

แนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจร

ในมหาวิทยาลัยพะเยา



ทเวา หมั้นจันทร

การวิจัยเพื่อการพัฒนางานประจำ

ธันวาคม 2560

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

อาจารย์ที่ปรึกษา ได้พิจารณางานวิจัย เรื่อง “แนวทางการจัดการระบบการจราจร
เพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา” เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาเพื่อพัฒนางานประจำ ของมหาวิทยาลัยพะเยา

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร.เจ็ดหล้า สุนทรวิภาต)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ธันวาคม 2560



กิตติกรรมประกาศ

การศึกษา แนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้าน
การจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา สำเร็จได้ด้วยดีด้วยความอนุเคราะห์และความเมตตา
ปรับปรุงข้อบกพร่อง จากรองศาสตราจารย์ ดร.เจ็ดหล้า สุนทรวิภาต (อาจารย์ที่ปรึกษา)
ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงและขอขอบพระคุณกองการเจ้าหน้าที่ มหาวิทยาลัยพะเยาที่
สนับสนุนทุนงานวิจัย เพื่อการพัฒนางานประจำในครั้งนี้

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษานี้จะเป็นประโยชน์ต่อมหาวิทยาลัย
พะเยา และผู้ที่สนใจศึกษาค้นคว้า หากมีความผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยต้องขออภัยเป็นอย่าง
สูงและยินดีรับคำติชมและข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้าครั้งต่อไป

เทวา หมื่นจันทร์



ชื่อเรื่อง แนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจร

ในมหาวิทยาลัยพะเยา

ผู้วิจัย ทเวา หมื่นจันทร์

บทคัดย่อ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร ในมหาวิทยาลัยพะเยาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการเกิดอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ในมหาวิทยาลัยพะเยา ในปีงบประมาณ 2559-2560 เกิดขึ้นทั้งหมด 43 ครั้ง เกิดขึ้นในปีงบประมาณ 2559 จำนวน 25 ครั้ง และปีงบประมาณ 2560 จำนวน 18 ครั้ง แยกเป็นเพศชาย 41 คน เพศหญิง 14 คนเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 48 คัน และรถอื่น เช่น รถตู้ รถเมลล์โดยสาร รถบรรทุก ฯลฯ จำนวน 13 คัน สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่เอง เช่น ชนโดยไม่มีคู่กรณี ตกกลางข้างทาง ชนคันอื่นที่จอดอยู่ ฯลฯ 29 ครั้ง เกิดขึ้นโดยมีคู่กรณี คือ ต่างคนต่างขับ เบียดกัน ชนกัน ฯลฯ 11 ครั้ง และสุดท้ายเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ที่ขับขี่ 3 ครั้ง เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560 เห็นว่ามีแนวโน้มลดลงทั้งสามกรณี จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดมากที่สุดคือทางสายหลักเนื่องจากมีการใช้ความเร็วในการขับขี่สูง อีกทั้งสภาพภูมิประเทศเป็นทางขึ้นเขาลงเขา ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยานั้นเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ปัจจัยหลัก คือความประมาทของผู้ขับขี่เอง และรองลงมาคือเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ หรือยานพาหนะ โดยมีสภาพแวดล้อมเป็นตัวช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น ดังนั้นในการจัดระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาส่งสิ่งที่ควรพิจารณา คือ ผู้ขับขี่ (Driver) รถยนต์ (Vehicle) สภาพแวดล้อม (Environmental) ตามลำดับ ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ครั้งนี้ เป็นข้อมูลปีงบประมาณ 2559-2560 ซึ่งมีการเก็บข้อมูลโดยกองอาคารสถานที่ มหาวิทยาลัยพะเยา แต่สภาพการจราจรย่อมมีการเปลี่ยนแปลงทุก ๆ ปี ด้วยเหตุนี้หากต้องการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาแต่ละครั้งควรมีการเก็บข้อมูลให้เป็นปัจจุบันมากที่สุด เพื่อมีแนวทางการจัดการระบบการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาที่เหมาะสมต่อไป

Title : Traffic Management System Guidelines to Prevent Traffic Accidents in
University of Phayao

Researcher : Teva Muenchan

Abstract

The purpose of this study is to investigate the causes of traffic accidents in University of Phayao. The study aimed to find out how to develop the traffic system in University of Phayao. Traffic accident in the University in year 2016-2017 was a total of 43 times. These were 25 times in 2016 and 18 times in 2017. The most of the accidents were 48 private cars and 13 other vehicles such as vans, buses, trucks, etc. The causes of the accidents were caused by the driver himself, a partner and a defect of car; these were 29 times, 11 times and 3 times respectively. The most common cause of accidents was due to the high speed of driving on the main road.

The study found that accidents in University of Phayao were caused by many factors. The main factor was the negligence of the driver himself. The second was caused by the defects of cars or vehicles, with the mountainous environment as a way to make the accident easier. Therefore, in order to prevent traffic accidents in University of Phayao, the factors, that should be considered were the driver, the vehicle and the environment respectively. The data analysis of this study was collected by Division of Building and Facilities, University of Phayao in year 2016-2017. However, traffic conditions in University of Phayao are changing every year. In This case if the traffic system in university is to be developed each time, the data should be kept as current as possible. This will result in the appropriate the traffic management system within the University of Phayao.

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ	1
	ความเป็นมาและที่มาของปัญหา	1
	วัตถุประสงค์ของการศึกษา	1
	ประโยชน์ที่จะได้รับ	1
	ขอบเขตการวิจัย	2
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	3
	แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาด้านการจราจร	3
	ความหมายของกฎจราจร	4
	สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร	5
	แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ	7
	ทฤษฎีโดมิโน	7
	พฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ	8
	ชนิดของอุบัติเหตุ	9
	ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร	10
	กรอบแนวคิดการวิจัย	11
3	วิธีดำเนินการศึกษา	12
	ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย	12
	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	12
	การเก็บรวบรวมข้อมูล	12
	การวิเคราะห์ข้อมูล	13
	สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	13
	การอภิปรายผลการวิจัย	13

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
4	ผลการศึกษา	14
	ข้อมูลทั่วไปของผู้ประสบอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยา	14
	สาเหตุเบื้องต้นในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจร	16
5	สรุปและอภิปรายผลการศึกษา	23
	บรรณานุกรม	26
	ภาคผนวก	27
	ประวัติของผู้ดำเนินการวิจัย	32



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2559-2560	14
2	แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาแยกตามเพศ	14
3	แสดงข้อมูลทั่วไปของรถที่ประสบอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาแยกตามชนิดรถ	15
4	แสดงสาเหตุเบื้องต้นในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา	16



สารบัญรูปภาพ

รูปภาพที่		หน้า
1	กรอบแนวคิด	11
2	เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาแยกตามปีงบประมาณ และเพศของผู้ขับขี่	15
3	สัดส่วนสาเหตุเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา	16
4	เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559-2560	17
5	เปรียบเทียบเวลาการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559-2560	18
6	เปรียบเทียบเดือนที่อุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559-2560	19
7	แผนที่แสดงจุดการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาประจำปีงบประมาณ 2559	20
8	แผนที่แสดงจุดการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยา ประจำปีงบประมาณ 2560	21
9	เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560	22



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในแต่ละปี อุบัติเหตุด้านการจราจรที่เกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดความสูญเสียในหลายๆ ด้าน จากรายงานของสำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพและลดปัจจัยเสี่ยง พบว่าสาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับ คือ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจร รองจากโรคมะเร็ง และโรคหัวใจ อุบัติเหตุด้านการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันปัญหาส่วนหนึ่งอาจเป็นผลมาจาก การที่ประเทศไทยเน้นการพัฒนาอย่างเร่งด่วนโดยเฉพาะ การพัฒนาด้านเทคโนโลยี มีการสร้างเส้นทาง และผลิตรถเพื่อรองรับการพัฒนาของระบบคมนาคมเพิ่มมากขึ้น แต่การใช้เทคโนโลยีนั้น เป็นไปโดยปราศจาก ความรู้และการคำนึงถึงความปลอดภัย ส่งผลให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุด้านการจราจรอย่างมหาศาลซึ่งปัญหานี้ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง

ในมหาวิทยาลัยพะเยาอุบัติเหตุด้านการจราจร สร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของนิสิตและบุคลากร รวมทั้งทรัพย์สินของมหาวิทยาลัยเป็นจำนวนมาก มหาวิทยาลัยพะเยาได้ดำเนินการแก้ไขปัญหานี้ทั้งในด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ จัดอบรมให้ความรู้แก่นิสิตและบุคลากร อีกทั้งประสานความร่วมมือต่างๆ ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและระหว่างหน่วยงานภาคเอกชน เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรภายในมหาวิทยาลัยพะเยาซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรสูง เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์เป็นภูเขาเส้นทางสัญจรคดเคี้ยวและในมหาวิทยาลัยยังมีรถโดยสารขนาดใหญ่วิ่งรับส่งนิสิตเป็นจำนวนมาก เพื่อลดอุบัติเหตุในบริเวณมหาวิทยาลัย จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา เพื่อหาแนวทางการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา
2. เพื่อหาแนวทางการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ทราบถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา
2. มีแนวทางการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาแนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยามีประเด็นในการศึกษาดังต่อไปนี้

1. ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาเกี่ยวกับ บุคลากร นิสิต และผู้มาติดต่อราชการ ที่ประสบอุบัติเหตุด้านการจราจร
2. ศึกษาแนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ศึกษาครั้งนี้คือ บุคลากร นิสิต และผู้มาติดต่อราชการ

กลุ่มเป้าหมายที่ศึกษาคือ ผู้ประสบอุบัติเหตุ

ตัวแปรในการวิจัย

1. ตัวแปรด้านการเกิดอุบัติเหตุ
2. ปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุ
3. ทฤษฎีและแนวคิด

ตัวแปรตาม

พฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ

แนวคิดการเกิดการจราจรและการพัฒนาด้านการจราจร

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเกี่ยวกับ “แนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา” มีแนวคิดและการวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาด้านการจราจร
2. ความหมายของกฎจราจร
3. สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร
4. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
5. ชนิดของอุบัติเหตุ
6. ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาด้านการจราจร

การจราจร ตามบทบัญญัติ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(1) หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือใส่ด้อนสัตว์” ซึ่งปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรค ข้อขัดข้อง ที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับขี่คนเดินเท้าหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งพอจะสรุปความคิดเห็นถึงสภาพปัญหาจราจรใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และสร้างความเสียหาย ให้กับสังคมส่วนรวมอย่างมหาศาล

2. โดยเฉลี่ยคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูง การจราจรติดขัด ขาดความสะดวกสบาย ไม่ราบรื่น และเสียเวลากับการเดินทาง อาจทำให้สุขภาพจิต คุณภาพชีวิตของคนในสังคมมีแนวโน้มที่แย่งลง เกิดปัญหาของสุขภาพ เกิดมลพิษจากไอเสียเครื่องยนต์ พลังงานถูกใช้ไปอย่างไม่คุ้มค่ากระทบถึงปัญหาศาสตร์โดยรวม

3. การบริหารจัดการด้านการจราจร ไม่เป็นเอกภาพ กฎจราจรหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ยังกระจัดกระจาย ตามหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ตำรวจ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย เกิดการปฏิบัติงานซ้ำซ้อน หรือการแก้ปัญหาล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ ขาดการ

ประสานงาน ต่างฝ่ายต่างปฏิบัติ สิ้นเปลืองงบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนและมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง

จากแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับปัญหาด้านการจราจรสามารถสรุปได้ว่าปัญหาด้านการจราจรในปัจจุบันคือ การเกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากอุบัติเหตุด้านการจราจรโดยไม่มี การบริหารจัดการด้านการจราจรที่ดี

ความหมายของกฎจราจร

กฎจราจร คือ ส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุม การจราจรให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความ เป็นระเบียบ กฎหมายจราจรที่ใช้เป็นหลักใน ประเทศก็ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 องค์ประกอบของกฎหมายจราจร มี 6 อย่างดังนี้

1. ตัวบทกฎหมาย ซึ่งจะกำหนด สิทธิ และ หน้าที่ของผู้ใช้รถและใช้ถนนผู้ที่ต้อง ปฏิบัติตามกฎหมาย
2. ผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ คนขับรถทุกชนิด (รวมถึงคนนั่งหรือซ้อนรถด้วย) คน ที่ต้องใช้ถนน (เดินเท้า ข้ามถนน จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์)
3. ผู้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แก่ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน ฯลฯ
4. เครื่องมือในการใช้บังคับ ได้แก่ เครื่องหมายจราจร และสัญญาณจราจร ฯลฯ
5. เครื่องมือในการจับกุม ได้แก่ เครื่องจับความเร็ว เครื่องตรวจแอลกอฮอล์เครื่อง ตรวจวัดควัน เครื่องตรวจวัดเสียง เครื่องตรวจวัดฟิล์มกรองแสง ฯลฯ
6. วิธีการบังคับหรือการลงโทษ ได้แก่ การว่ากล่าวตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ การ ลงโทษจำคุก การพักใช้ใบอนุญาตขับรถ การเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

สาเหตุที่ต้องมีกฎจราจร

- 1) ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจร
- 2) ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการจราจร
- 3) ใช้เป็นหลักตัดสินว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายประมาทเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของกฎจราจร จะประกอบไป สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรต่างๆ สัญญาณจราจรประกอบด้วย

- 1) สัญญาณจากไฟสัญญาณจราจร
- 2) สัญญาณจากพนักงานเจ้าหน้าที่

เครื่องหมายจราจรต่างๆประกอบด้วย

- 1) ป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับ
- 2) ป้ายจราจรประเภทเตือน
- 3) เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

จากแนวคิดกฎหมายจราจร คือ ส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นกฎหมายหลักในการบังคับควบคุมการจราจรให้ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เพื่อทำให้เกิดความปลอดภัยเกิดความสะดวกในการจราจร โดยประกอบไปด้วยสัญญาณจราจรและเครื่องหมายต่างๆ

สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร

สังคมไทย เป็นสังคมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะเช่นเดียวกับสังคมของนานาอารยประเทศในแถบภูมิภาคเดียวกัน มีวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีเฉพาะแห่งที่แตกต่างกันออกไป แต่โดยทั่วไปอุปนิสัยของคนในสังคมไทยจะเป็นระบบอุปถัมภ์ ระบบเครือญาติ พวกพ้อง ให้อภัยกันง่าย สนใจเรื่องส่วนตัวมากกว่าสังคมส่วนรวม ขาดวิสัยทัศน์ในการจัดการระบบที่ดี โดยเฉพาะคุณภาพการศึกษา วินัยในการปฏิบัติ ตลอดจนคุณธรรม จริยธรรม ในการอยู่ร่วมกัน จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และพอสรุปสาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร เป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

1. ด้านการศึกษา

- 1.1 ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของกฎหมายจราจร เช่น การเดินเท้า การใช้ทาง การใช้รถในทาง
- 1.2 ประชาชนขาดคุณธรรม ไม่มีวินัยจราจร มีอคติต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีหน้าที่ในการควบคุมการจราจร
- 1.3 ขาดความเอาใจใส่ต่อบุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล ปล่อยปละละเลยหรือยินยอมให้เด็ก/ เยาวชน ใช้รถใช้ถนนเพียงลำพัง โดยปราศจากการควบคุมดูแล
- 1.4 เจ้าหน้าที่ของรัฐ ขาดจิตสำนึก หย่อนยานในการปฏิบัติ ขาดความรับผิดชอบในหน้าที่ และขาดอุดมการณ์ในการเป็นผู้บริการอำนวยความสะดวกการจราจรหรือควบคุมการจราจร

2. ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง

- 2.1 ขาดการวางแผนระบบถนนและผังเมืองที่ดี ทำให้พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้
- 2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกแบบระบบถนน โดยไม่ลงพื้นที่ศึกษาความเป็นจริงและไม่ศึกษาความต้องการของประชาชน มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่น

เช่น เกิดน้ำท่วมเนื่องจากถมดินทำถนนปิดทางน้ำไหลตามธรรมชาติ ไม่จัดทำทางเดินรถเพื่อการเกษตรไว้เฉพาะ ในท้องถิ่นชนบท

2.3 การก่อสร้างถนนผิดไปจากแบบแปลนที่กำหนด

2.4 ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างทันที

2.5 เครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มิใช่เพียงพอ หรือไม่ชัดเจน หรือชำรุดไม่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

3. ด้านเศรษฐกิจ

3.1 ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น แต่สินค้าบางชนิดก่อให้เกิดปัญหาเนื่องจากไม่มีการควบคุม เปิดเสรีด้านการค้า ปลดปล่อยอิสระการครอบครองจึงทำให้อัตราการเพิ่มของจำนวนรถในประเทศสูงขึ้นทุกปี ไม่สัมพันธ์กับถนน

3.2 ด้านการบริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ ขาดการวางแผนและการบริหารจัดการที่ดี จึงทำให้ประชาชนนิยมที่จะใช้รถส่วนตัวมากขึ้น แทนการใช้บริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ

3.3 ด้านงบประมาณ รัฐบาล มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ขาดความเอาใจใส่ต่อปัญหาอย่างจริงจัง ไม่กล้าที่จะลงทุนทางสังคมเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอย่างครบวงจร ทั้ง ๆ ที่เป็นที่ทราบเป็นการทั่วไปว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของประชาคมโลก

4. การบังคับใช้กฎหมาย

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ลอกเลียนมาจากต่างประเทศและได้ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งถ้านับถึงปัจจุบันก็ร่วม 3 ทศวรรษ มีเพียงบางมาตราที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน แต่ยังมีอีกหลายบทหลายมาตรา ที่ยังเป็นปัญหาการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งแยกปัญหาได้ ดังนี้

4.1 บทกำหนดโทษในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียว ซึ่งในความเป็นจริงปัจจุบัน ค่าเงินตราของประเทศได้ปรับเปลี่ยนไปตามตลาดโลกแล้ว จึงทำให้ค่าครองชีพ ราคาสินค้าปรับเปลี่ยนไปมาก แต่บทกำหนดโทษของ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดในอัตราเดิม เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เข็ดหลาบและเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก

4.2 บทกำหนดโทษ ในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษ ในกระบวนการยุติธรรมของสังคมไทย มักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณา ให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ สำหรับโทษจำคุก มักจะได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษ หรือรอลงอาญา เช่น ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิต ในคดีอุบัติเหตุยังได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษหรือรอลงอาญา ถึงแม้ผู้กระทำผิด จะได้กระทำผิดในขณะที่เมาสุรา หรือจงใจฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

4.3 ฐานความผิดในบางมาตรา ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เคยได้นำไปบังคับใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งอาจจะทำให้ข้อกฎหมายดังกล่าว เป็นการยกเลิกกฎหมายโดยปริยาย เช่น การเดินเท้า รถจักรยาน และยังทำให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจว่า ในข้อกฎหมายดังกล่าวนี้ไม่เคยมีบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร

4.4 ผู้ขับขีรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร มักจะหลีกเลี่ยงการจับกุม โดยพยายามขับขีรถหลบหนี และมีหลายครั้งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ยังไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎจราจรในกรณีดังกล่าว

4.5 ในความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ข้อหา“เป็นผู้ขับขีรถในขณะที่เมาสุรา” ข้อกำหนดในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีต่าง ๆ ในทางปฏิบัติยังมีข้อโต้แย้งถึงอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ว่ากระทำได้หรือไม่ หากผู้ต้องสงสัยที่มีอาการคล้ายเมาสุรา และไม่ยินยอมให้ตรวจ ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

4.6 ในชั้นเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวน ยังไม่มีความชัดเจน กรณีที่ผู้รับใบสั่งเป็นเด็กหรือเยาวชนอายุไม่เกิน 18 ปี บริบูรณ์ จะถือว่าการเปรียบเทียบ เป็นการสอบสวนหรือไม่และจะต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการสอบสวนคดีเด็กฯ หรือไม่

จากแนวคิดเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดปัญหาด้านจราจร พอสรุปสาเหตุของการเกิดปัญหา ด้านการจราจรได้ 4 ประเด็น คือ 1.ด้านการศึกษา 2.ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง 3. ด้านเศรษฐกิจ 4.การบังคับใช้กฎหมาย หากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะแก้ปัญหาด้านจราจรให้เกิดประสิทธิภาพ ควรพิจารณาสาเหตุทั้ง 4 ประเด็นนี้เป็นอันดับแรกเพื่อจะได้แก้ปัญหาด้านจราจรได้เหมาะสม

แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ได้มีทฤษฎีหลายทฤษฎีที่กล่าวถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ดังต่อไปนี้

ทฤษฎีโดมิโน

ไฮน์ริช (Heinrich : 1980) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีโดมิโน ซึ่งเริ่มเผยแพร่ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1929 โดยให้แนวคิดว่าการบาดเจ็บและการเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ห้ำหัวตัวใกล้กัน เมื่อตัวหนึ่งล้มก็ย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วยซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าเปรียบได้กับ

- 1) สภาพแวดล้อม
- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล

- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย
- 4) อุบัติภัย
- 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย

ต่อมาได้มีการคิดปรับทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ แบบใหม่ โดยเน้นใหม่ในด้าน การจัดการ เพื่อให้การแก้ปัญหาเป็นไปได้ง่ายขึ้นซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าเปรียบได้กับ

- 1) การจัดการ คือ การควบคุมความสูญเสีย เนื่องจากเชื่อว่าถ้ามีการจัดการที่ดี อุบัติการณ์ต่างๆ จะไม่เกิดขึ้น
- 2) จุดเริ่มต้น คือ สาเหตุพื้นฐาน เนื่องจากเชื่อว่าสาเหตุพื้นฐานเกิดจาก ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยในงาน ซึ่งตรงกับโดมิโนของไฮน์ริช ที่เรียกว่า การกระทำที่ไม่ปลอดภัย และ สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ในส่วนของการกระทำที่ไม่ปลอดภัย มักจะเกิดจาก ขาด ความเข้าใจ ขาดความสามารถ แรงจูงใจไม่เพียงพอ ทักษะไม่ดี ป่วย หรือมีปัญหา ทางด้านร่างกาย หรือจิตใจที่ไม่เกี่ยวกับการทำงาน ในส่วนของสภาพการณ์ที่ไม่ ปลอดภัย มักจะเกิดจาก งานไม่เหมาะสม การออกแบบหรือการซ่อมบำรุงไม่ดี คุณภาพ ของเครื่องมือตัด หรือสิ่งท่อหุ้มไม่เหมาะสม
- 3) สาเหตุฉับพลัน คือ อาการ (Immediate Causes: Symptoms) Vincoli ได้นำการกระทำที่ ไม่ปลอดภัย และสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย มาอธิบายอาการที่เป็น สาเหตุรากเหง้า (Root Cause) ที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากขาด โดมิโนตัวที่ 1 และมีปัญหาที่ โดมิโนตัวที่ 2
- 4) อุบัติการณ์ คือ เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความสูญเสีย ในเหตุการณ์ที่เรียกว่าอุบัติเหตุ
- 5) ความสูญเสีย คนและทรัพย์สิน

พฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุ

ไทเกอร์สัน เรียบเรียงไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ นั้นเกิดจากความบกพร่องของพฤติกรรมมนุษย์ ประกอบด้วย 4 รูปแบบกิจกรรม ดังนี้

- 1) การแยกแยะองค์ประกอบ (Identify)
- 2) การทำนายผลที่จะเกิดขึ้นในระยะหลัง (Predict)
- 3) ตัดสินใจว่าจะกระทำอย่างไร (Decision – Making)
- 4) ปฏิบัติตามที่เหมาะสม (Executes)

ทฤษฎีนี้อธิบายได้ว่า ขั้นตอนแรกเป็นการใช้การสังเกตแยกแยะองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อม เมื่อเวลาเกิดวิกฤติ ขั้นที่สองเป็นการประเมินสิ่งที่จะเกิดขึ้นต่อมาภายหลังการกระทำนั้นๆ ขั้นที่สามเป็นการตัดสินใจที่จะกระทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ขั้นสุดท้ายเป็นขั้นตอนที่กระทำสิ่งที่ตัดสินใจไว้ ซึ่งก็เกิดเป็นกิจกรรมที่กระทำนั่นเอง ตัวอย่างเช่น การซื้อรถจักรยาน ขั้นที่หนึ่งเป็นการสังเกตเห็นกิ่งไม้ที่กีดขวาง ขั้นที่สองคือเกิดการประเมินว่า ถ้าซื้อจักรยานทับกิ่งไม้ไปเลยแล้วจะเกิดอะไรขึ้น อาจจะทำให้รถจักรยานเสีย หรือทำให้ตัวเองตกจากรถจักรยาน หรือถ้าหยุดรถแล้วเอากิ่งไม้ออกดี ขั้นที่สามเป็นการตัดสินใจถ้าเอากิ่งไม้ออกก็จะทำให้ตนปลอดภัย ขั้นที่สี่หยุดรถจักรยานและนำกิ่งไม้ออกจาก การกีดขวางรถจักรยาน

ชนิดของอุบัติเหตุ

1. อุบัติเหตุในเคหะสถาน หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัวอาจเกิดขึ้นได้ทั้งในบ้านและนอกบ้าน เช่น ไฟฟ้าดูด น้ำร้อนลวก และอื่น ๆ
2. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการทำงาน หรืออาชีพ เช่น การก่อสร้าง การทำงาน
3. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในโรงเรียนในโรงแรมหรืสห รวมทั้งอัคคีสถาน เป็นต้น
4. ภัยพิบัติจากธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ไฟป่า แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น
5. อุบัติเหตุจรรยาจร หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือการขนส่ง ได้แก่ อุบัติเหตุทางบก อุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติเหตุทางรถไฟ และอุบัติเหตุทางอากาศ ซึ่งอุบัติเหตุจรรยาจรทางบก เป็นอุบัติเหตุที่มีปริมาณในการเกิดบ่อยครั้งมากที่สุด

จากการศึกษาเรื่องแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุสามารถสรุปได้หลายปัจจัยตามทฤษฎีของแต่ละแนวคิดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยในการศึกษาคั้งนี้ขอสรุปแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการคมนาคมหรือการขนส่งทางบก อาจเกิดจากความบกพร่องของพฤติกรรมมนุษย์ การจัดการที่ไม่สมบูรณ์ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ส่งผลให้เกิดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เมื่อเริ่มใช้ยานพาหนะ มีอัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่ตลอดเวลา ซึ่งกองบังคับการตำรวจจราจร ได้ชี้ให้เห็นถึง ปัจจัยหลักส่งเสริมการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้ (กองบังคับการตำรวจจราจร อ้างใน ศรีศักดิ์ สุนทรไชย, เยาวภา ปิ่นทุพันธ์, 2545: 373-374)

1. ความประมาท เป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่ายและบ่อยที่สุด เพราะผู้ที่ใช้การจราจรมักไม่ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ทำให้ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อส่งผลให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

2. การไม่เคารพกฎจราจร หรือไม่ทราบกฎจราจรเพียงพอ ไม่เข้าใจเครื่องหมายและสัญญาณต่าง ๆ การขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือ การไม่ชำนาญเส้นทาง

3. สภาพแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่าย สภาพดังกล่าวคือ ระบบการจราจร สภาพภูมิประเทศ สภาพอากาศ และสิ่งก่อสร้างทางด้านวิศวกรรม

4. สภาพร่างกาย การมีโรค และความไม่สมบูรณ์ หรือ ความบกพร่องของร่างกายช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน ซึ่งทำให้ผู้บังคับยานพาหนะมีประสิทธิภาพไม่ดีพอ

5. สภาพทางจิตใจ ความไม่สมบูรณ์ หรือความบกพร่องของจิตใจ ช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน

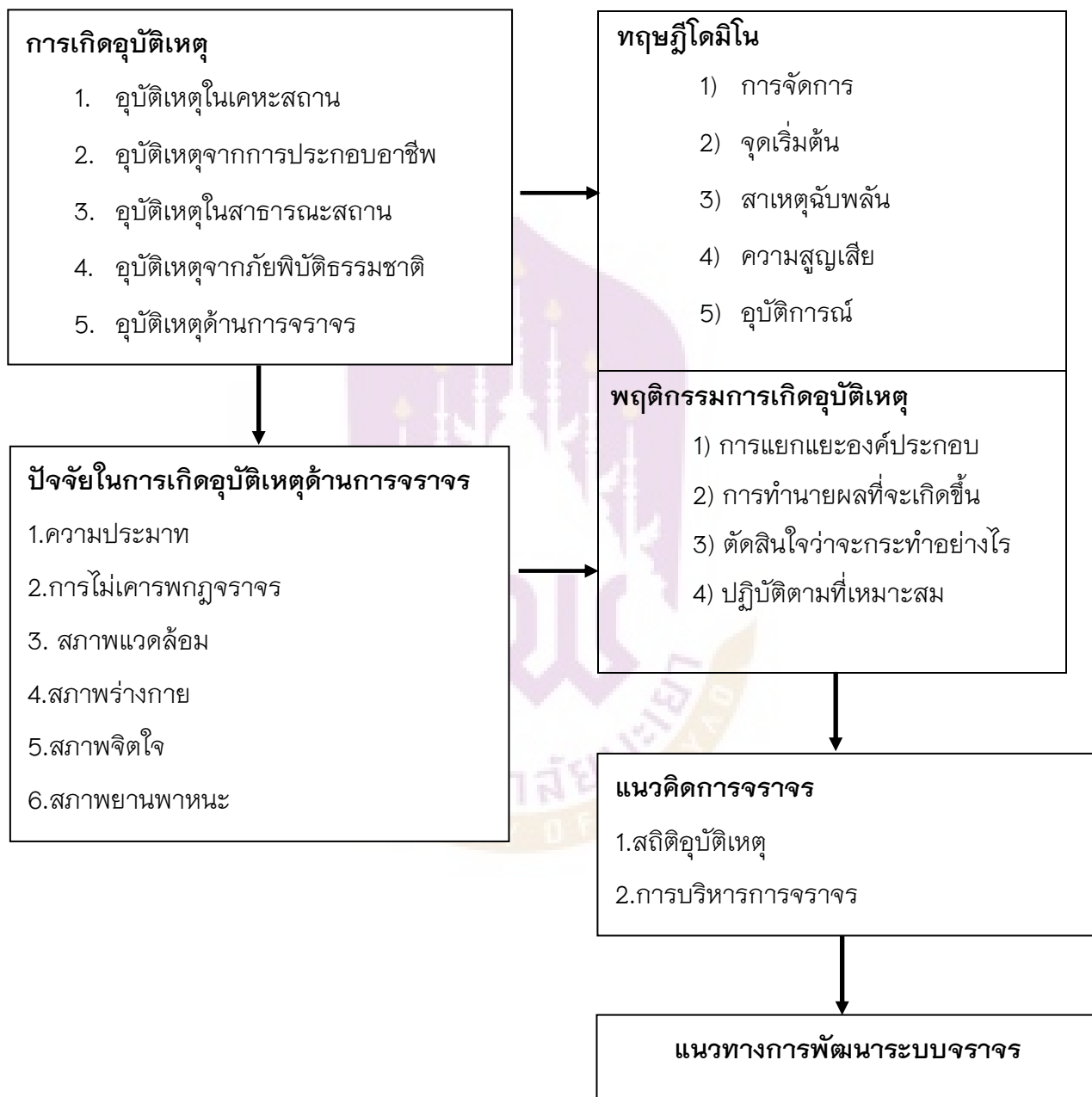
6. สภาพยานพาหนะ เทคโนโลยีด้านวิศวกรรมยานยนต์ ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว แต่ สภาพที่ทรุดโทรมของรถยนต์เองจากการใช้งานมานาน การขาดการบำรุงรักษาที่ดี ถ้าละเลยการตรวจสอบเช็คความเสี่ยงสภาพของยานพาหนะก่อนเดินทาง

จากการศึกษาเรื่องปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจรสามารถสรุปได้ว่าปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ ความประมาท การไม่เคารพกฎจราจร สภาพแวดล้อม สภาพร่างกาย สภาพจิตใจ และสภาพยานพาหนะ

จากแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องสาเหตุของการเกิดปัญหาด้านการจราจรเกิดจากปัจจัยภายในและภายนอก กล่าวคือ ปัจจัยภายในเกิดจากตัวผู้ขับขี่ มีความประมาท การไม่เคารพกฎจราจรรวมถึงสภาพร่างกายและจิตใจ ปัจจัยภายนอกเกิดจาก สิ่งแวดล้อม สภาพถนน ผู้ร่วมเส้นทาง รวมถึงความพร้อมของยานพาหนะที่ขับขี่ ซึ่งปัจจัยทั้งสองอย่างเป็นสาเหตุเบื้องต้นที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียตามมา

จากแนวคิดเบื้องต้นสามารถเขียนเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ได้ดังนี้

กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปภาพที่ 1 กรอบแนวคิด

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาและมุ่งวิจัยเพื่อสำรวจปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรโดยศึกษาจากบันทึกการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ศึกษามีวัตถุประสงค์ศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา และหาแนวทางการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการวิจัยดังนี้

ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือ นิสิต บุคลากร และผู้มาติดต่อราชการกับมหาวิทยาลัยพะเยา โดยกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาในปีงบประมาณ 2559-2560 การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาเพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงสาเหตุโดยจะแยกประเภทอุบัติเหตุ เช่น เกิดจากตัวบุคคล เกิดจากยานพาหนะ ฯลฯ ซึ่งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 43 ครั้ง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ รายงานการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาและสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ของมหาวิทยาลัย เพิ่มเติมกรณีข้อมูลไม่สมบูรณ์ นำมาจัดเก็บรวบรวมเป็นสถิติการเกิดอุบัติเหตุของมหาวิทยาลัยพะเยา โดยผู้จัดทำ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้ศึกษาจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ในปีงบประมาณ 2559-2560
2. การตรวจสอบข้อมูลใช้แบบ 3 เล้า คือตรวจสอบ บุคคล เวลาและ สถานที่

การวิเคราะห์ข้อมูล

เนื้อหาในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ศึกษาจะวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาตามปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

1. เพศ
2. สาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุ
3. สภาพแวดล้อม
4. เวลา
5. สภาพยานพาหนะ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาใช้สถิติความถี่ ร้อยละ ในการวิเคราะห์เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูลและตอบวัตถุประสงค์ พร้อมวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเจาะลึก

การอภิปรายผล

การอภิปรายผลจะนำเสนอโดยใช้ ตาราง กราฟแท่ง กราฟวงกลม กราฟเส้น และแผนผังที่โดยวิเคราะห์แต่ละเหตุการณ์ ในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจร แยกตามปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจร และเขียนบรรยายในภาพรวมและสรุปเป็นแนวทางการจัดการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ผู้ศึกษามีวัตถุประสงค์ศึกษาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาระบบจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ในปีงบประมาณ 2559 – 2560 ซึ่งผู้ศึกษาแบ่งออกเป็น 2 หัวข้อหลักคือ ข้อมูลทั่วไป และสาเหตุเบื้องต้นในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในแต่ละครั้ง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประสบอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยา

ปีงบประมาณ	จำนวนครั้งที่เกิด (ครั้ง)
2559	25
2560	18

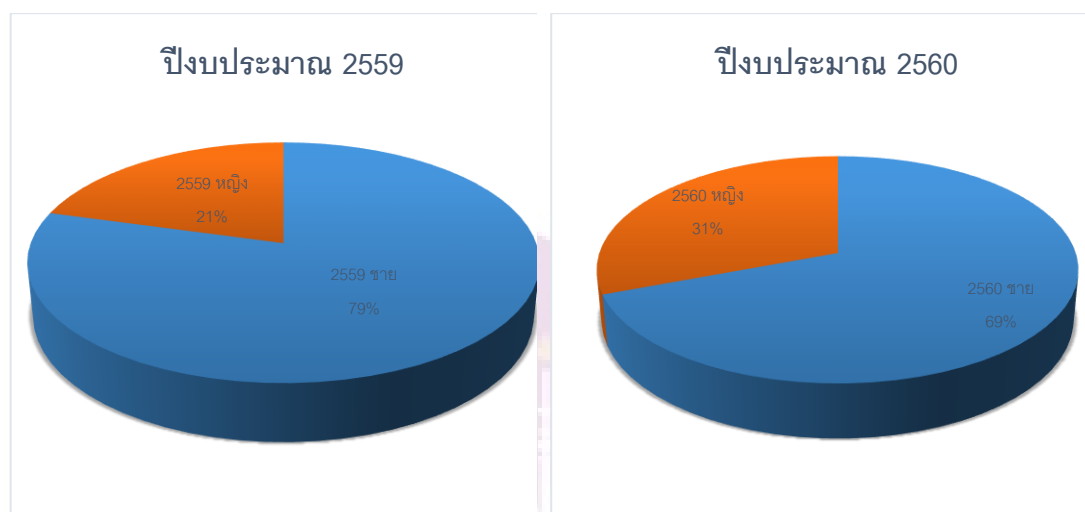
ตารางที่ 1 แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2559-2560

จากตารางที่ 1 การเกิดอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ในมหาวิทยาลัยพะเยา ในปีงบประมาณ 2559-2560 เกิดขึ้นทั้งหมด 43 ครั้ง แยกเป็นปีงบประมาณ 2559 จำนวน 25 ครั้งและปีงบประมาณ 2560 จำนวน 18 ครั้ง

ปีงบประมาณ	เพศ	จำนวน(ครั้ง)	คิดเป็นร้อยละ
2559	ชาย	23	79.31
	หญิง	6	20.69
2560	ชาย	18	69.23
	หญิง	8	30.77

ตารางที่ 2 แสดงสถิติการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาแยกตามเพศ

จากตารางที่ 2 การเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา ปีงบประมาณ 2559 แยกเป็นเพศชาย 23 คน เพศหญิง 6 คน คิดเป็นร้อยละ 79.31 และ 20.69 ตามลำดับ ในปีงบประมาณ 2560 เพศชาย 18 คน เพศหญิง 8 คน คิดเป็นร้อยละ 69.23 และ 30.77 ตามลำดับโดยแสดงให้เห็นตามรูปภาพที่ 2



รูปภาพที่ 2 แสดงการเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาแยกตามปีงบประมาณและเพศของผู้ขับขี่

ชนิดรถยนต์	ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560	
	คัน	ร้อยละ	คัน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนบุคคล	24	70.58	23	88.46
อื่นๆ	10	29.41	3	11.53

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลทั่วไปของรถที่ประสบอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาแยกตามชนิดรถ

ตารางที่ 1 การเกิดอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ในมหาวิทยาลัยพะเยา ในปีงบประมาณ 2559-2560 เกิดขึ้นทั้งหมด 43 ครั้ง มีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2559 แยกเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 24 คัน และรถอื่น เช่น รถตู้ รถเมล์โดยสาร รถบรรทุก ฯลฯ จำนวน 10 คัน คิดเป็นร้อยละ 70.58 และ 29.41 ตามลำดับ

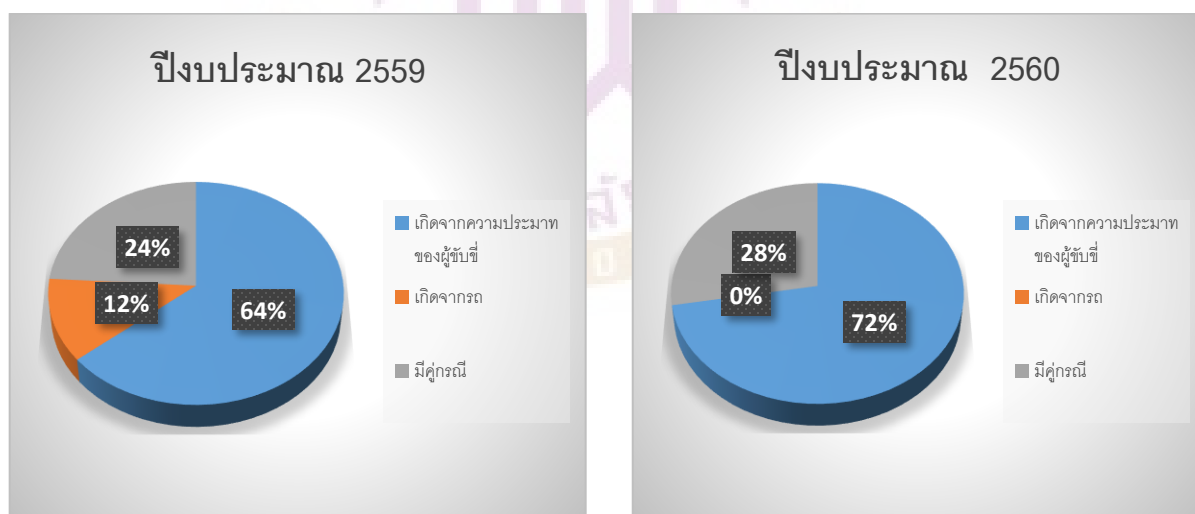
ในปีงบประมาณ 2560 มีรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ แยกเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 23 คัน และรถอื่น เช่น รถตู้ รถเมล์โดยสาร รถบรรทุก ฯลฯ จำนวน 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 88.46 และ 11.53 ตามลำดับ

2. สาเหตุเบื้องต้นในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจร

สาเหตุ	ปีงบประมาณ 2559		ปีงบประมาณ 2560	
	ครั้ง	ร้อยละ	ครั้ง	ร้อยละ
เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่	16	64.00	13	72.22
มีคู่กรณี	6	24.00	5	27.78
เกิดจากรถ	3	12.00	0	0.00
รวม	25		18	

ตารางที่ 4 แสดงสาเหตุเบื้องต้นในการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา

จากตารางที่ 4 การเกิดอุบัติเหตุทางด้านการจราจร ในมหาวิทยาลัยพะเยา ในปีงบประมาณ 2559-2560 เกิดขึ้นทั้งหมด 43 ครั้ง แยกเป็นปีงบประมาณ 2559 จำนวน 25 ครั้ง และปีงบประมาณ 2560 จำนวน 18 ครั้ง

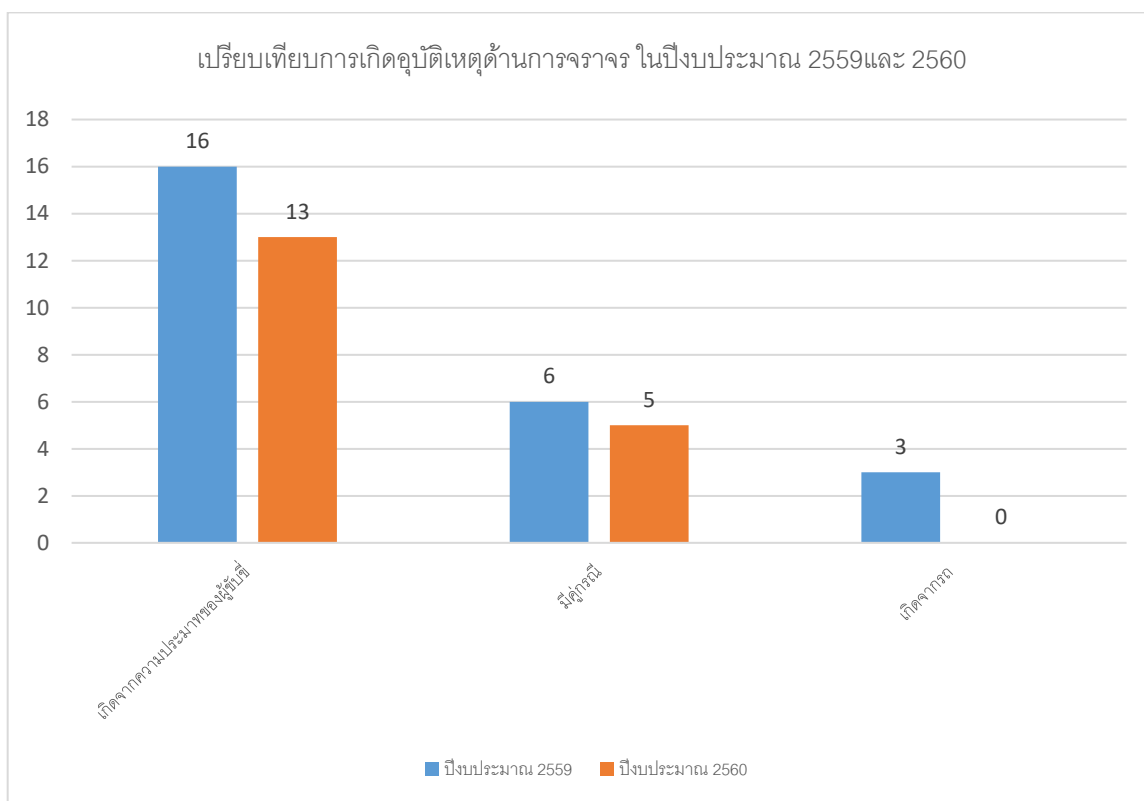


รูปภาพที่ 3 แสดงสัดส่วนสาเหตุเกิดอุบัติเหตุทางจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยา

ในการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวในปีงบประมาณ 2559 จำแนกสาเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เอง เช่น ชนโดยไม่มีคู่กรณี ตกลงข้างทาง ชนคันอื่นที่จอดอยู่ ฯลฯ 16 ครั้ง สาเหตุที่เกิดขึ้น

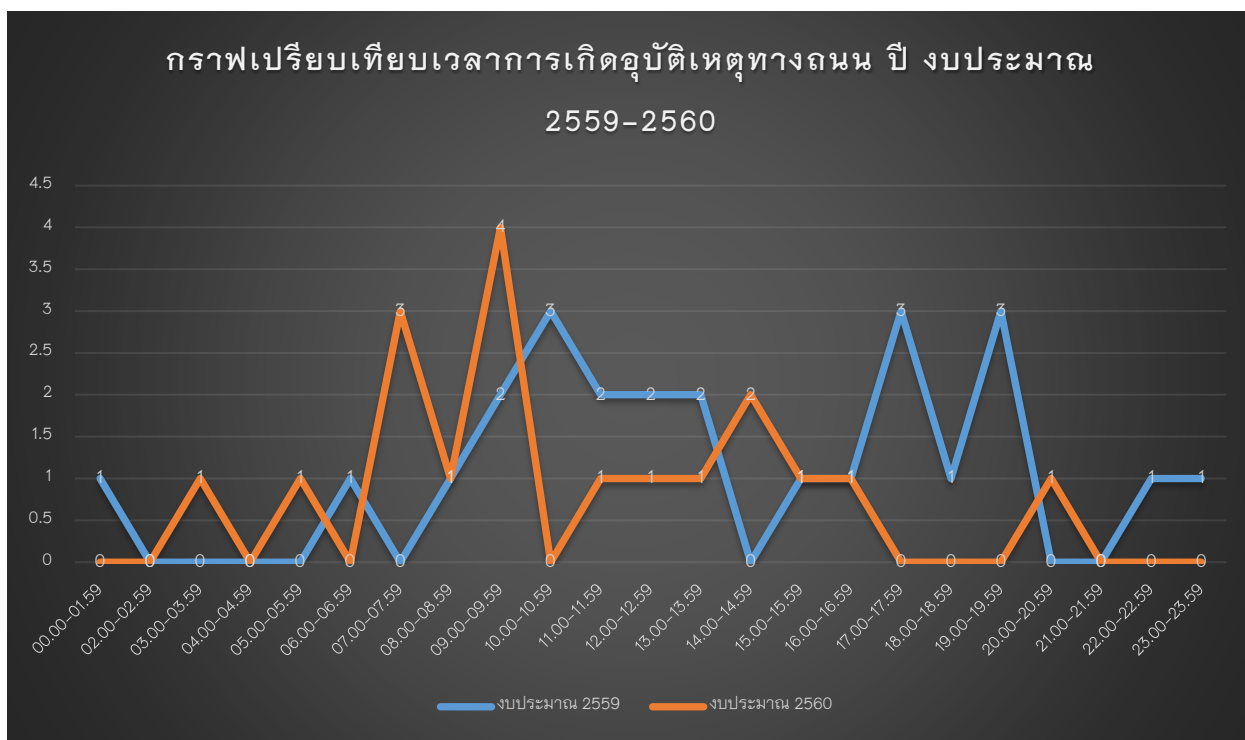
โดยมีคู่กรณี คือต่างคนต่างขับ เบียดกัน ชนกัน ฯลฯ 6 ครั้ง และสุดท้ายเกิดจากความพกร่วงของรถยนต์ที่ขับที่ 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 64 ร้อยละ 24 และร้อยละ 12 ตามลำดับ

การเกิดอุบัติเหตุปีงบประมาณ 2560 จำแนกสาเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เอง เช่น ชนโดยไม่มีคู่กรณี ลงข้างทาง ชนคันอื่นที่จอดอยู่ ฯลฯ 13 ครั้ง สาเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีคู่กรณี คือต่างคนต่างขับ เบียดกัน ชนกัน ฯลฯ 5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 72.22 ร้อยละ 27.78 ตามลำดับและไม่มีอุบัติเหตุที่เกิดจากความพกร่วงของรถยนต์



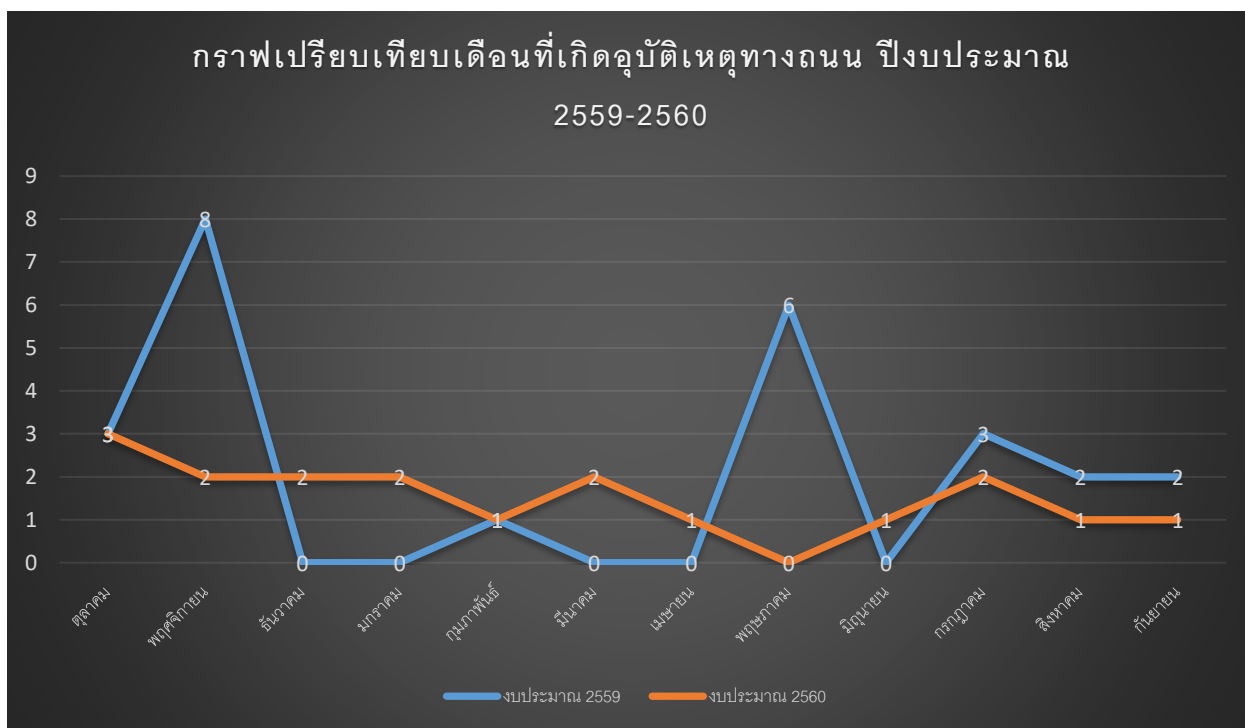
รูปภาพที่ 4 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559-2560

เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560 จะเห็นว่าแนวโน้มลดลงทั้งสามกรณี



รูปภาพที่ 5 เปรียบเทียบเวลาการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559-2560

จากรูปภาพที่ 5 จะเห็นว่าอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2559 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา 10.00 น ถึงเวลา 20.00 น. ในปีงบประมาณ 2560 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา 07.00 น ถึงเวลา 17.00 น. ซึ่งทั้งปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560 มีลักษณะคล้ายกันคือ เกิดในช่วงกลางวัน เนื่องจากมหาวิทยาลัยเป็นส่วนราชการมีนิสิต บุคลากร และผู้มาติดต่อราชการ มาใช้บริการเป็นจำนวนมากอุบัติเหตุส่วนมากจึงเกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว



รูปภาพที่ 6 เปรียบเทียบเดือนที่อุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559-2560

จากรูปภาพที่ 6 จะเห็นว่าอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2559 และในปีงบประมาณ 2560 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในช่วงแต่ละเดือนของปีงบประมาณเกิดขึ้นประปราย ไม่มีแนวโน้มว่ามีช่วงใดเกิดขึ้นมากหรือน้อยเป็นพิเศษ



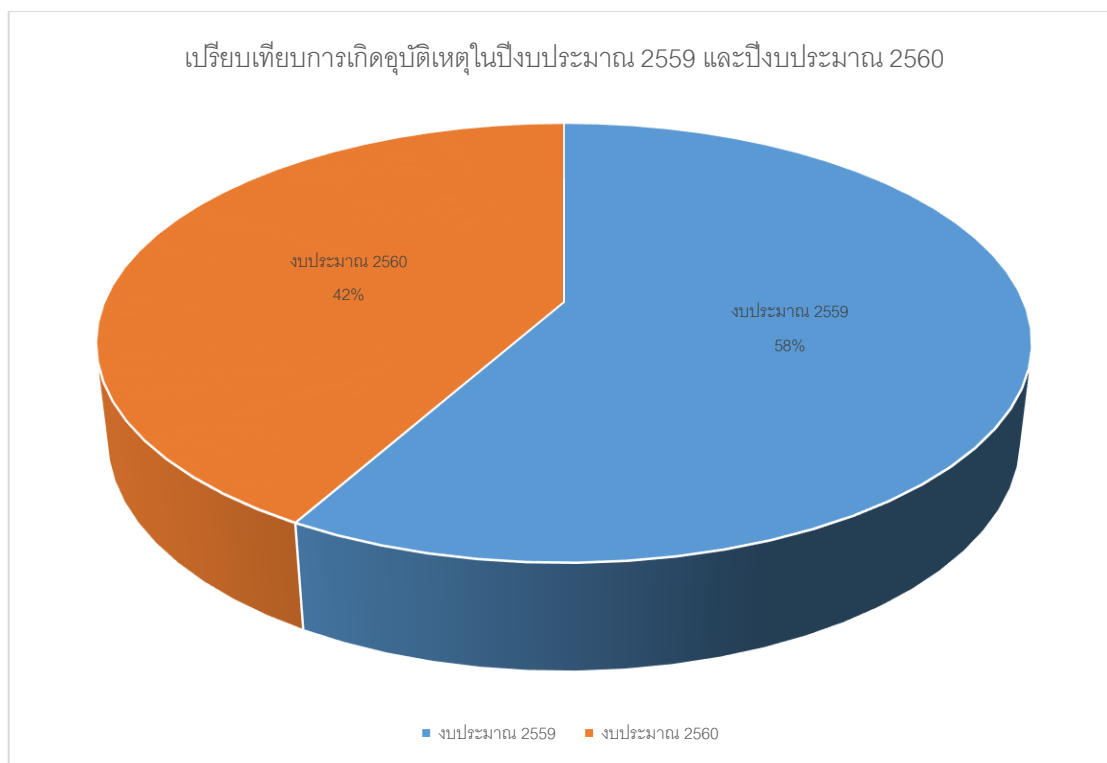
รูปภาพที่ 7 แผนที่แสดงจุดการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาประจำปีงบประมาณ 2559

จากรูปภาพที่ 7 จะเห็นได้ว่าในปีงบประมาณ 2559 จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดมากที่สุดคือทางสายหลักเนื่องจากมีการใช้ความเร็วในการขับขี่สูง อีกทั้งสภาพภูมิประเทศเป็นทางขึ้นเขาลงเขา และนอกจากนี้ยังพบว่าอีกบริเวณหนึ่งที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยคือ บริเวณจุดหน้าอาคารวิศวกรรมศาสตร์ ซึ่งถนนมีลักษณะเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจรที่ผ่านการใช้งานมานานหลายปี และยังมีลักษณะแคบ ไฟฟ้าแสงสว่างยังไม่เพียงพอ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย



รูปภาพที่ 8 แผนที่แสดงจุดการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยา ประจำปีงบประมาณ 2560

จากรูปภาพที่ 8 พบว่าในปีงบประมาณ 2560 จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุดคือบนทางสายหลัก เนื่องจากมีการใช้ความเร็วในการขับขี่สูง อีกทั้งสภาพภูมิประเทศเป็นทางชันเขาลงเขา จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อีกกรณีหนึ่งคือการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จราจรส่วนใหญ่มักเป็นอุบัติเหตุที่ไม่รุนแรง เนื่องด้วยเป็นพื้นที่ที่จำกัดความเร็วแต่สาเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เองเป็นส่วนใหญ่



รูปภาพที่ 9 เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560

รูปภาพที่ 9 เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรในปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560 จะเห็นว่ามีแนวโน้มลดลงเนื่องจากมหาวิทยาลัยได้ดำเนินการปรับปรุง ถนน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขับขี่ และสภาพแวดล้อม ให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง

อุบัติเหตุทางการจราจร ในมหาวิทยาลัยพะเยา ในปีงบประมาณ 2559-2560 เกิดขึ้นทั้งหมด 43 ครั้ง แยกเป็นเพศชาย 41 คน เพศหญิง 14 คน รถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 47 คัน และรถอื่น เช่น รถตู้ รถเมล์โดยสาร รถบรรทุก ฯลฯ จำนวน 13 คัน สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากผู้ขับขี่เอง เช่น ชนโดยไม่มีคู่กรณี ตกลงข้างทาง ชนคันอื่นที่จอดอยู่ ฯลฯ 29 ครั้ง สาเหตุที่เกิดขึ้นโดยมีคู่กรณี คือต่างคนต่างขับ เบียดกัน ชนกัน ฯลฯ 11 ครั้ง และสุดท้ายเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ที่ขับขี่ 3 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.44 ร้อยละ 25.58 และร้อยละ 6.97 ตามลำดับ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา 07.00 น ถึงเวลา 17.00 น. ซึ่งทั้งปีงบประมาณ 2559 และปีงบประมาณ 2560 มีลักษณะคล้ายกัน เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวมหาวิทยาลัยเป็นส่วนราชการมีนิสิต บุคลากร และผู้มาติดต่อราชการมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยานั้น เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย ปัจจัยหลักคือความประมาทของผู้ขับขี่เอง และรองลงมาคือเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ หรือยานพาหนะ โดยมีสภาพแวดล้อมเป็นตัวช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น ดังนั้นในการจัดระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาส่งที่ควรพิจารณา คือ ผู้ขับขี่ (Driver) รถ (Vehicle) สภาพแวดล้อม (Environmental) ตามลำดับ

1. คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน 3 ลักษณะ คือ

สมรรถนะในการขับรถ มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน อารมณ์ ความสนใจอายุ เพศ และการมีปฏิริยาโต้ตอบ นอกจากสมรรถนะหรือความสามารถในการขับรถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกาย ความเม้า ความง่วง เป็นต้น

การตัดสินใจ การตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง ควรยึดหลักการประเมินระหว่างปริมาณและคุณค่า (Quantification Versus Valuation) เช่น คำนึงถึงผลเสียต่อสภาพแวดล้อม และผลกระทบว่ามีความเหมาะสมเพียงใด เกิดผลดี ผลเสียและผลกระทบต่อสิ่งใดบ้าง โดยคำนึงถึงทางเลือกที่ดีที่สุด

มารยาทในการขับรถ เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรประการหนึ่ง มารยาทในการขับรถจะเกี่ยวข้องกับ การศึกษาการอบรม การตระหนักถึง ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย

2. รถ (Vehicle) มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

ลักษณะ ขนาดและน้ำหนักของรถ หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูงและน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไหล่ทาง, ที่จอดรถ, รัศมีความโค้งของถนน, เกาะกลางถนน และพื้นที่ปลอดภัย ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบความหนาและความคงทนของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้เชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่ง กำลังของรถ (Power) คือความสามารถในการขับเคลื่อนของรถ ที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่างๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า อัตราการเร่ง คืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อเคลื่อนที่ของรถ รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่างๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่

3. สภาพแวดล้อม (Environmental) มุ่งองค์ประกอบสำคัญ 2 ประการคือ

ถนน (Road) ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนนและโครงข่ายการจราจรถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลัก ซึ่งประกอบไปด้วย การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะ ขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่างๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

สภาพแวดล้อม อื่นๆ แบ่งออกเป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ฯลฯ และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง ป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น คิวไฟ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ขับขี่โดยเฉพาะทางด้าน การมองเห็น (Vision) การบดบังทัศนียภาพ หรือการจำกัดความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ในบางถนนที่ไม่มีแสงไฟหรือมีแสงไฟน้อยกว่าปกติถ้าผู้ขับขี่ผ่านจากที่มีตู่ที่สว่าง จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่าง เข้าสู่ที่มืดจะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 6 วินาที ดังนั้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อม ด้วยการเพิ่มแสงไฟในถนน จะเป็นการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น การลดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านสภาพแวดล้อมด้วยวิศวกรรมยานยนต์ เช่น กรณีที่ฝนตก หรือหมอกกลางจัด สามารถแก้ไขข้อจำกัดได้โดย การติดตั้งไฟตัดหมอก เป็นต้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อให้ลักษณะทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกการขับขี่ และเกิดความ

ปลอดภัย เช่นการตัดแต่งต้นไม้ หรือการรื้อถอนป้ายโฆษณาที่อยู่บริเวณทางแยกบดบังทัศนียภาพในการมองเห็นออกเสีย ก็จะทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ เป็นข้อมูลปีงบประมาณ 2559-2560 ซึ่งมีการเก็บข้อมูลโดยกองอาคารสถานที่ มหาวิทยาลัยพะเยา แต่สภาพการจราจรย่อมมีการเปลี่ยนแปลงทุก ๆ ปี การเก็บข้อมูล ควรปรับปรุงให้มีความทันสมัยตลอดเวลา เพื่อการวิเคราะห์สภาพการจราจรอย่างถูกต้องและเหมาะสมเพื่อพัฒนาแนวทางการจัดการระบบการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในมหาวิทยาลัยพะเยาที่เหมาะสมต่อไป

ข้อเสนอแนะการทำวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาครั้งนี้พบว่าอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยพะเยาเกิดขึ้นจาก 3 ปัจจัย คือความประมาทของผู้ขับขี่เอง และรองลงมาคือเกิดจากความบกพร่องของรถยนต์ หรือยานพาหนะ โดยมีสภาพแวดล้อมเป็นตัวช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น ดังนั้นในการวิจัยครั้งต่อไปควรพิจารณาถึง 3 ปัจจัยหลักข้างต้น คือ ผู้ขับขี่ (Driver) รถ (Vehicle) สภาพแวดล้อม (Environmental) ตามลำดับ โดยเจาะลึกในแต่ละปัจจัยว่าสาเหตุที่สำคัญของแต่ละปัจจัยนั้นเป็นอย่างไร เช่น กรณีเกิดจากผู้ขับขี่ เกิดขึ้นโดยประมาท ไม่เข้าใจในกฎจราจร สภาพร่างกายไม่อำนวย หากเกิดจากความบกพร่องของยานพาหนะ ยานพาหนะนั้นมีการใช้งานมากน้อยเพียงใด มีการดูแลบำรุงรักษาตามอายุการใช้งานหรือไม่ ฯลฯ เป็นต้น

บรรณานุกรม

Heinrich, H. W. (1980). Industrial Accident prevention– A Safety Management Approach.

New York: McGraw–Hill.

Thygerson, 1994 : อ้างใน www.amazon.co.uk/exec/obidos/ASIN/0763713317

วิจิตร บุญยะโหดระ. 2527. อุบัติภัย. กรุงเทพมหานคร: นวกนก. . 2530. วิทยาการระบาค

และการควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพมหานคร:คุรุสภา ลาดพร้าว.

ศรีศักดิ์ สุนทรไชย, เขาวภา ปิ่นทุพันธ์, วิทยาการระบาคของโรคไม่ติดต่อ ใน วิทยาการระบาค
ประยุกต์และการใช้คอมพิวเตอร์ในงานสาธารณสุข. พิมพ์ครั้งที่ 2 . กรุงเทพมหานคร:
โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,2545.



ภาคผนวก



สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในมหาวิทยาลัยพะเยา ปีงบประมาณ 2560

ลำดับ	วันที่	เวลา	เหตุการณ์					สถานที่	ความเสียหาย	ผู้บาดเจ็บ	หมายเหตุ	
			ชนิดรถ 1	ทะเบียน	ชนิดรถ 2	ทะเบียน	คนขับรถ1					คนขับรถ2
1	10/10/59	08.00	บัสม่วง	30-0192 พะเยา	กระบะ	ผล 5016 เชียงใหม่	นายบุญเลิศ วงศ์เสาร์	นายนิติกร ขำยั้ง	สามแยกเรือนรับรองพิเศษ	กระบะไม่สามารถขับต่อไปได้ รถเมล์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	ชน
2	17/10/59	07.57	เก๋ง	กฉ 3262 พิษณุโลก	กระบะ	พง 1562 พะเยา	นายเจษฎาภรณ์ บุคยอด	นายธีระพงษ์ แบ่งถายะ	แยกทางลงเอื้องคำ	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	ชน
3	20/10/59	15.00	เก๋ง	กจ 4736 พะเยา	กระบะ	ตพ 1256 กทม	นายสุธี เมฆบุญส่งลาภ	คนงานพม่า	ลานจอดรถหอสมุด	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	ชน
4	2/11/59	03.00	กระบะ	บพ 8698 นครสวรรค์			นายนิวัติ มิ่งมอญ		แยกบ้านกาแพ ผังซาเข้า	ป้ายเตือน	ไม่มี	
5	11/11/59	14.38	เก๋ง	กข 6881 พะเยา			นายกำพล โพธิ์ศรี		โค้งไฟฟ้าแรงสูง	ต้นไม้ 2 ต้น รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	หลุดโค้ง
6	3/12/59	09.35	เก๋ง	กง 9334 พะเยา	เก๋ง	กจ 4060 แพร่	น.ส. จุ๊ปแจง	น.ส. ศจีศิลป์ สอนประสิทธิ์	ลานจอดรถหอสมุด	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	ชน
7	19/12/59	07.50	เก๋ง	กพ 2931 พิษณุโลก			นางนัคดาวรรณ เรือนก้อน		หน้าโรงพยาบาลทันตกรรม	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	บาดเจ็บเล็กน้อย	ลงข้างทาง
8	17/1/60	16.00	เก๋ง	ก 4831 พะเยา		นข 1977 เชียงราย	น.ส. ศิริภา แสนสุวรรณ	น.ส.สิริฉันทน์	อาคารเรียนรวม	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	ถอยชน
9	27/1/60	09.35	เก๋ง	1กม 5244 กทม	เก๋ง	กค 9606 พะเยา	นายศุภวัฒน์ นาคพงศ์	นายพงษ์อำมาตย์ แชนงแก้ว	ลานจอดรถหอสมุด	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	ชน
10	7/2/60	11.45	บัสม่วง	30-0114 พะเยา	เก๋ง	กจ 29 น่าน	นายนราเศรษฐ์ สุริยพัชรโสภณ	นายสุระศักดิ์ ไชยสาร	ลานจอดรถอาคารเรียนรวม	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย	ไม่มี	เฉี่ยวชน
11	1/3/60	20.35	กระบะ	กฉ 1353 พะเยา			นายนาวัน		ป้ายเตือนเอื้อง	ป้ายเตือน	ไม่มี	ชนป้ายจราจร
12	20/3/60	14.35	เก๋ง	กค 1510			นายอนุชาพงษ์ ใจชุ่ม		แยกบ้านห้วยหลวง	รถยนต์ไม่สามารถขับต่อไปได้	ไม่มี	หลุดโค้ง
13	6/4/60	05.13	กระบะ	บว 822 เชียงใหม่			นายตันติกร อินทนนท์		ตรงข้ามอาคารสัตว์ทดลอง	ตอม่อไฟกิ่งเสียหายเล็กน้อย กระงะจกรถด้านหน้าแตก	ไม่มี	แลลบบเอง
14	8/6/60	9.50	เก๋ง	ขม 2606 กทม	กระบะ	บน 1044 พะเยา	พงษ์นิรันดร์ จันทร์หมื่น	อ.วารุณี จันทร์ทอง	ลานจอดรถอาคารเรียนรวม	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย สามารถขับต่อไปได้	ไม่มี	ถอยชน
15	3/7/60	13.40	บัสม่วง	30-0166 พะเยา	suv	กง 7269	นายสุริยน พรหมแสน	โสภณ มอญแสง	ข้างอาคารสนง.อธิการบดี	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย สามารถขับต่อไปได้	ไม่มี	ชน

16	7/7/60	09.30	ตู้	นข 2459 พะเยา	เกิ่ง	กบ 5366	ไม่ทราบ	รศ.รช.ทพญ.ดร.สุพัชรา วรรณสืบเชื้อ	ข้างอาคารสนง.อธิการบดี	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย สามารถขับ ต่อได้	ไม่มี	ชน
17	31/8/60	12.00	กระบะ	บม 9765			นายอดิศักดิ์ ถนัดกิจภัทรารุช		ข้างอาคารพลังงานและ สิ่งแวดล้อม	รถยนต์เสียหายไม่สามารถขับต่อได้ เสาไฟแสงสว่างพร้อมโคมหัก	บักเจ็บสาหัส 1 คน	
18	15/9/60	07.05	กระบะ	บม 5565			น.ส.บุษบา รวณสุข		ข้างอาคารพลังงานและ สิ่งแวดล้อม	รถยนต์เสียหายเล็กน้อย สามารถขับ ต่อได้ การ์ดเลนเสียหาย	ไม่มี	ชน



สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในมหาวิทยาลัยพะเยา ปีงบประมาณ 2559

ลำดับ	วันที่	เวลา	เหตุการณ์					สถานที่	หมายเหตุ	
			ชนิดรถ 1	ทะเบียน	ชนิดรถ 2	ทะเบียน	คนขับรถ1			คนขับรถ2
1	2/10/58	17.15	บัสม่วง	30-0191 พะเยา	กระบะ	บจ 9617 พะเยา	นายสมหมาย แพบขุนทด	นายศรีหิลา เผ่าใจมา	สามแยกเรื่อนรรับรองพิเศษ	ชน
2	6/10/58	13.40	กระบะ	7127 พะเยา	กระบะ	บธ 6167 พะเยา	นายสุทธวุฒิ สมวงศ์	นายมารุต แก้ววงศ์	ลอดจจรถาวรคารสัตว์ทดลอง	เฉี่ยวชน
3	14/10/58	19.30	เก๋ง	กฉ 1625 แพร์	เก๋ง		นายสถาปนิก แก้วเทศ		สถานีไฟฟ้า	หลุดโค้ง
4	6/11/58	23.40	เก๋ง	1ถฉ 6714 กทม	เก๋ง		นายพูนศักดิ์ แสงสว่าง			หลุดโค้ง
5	11/11/58	17.15	กระบะ	กพ 9858 พะเยา	เก๋ง	กง 506 พะเยา	นายวัชรพงษ์ มีแสง	ไม่ทราบ	ข้างอาคารพลังงานฯ	เฉี่ยวชน
6	11/11/58	09.18	กระบะ	ขว 3522 เชียงใหม่	บัสม่วง	30-0167	น.ส.ศิริภัทรา ก้อนปัญญา	นายวันเพ็ญ ลุนนามหาร	แยกหน้าอาคารเวียงพะเยา	ชน
7	11/11/58	18.15	บัสม่วง	30-0183 พะเยา	กระบะ	บน 2431 พะเยา	ไม่ทราบ	นายปัญญาญ์ จันทร์ยอด	ศาลารอรถ หน้ามหาวิทยาลัย	ชน
8	11/11/58	00.15	ไม่ระบุ	ไม่ระบุ			ดร.จิราพร ไชยวงศ์สาย		ทางเข้าคณะวิศวกรรมศาสตร์	แฉลบ
9	12/11/58	19.20	เก๋ง	กบ 740 ลำปาง			น.ส.เยาวภา อวดพล		ทางเข้าคณะวิศวกรรมศาสตร์	แฉลบ
10	21/11/58	10.30	บัสม่วง	เบอร์ 2	เก๋ง	ศท 4690	นายธนโชค เรือนคำ	ไม่ทราบ	แยกสาธิต-เอื้องคำ	ชน
11	23/11/58	8.30	เก๋ง	ก 0859 น่าน	บัสม่วง	เบอร์ 18	นายอติคม บุญเชื้อ	นายธวัชชัย ปัญญา	แยกหน้าอาคารเวียงพะเยา	ชน
12	18/2/59	17.32	เก๋ง	กม 4672 พิษณุโลก			นายณัฐพรณ์ บุธาร์ักษ์		ข้างอาคารสัตว์ทดลอง	ถูกหมากหลุด
13	5/5/59	12.30	บรรทุก	70-0351 หนองคาย			นายชินณพพงษ์ บุญยอง		หน้าอาคารวิศวกรรมศาสตร์	แฉลบ
14	6/5/59	10.15	บรรทุก	80-6454 เชียงใหม่			นายสุพจน์ ไชยเสน		สถานีไฟฟ้า	เบรคแตก
15	18/5/59	06.15	พอร์จูนเนอร์	กฉ 2016 เชียงใหม่			นายนครินทร์ ไก่แก้ว		ถนนเส้นพระนาคปรก	แฉลบ
16	20/5/59	09.00	เก๋ง	ก 4774 เชียงใหม่			น.ส.กนกวรรณ เหรา		โค้งไฟฟ้าแรงสูง	แฉลบ
17	23/5/59	11.20	บัสม่วง	เบอร์ 36			ไม่ทราบ		หน้าอาคารสำนักงานอธิการบดี	แฉลบ
18	24/5/59	22.50	กระบะ	กค 2160 พะเยา			นายรัฐศาสตร์ สีชมพู		ทางขึ้นเอื้องคำ 2	แฉลบ

19	10/7/59	12.20	เก็ง	กง 4258 แพร์			น.ส.นิศาชล พรหมรินทร์		บนเอื้องคำ	แฉลบ
20	6/7/59	10.45	กระบะ	ถล 1826 กทม	ตู้	นข 2779 พะเยา	นายวิชัย เชื้อนเมือง	นายบุญเรศ อุบปิง	ประตูล้าง	ชน
21	5/7/59	11.20	บรรทุก	70-0628 พะเยา			นายไกรวุฒิ ไกรสระ		ถนนเส้นพระนาคปรก	แฉลบ
22	15/8/59	15.30	บรรทุก	70-2540 เชียงราย			นายธเนตร บุคำ		ประตูศรีโคมคำ	เบรคแตก
23	30/8/59	19.40	กระบะ	บต 5246 พะเยา			น.ส. ชลนิกาล พรวัฒนสุข		หอพัก มพ 12-13	แฉลบ
24	20/9/59	13.18	เก็ง	กง 3857 ลำพูน			นายณัฐชัย คำดี		ทางแยกบ้านห้วยหลวง	แฉลบ
25	22/9/59	16.55	เก็ง	กก 2101 พะเยา			นายกันต์ศักดิ์ ทรัพย์พวง		วงเวียนหน้ามหาวิทยาลัย	ชน



ประวัติของผู้ดำเนินการวิจัย

ประวัติผู้ทำวิจัย

ชื่อ-สกุล	นายเทวา หมื่นจันทร์
เกิดเมื่อ	5 เมษายน 2521
สถานที่เกิด	203 หมู่ 1 ต.ศรีถ้อย อ.แม่ใจ จ.พะเยา
ตำแหน่งหน้าที่	นักวิชาการโสตทัศนศึกษา
สถานที่ทำงาน	มหาวิทยาลัยพะเยา

ประวัติการศึกษา

มัธยมศึกษาปีที่ 3	โรงเรียนปงรัชดาภิเษก
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ(อิเล็กทรอนิกส์)	วิทยาลัยการอาชีพเชียงคำ
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง(อิเล็กทรอนิกส์)	วิทยาลัยเทคนิคลำพูน
คบ. อุตสาหกรรมศิลป์	มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย
วทม. การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	มหาวิทยาลัยพะเยา