

## บทที่ 3

### การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของตำรวจ

#### 3.1 กล่าวนำ

ในการเข้าสืบสวนสาเหตุการชนที่รุนแรง ณ ที่เกิดเหตุการณ์ในเมืองหาดใหญ่ ผู้ศึกษาจำเป็นต้องประสานงานเพื่อขอความร่วมมือกับสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ (สภ.อ.หาดใหญ่) ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุการณ์โดยตรง เพื่อการวางแผนขั้นตอนเก็บข้อมูลที่รัดกุม จึงจำเป็นที่ผู้ศึกษาจะต้องรู้ถึงขั้นตอนการทำงานต่างๆ ของตำรวจ ก่อนเข้าร่วมสืบสวนสาเหตุการชนในที่เกิดเหตุจริงร่วมกับตำรวจ โดยบทนี้จะกล่าวถึง การแบ่งหน้าที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุจราจร การแบ่งประเภทคดีอุบัติเหตุจราจรโดยพนักงานสอบสวน การบันทึกข้อมูลรายละเอียดการชน และเปรียบเทียบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุภายใน สภ.อ. หาดใหญ่ ซึ่งจากการสอบถามพนักงานสอบสวนและตำรวจจราจร พบว่า มีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนกันบ้าง อย่างไรก็ตาม ผู้ศึกษาพอที่จะสรุปได้ดังที่จะกล่าวถึงในบทนี้

#### 3.2 การแบ่งหน้าที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุจราจร

การแบ่งหน้าที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุจราจรของ สภ.อ. หาดใหญ่ แบ่งเป็น 3 ฝ่าย คือ

1. ฝ่ายรับแจ้งเหตุ
2. ฝ่ายสอบสวน
3. ฝ่ายจราจร

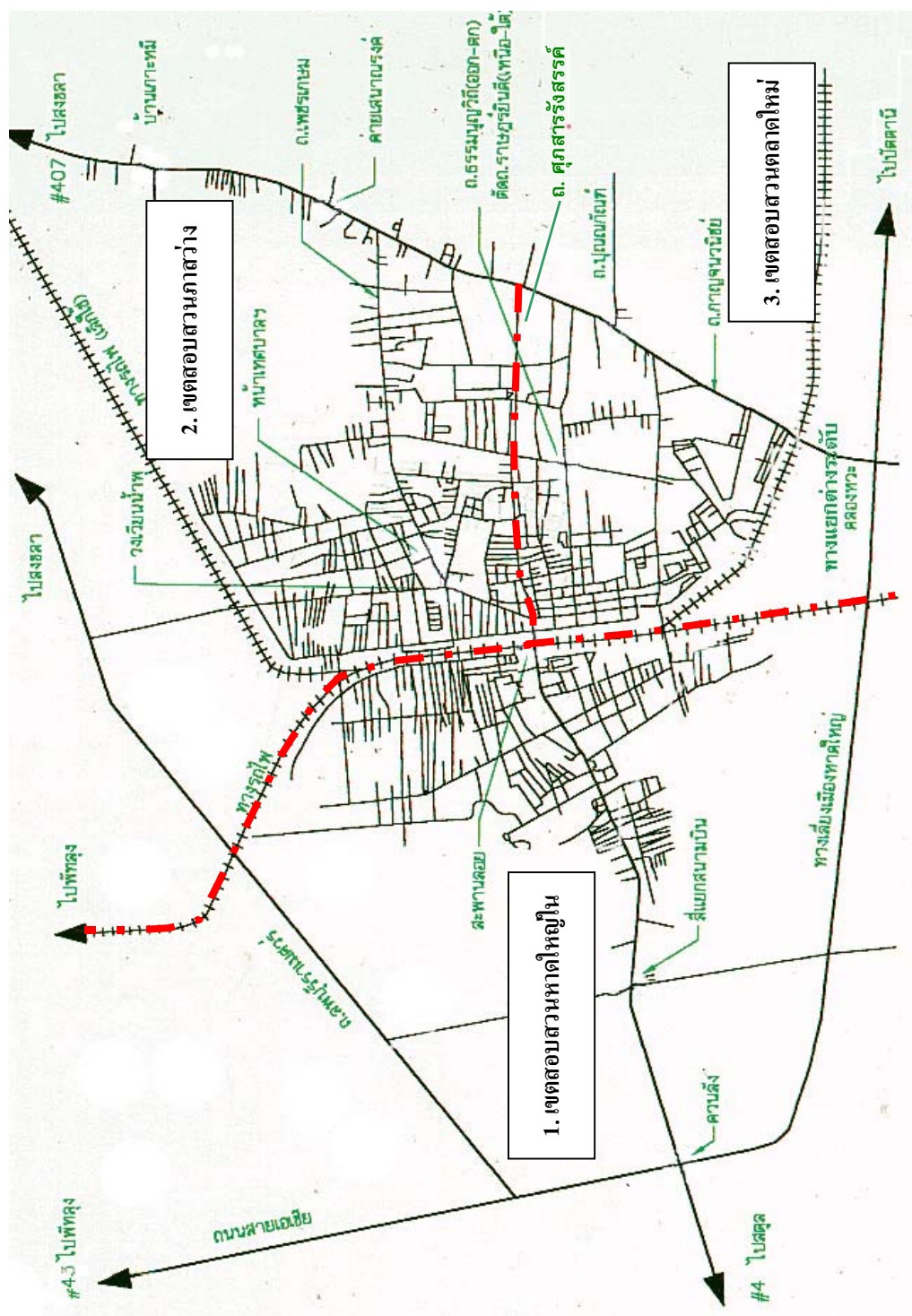
##### 3.2.1 ฝ่ายรับแจ้งเหตุ

ศูนย์วิทยุ 191 เป็นฝ่ายรับแจ้งเหตุจากผู้เกี่ยวข้องกับการชน ประชาชน หรือเจ้าหน้าที่ที่พบเหตุ จากนั้นทางศูนย์ฯ จะทำการบันทึกเหตุ และกระจายข่าวหรือประสานงานทางวิทยุสื่อสารไปยังพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบ หน่วยกู้ภัย (กรณีมีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต) หรือตำรวจจราจร (กรณีที่ต้องการให้มีการควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกในบริเวณที่เกิดเหตุ ก่อนพนักงานสอบสวนเดินทางไปถึง)

##### 3.2.2 ฝ่ายสอบสวน

สถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ (สภ.อ. หาดใหญ่) โดยพนักงานสอบสวน (ร้อยเวร หรือสารวัตรเวร) ที่รับผิดชอบในพื้นที่และช่วงเวลาที่เกิดเหตุ จะเข้าตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ทำการบันทึกร่องรอยต่างๆ จากการชน และยึดรถที่เกิดเหตุไว้เพื่อดำเนินการตามกฎหมาย จากนั้นจะติดตามผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลเพื่อบันทึกอาการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก

เทศบาลนครหาดใหญ่มีเนื้อที่กว้างถึง 21 ตารางกิโลเมตร ทำให้มีภาระงานมากตามไปด้วย ดังนั้นทาง สก.อ.หาดใหญ่ จึงได้แบ่งพื้นที่สอบสวนออกเป็น 3 เขตสอบสวน คือ 1. เขตสอบสวนหาดใหญ่ใน (ที่ตั้ง สก.อ. หาดใหญ่) 2. เขตสอบสวนภาสว่าง และ 3. เขตสอบสวนตลาดใหม่ โดยกำหนดแบ่งเขตด้วย ถนนสุขสารรังสรรค์ และเส้นทางรถไฟ (ภาพประกอบ 3.1 แสดงการแบ่งเขตสอบสวนของ สก.อ. หาดใหญ่ ในเมืองหาดใหญ่)

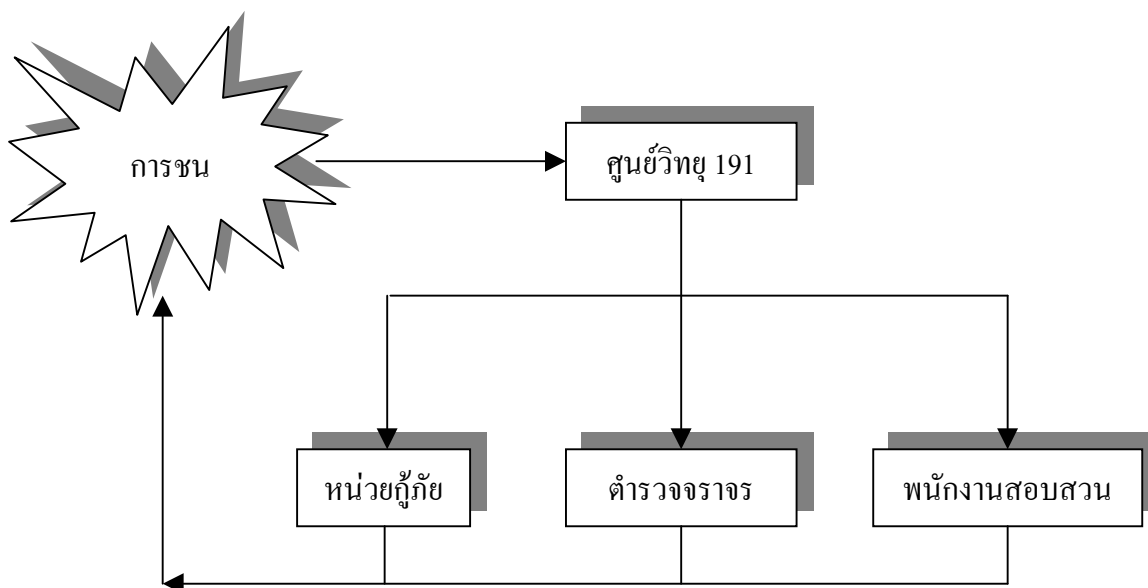


ภาพประกอบ 3.1 การแบ่งเขตสอบสวนของ สก.อ. หาดใหญ่ ในเมืองหาดใหญ่

### 3.2.3 ฝ่ายจราจร

งานจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ มีหน้าที่รับผิดชอบ การจัดระบบการจราจร การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและวางมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยจะจัดและกระจายกำลังตำรวจจราจรออกประจำจุดและตรวจตราความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการจราจร ตลอดจนการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และหากพบเหตุการณ์ ตำรวจจราจรจะเข้าควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวกให้กับผู้สัญจรในบริเวณที่เกิดเหตุ จากนั้นจะแจ้งไปยังหัวหน้าชุดจราจร ให้รับทราบเพื่อการบันทึกข้อมูลการชนในแบบฟอร์มที่ได้จัดทำขึ้น (รายละเอียดการบันทึกในภาคผนวก จ) และรวบรวมส่งไปบันทึกที่งานจราจร ลงคอมพิวเตอร์ในโปรแกรม SCADE<sup>1</sup> (Songkhla Computerized Common Accident Database Entry)

จากรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น ผู้ศึกษาพอจะสรุปแผนผังการทำงานด้านอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในเมืองหาดใหญ่ได้ ดังภาพประกอบ 3.2 (ภาพประกอบ 3.2 แสดงการปฏิบัติงานด้านอุบัติเหตุจราจรของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในเทศบาลนครหาดใหญ่)



ภาพประกอบ 3.2 การปฏิบัติงานด้านอุบัติเหตุจราจรของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในเทศบาลนครหาดใหญ่

<sup>1</sup> วิวัฒน์ สุทธิวิภากร ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล และ กิตติภรณ์ สิ้นสุกเสวต. 2543. โครงการถนนปลอดภัยระยะที่ 1 (SAFERO PHASE 1) สงขลา. คณะวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. บทที่ 4. หน้า 1 – 29.

จากการสอบถาม พบว่า การชนส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาล ตำรวจจราจรจะไปถึงที่เกิดเหตุและรับทราบเหตุการณ์ก่อนพนักงานสอบสวน เนื่องจากจะมีตำรวจจราจรตรวจตราทั่วเขตเทศบาล ทำให้เข้าถึงจุดเกิดเหตุได้เร็วกว่า ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่คุณศึกษาจะตัดสินใจเข้าร่วมเก็บข้อมูลกับตำรวจจราจร อย่างไรก็ตาม มีข้อมูลบางอย่างที่ไม่อาจรวบรวมได้จากที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะข้อมูลของคนที่ได้รับบาดเจ็บ จำเป็นต้องติดตามจากพนักงานสอบสวนร่วมด้วย

### 3.3 การแบ่งประเภทคดีอุบัติเหตุจราจรโดยพนักงานสอบสวน

จากการสอบถามพนักงานสอบสวน พบว่า เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะแบ่งประเภทคดีอุบัติเหตุจราจร เป็น 2 กรณี คือ 1. กรณีมีทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย และ 2. กรณีมีทรัพย์สินเสียหาย และมีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือมีผู้เสียชีวิต

#### 3.3.1 กรณีมีทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย แบ่งเป็น 2 กรณีย่อยต่อไปได้ ดังนี้

##### ก. กรณีตกลงกันได้

ตกลงชดเชยค่าเสียหาย และต้องลงบันทึกประจำวันเป็นหลักฐาน เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับในข้อหาขับรถโดยประมาท (ในทางปฏิบัติ มักไม่มีการปรับ เนื่องจากเจ้าหน้าที่เห็นใจประชาชนผู้ประสบเหตุ) ซึ่งจัดว่าเป็นคดีที่ไม่ส่งอัยการเพื่อพิจารณาฟ้องต่อศาล

##### ข. กรณีตกลงกันไม่ได้

ต้องมีการลงบันทึกประจำวันเป็นหลักฐาน เพื่อทำการเปรียบเทียบปรับในข้อหาขับรถโดยประมาท ซึ่งจัดว่าเป็นคดี และพนักงานสอบสวนจะทำสำนวนส่งอัยการเพื่อพิจารณาฟ้องร้องต่อศาล

จากการสอบถามพนักงานสอบสวน พบว่า ส่วนใหญ่การชนในกรณีที่มีทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บเพียงเล็กน้อย มักจะตกลงกันได้ เนื่องจากคู่กรณีไม่ต้องการให้เป็นคดีความที่อาจสร้างความยุ่งยากและเสียเวลา

#### 3.3.2 กรณีมีทรัพย์สินเสียหาย และมีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือมีผู้เสียชีวิต แบ่งเป็น 2 กรณีย่อยต่อไปได้ ดังนี้

##### ก. กรณีตกลงกันได้

จัดเป็นคดีและมีผลในชั้นศาล จะต้องลงบันทึกประจำวัน แต่สามารถยอมความกันได้โดยมีการตกลงชดเชยค่าเสียหายตามที่ตกลงกัน โดยต้องตกลงเป็นหลักฐานลายลักษณ์อักษร

ซึ่งทางพนักงานสอบสวนจะทำสำนวนเสนอสั่งไม่ฟ้องต่อศาลเพราะเหตุเกิดโดยประมาท จากนั้นจะส่งเรื่องให้กับอัยการเพื่อให้อัยการพิจารณาสั่งฟ้องหรือไม่ฟ้องต่อไป

#### ข. กรณีที่ตกลงกันไม่ได้

จัดเป็นคดีและมีผลในชั้นศาล จะต้องลงบันทึกประจำวัน ซึ่งทางพนักงานสอบสวนจะทำสำนวนเสนอสั่งฟ้องและจะส่งเรื่องให้กับอัยการ เพื่อให้อัยการพิจารณาสั่งฟ้องหรือไม่ฟ้องต่อไป

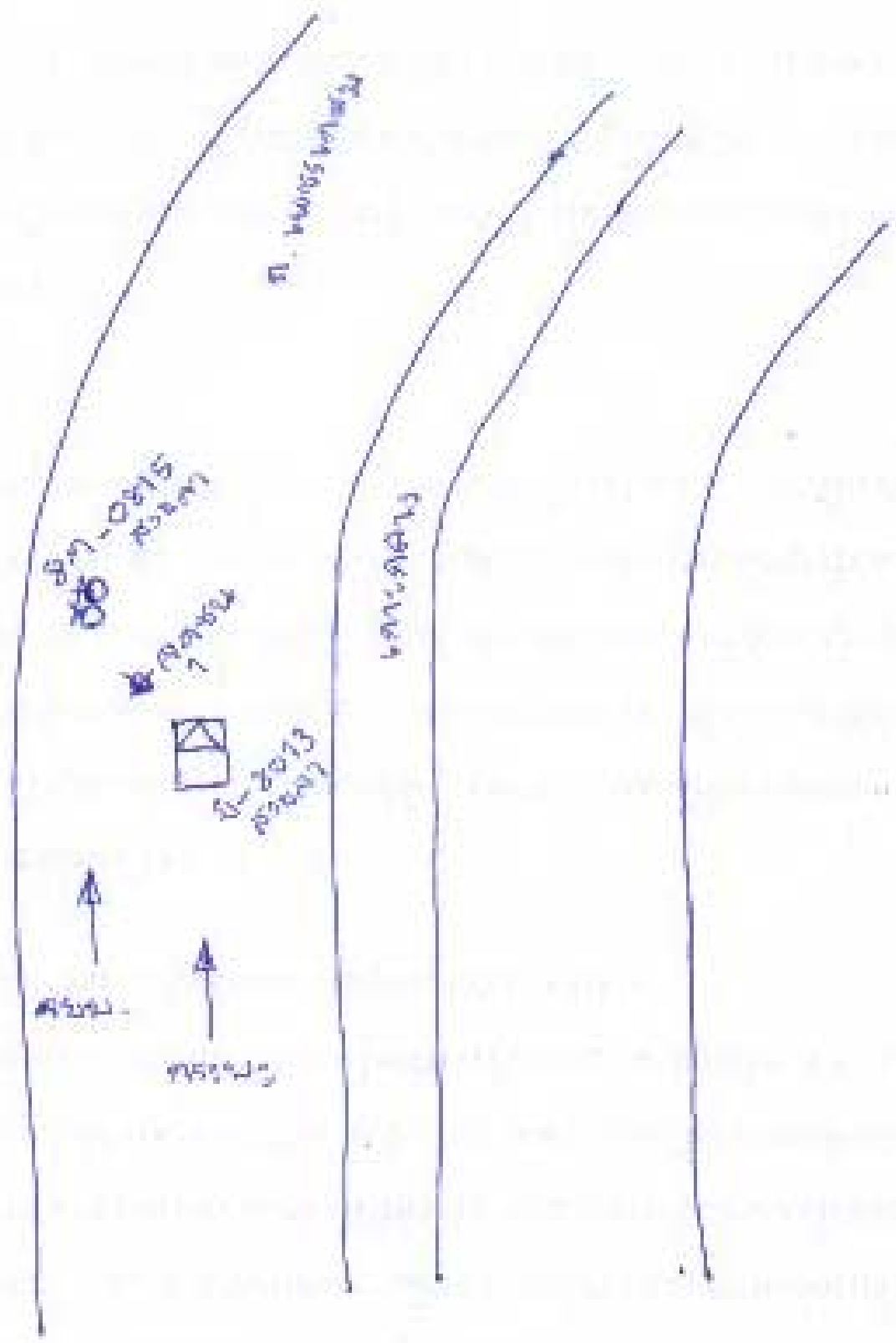
จากรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า กรณีที่ตกลงกันไม่ได้ มีผู้บาดเจ็บสาหัส หรือ มีผู้เสียชีวิต จะมีข้อมูลรายละเอียดการชนเกือบครบถ้วน (อาจขาดข้อมูลความบกพร่องบางอย่างของยานพาหนะ และถนน) (ตัวอย่างการบันทึกการสอบสวนในภาคผนวก ฉ) ทั้งในด้านเวลา สถานที่ ความเสียหายของยานพาหนะ ลักษณะถนนเบื้องต้น ลักษณะการขับขี่ อายุ ใบอนุญาตขับขี่ คำให้การของผู้ขับขี่และผู้เกี่ยวข้อง และอาจรวมถึงระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ด้วย ฯลฯ เป็นต้น ดังนั้น ในการศึกษาสาเหตุการชนที่รุนแรง จะมีข้อมูลรายละเอียดที่สามารถสืบค้นได้ ลึกจากพนักงานสอบสวน โดยเฉพาะองค์ประกอบคน ซึ่งจะเป็นขั้นตอนที่ผู้ศึกษาจะสามารถสืบค้นเพิ่มเติมได้

### 3.4 การบันทึกข้อมูลรายละเอียดการชน

เมื่อพนักงานสอบสวนเดินทางถึงที่เกิดเหตุ ซึ่งปกติจะเป็นร้อยเวรหรือสารวัตรเวร จะบันทึกรายละเอียดของการชนโดยใช้สมุดบันทึกส่วนตัวพร้อมกับสเก็ทซ์ภาพลักษณะการชน และมีการบันทึกภาพเก็บไว้ด้วยกล้องถ่ายรูป สมุดดังกล่าวจะใช้ร่วมกับคดีอื่นๆ ที่เกิดขึ้นนอกจากคดีจราจร หลังจากนั้นจะนำมาลงบันทึกประจำวันที่สถานีตำรวจ

การบันทึกข้อมูลในบันทึกส่วนตัว ส่วนใหญ่จะไม่ละเอียด (ภาพประกอบ 3.3 แสดงภาพสเก็ทซ์ลักษณะการชนที่ไม่ระบุสถานที่เกิดเหตุ) แต่ข้อมูลดังกล่าวอาจเพียงพอสำหรับการทำงานของตำรวจ แต่ไม่เพียงพอสำหรับการหาสาเหตุการชน อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่เป็นคดีความกันขึ้น พนักงานสอบสวนจะนำข้อมูลที่บันทึกส่วนตัว มาทำแผนที่ละเอียดขึ้นพร้อมคำอธิบายเพิ่มเติม เพื่อใช้ในสำนวนการสอบสวน (ภาพประกอบ 3.4 แสดงตัวอย่างแผนที่สังเขปการชนประกอบสำนวนสอบสวน (แบบ ก.๑๘๕-๓.๖๖๕)) (ตัวอย่างบันทึกสำนวนการสอบสวนฉบับเต็มใน ภาคผนวก ฉ)

วันที่ 16 ธันวาคม 44 เวลา 17.30 น.



ภาพประกอบ 3.3 ภาพสเก็ตช์ลักษณะการชนที่ไม่ระบุสถานที่เกิดเหตุ



นอกจากนั้น ทางตำรวจยังมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดการชนลงในหลายแบบฟอร์มเพื่อรายงานเป็นสถิติ เท่าที่ผู้ศึกษารวบรวมได้ (รายละเอียดแต่ละแบบฟอร์มใน ภาคผนวก จ) มีดังนี้

1. แบบรายงานคดีจราจรทางบก (แบบ สนผ.13 – 1.2 /2537)
2. บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร (แบบ ค.๑๘๘ - ต.๗๖๘)
3. แบบรายงานอุบัติเหตุจราจร ของงานจราจร (เพื่อลงในฐานข้อมูล SCADA)
4. แบบรายงานสรุปอุบัติเหตุจราจรทางบกประจำเดือน

จากแบบฟอร์มการบันทึกที่เสาะหามาได้ข้างต้น มีแบบฟอร์ม 3 แบบ ที่เป็นการรายงานเฉพาะราย คือ แบบรายงานคดีจราจรทางบก บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร และแบบรายงานอุบัติเหตุจราจรของงานจราจร ซึ่งมีเพียงแบบรายงานสรุปอุบัติเหตุจราจรทางบกเท่านั้น ที่มีการรายงานแบบข้อมูลรวมในรอบเดือน ดังนั้น ผู้ศึกษาสามารถรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมเฉพาะรายได้จากแบบบันทึก 3 แบบแรก หากมีการจัดทำขึ้น

### 3.5 เปรียบเทียบข้อมูลสถิติอุบัติเหตุภายใน สภ.อ. หาดใหญ่

ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ที่รวบรวมโดย สภ.อ. หาดใหญ่ เท่าที่ผู้ศึกษาเสาะหามาได้นั้น พบว่า มีอยู่ 2 ส่วนที่สำคัญ คือ

1. ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจร จากแบบรายงานสรุปอุบัติเหตุจราจรทางบกประจำเดือนของงานคดี
2. ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จากฐานข้อมูล SCADA ของงานจราจร

เมื่อพิจารณาข้อมูลอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน จากฐานข้อมูล SCADA ที่ถูกบันทึกโดยงานจราจร พบว่า ปี พ.ศ. 2543 ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน (รายละเอียดใน ตาราง ข1 ภาคผนวก ข) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ทั้งสิ้น 479 ครั้ง หรือเฉลี่ยเดือนละประมาณ 120 ครั้ง แต่เมื่อพิจารณาจากแบบรายงานสรุปอุบัติเหตุจราจรทางบกประจำเดือน (รายละเอียดในภาคผนวก ข ตาราง ข3) ของงานคดี ซึ่งเป็นรายงานเฉพาะที่เป็นคดี โดยส่วนใหญ่เป็นการชนที่รุนแรง ใน ปี พ.ศ. 2543 พบว่า มีจำนวนทั้งสิ้นเพียง 112 ครั้ง (ขาดข้อมูลเดือนกันยายน) หรือเฉลี่ยเดือนละประมาณ 10 ครั้ง

จากสถิติดังกล่าว จะเห็นว่าข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุมีความแตกต่างกันเกือบ 12 เท่า อย่างไรก็ตาม แหล่งข้อมูลทั้ง 2 ส่วนนี้ มีข้อเด่นและข้อด้อยแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้อมูลในแบบรายงานสรุปอุบัติเหตุจราจรทางบกประจำเดือนของงานคดีนั้น จะเป็นข้อมูลเฉพาะรายที่เป็นคดีความกัน



ซึ่งรายละเอียดการเกิดเหตุแต่ละรายนั้นจะมีเกือบครบถ้วนในสำนวนการสอบสวน (บางสำนวนมีภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุอย่างชัดเจน) ทั้งนี้ ผู้สนใจสามารถขออนุญาตสืบค้นได้จากห้องคดี แต่ข้อด้อยคือข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ครอบคลุมการชนทั้งหมด เนื่องจากขาดข้อมูลอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิตและมีการตกลงกันได้ ส่วนข้อมูลที่ถูกบันทึกโดยงานจราจรนั้น (บันทึกหลักฐานข้อมูล SCADE) มีข้อเด่นกว่าในเรื่องของข้อมูลจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด (เฉพาะช่วงเวลาทำการของตำรวจจราจร ตั้งแต่เวลา 06.30 ถึง 21.30 น. ของทุกวันเท่านั้น) แต่มีข้อด้อยกว่าในเรื่องของรายละเอียดการชนในแต่ละราย แม้ว่าความจริงโปรแกรมฐานข้อมูล SCADE จะมีความสามารถในการบันทึกรายละเอียดได้ครบถ้วนก็ตาม แต่เนื่องจากแบบฟอร์มที่ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบันทึกก่อนการบันทึกลงคอมพิวเตอร์นั้น มิได้ครบถ้วนตามความสามารถของโปรแกรม (รายละเอียดแบบฟอร์มในภาคผนวก จ) อย่างไรก็ตาม ทราบว่าขณะนี้ทางงานจราจรกำลังอยู่ในขั้นตอนปรับปรุงแบบฟอร์มให้มีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น