

การสัมมนาระดับชาติ
เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7
"ชุมชนถนนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย"

วันที่ 20-22 มิถุนายน 2549
ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี

"มิติใหม่ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่ม
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย"

พ.ต.ท. สงคราม เสถียมพัคตร์
กองบังคับการตำรวจจราจร

“แนวความคิดที่ปฏิเสธการยอมรับว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นเรื่องของชะตาชีวิตและมีความตั้งใจเด็ดเดี่ยวในอันที่จะเอาชนะความเฉยเมยและใจไม่สู้ที่บังเกิดขึ้นบ่อยครั้งเกินไป การระดมความพยายามของรัฐบาลและสถาบันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ลดยอดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการจราจรของประเทศลงได้ 20 % จาก 7,242 คนในปี 2545 เป็น 5,732 คน ในปี 2546”

ฌาค ชีรัก ประธานาธิบดีแห่งฝรั่งเศส

“สถิติผู้เสียชีวิตปีละประมาณ 30,000 คน 44%เป็นผู้ที่มีอายุ 20-39 ปี และ 82% เป็นผู้ชาย รัฐบาลได้ทุ่มเทความพยายามในการพัฒนาและรณรงค์ด้านการศึกษาและความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งเน้นหนักด้านการมีส่วนร่วมของพลเมือง รัฐบาลได้ออกกฎหมายจราจรฉบับใหม่ ซึ่งทำให้ลดจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนแต่ละปีลงได้ 5,000 คน”

ลูอิส อีนาซีโอ ลูลา ดา ซิลวา

ประธานาธิบดีแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล

“รัฐบาลได้จัดตั้งคณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยความปลอดภัยทางการจราจรขึ้นและได้มีการประกาศใช้นโยบายแห่งชาติว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ โดยการออกกฎหมายจราจรใหม่ และเพิ่มความเข้มแข็งของการบังคับใช้กฎหมาย จนทำให้อุบัติเหตุการจราจรลดลง 27.2 % และอัตราการตายลดลง 8.1 % บาดเจ็บลดลง 34.8 %”

ฯพณฯ นายฟาน วัน ไค

นายกรัฐมนตรีแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

“รัฐบาลเล็งเห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความเร่งด่วนอย่างยิ่ง และได้จัดความสำคัญไว้ในลำดับสูงโดยถือเป็นวาระแห่งชาติ การจะบังเกิดผลสัมฤทธิ์ขึ้นได้ก็โดยอาศัยความร่วมมือผนึกกำลังกันจากทุกฝ่ายอย่างแน่นแฟ้น ซึ่งสามารถจัดการและป้องกันได้โดยผ่านทาง การดำเนินการอย่างประสานสอดคล้องและมั่นใจว่าจะประสบความสำเร็จ”

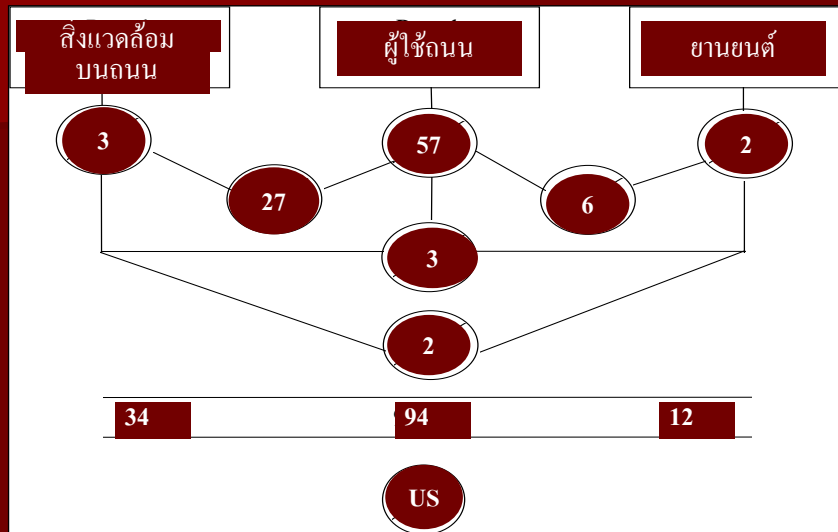
ฯพณฯ ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี

ผลการวิจัยของต่างประเทศที่น่าสนใจ

- ผู้ขับรถ 1-3 % ของประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปมีอาการมึนเมา
- ในประเทศโครเอเชียมีผู้ขับรถกว่า 4 % มึนเมา
- ในแอฟริกาได้พบว่าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกี่ยวข้องกับการตายของผู้ขับรถถึง 47 %
- ในอินเดีย(อิสลาม)พบว่า 1 ใน 3 ของผู้ขับจักรยานยนต์ซึ่งได้รับบาดเจ็บยอมรับว่าขับเร็วในขณะที่มึนเมาสุรา

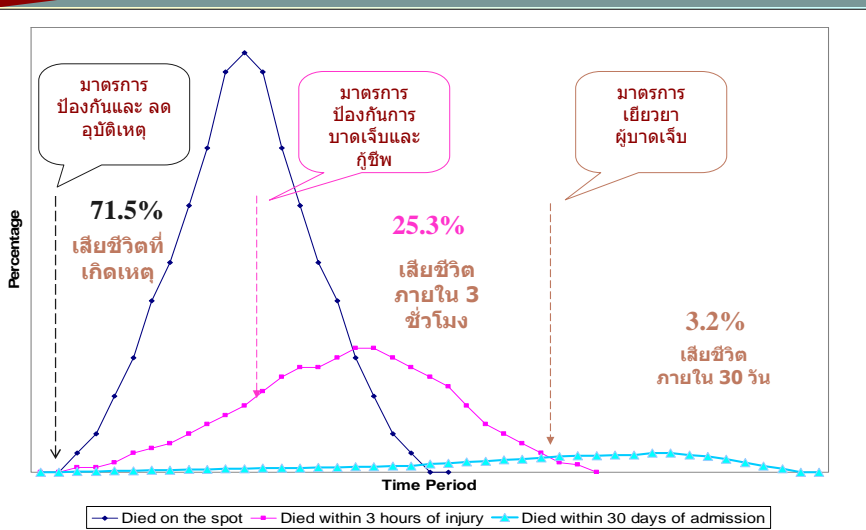
- แอลกอฮอล์ทำให้ ชาวนิวซีแลนด์ 135 คนต่อปีตายบนท้องถนนอันเนื่องมาจากเมาแล้วขับ
- ทุก 31 นาที คนอเมริกัน ตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอันเป็นผลมาจากแอลกอฮอล์
- คนอังกฤษ เมาแล้วขับ เฉลี่ยตาย 590 คนในแต่ละปี
- ชาวแคนาดา บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนอันเป็นผลจากแอลกอฮอล์ปีละ 513,000 คน หรือ 59 คนต่อชั่วโมง

สัดส่วนของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร



Percent contribution to traffic crashes as obtained in US in-depth studies (Source: Wegman, refers to Rumer 1985)

แบบแผนการเสียชีวิตภายใน 30 วัน ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร

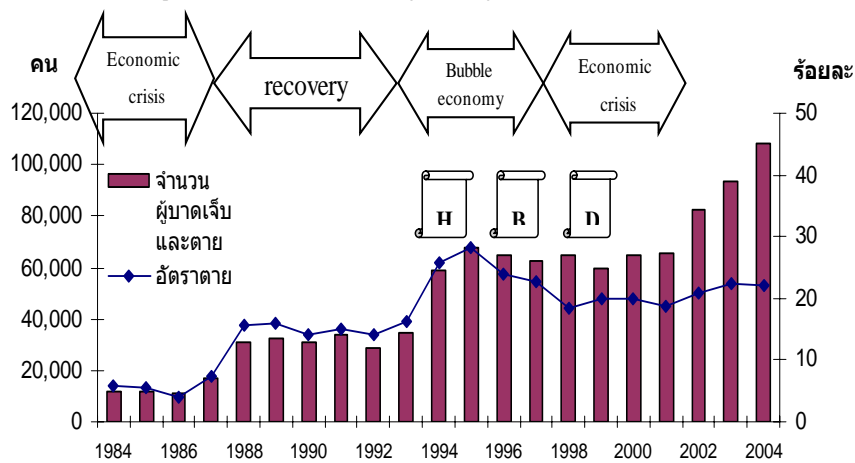


Source: ROAD SAFETY COUNCIL /MALAYSIA. ADB-ASEAN-GRSP REGIONAL ROAD SAFETY SEMINAR/WORKSHOP 21 MAY 2004

//ประเทศไทย//

- WHO รายงานว่า สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ **ไทยมีอัตราสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก โดยเป็นอันดับที่ 11 ของโลก และเป็นอันดับที่ 2 ของทวีปเอเชีย**
- ปี 2547 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น **124,530** ครั้ง มี**ผู้เสียชีวิต 13,766** คน บาดเจ็บสาหัส **18,207** คน และบาดเจ็บเล็กน้อย **75,957** คน
- สาเหตุหลักของอุบัติเหตุเกิดจากการดื่มสุราถึง **66.38 %**

จำนวนผู้บาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ประเทศไทย



Enforcement: H Helmet, B Seat belt, D Drunk driving

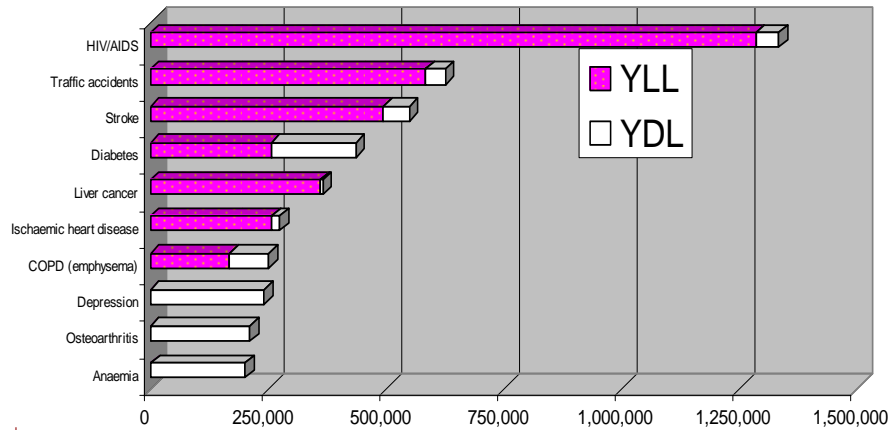
ที่มา: ปรับจากการสาธารณสุขไทย (MOPH Thailand Health Profile); ข้อมูลจาก www.police.go.th

จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

มีผู้เสียชีวิต ชั่วโมงละ 1.6 คน วันละ 38 คน ปีละกว่า 13,000 คน

อัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทรงตัวที่ 22 คนต่อแสนประชากร

10 อันดับภาระโรคสูงสุด (DALYs) ประเทศไทย ปี 2542



ที่มา Burden of Disease and Injuries in Thailand 2002 (Bundhamjaroen and Teerawattananon 2002)

การสูญเสียต่อสุขภาพ Disability Adjusted Life Year (DALY)

เป็นหน่วยวัดความรุนแรงของความสูญเสียต่อสุขภาพ มีหน่วยเป็นปี เป็นผลรวมของ จำนวนปีที่ตายก่อนวัยอันควร (Year Life Loss – YLL) และ คุณภาพชีวิตที่เสียไปอันเนื่องมาจากความพิการเทียบเป็นปีที่สูญเสีย

นโยบายและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ที่ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของต่างประเทศ

■ นโยบาย

- ใช้กลไกภาษี ,ราคา ,การควบคุมการบริโภคเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์
- เน้นการจัดการกับปัญหาการขับรถขณะมีเมเาสุรา
- เน้นนโยบายทั้งระดับชาติและระดับพื้นที่

■ มาตรการ

- รูปแบบการตรวจจับ โดยตั้งจุดตรวจ/ตระเวนตรวจ
- ใช้ตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจ และเจาะเลือดโดยตรง
- ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่
 - ปกติทั่วไป 0-100 มก.%
 - ผู้ขับขี่รถขนส่งมวลชน ระหว่าง 0-30 มก.%
 - ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย ระหว่าง 0-50 มก.%
 - มี 8 ประเทศในยุโรป ห้ามผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์ในเลือดโดยสิ้นเชิง

จุดเริ่มต้นของมาตรการด้านความปลอดภัย ทางถนนของไทย

- คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ Thailand Road Safety Action Plan ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2540-2544)
- ASEAN Transport Ministers Meeting มีมติเห็นชอบให้บรรจุไว้ใน ASEAN Successor Plan of Action in Transport 1999-2004
- ยุทธศาสตร์เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน (5E)

- Enforcement
- Education Public Relation and Participation
- Engineering
- Emergency Medical Service :EMS
- Evaluation and Information

การตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของไทย

- เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ใช้ในการตรวจจับ
 - เป็นเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์จากลมหายใจ
 - ชนิดตรวจวัดเบื้องต้น (Screening Test)
 - ชนิดตรวจวัดค่าหรือยืนยันผล (Evidential Test)
 - ต้องได้รับการสอบเทียบค่าและรับรองทุก 6 เดือน
 - ได้รับความีรื่องจากกรุงเทพมหานคร ,กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมทั้งสิ้น 3,173 เครื่อง สำหรับใช้กับสถานีตำรวจทั่วประเทศประมาณ 1,400 สถานี

วิวัฒนาการตรวจจับผู้ขับขี่ที่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

■ กองบังคับการตำรวจจราจร

- งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก. 5 บก.จร. ตั้งจุดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งแต่ 16 ก.ค. 2542 ถึงปัจจุบัน

- กก.2 บก.จร. เริ่มปี 2547 / กก.1 บก.จร. เริ่มปี 2549

■ หน่วยงานอื่นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- บช.น. (บก.น.1-9) บช.ภ. 1-9 และ ทล.

- เริ่มปฏิบัติตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมาถึงปัจจุบัน

- ตั้งจุดตรวจรวม 6 ข้อหา ตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.

และเน้นเฉพาะเทศกาลสำคัญเช่นปีใหม่และสงกรานต์เท่านั้น

การตรวจวัดแอลกอฮอล์ในร่างกายสามารถทำได้ 4 วิธี

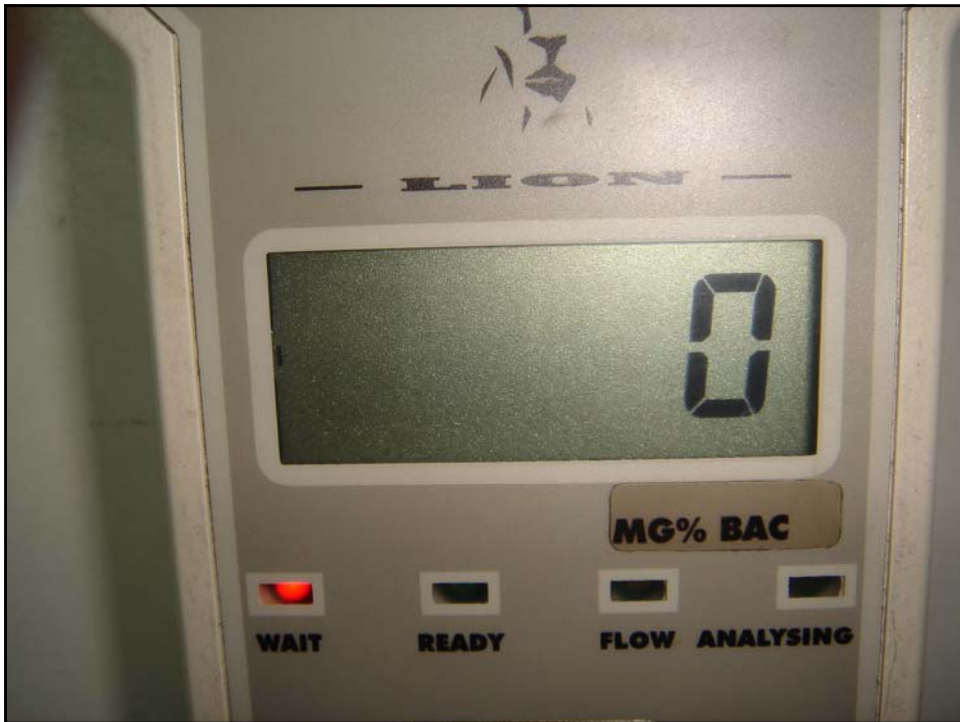
1. ตรวจจากเลือดโดยตรงด้วยวิธี gas chromatography
2. ตรวจจากลมหายใจออก ให้เครื่อง breathalyzer
3. ตรวจหาจากน้ำลายคน ด้วยวิธี colorimetricในห้อง Lab
4. ตรวจหาจากปัสสาวะ การทดสอบในห้อง Lab ของโรงพยาบาล

“วิธีที่นิยมมากที่สุดหลายประเทศคือการตรวจวัดจากลมหายใจ”

























การวิเคราะห์สภาพความเป็นจริง ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์

จุดแข็ง (Strengths)

- รัฐบาลให้ความสนใจแก้ไขปัญหา- ตั้ง "ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน" - กำหนดให้เป็น "วาระแห่งชาติ"
- ให้ความสำคัญกับมาตรการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์มีมาตรฐาน เพราะมีการสอบเทียบทุก6เดือน
- เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีการตรวจจับอย่างจริงจังไม่มีเรื่องทุจริต
- มีได้กักดันผู้ขับขี่หรือมุ่งขัดแย้งความเป็นสังคมไทย(ดื่มได้แต่ห้ามขับ)

นโยบายและมติคณะรัฐมนตรี ด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย

นโยบาย

- คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 33/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 ตั้ง "ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน"
- ปัจจุบันมี พล.ต.อ.ชิดชัย วรรณสถิตย์ รองนายกรัฐมนตรี/รมต.ยุติธรรม เป็น ผู้อำนวยการศูนย์ฯ
- ยุทธศาสตร์/มาตรการ ยกระดับความปลอดภัยทางถนนของไทย มี 5 ด้าน (5E)

ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

การประชุมสัมมนา "อุบัติเหตุแก้ไขได้ ถ้าทุกฝ่ายเอาจริง" เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2547 ณ ทำเนียบรัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร เน้น "นโยบายด้านการลดอุบัติเหตุให้ทุกฝ่ายเอาจริง และทำอย่างต่อเนื่อง"

กำหนดผู้รับผิดชอบ เป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 ก่อนการป้องกัน "คน" : ต้องให้ความรู้ความชำนาญการขับรถ

"กายภาพ" : การออกแบบถนนให้เหมาะสม

ระยะที่ 2 การป้องกัน การรณรงค์ 3ม. 2ข. 1ร. โดยเฉพาะเมาแล้วขับ

ระยะที่ 3 การแก้ไข มาตรการตรวจจับผู้ฝ่าฝืน 3ม 2ข 1ร

มติคณะรัฐมนตรี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2546

- ตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด
- การจับปรับ/ยึดรถในข้อหา 3ม. 2ข. 1ร.
- การพัฒนาระบบเงินรางวัลค่าปรับจราจร
- การตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่อย่างเข้มงวด
- การตั้งศาลจราจร
- การเพิ่มโทษข้อหาขับฝ่าฝืนสัญญาณจราจร
- การจัดระเบียบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

■ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546

เรื่องจัดระเบียบการโฆษณาเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์

- ห้ามโฆษณา 05.00-22.00 น. ห้ามการโฆษณาประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ
- ห้ามโฆษณาลักษณะเชิญชวนบริโภคหรืออวดอ้างสรรพคุณ 22.00-05.00 น.
- ห้ามโฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถาบันการศึกษา และการแข่งขันกีฬาแห่งชาติ(สถาบันการศึกษา)
- ให้กระทรวงการคลัง/กระทรวงมหาดไทย กำหนดแนวทางการควบคุมดูแลสถานที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

จุดอ่อน (Weaknesses)

- เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจจับที่มีความรู้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์มีน้อยมาก
- เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจจับไม่มีความมั่นใจในการจับกุมจึงเลี่ยงไปจับข้อหาอื่น
- เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจจับมีการเลือกปฏิบัติในการตรวจจับ
- เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์แต่ละสถานีตำรวจยังมีไม่เพียงพอ
- บทลงโทษผู้ถูกจับกุมดำเนินคดียังไม่เท่าเทียมกัน

การดำเนินคดีผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

- ความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(2) และกฎกระทรวงฯ ฉบับที่ 16 (พ.ศ.2537)
- บทกำหนดโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 160 วรรคสาม
- อัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือนหรือปรับ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ,บันทึกคะแนนใบอนุญาตขับขี่ครั้งละ 40 คะแนนและบริการสังคม ตามคำสั่งศาล 12-48 ชั่วโมง

โอกาส (Opportunities)

- WHO ช่วยให้ข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- องค์กรเครือข่าย พันธมิตร สมาคม มูลนิธิ ของไทยช่วยรณรงค์กระตุ้นจิตสำนึกของผู้ขับขี่
- ภาคเอกชนมีการสนับสนุนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้ผู้ปฏิบัติ
- ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับมาตรการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

องค์การอนามัยโลก (WHO)

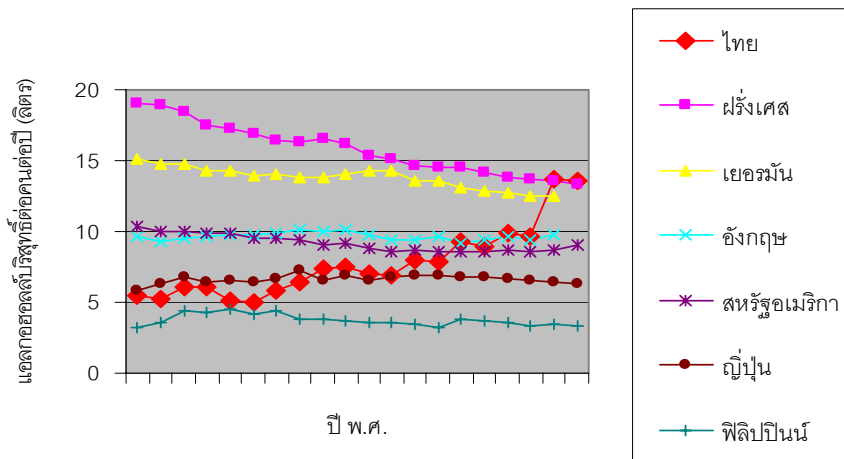
- รายงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกแต่ละปีมีผู้เสียชีวิต 1.2 ล้านคนและบาดเจ็บถึง 50 ล้านคน
- การบาดเจ็บจำนวนมากว่าครึ่งหนึ่งเป็นผู้ใหญ่อายุระหว่าง 15-44 ปี (วัยหาเลี้ยงครอบครัว) ทำให้ประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลางสูญเสียผลผลิตมวลรวมของประเทศ (GNP) 1-2% มากกว่างบประมาณที่ใช้ในการพัฒนาประเทศนั้น ๆ
- ใน 20 ปีข้างหน้า มีการคาดการณ์ว่าอุบัติเหตุจะเพิ่มขึ้นราว 65 %

ข้อจำกัด (Threats)

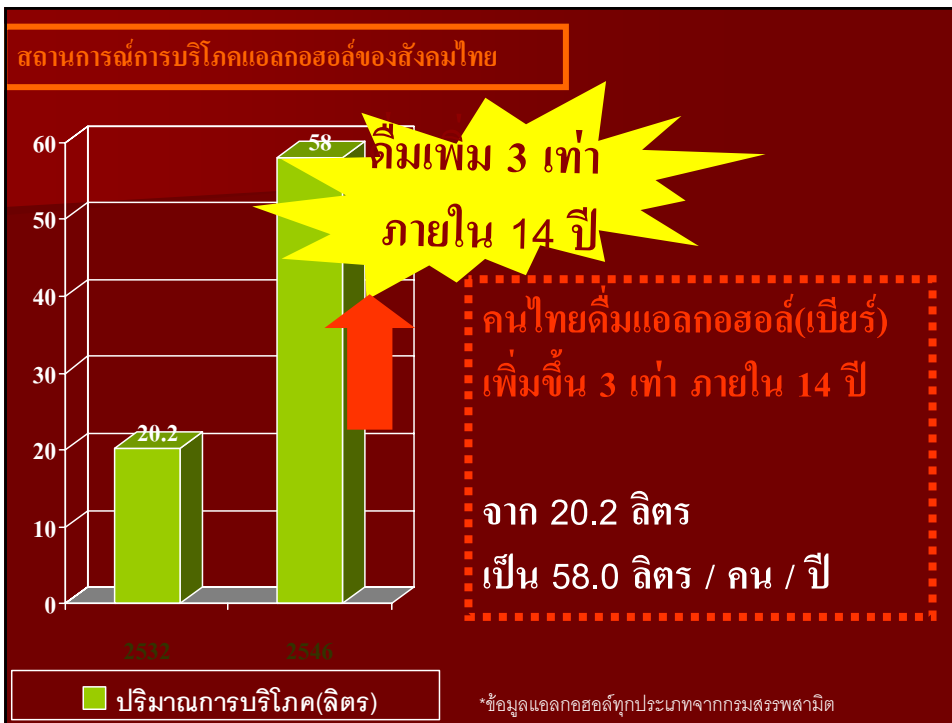
- คนไทยใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับการงานเลี้ยงฉลองเกือบ 100 %
- คนไทยมีสติการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ
- ปริมาณของไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว
- ภาครัฐให้ความสำคัญด้านภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากกว่าการรณรงค์ให้การดื่มน้อยลง

สถานการณ์การบริโภคแอลกอฮอล์ของสังคมไทย

แนวโน้มการบริโภคแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2524 - 2543



• ปีนี้เป็นปีแรกแอลกอฮอล์มีฤทธิ์โดยประมาณ เมื่อ 1 วัน และสารอื่นมีแอลกอฮอล์บริสุทธิ์เท่ากับ 4.5%, 14% และ 42% ตามลำดับ
 • จากฐานข้อมูล WHO-alcohol consumption database



สถานการณ์การบริโภคแอลกอฮอล์ของสังคมไทย

ปี 2546 กลุ่มผู้บริโภครองดื่มแอลกอฮอล์ใหญ่ที่สุดได้แก่ กลุ่มผู้ชาย อายุ 25-44 ปี จำนวน 7.84 ล้านคน

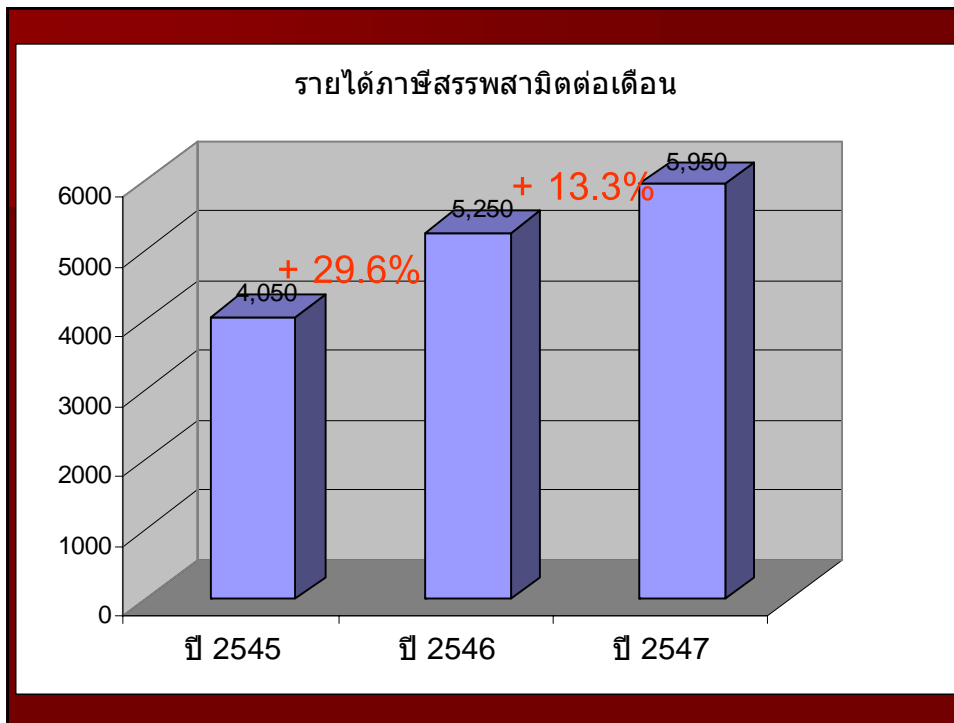
สถานการณ์ปัญหาในกลุ่มเยาวชน



- เยาวชน 15-19 ปี 46.9 % เริ่มลองดื่มสุราแล้ว
- ◆ เยาวชนดื่มเป็นอันดับที่ 2 รองจากวัยทำงาน 76.4% ของผู้ดื่มสุรา เริ่มดื่มก่อนอายุ 24 ปี
- ◆ วัยรุ่นหญิงดื่มเพิ่มขึ้น 6 เท่า ใน 7 ปี (2539 - 2546)
- อายุของการเริ่มดื่มลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง (ปี 2548 นักเรียนชายอายุ 11 ปี เริ่มดื่มแล้ว)

การเพิ่มของรถกับสถิติการตายจากอุบัติเหตุของไทย

ปี พ.ศ.	จังหวัด	ปริมาณการจดทะเบียนรถ	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	หมายเหตุ
2547	ภูมิภาค 75 จังหวัด	16,341,900	12,951	แหล่งที่มา: กรมการขนส่งทางบก/กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
	กรุงเทพฯ	4,288,468	815	
	รวม	20,630,368	13,766	
2548	ภูมิภาค 75 จังหวัด	18,466,347	12,174	-16.82%
	กรุงเทพฯ	4,845,969	684	-25.70%
	รวม	23,312,316	12,858	-17.34%



มติใหม่ในการตรวจจับ
ผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

มิติด้านปฏิบัติการ (Operation Dimension)

1. การสร้างความพร้อมของหน่วยปฏิบัติ

- 1.1 บุคลากร - ต้องมีการฝึกอบรมและทดสอบเมื่อเสร็จสิ้น
- 1.2 งบประมาณ - ต้องทำให้โครงการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งของการเสนอของบประมาณประจำปี
- 1.3 เครื่องมืออุปกรณ์ - ต้องส่งเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ไปสอบเทียบที่กองรังสีและเครื่องมือแพทย์ ทุก 6 เดือนเพื่อให้เกิดความมาตรฐาน และต้องมีการเตรียมวัสดุอุปกรณ์ในการตั้งจุดตรวจให้พร้อมเสมอ
- 1.4 การบริหารจัดการ - จัดทำแผนการปฏิบัติในการตั้งจุดตรวจจับและมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบก่อนการปฏิบัติจริงไม่น้อยกว่า 1 เดือนเพื่อให้เกิดการรับรู้และตระหนักเพิ่มมากขึ้น

1. การสร้างความพร้อมของหน่วยปฏิบัติ

1.1 บุคลากร

- ต้องมีการจัดฝึกอบรมให้มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์และเทคนิคในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างแท้จริง
- ต้องมีการทดสอบความรู้ที่ได้รับเพื่อสามารถนำไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ต้องมีการฝึกปฏิบัติในสถานการณ์จริงด้วย เพื่อให้ได้สัมผัสกับสภาพปัญหาของเหตุการณ์จริง







1.2 งบประมาณ

- ต้องทำโครงการตรวจจับผู้ขี้ขังที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นส่วนหนึ่งของการเสนอของบประมาณประจำปีของหน่วย
- กรณีงบประมาณของหน่วยมีไม่เพียงพอ ให้ขอรับการสนับสนุนจากภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องและเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ

1.3 เครื่องมืออุปกรณ์

- ต้องมีการส่งเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ไปสอบเทียบความมาตรฐานที่กองรังสีและเครื่องมือแพทย์ กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ทุก 6 เดือน
- วัสดุอุปกรณ์ในการตั้งจุดตรวจต้องมีความปลอดภัย เช่น ถีสะท้อนแสงของเสื้อสะท้อนแสงของตำรวจผู้ปฏิบัติ ถีสะท้อนแสงที่ปรากฏที่กรวยยางต้องมีประสิทธิภาพ ไฟสัญญาณวาม ๆ ที่ป้ายจุดตรวจต้องสว่างและใช้การได้ดี เป็นต้น

ตัวอย่างสติ๊กเกอร์และหนังสือรับรองการสอบเทียบ



(ค่าความคลาดเคลื่อน บวก ลบ 5%)



1.4 การบริหารจัดการ

- ต้องจัดทำแผนการตั้งจุดตรวจ โดยกำหนดช่วงเวลาและสถานที่ที่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง
- ต้องมีการประชาสัมพันธ์การตรวจจับให้ประชาชนทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 เดือนเพื่อกระตุ้นให้เกิดการรับรู้และตระหนักมากขึ้นกว่าปกติ

2. กลยุทธ์ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

2.1 ต้องกำหนดที่ตั้งจุดตรวจเพื่อเป็นการแก้ปัญหา
อย่างเป็นเหตุเป็นผล

2.2 ต้องให้มีช่วงเวลาการปฏิบัติที่ต่อเนื่องและ
สัมพันธ์กัน

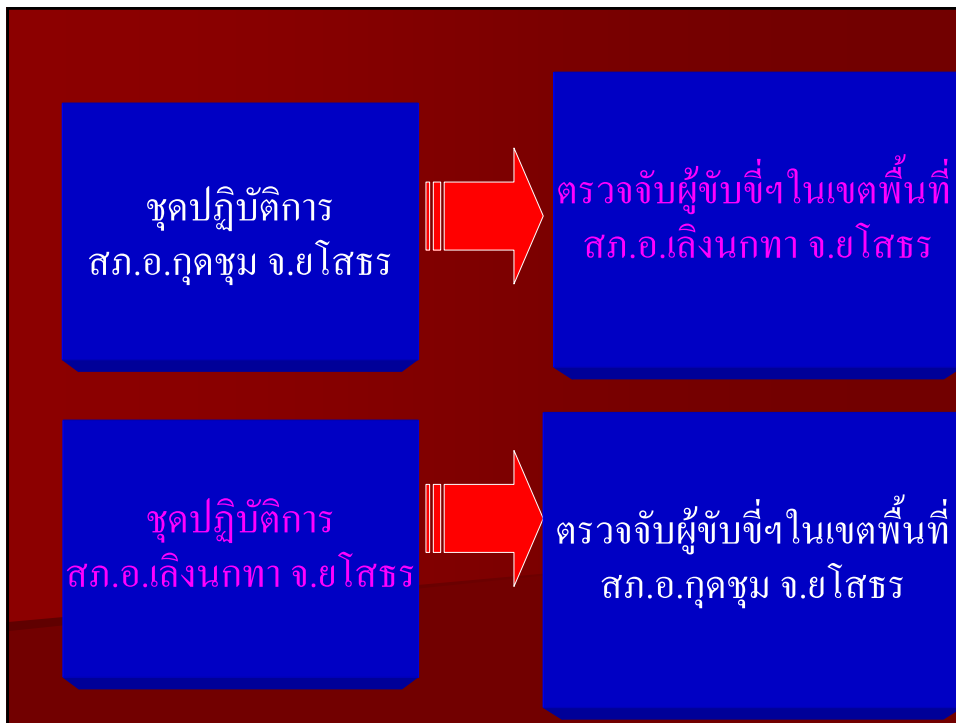
2.3 ควรมีชุดปฏิบัติการเคลื่อนที่พร้อมเครื่อง
ตรวจวัดแอลกอฮอล์ตระเวนในพื้นที่(Mobile)หรือ
กรณีตำรวจทางหลวงมีเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์แบบ
พกพาติดรถสายตรวจอย่างน้อยคันละ **1** เครื่อง

ออสเตรเลีย

- **Random Breath Testing(RBT)**
ใช้รถ **Brooze Bus** ตรวจแอลกอฮอล์และสารเสพติดผู้ขับขี่โดย
ตระเวนและหยุดตรวจไปตามถนนต่าง ๆ
- สามารถลดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เมาสุราถึง **40 %**



2.4 ต้องมีการสลับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติระหว่างพื้นที่ติดกัน
ในจังหวัดเดียวกันหรือใช้วิธีสนธิกำลังตำรวจจากทุกสถานี
ตำรวจๆละ 1 นาย ตั้งเป็นชุดเฉพาะกิจตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่ม
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยเฉพาะ โดยคำสั่งของ ผบก.จว.



2.5 ต้องมีอาสาสมัครร่วมปฏิบัติในจุดตรวจเพื่อให้
เกิดความโปร่งใสและความเชื่อมั่น

2.6 ต้องจัดรูปแบบจุดตรวจให้มีการตรวจ แอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ก่อนจับกุมในข้อหาอื่น(โทษสูงกว่า และป้องกันการก่ออุบัติเหตุเมื่อผ่านพ้นจุดตรวจ)

จุดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่ม
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์



จุดตรวจจับ 2ม.-2ข.
-ไม่สวมหมวกนิรภัย
-มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย
-ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
-ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

จุดตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่ม
เครื่องดื่มแอลกอฮอล์



จุดตรวจจับ 1ร.
-ขับรถเร็วเกินกำหนด

3. การประเมินผลการปฏิบัติ

ต้องใช้สถิติผลการจับกุมเป็นตัวประเมิน และชี้วัดผลการปฏิบัติโดย บช.น.แจ้งผลไปที่ บก.จร. ส่วนภูมิภาคแจ้งไปที่ ตร.ภ.จว. แต่สิ่งที่ผู้บังคับบัญชาขาดไม่ได้ คือการหมั่นตรวจตราและให้กำลังใจผู้ปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ

4. การบริหารจัดการเงินรางวัลการจับกุม

4.1 ต้องให้นายตำรวจชั้นสัญญาบัตร(ฝ่ายการเงิน)ของ บก.เป็นผู้ดำเนินการเบิก-จ่ายเงินรางวัลที่ศาล

4.2 เป็นสิทธิของผู้บังคับบัญชานายที่จะบริหารจัดการแบ่งเงินรางวัลตามระเบียบโดยยึดหลักความเป็นธรรมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับผู้ปฏิบัติ(ป้องกันการร้องเรียนในภายหลัง)

4.3 ต้องมีการแบ่งเงินรางวัลให้กับอาสาจรนายละ 2,000 บาท ตามระเบียบกระทรวงการคลัง

มิติด้านการบริหาร (Executive Dimension)

1. ต้องปรับแก้กฎหมายให้การปฏิบัติเกิด ประสิทธิผลสูงสุด

- ต้องกำหนด "ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด"(BAC)ของ **ผู้ขับรถโดยสารให้ต่ำกว่า 50 มก.% (สเปน)**
- ต้องแก้กฎหมายกรณีผู้ขับขี่ต้องสงสัยและไม่ยินยอมให้ทดสอบระดับแอลกอฮอล์ทางลมหายใจให้มีโทษเท่ากับข้อหาขับจี้รถ **ในขณะเมาสุรา**
- ต้องมีการใช้บทลงโทษ **จำคุกโดยไม่รอลงอาญา**โดยไม่เลือกปฏิบัติเฉพาะพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเช่นในปัจจุบัน(แคนาดา)

ระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด (Blood Alcohol Concentration limits:BAC)

- 0 มก.% - อังการี, โรมาเนีย, อาเซอร์ไบจาน, สาธารณรัฐเช็ก, สโลวาเกีย
- 20 มก.% - สวีเดน
- 40 มก.% - ไอซ์แลนด์, อินเดีย, ฟินแลนด์, อิตาลี, มาเลเซีย, นอร์เวย์, โปรตุเกส, โปแลนด์, รัสเซีย
- 50 มก.% - ไทย, อังกฤษ, ฝรั่งเศส, ตุรกี, เบลเยียม, แคนาดา
- 80-100 มก.% - สหรัฐอเมริกา(80=17/100=33)
- ขึ้นอยู่กับ....สภาพภูมิอากาศ สภาพถนนและปริมาณการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับรถที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด

สเปน

- ระดับ BAC
 - ไม่เกิน 50 มก.% - ผู้ขับรถทั่วไป
 - ไม่เกิน 30 มก.% - ผู้ประกอบอาชีพขับรถ/ผู้เริ่มขับยานพาหนะ
- พักใช้ใบอนุญาตขับขี่รถชั่วคราวตามความหนักเบาของการกระทำผิด

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522

มาตรา 142 (วรรคสอง) “ในกรณีเจ้าพนักงานจรรยาบรรณ พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืน มาตรา 43(1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจรรยาบรรณ พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าห่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่(ต้องเติมข้อความว่า.. โดยการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ด้วยวิธีการตามลำดับคือตรวจวัดลมหายใจหรือตรวจจากปัสสาวะโดยให้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี”

(วรรคสาม) “ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยินยอมหรืออยู่ในสภาวะที่ไม่สามารถทำการทดสอบได้ด้วยวิธีตามวรรคสอง ให้เจ้าพนักงานจรรยาบรรณ พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทำการตรวจวัดจากเลือดโดยการเจาะเลือด”

มาตรา 154(3) “ถ้าฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงาน พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” (อัตราโทษเดิม ปรับครั้งละ หนึ่งพันบาท)

แคนาดา

- ผิดครั้งแรก - ปรับ 300 ดอลลาร์
- พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 3 เดือน
- ผิดครั้งที่สอง - ปรับ 300 ดอลลาร์
- พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน
- จำคุกไม่น้อยกว่า 14 วัน
- ผิดครั้งที่สาม - ปรับ 300 ดอลลาร์
- พักใช้ใบอนุญาต 1 ปี
- จำคุกไม่น้อยกว่า 90 วัน

2. มาตรการลงโทษผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

2.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องให้ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง (ict.police.go.th) เป็นศูนย์กลางการเก็บข้อมูลการจับกุมผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยมีการ **online** ทั่วประเทศ เพื่อสามารถตรวจสอบการกระทำผิดนำไปสู่การฟ้องเพิ่มโทษได้

2.2 พนักงานอัยการต้องมีส่วนร่วมในการเสนอต่อศาลเพื่อสั่งให้ใช้ "วิธีการเพื่อความปลอดภัย" เช่น ห้ามประกอบอาชีพบางอย่างตลอดไป

2.3 โทษ "พักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่" ต้องมีการลงโทษ และมีบทบังคับอย่างเคร่งครัดเช่นเดียวกับต่างประเทศ

2.4 ควรมีการจัดประชุมเชิงบูรณาการ โดยมีฝ่ายตุลาการและ
ผู้แทนองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาบทสรุปในเรื่องมาตรการการลงโทษผู้
ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เกิดความเป็นธรรมในสังคมและ
ประสิทธิภาพสูงสุด

2.5 การให้ทำงานบริการสังคม

2.5.1 ควรต้องมีทุกพื้นที่ในประเทศไทยเพื่อความเป็นธรรม

2.5.2 ควรเพิ่มระยะเวลาทำงานบริการสังคมให้นานมากขึ้น
เพื่อให้เกิดความหลากหลายเนื่องจากไม่ได้ถูกจำคุก

2.5.3 รูปแบบการทำงานบริการสังคมควรเป็นไปใน
ลักษณะที่ทำให้จำเลยรู้สึกว่าเป็นการลงโทษ มิใช่รู้สึก "สบายดี"

3. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3.1 นำองค์ความรู้เรื่องการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่รถ
เข้าเป็นวิชาบังคับสำหรับนักเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาเป็นต้นไปเพื่อปลูกฝังจน
เป็นนิสัย

3.2 ประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่อไปนี้ให้ประชาชนทราบ

3.2.1 สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา

3.2.2 ปริมาณเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่สามารถดื่มได้

3.2.3 สถิติผลการจับกุมผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา

3.2.4 อัตราโทษที่ผู้ขับขี่ในขณะเมาสุราได้รับ

3.3 เสนอให้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยรถ ดังนี้

3.3.1 กรณีผู้ขับขี่ที่เคยถูกจับกุมข้อหาขับขี่รถในขณะเมาสุรา ให้มีการเพิ่มเบี้ยประกันให้มากขึ้นเป็นกรณีพิเศษ

3.3.2 กรณีผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุพบว่ามีแอลกอฮอล์ในร่างกายเกิน 150 มก.% ให้มีการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน แต่ให้นำเงินดังกล่าวเก็บเข้าสมทบกองกลางที่บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดแล้วนำไปณรงค์เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถในขณะเมาสุราให้มีสถิติลดลง

3.4 การเสริมทางเลือกผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ด้วย” บริการส่งกลับบ้านฟรี”

3.4.1 ปัจจุบันมีหน่วยงานหนึ่งที่กำลังดำเนินการอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร คือ ศูนย์วิทยุกรุงเทพ โทร. 02-2264444 ที่นักดื่มสามารถใช้บริการขับขี่รถของท่านนำท่านไปส่งบ้านฟรี โดยพนักงานดังกล่าวมีหมายเลขประจำตัวที่สามารถตรวจสอบได้

3.4.2 ในส่วนภูมิภาคทุกจังหวัดมีหน่วยกู้ภัยซึ่งสามารถปรับกลยุทธ์การปฏิบัติในลักษณะการบริการดังกล่าวได้

4. การจัดตั้งองค์กรอิสระเพื่อรับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน(Road Safety Organization) โดยตรงและมีเอกภาพในการบริหารจัดการ (สวีเดน)

สวีเดน

- ตั้งสำนักงานความปลอดภัยบนถนน (Road Safety Office) ระดับชาติและมีการควบคุมโดยส่วนกลาง
- ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุลง 50 % ในเวลา 15 ปี (1965-1980)

ขอขอบพระคุณทุกท่าน

พ.ต.ท.สงคราม เสถียรมพัคตร์
โทร. **0-1831-1923**