 บาท ซึ่งญาติ มีความประสงค์ที่จะย้ายจากโรงพยาบาลเลยไปยังโรงพยาบาลหนองคาย ซึ่งตอนนี้อยู่ในช่วงดำเนินการเจรจายื่นเอกสารขอค่าชดเชยจากประกันภัยแบบสมัครใจ ประเภท 5 (กรมทันที่2) ในการชดเชยค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่ารักษาพยาบาลต่อ
- กรณีผู้เสียชีวิต พ.ร.บ. ประกันภัยบุคคลที่3 ยังไม่ได้ชดเชยค่าปลงศพให้แก่ญาติผู้เสียชีวิต เนื่องจากต้องนำเอกสารใบบันทึกประจำวันจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ, ใบมรณบัตร และต้องรอญาติให้มาติดต่อรับค่าปลงศพ

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบใช้เหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 7 ได้ดังภาพที่ 13 และ 14

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)



ภาพที่ 13 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 7

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

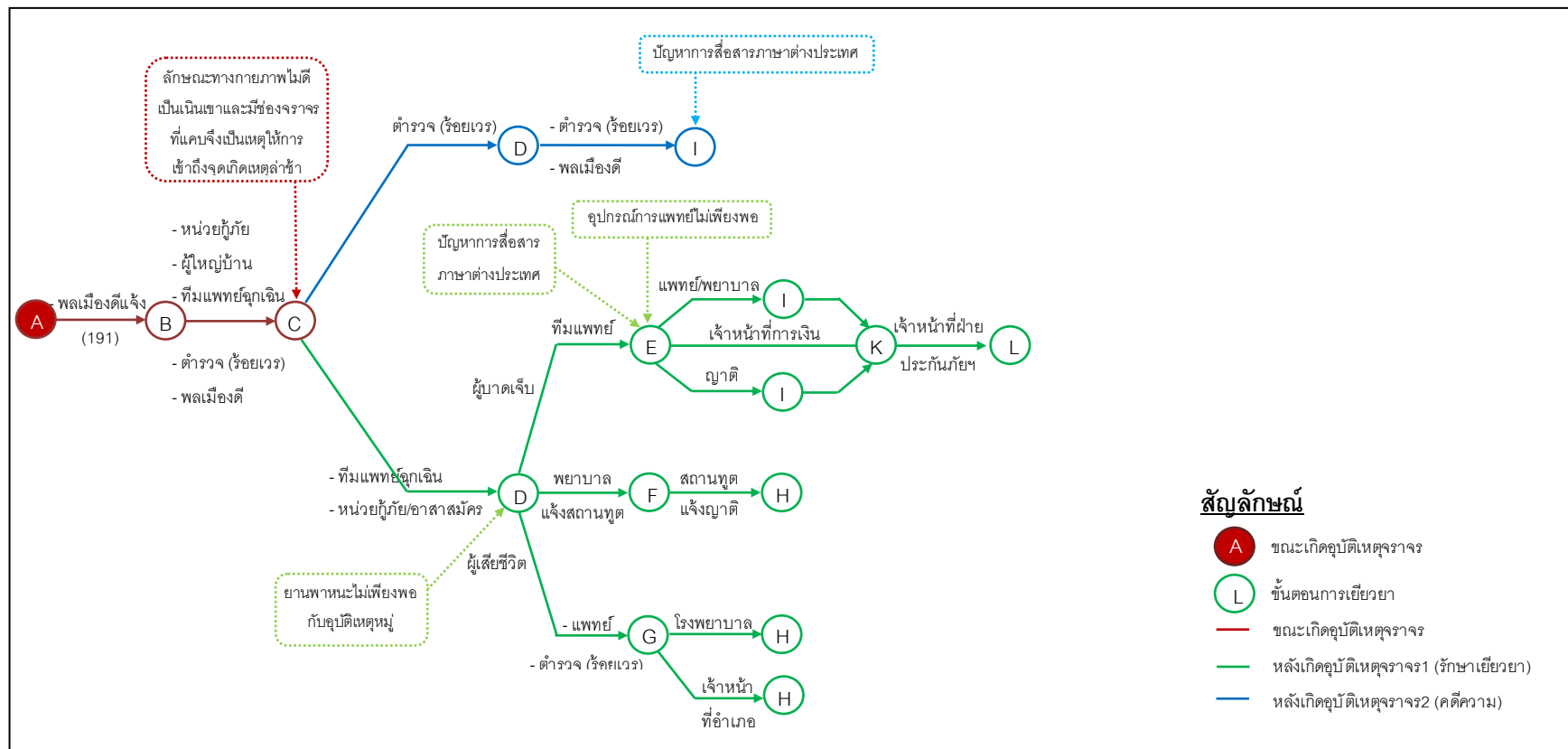
หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

1-2.00 ชั่วโมง

1-60 วัน



ภาพที่ 14 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 7

กรณีศึกษาที่ 8 : รถจักรยานยนต์ขับรมาด้วยความเร็ว รถเสียหลักแหกโค้งชนกับต้นไม้เกาะกลางถนน
รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ การสืบสวนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ทุ่งทอง อำเภอกะหู่ จังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลว่า ผู้เสียชีวิตอายุ ๔๒ ปี เป็นชายสัญชาติ สวีเดน ขับรถจักรยานยนต์เสียหลักแหกโค้งชนกับต้นไม้เกาะกลางถนน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ตรงจุดเกิดเหตุ ม.๖ ตำบล กะหู่ อำเภอกะหู่ จังหวัดภูเก็ต ถนนวิชิสงคราม เป็นทาง โค้ง ประกอบกับ ผู้เสียชีวิตขับรมาด้วยความเร็ว รถเสียหลักแหกโค้ง ร่างกระเด็นไปชนกับต้นไม้เกาะกลาง ถนนเป็นเหตุให้เสียชีวิต ข้อสันนิษฐานเบื้องต้นของอุบัติเหตุดังกล่าวคือ ผู้ขับขี่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติซึ่ง ไม่ชำนาญเส้นทางทำให้เกิดเหตุดังกล่าว ส่วนสาเหตุการเสียชีวิตนั้นเกิดจาก ตับฉีกขาดประกอบกับเสียเลือด มาก

จากอุบัติเหตุดังกล่าว เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ทุ่งทอง อำเภอกะหู่ จังหวัดภูเก็ต ได้ดำเนินการสืบสวน ต่อเนื่องในเรื่องของบริษัทที่ให้เช่ารถจักรยานยนต์คันดังกล่าวเพื่อดำเนินคดี เนื่องจากยินยอมให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เช่ารถ ซึ่งจะต้องโทษปรับ 2000 บาท ซึ่งเมื่อสืบสวนต่อเนื่องกลับพบว่า รถจักรยานยนต์ที่ผู้เสียชีวิตนำมาขับขึ้นนั้นได้มาจากการที่เพื่อนคนไทยไปดำเนินการเช่าจากบริษัทรถเช่าใน จังหวัดภูเก็ต ซึ่งผู้เช่าที่เป็นคนไทยนั้นมีทั้งมีใบอนุญาตขับขี่ทางผู้เช่าจึงยินยอมให้เช่าโดยไม่ทราบว่าจะนำไปให้เพื่อนที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่นั้นนำไปใช้ต่ออีกที

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 8 ได้ดังภาพที่ 15 และ 16

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

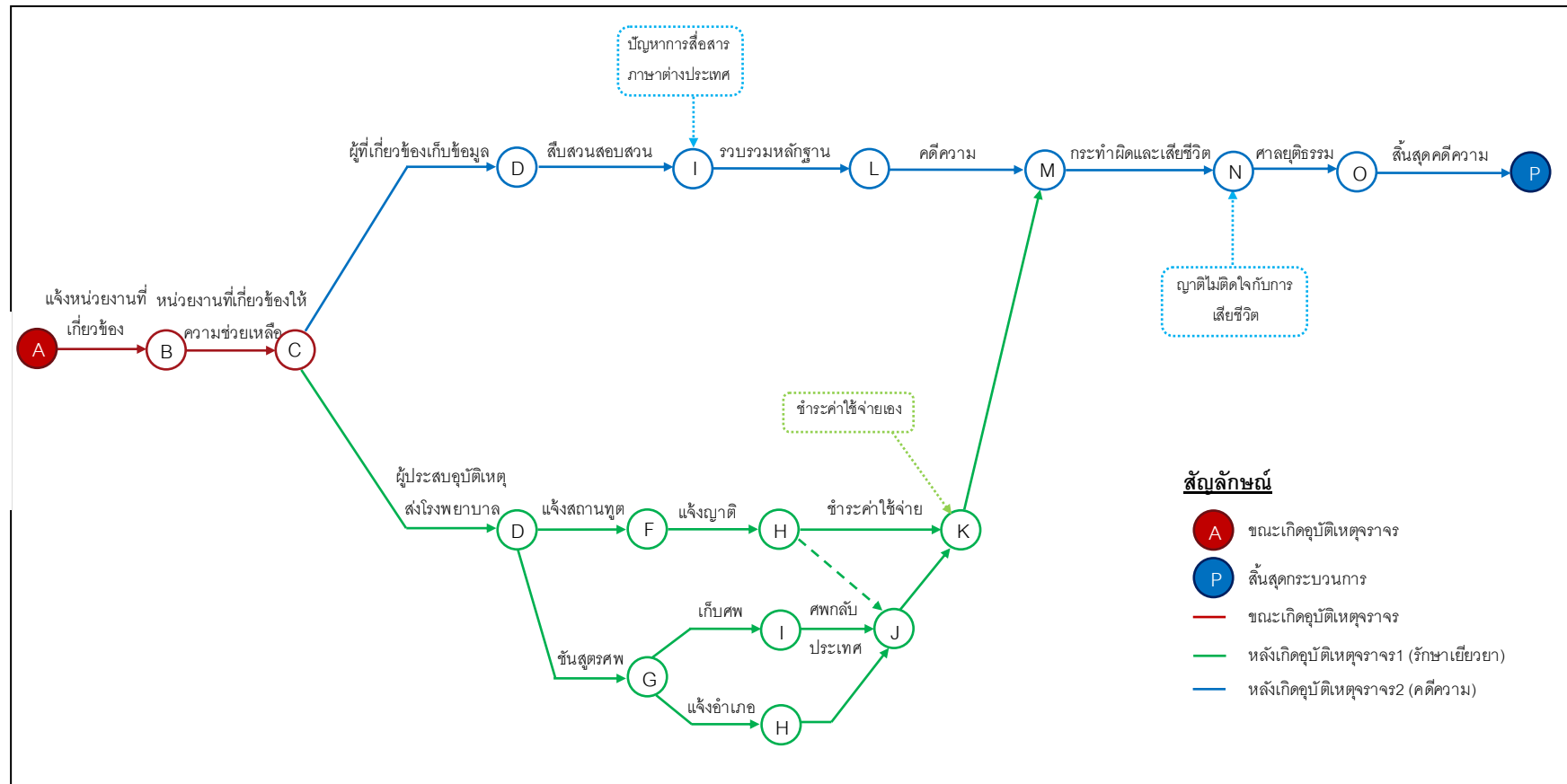
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

15 นาที

1-60 วัน

1-3 ปี



ภาพที่ 15 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 8

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

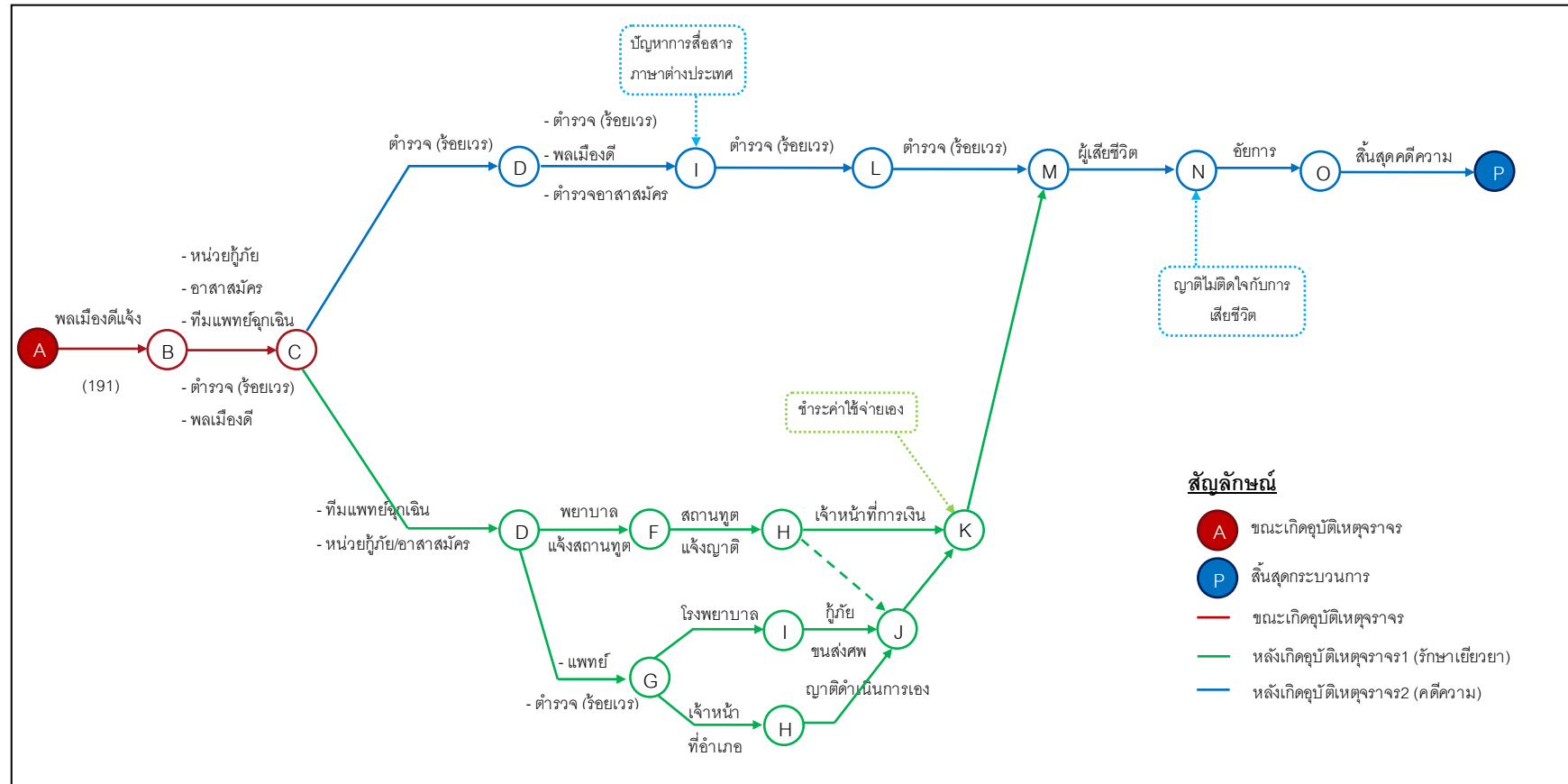
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

15 นาที

1-60 วัน

1-3 ปี



ภาพที่ 16 แผนผังบุคคล (โซ่ปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 8

กรณีศึกษาที่ 9 : รถจักรยานยนต์เสียหลักแหกโค้ง ชนเสาไฟฟ้า**รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์**

ด้านเหตุการณ์ การสืบสวนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ฉลอง จังหวัดภูเก็ต ให้ข้อมูลว่าผู้เสียชีวิตเป็นชาวต่างชาติ (เดิร์ก เมนิสถาน) เป็นชาย อายุ 27 ปี สืบทราบว่าได้เช่ารถจักรยานยนต์ที่ อ. ฉลอง จ.ภูเก็ต ก่อนที่จะขับขึ้นรถจักรยานได้ดื่มสุรา ข้อเสนอพื้นฐานเบื้องต้นของอุบัติเหตุดังกล่าวคือ นักท่องเที่ยวมีอาการมึนเมาสุราและไม่ชำนาญเส้นทางจึงเสียหลักแหกโค้ง ชนเสาไฟฟ้า หน้าหมู่บ้านเดอะวัลเลย์ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจได้แจ้งญาติให้ทราบเรื่อง หลังจากนั้นญาติผู้เสียชีวิตได้เดินทางมารับศพที่โรงพยาบาล จ.ภูเก็ต และเสียค่าบริการต่างๆ เองทั้งหมด เนื่องจากผู้เสียชีวิตเป็นฝ่ายกระทำผิดจึงไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ จากใครได้ อีกทั้งญาติของผู้เสียชีวิตไม่ทราบกระบวนการต่างๆ ของประเทศไทยจึงไม่ได้เรียกร้องสิทธิใดๆ ทั้งสิ้น

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 9 ได้ดังภาพที่ 17 และ 18

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

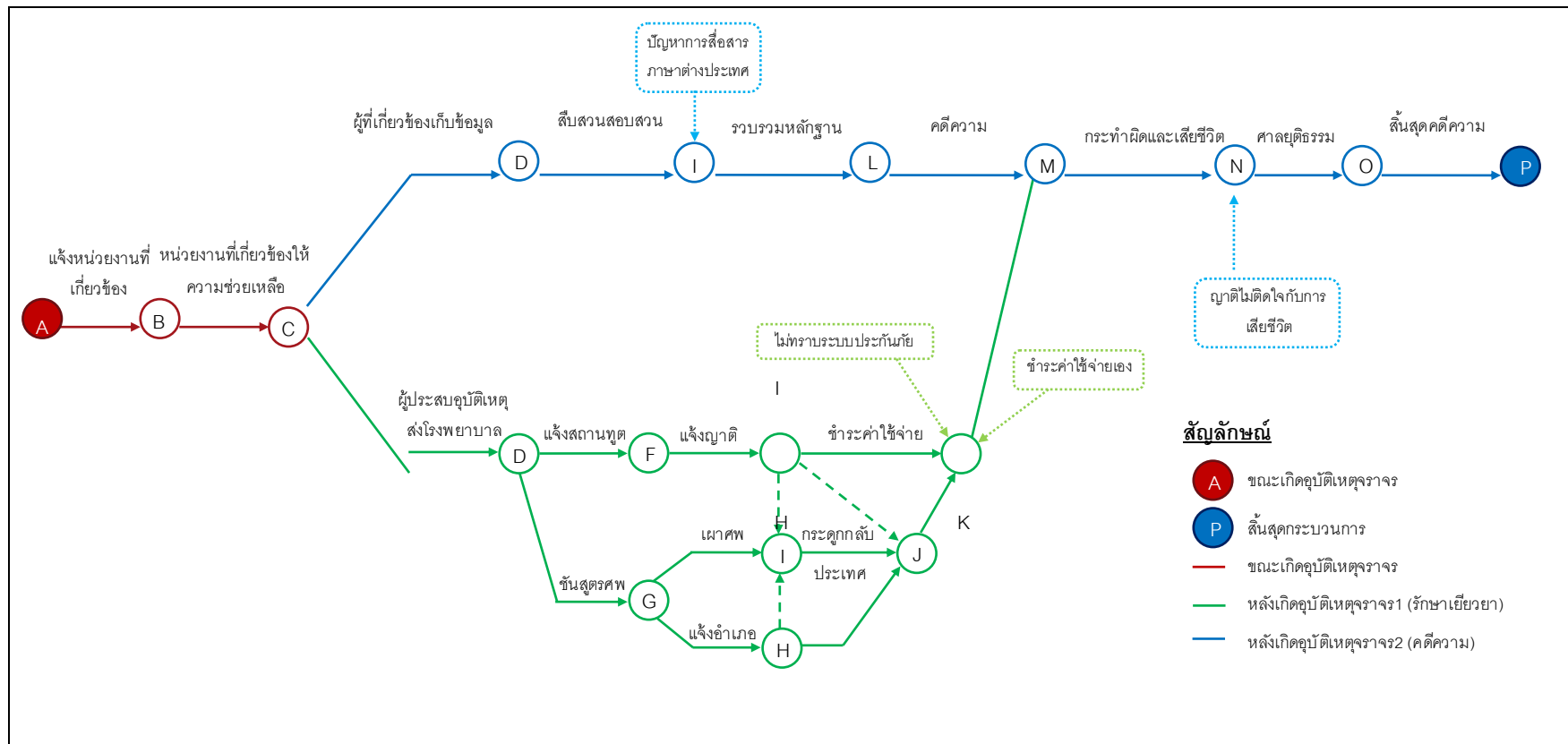
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

15 นาที

1-60 วัน

1-3 ปี



ภาพที่ 17 แผนผังเหตุการณ์ (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 9

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

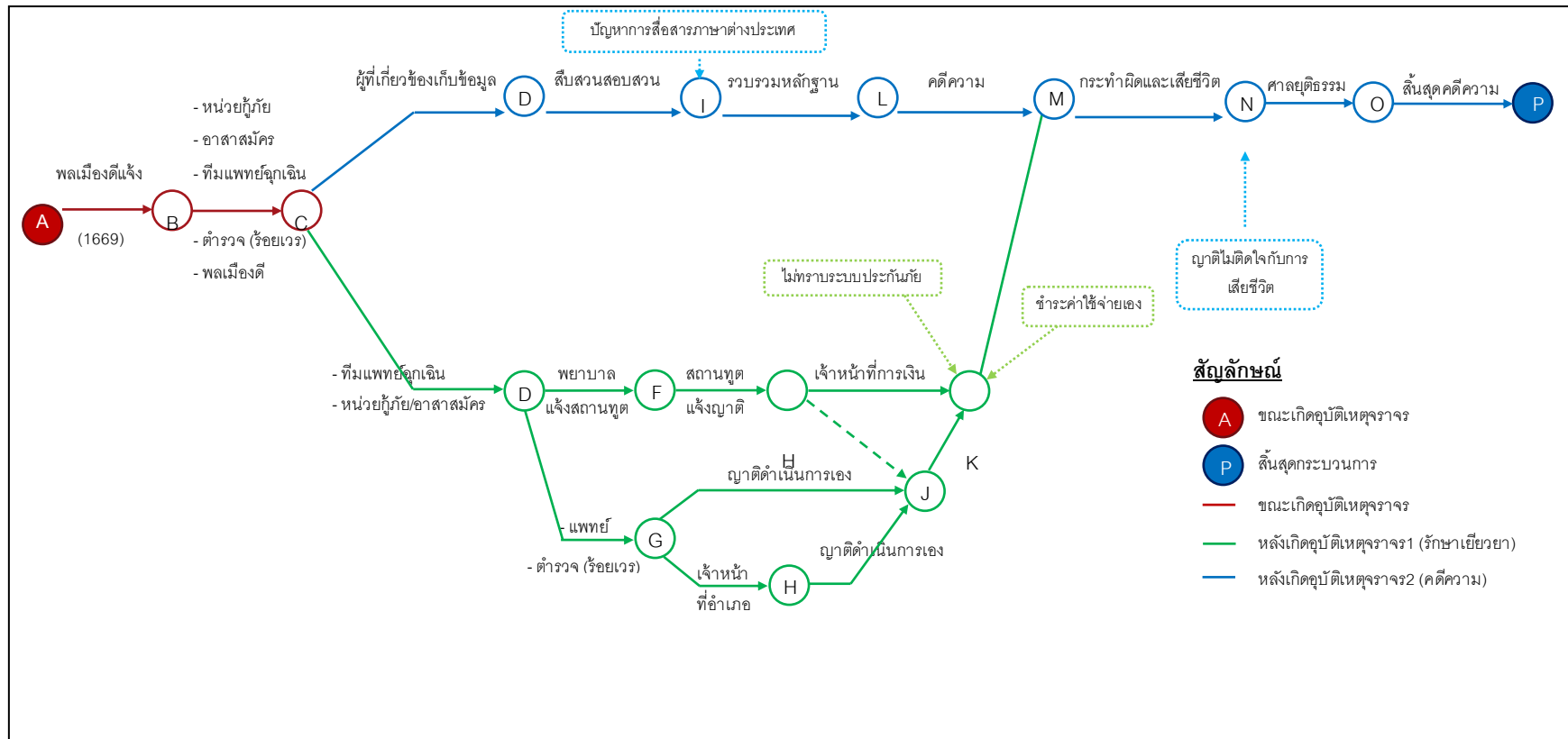
หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

15 นาที

1-60 วัน

1-3 ปี



ภาพที่ 18 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 9

กรณีศึกษาที่ 10 : รถทัวร์ตกเหว บริเวณถนนสาย นครไทย-ด่านซ้าย ม.1 ต.บ่อโพธิ์ อ.นครไทย จ.พิษณุโลก

รายละเอียดเชิงลึก : จากการสัมภาษณ์

ด้านเหตุการณ์ สัมภาษณ์ร้อยเวร สภ.นครไทย จ.พิษณุโลก กล่าวว่า ได้รับแจ้งเหตุรถทัวร์ตกเหว บริเวณถนนสาย นครไทย-ด่านซ้าย ม.1 ต.บ่อโพธิ์ อ.นครไทย จ.พิษณุโลก มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก จึงรายงานให้ผู้บังคับบัญชา พร้อมรถไปตรวจสอบ พร้อมด้วยหน่วยกู้ภัยและชุดเจ้าหน้าที่พยาบาลโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชนครไทย

สัมภาษณ์ ผู้เข้าไปให้การช่วยเหลือตรงที่เกิดเหตุ เล่าว่า คาดว่าคนขับไม่ชำนาญทางเนื่องจากเป็นเป็นรถร่วมไม่ประจำทาง เพราะเป็นช่วงเทศกาลและรถไม่พอจึงทำให้ต้องเสริมรถคันดังกล่าว พอวิ่งมาถึงจุดเกิดเหตุ ได้วิ่งเข้าชนรถตู้คันที่วิ่งอยู่ด้านหน้า คนขับตกใจและเสียหลักหลบจนทำให้รถทัวร์เสียหลักวิ่งลงเหวที่มีร่องน้ำไถลสวนยาง

สัมภาษณ์ นักท่องเที่ยวหญิงชาวลาวผู้ได้รับบาดเจ็บ กล่าวว่า ตนเอง แม่ และคนบ้านเดียวกัน รวมเป็นผู้หญิงทั้งหมด 4 คน เดินทางจากอุดรธานีเพื่อจะไปท่องเที่ยวและเยี่ยมญาติๆ ที่เชียงใหม่ เนื่องจากทุกเที่ยวรถเต็มหมดเพราะเป็นช่วงเทศกาลและเป็นวันหยุดยาวของไทย จึงเหลือเพียงรถคันที่เกิดเหตุคันเดียวที่ยังว่าง ตนและเพื่อนๆ ที่มาด้วยกันจึงไม่มีทางเลือก พนักงานขายตัวบอกว่าถ้าไม่ขึ้นคันนี้ก็ไม่มีรถแล้ว ตนจึงต้องขึ้นและครั้งนี้ก็เป็นการเดินทางเข้ามาในประเทศไทยครั้งแรก จึงไม่รู้เรื่องราวต่างๆ มากนัก ทั้งเรื่องอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ่อในเส้นทางนี้ตนก็ไม่เคยรู้และได้ข่าวใดๆ มาก่อนนั้นเลย

เมื่อขึ้นรถตอน 2 ทุ่มตรง ตนเองก็หลับมาตลอดทางยังไม่มีอาการแหวะพัก จนกระทั่งตนเริ่มได้กลิ่นน้ำมัน กลิ่นเบรก คลุ้งไปทั่วภายในรถ สักพักรถก็จอดและบอกให้ทุกคนในรถลงจากรถประมาณ 2-5 นาที แล้วก็บอกให้ขึ้นรถตามปกติ ขณะนั้นก็ไม่เข้าใจว่าเกิดอะไร ก็ขึ้นรถปกติ จุดที่รถจอดนั้นห่างจากจุดที่เกิดเหตุไม่เกินน่าจะเกิด 10 นาที เพราะเมื่อขึ้นรถและเล่นไปเพียงแปบเดียว ตนก็รู้สึกได้ว่ารถมันเริ่มส่ายไปส่ายมารุนแรง แต่ทั้งสองข้างทางมืดไปหมดตนจึงไม่สามารถมองเห็นว่าขณะนั้นเกิดอะไรขึ้น ไม่ทราบว่ารถวิ่งเร็วมากแค่ไหน และสักพักก็รู้สึกว่ารถมันลอยลงไกลงกลางอากาศก่อนจะพลิกคว่ำ ตนเองบาดเจ็บหน้าผากแตกและส่วนแม่ของตนนั้นน่าจะบาดเจ็บที่ขาเพราะตนถามและแม่ยังสามารถพูดคุยยังรู้สึกตัวแต่ไม่สามารถลุกได้ จนเจ้าหน้าที่และทางโรงพยาบาลมาช่วย ตนถูกนำตัวมายังโรงพยาบาลยุพราชนครไทย ในขณะที่แม่นั้นถูกส่งตัวไปยังโรงพยาบาลพุทธ ที่พิษณุโลกในขณะที่ตนที่มาจากอีก 2 คนนั้นตนยังไม่ทราบว่าตอนนี้รักษาตัวอยู่ที่ไหน ไม่ทราบข้อมูลของคนอื่นๆ เลย ตนได้โทรศัพท์ไปหาสามีและญาติที่เวียงจันทน์ ประเทศลาว เนื่องจากทรัพย์สินของตนไม่ได้หายเพราะพกติดตัวไว้ จึงสามารถโทรให้สามีมารับเนื่องจากบาดเจ็บเล็กน้อย และเพื่อมาติดต่อหาทางโรงพยาบาลที่ทำการรักษาแม่ว่าผลการรักษาเป็นอย่างไรบ้าง แต่ไม่ทราบว่าสามีนั้นจะเดินทางมารับตนด้วยวิธีใด เพราะแบตเตอรี่ของรถหมด ใครๆ ก็ติดต่อตนในขณะนี้ไม่ได้ และในส่วนหน่วยงานที่เข้ามาดูแลนั้น ยังไม่มีหน่วยงานใดๆ เข้ามา ทราบแต่เพียงว่าทางสถานทูตโทรติดต่อมาแต่พูดกับโรงพยาบาลไม่ได้พูดกับตน ตนจึงไม่รู้รายละเอียด ทั้งในเรื่องของประกัน ค่าใช้จ่าย ตนก็ไม่ทราบรายละเอียด ยังไม่มีใครมาแจ้งหรือบอกข้อมูลใดๆ ส่วนขณะนี้ก็รอสามีมารับตั้งแต่ 9.00 น. จนถึงตอนนี้เวลา 14.00 น. ก็ยังไม่เห็นมา ตนก็นั่งรอต่อไปเพราะติดต่อไม่ได้

สัมภาษณ์ นักท่องเที่ยวและนักธุรกิจชาวโปแลนด์ กล่าวว่า ตนเองและสามีเป็นนักธุรกิจ สัญชาติโปแลนด์ แต่ทำธุรกิจอยู่ที่อังกฤษ และใช้เวลาว่างมาพักผ่อนในเมืองไทยในช่วงเวลาสั้นๆ โดยมาพักผ่อนอยู่ที่เชียงใหม่ได้สักพักแล้ว และที่เดินทางมาก็เพราะมาติดต่อเรื่องรถที่จังหวัดอุดรธานีเมื่อติดต่อดูเร่เสร็จก็เดินทางกลับเชียงใหม่ด้วยรถโดยสารระยะสั้นที่เกิดเหตุ ตลอดทางทั้งเธอและสามียังไม่ได้หลับจึงรับรู้ารถที่นั่งมานั้นวิ่งด้วยความเร็วสูงในขณะที่ข้างทางก็มีตอมองไม่เห็นภายนอก พอรถวิ่งมาใกล้ก็รู้สึกพนักงานขับรถบอกให้ผู้โดยสารทั้งหมดลงจากรถ ประมาณ 5 นาทีก็ให้ขึ้นรถ ขณะนั้น

ตนและสามีรวมทั้งเพื่อนชาวเบลเยียม 2 คนที่นั่งใกล้กัน ต่างไม่เข้าใจว่าเกิดอะไรขึ้น เพราะไม่เข้าใจภาษาไทยจนกระทั่งรถวิ่งมาลัดพาก็เกิดอุบัติเหตุ ร่างเธอที่กำลังตั้งท้องได้ 4 เดือน กระเด็นออกจากรถได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ส่วนสามีเธอนั้นแค่ฟกช้ำ เธอกล่าวเสริมอีกว่า เธอรู้สึกแย่กับระบบรถโดยสารสาธารณะของเมืองไทยเล็กน้อย จากสิ่งที่เธอเห็นทางพนักงานรถไม่มีการแจ้งให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยซึ่งแตกต่างจากประเทศของเธอ ในขณะที่ตำแหน่งที่นั่งของเธอและสามีก็ไม่มีที่คาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงพนักงานที่ทำการขับรถซึ่งเธอเห็นว่าขับรถด้วยความเร็วเกินควร ทั้งนี้ประเทศไทยน่าจะมีมาตรการแก้ไขในเรื่องเหล่านี้ เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการไม่เพียงแต่เพื่อชาวต่างชาติแต่เพื่อผู้ใช้บริการที่เป็นคนไทยเอง ในส่วนของการช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐต่างๆ นั้นยังไม่มีเข้ามา ซึ่งทั้งนี้ในส่วนของการรักษาพยาบาลทั้งหมดสามีของเธอได้ดำเนินการเองหมดทุกอย่าง ทั้งเรื่องของประกันซึ่งเธอให้ประกันต่างประเทศของเธอ ขณะนี้สามีของเธอกำลังพยายามติดต่ออยู่เนื่องจากไม่มีหมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อเพราะข่าวของทุกอย่างสูญหายตอนเกิดอุบัติเหตุ แต่ทั้งนี้ทางโรงพยาบาลได้เข้ามาช่วยเหลือเพิ่มเติมในเรื่องของการหาเบอร์ติดต่อประกันต่างประเทศของเธอให้แล้ว อีก 1 สัปดาห์เธอจะบินไปรักษาตัวที่ไปแลนด์เนื่องจากยังรู้สึกว่ายังปวดหลังอยู่และเกรงว่าลูกในท้องจะไม่ปลอดภัยในขณะที่โรงพยาบาลในเมืองไทยอนุญาตให้เธอกลับบ้านได้ตามปกติ

จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสามารถสรุปรูปแบบข้อเหตุการณ์ของการช่วยเหลือกรณีศึกษาที่ 10 ได้ดังภาพที่ 19 และ 20

ขณะเกิดอุบัติเหตุ

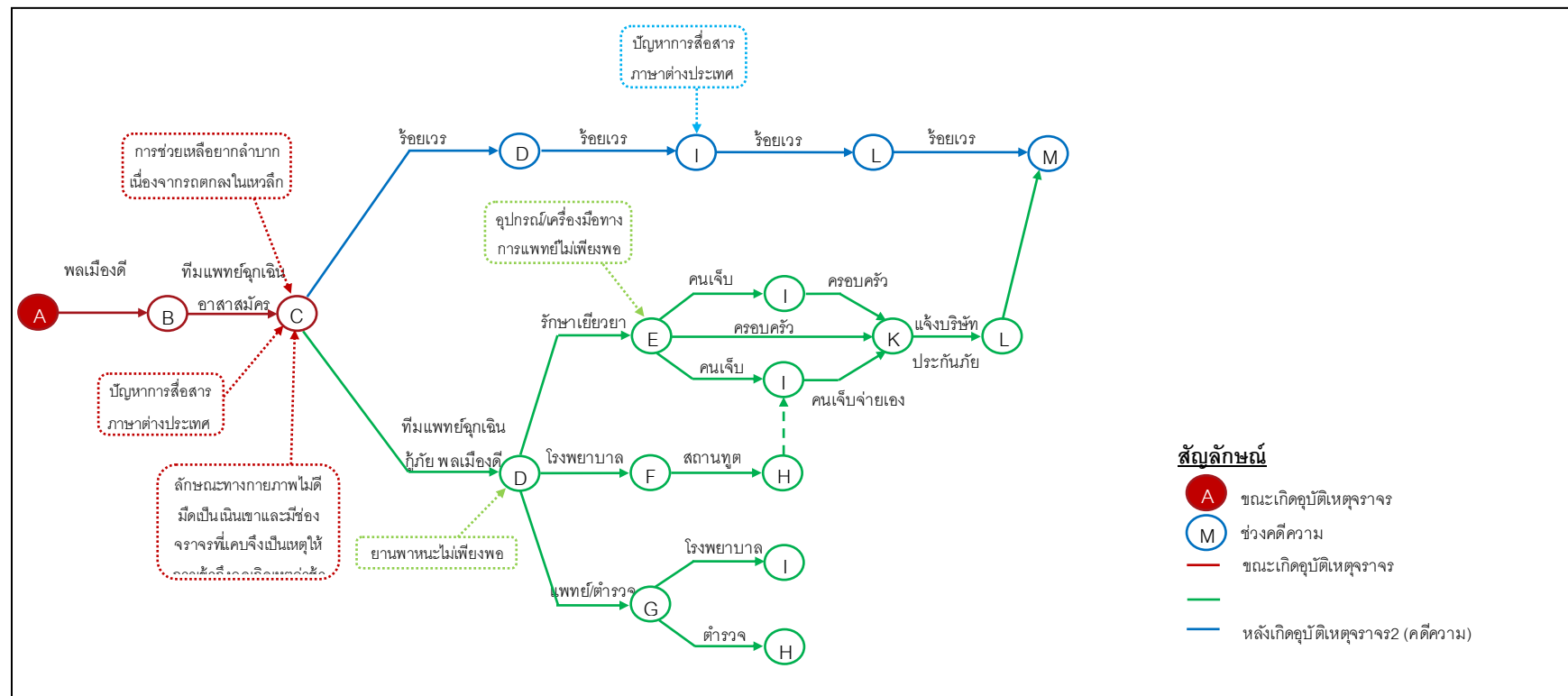
หลังเกิดเหตุ1 (รักษาพยาบาล)

หลังเกิดเหตุ2 (คดีความ)

00.00 นาที

1-2 ชั่วโมง

1-60 วัน



ภาพที่ 20 แผนผังบุคคล (โซ่อุปทานของเหตุการณ์) กรณีศึกษาที่ 10