

บทที่ 1

บทนำ

- ❖ หลักการและเหตุผล
- ❖ วัตถุประสงค์
- ❖ ประโยชน์ของการศึกษา
- ❖ ขอบเขตการศึกษา
- ❖ พื้นที่ศึกษา
- ❖ คณะที่ปรึกษา

1.1 หลักการและเหตุผล

สถิติอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปี พ.ศ. 2550 มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น 101,752 ครั้ง พบว่ามีผู้บาดเจ็บ 79,029 คน มีผู้เสียชีวิต 12,492 คน มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า 232,855 ล้านบาท และนับจากปี พ.ศ. 2530 ถึงปัจจุบัน มีจำนวนผู้บาดเจ็บและพิการจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นทุกปี จากสถิติของกระทรวงสาธารณสุข พบว่ามีผู้บาดเจ็บ มากถึงปีละ 600,000 คน และพิการ ปีละประมาณ 100,000 คน

จากการศึกษาที่ผ่านมาปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นประกอบไปด้วย คน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ซึ่งทั้งสามปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวพันแบบลูกโซ่ ปัจจัยด้านคนนั้นเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ปัจจัยด้านรถและถนนก็มีส่วนร่วมอยู่ด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอุบัติเหตุทางถนนนั้นสิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง และพัฒนาแนวทางป้องกันได้อย่างตรงจุด

การทำความเข้าใจสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร โดยเฉพาะอุบัติเหตุทางถนนนั้น สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลในเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อที่จะสามารถนำมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง และพัฒนาหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ดังนั้น การเก็บข้อมูลจำเป็นที่จะต้องมีการมีรูปแบบที่ชัดเจน มีระบบฐานข้อมูล (Database) การจัดเก็บข้อมูลที่เป็นมาตรฐานง่ายต่อการนำไปใช้ และมีข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด ได้แก่ ข้อมูลก่อนการเกิดอุบัติเหตุ (Pre-crash Data) ข้อมูลอุบัติเหตุ (Crash Data) และข้อมูลหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash Data) โดยพิจารณาถึงปัจจัยทุกด้านในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม จึงควรมีหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร (Transport and Traffic Accident Investigation Unit) ขึ้น

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการวางแผนด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีความสะดวก ประหยัดและปลอดภัย ได้เล็งเห็นความสำคัญที่ประเทศไทยจะจัดให้มีหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการ

ขนส่งและจราจร (Transport and Traffic Accident Investigation Unit) จึงได้ดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรขึ้นในปี 2549 (โครงการระยะที่ 1) เป็นโครงการนำร่องและได้ปฏิบัติงานแล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม 2550 โดยหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุใน 5 พื้นที่ได้ทำการศึกษาสภาพของการเกิดอุบัติเหตุ เก็บรายละเอียดหลักฐานต่างๆเกี่ยวกับอุบัติเหตุ นั้นๆได้อย่างครบถ้วน และนำมาใช้วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง จำนวน 82 กรณีศึกษา ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด และยังสามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานอื่นๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานเอกชน หน่วยงานวิจัย รวมทั้งประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนอีกทางหนึ่งด้วย ดังนั้น เพื่อให้ผลการศึกษาที่ผ่านมาเกิดประโยชน์สูงสุด และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดผลทางปฏิบัติ จึงควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสามารถกำหนดตัวแบบที่เหมาะสมของหน่วยสืบสวนฯ และสามารถนำข้อมูลสาเหตุของอุบัติเหตุที่ได้จากการศึกษาไปกำหนดแนวทาง มาตรการทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์

- 1.2.1 เพื่อนำองค์ความรู้ตัวแบบและกระบวนการในการดำเนินการของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ ที่ได้จากการศึกษา มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินการต่อเนื่อง โดยให้มีการปรับปรุงองค์ประกอบของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ ให้เหมาะสม เช่น บุคลากรในหน่วยงาน อุปกรณ์เพิ่มเติมที่จำเป็น เป็นต้น
- 1.2.2 เพื่อนำแบบฟอร์มการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร (Crash Investigation Report Form) และระบบฐานข้อมูลที่ได้พัฒนาในโครงการระยะที่ 1 มาพิจารณาทบทวนปัญหา อุปสรรค ข้อบกพร่อง และดำเนินการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.2.3 เพื่อสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุลักษณะเชิงลึกในพื้นที่ศึกษา ซึ่งเป็นการเพิ่มจำนวนข้อมูล (Sample Size) ให้มากขึ้น พร้อมทั้งนำข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากโครงการระยะที่ 1 และที่สำรวจเพิ่มเติมไปใช้วิเคราะห์ เพื่อเสนอแนะแนวทางและ/หรือมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้
- 1.2.4 ให้การสนับสนุนทางเทคนิคแก่ สนข. โดยการสร้างความร่วมมือทางด้านวิชาการ และการทำงานวิจัยกับสถาบันวิจัยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึกในต่างประเทศ โดยมีการนำวิทยากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญมาให้ความรู้ให้แก่บุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 1.2.5 ถ่ายทอดความรู้ทางเทคนิคให้แก่เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ และเน้นเพิ่มความตระหนักในความสำคัญของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ สามารถปฏิบัติงานและ/หรือนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานในพื้นที่/จังหวัดต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 ประโยชน์ของการศึกษา

- 1.3.1 มีต้นแบบของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจรที่เหมาะสม สามารถนำไปขยายผลและประยุกต์ให้ผลการดำเนินงานเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ
- 1.3.2 มีองค์ความรู้สำหรับการวิเคราะห์หาสาเหตุกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่มีองค์ประกอบของสาเหตุที่ซับซ้อนมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการดำเนินงานของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจร
- 1.3.3 มีแบบฟอร์มที่เป็นต้นแบบสำหรับการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจร (Crash Investigation Report Form) และระบบฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่มีข้อมูลที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด
- 1.3.4 จัดทำข้อเสนอแนะด้านนโยบาย มาตรการ และแนวทางการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกัน และแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้
- 1.3.5 พัฒนางค์ความรู้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยหรือที่เกี่ยวข้องมีความรู้ ความเข้าใจ ในวิธีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการกำหนดแนวทางป้องกัน แก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.3.6 มีคู่มือแนวทางการดำเนินการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจร

1.4 ขอบเขตการศึกษา

1.4.1 งานทบทวนการศึกษาและพัฒนาต้นแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจร ระยะที่ 1

1) ที่ปรึกษาจะต้องทบทวนรายงานการศึกษา การดำเนินงาน รวมถึงงานวิจัยด้านความปลอดภัย การชนส่งและการจราจรที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์สืบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจรทางถนนและการจำลองสภาพการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Reconstruction) รวมทั้งการปฏิบัติงานของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจรที่มีอยู่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้ได้เทคนิค แนวทางสำหรับการสืบสวนและวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุในเชิงลึกที่สามารถนำไปกำหนดนโยบาย มาตรการ และแนวทางในการป้องกันหรือแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางปฏิบัติได้

2) ที่ปรึกษาจะต้องนำแบบฟอร์มการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจร (Crash Investigation Report Form) และระบบฐานข้อมูลที่พัฒนาในโครงการระยะที่ 1 มาพิจารณา ทบทวนปัญหา/อุปสรรค และดำเนินการปรับปรุง/แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ

3) ที่ปรึกษาจะต้องนำองค์ความรู้ ตัวแบบ และกระบวนการในการดำเนินการของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการชนส่งและการจราจรในเชิงลึกที่ได้จากผลการศึกษาในโครงการระยะที่ 1 มาดำเนินการต่อเนื่อง โดยให้มีการปรับปรุงองค์ประกอบของหน่วยสืบสวนของแต่ละที่ปรึกษาให้มีความเหมาะสม เช่น บุคลากรในหน่วย อุปกรณ์เพิ่มเติมที่จำเป็น เป็นต้น

1.4.2 งานสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบภัย และการเสนอแนะมาตรการป้องกัน/แก้ไข ที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ

1) ที่ปรึกษาจะต้องสำรวจข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนภาคสนาม โดยใช้ตัวแบบที่ได้จากผลการศึกษาในโครงการระยะที่ 1 โดยการเก็บข้อมูลจากการเกิดอุบัติเหตุจริงและมีทีมสำรวจ ซึ่งประกอบด้วยคณะบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องอุบัติเหตุ โดยการปฏิบัติการให้ใช้วิธีการและแนวทางที่ทบทวน

และพัฒนาขึ้นมา ซึ่งผลการดำเนินการจะต้องประกอบด้วย ข้อมูลที่จะจัดเก็บในภาคสนาม (ที่เกิดเหตุ) ในรูปแบบของเอกสารและระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุ โดยต้องมีกรณีศึกษาไม่น้อยกว่า 12 กรณี ที่มีกรณีรูปแบบแตกต่างกัน ทั้งนี้ ให้ความสำคัญกับกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่อยู่ในความสนใจของสาธารณะชน เช่น รถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถรับส่งนักเรียน รถชนวัตถุอันตราย รถกระบะ รถตู้ เป็นต้น

2) ที่ปรึกษาจะต้องวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุของการบาดเจ็บตามลำดับความรุนแรง (เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย และไม่ได้รับบาดเจ็บ) ที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ และจัดทำข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาทั้งระยะสั้น/ระยะยาว การปรับปรุงแก้ไขมาตรการ/ข้อบังคับ/กฎระเบียบ/กฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งด้านกายภาพ (โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ) ยานพาหนะ และผู้ใช้ทาง เพื่อเป็นแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยจัดทำเป็นข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อเสนอแนะด้านการปรับปรุงถนน ให้ครอบคลุมรายละเอียดของการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

3) ให้ที่ปรึกษาศึกษาการจัดตั้งรูปแบบหน่วยงานปฏิบัติการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุในภูมิภาคที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการรับผิดชอบในการดำเนินงานสืบสวนอุบัติเหตุในอนาคตต่อไป โดยมีองค์ประกอบของหน่วยสืบสวนฯ ของแต่ละที่ปรึกษา อาทิ บุคลากรหน่วย เครื่องมือ/อุปกรณ์/วิธีการเก็บตรวจวัด/ตรวจสอบ เป็นต้น

1.4.3 งานด้านการจัดทำฐานข้อมูล

- 1) ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรูปแบบของฐานข้อมูล (Database) ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน (Standard Form) ฐานข้อมูลที่มีมาตรฐานเดียวกัน
- 2) ที่ปรึกษาจะต้องนำเอาข้อมูลอุบัติเหตุจากรายการ ทั้งข้อมูลเดิมและข้อมูลใหม่ (โครงการระยะที่ 2) ให้เข้าสู่ฐานข้อมูล (Database) ตามข้อ (1)
- 3) ที่ปรึกษาจะต้องประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) เพื่อรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจากรายการ ผลการวิเคราะห์ และแนวทางแก้ไขและข้อเสนอแนะโดยแสดงตำแหน่งของจุดที่เกิดอุบัติเหตุตามระดับความรุนแรงในแต่ละพื้นที่

1.4.4 การสัมมนาถ่ายทอดความรู้และการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ

- 1) ให้ที่ปรึกษาจัดสัมมนาถ่ายทอดความรู้ สำหรับการดำเนินงาน/กระบวนการพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในแต่ละพื้นที่ ให้แก่ผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง ให้มีความรู้ความเข้าใจสามารถนำไปปฏิบัติงาน และ/หรือนำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานในพื้นที่/จังหวัดต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาในแต่ละพื้นที่ รวมไม่น้อยกว่า 40 คน พื้นที่ละ 1 ครั้ง ระยะเวลา 1 วัน โดยที่ปรึกษาแต่ละหน่วยเป็นผู้รับผิดชอบค่าที่พัก ค่าเดินทางทั้งหมดให้แก่เจ้าหน้าที่ สนข.
- 2) การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการด้านการสืบสวนอุบัติเหตุ ให้กับบุคลากร สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน อาทิ เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมควบคุมโรค สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น เป็นระยะเวลา 1 สัปดาห์ในแต่ละพื้นที่ๆ ละ 1 ครั้ง รวมไม่น้อยกว่า 5 คนต่อครั้ง เพื่อให้ มีความรู้

ความเข้าใจ และสามารถปฏิบัติงานในหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรได้ โดยที่
ปรึกษาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด

สำหรับที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษา ต้องร่วมกันบูรณาการดำเนินงาน

ให้ที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษา จำนวน 5 พื้นที่ ต้องร่วมกันบูรณาการดำเนินงานศึกษาและพัฒนา
ตัวแบบหน่วยสืบสวนฯ ให้เป็นไปในแนวทางและรูปแบบเดียวกัน โดยผลการศึกษาที่ได้จาก
แต่ละพื้นที่ศึกษา ต้องนำมาสังเคราะห์รวบรวมอีกครั้งในลักษณะภาพรวมของประเทศ

1.4.5 การให้การสนับสนุนทางเทคนิคและการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี

- 1) ที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษา จะต้องทำหน้าที่เป็น In-House Technical Arms ให้การสนับสนุนด้าน
เทคนิคต่อ สนข. ในภารกิจของการจัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร
- 2) ที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษาร่วมกันจัดให้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์ด้านการ
ดำเนินงานหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ จากวิทยากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญจากต่างประเทศ
แก่เจ้าหน้าที่ สนข. หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่น้อยกว่า 40 คน จำนวน 1 ครั้ง เป็นเวลา 3
วัน
- 3) ที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษาร่วมกันจัดให้มีการศึกษางานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหน่วย
สืบสวนอุบัติเหตุฯ โดยศึกษางานจากองค์กร/หน่วยงานที่มีความน่าเชื่อถือ มีมาตรฐานในการ
ดำเนินงานเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติในประเทศที่พัฒนาแล้วและมีเทคโนโลยีที่ดี จำนวน
1 ครั้ง เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 10 วัน โดยมีเจ้าหน้าที่ สนข. หรือบุคลากรที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมศึกษางาน
จำนวนไม่น้อยกว่า 10 คน เพื่อนำองค์ความรู้และประสบการณ์ตรงที่เกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วย
สืบสวนอุบัติเหตุฯ มาเป็นแนวทางการปรับปรุงตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ จากการศึกษาของ
โครงการ

1.4.6 การสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการ

- 1) ที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษา จะต้องร่วมกันจัดให้มีการสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการ มี
ผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไม่น้อยกว่า 100 คน จำนวน 1 ครั้ง ระยะเวลา 1
วัน ณ สนข. ทั้งนี้ กำหนดจัดสัมมนาภายหลังได้ส่งร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)
ให้กับ สนข. แล้ว โดยที่ปรึกษาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมด
- 2) ที่ปรึกษาในทุกพื้นที่ศึกษา จะต้องร่วมกันจัดทำคู่มือแนวทางการดำเนินการด้านการสืบสวน
อุบัติเหตุฯ ในภาพรวม เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง

1.5 พื้นที่ศึกษา

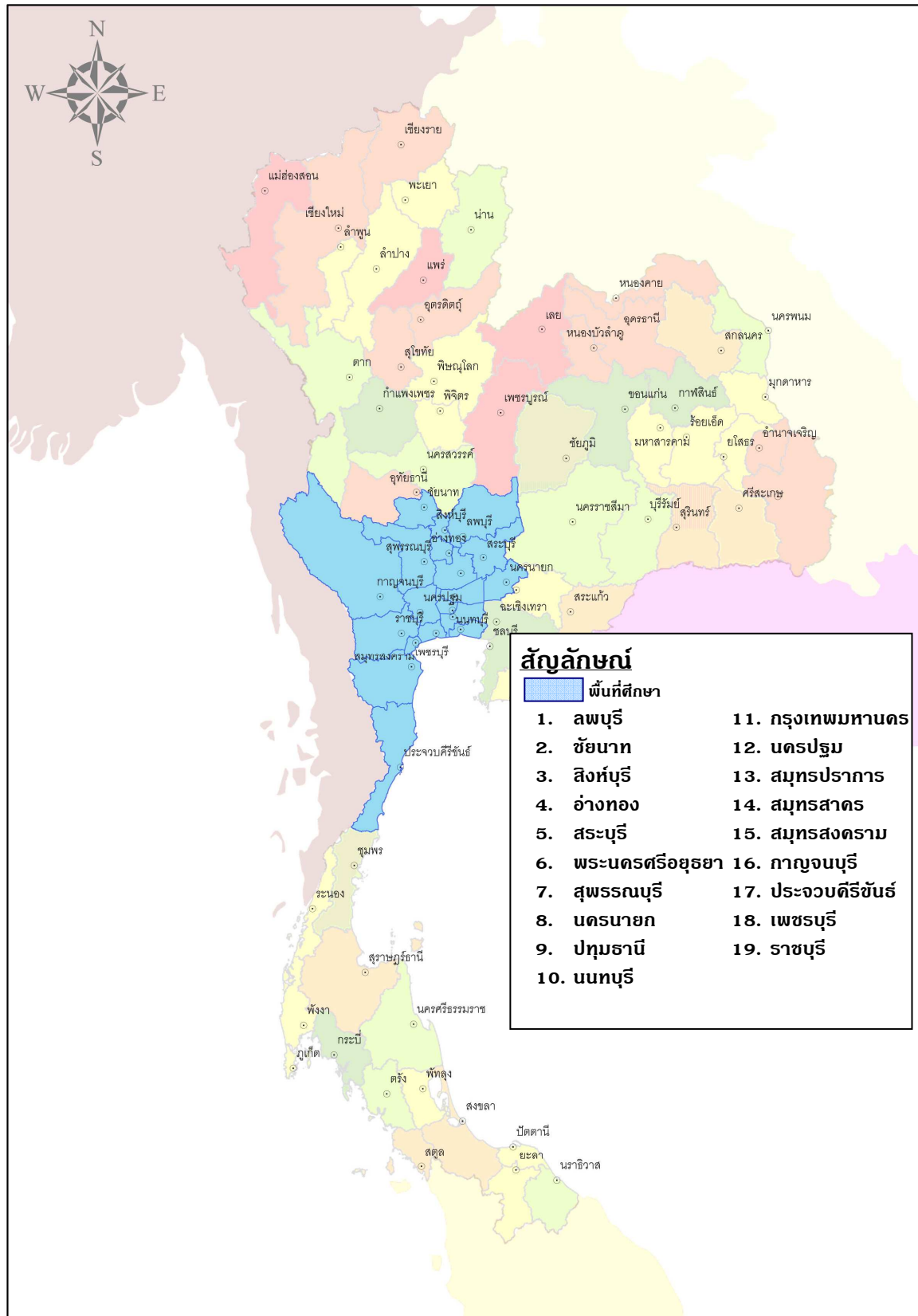
พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ภาคตะวันตก และภาคกลาง (รวมกรุงเทพมหานคร) รวม 19 จังหวัด
คือ ลพบุรี ชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง สระบุรี พระนครศรีอยุธยา สุพรรณบุรี นครนายก ปทุมธานี
นนทบุรี กรุงเทพมหานคร นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร สมุทรสงคราม กาญจนบุรี ราชบุรี
เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ แสดงดังในรูปที่ 1.5-1

1.6 คณะที่ปรึกษา

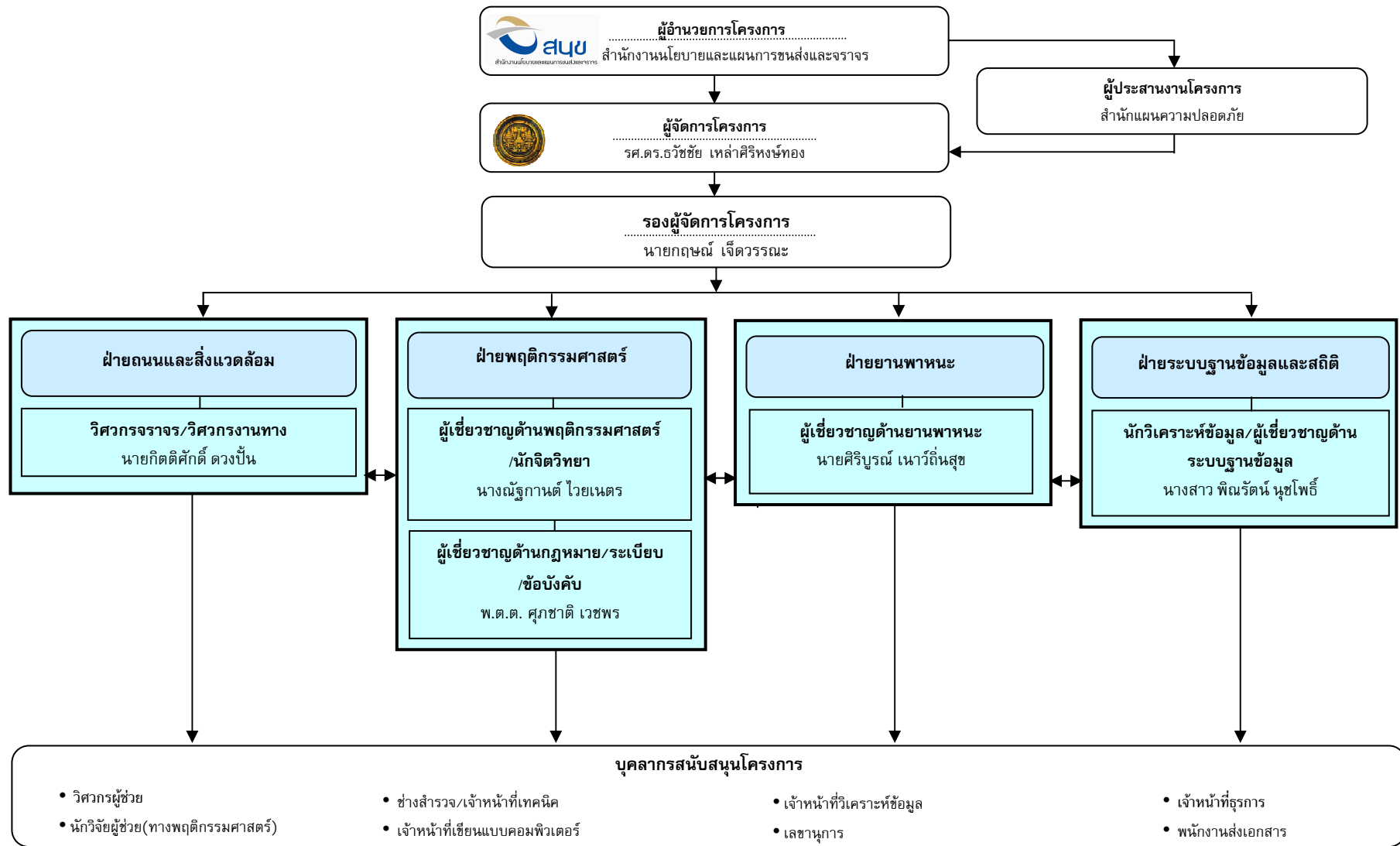
ที่ปรึกษาได้จัดรูปแบบการบริหารโครงการประกอบด้วยทีมงานศึกษาหลัก 4 ด้าน คือ

- ฝ่ายงานด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
- ฝ่ายงานด้านพฤติกรรมศาสตร์
- ฝ่ายงานด้านยานพาหนะ
- ฝ่ายงานระบบฐานข้อมูลและสถิติ

และทั้ง 4 ด้านจะมีบุคลากรสนับสนุนช่วยเหลือการทำงานของทีมงาน ซึ่งทีมงานทั้งหมดจะขึ้นตรงต่อผู้จัดการโครงการ และผู้อำนวยการโครงการ รายละเอียดการจัดแผนภูมิองค์กรบริหารโครงการตามรูปที่ 1.6-1



1.5-1 ตำแหน่งพื้นที่ศึกษา



รูปที่ 1.6-1 บุคลากรของโครงการ