

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนในอำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ และจากการทำวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประชาชนอำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง ซึ่งผู้วิจัยได้รวบรวมเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปในอำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง
2. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร
4. การควบคุมอารมณ์
5. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลทั่วไปในอำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง

1. สภาพทางภูมิศาสตร์

อำเภอบางแก้ว ตั้งอยู่บ้านเลขที่ 186 หมู่ที่ 6 ตำบลนาปะขอ ซึ่งห่างจากตัวจังหวัดพัทลุง ระยะทางประมาณ 34 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 113.72 ตารางกิโลเมตร เป็นอำเภอเล็ก ๆ แยกมาจากอำเภอเขาชัยสน ปี พ.ศ. 2533 ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2533 ตั้งเป็นกิ่งอำเภอ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2533 และยกฐานะเป็นอำเภอเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2538 บ้านบางแก้วเป็นชุมชนที่มีความเจริญรุ่งเรืองมาก่อนในยุคที่ประชาชนใช้เส้นทางรถไฟในการคมนาคมเป็นหลัก ปรากฏหลักฐานว่ามีชาวจีนอพยพครอบครัวและพรรคพวกลี้ภัยการเมืองมาตั้งรกรากอยู่ที่บางแก้ว และเห็นพื้นที่บางแก้วและนาปะขอเหมาะแก่การทำนาเพาะปลูก มีการสร้างโรงสีข้าวขนาดใหญ่จำนวน 3 โรง มีการผลิตข้าวส่งจำหน่ายทั่วภาคใต้เป็นที่ที่มีชื่อเสียงในนาม “ข้าวบางแก้ว” ต่อมาสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมของประเทศหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการเปลี่ยนแปลง ชาวจีนที่อยู่อาศัยเดิมได้แยกย้ายกันไปทำมาค้าขายในจังหวัดใกล้เคียงและกรุงเทพมหานคร ประกอบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 สายเพชรเกษมตัดผ่านตำบลโคกสักซึ่งห่างจากตัวอำเภอบางแก้ว ประมาณ

10 กิโลเมตร ประชาชนได้เปลี่ยนค่านิยมจากการเดินทางโดยรถไฟเป็นการใช้บริการรถยนต์ทำให้สภาพเปลี่ยนแปลงไป

2. ลักษณะภูมิประเทศ

สภาพพื้นที่มีลักษณะเป็นที่ราบเอียงจากเทือกเขาบรรทัดไปทางทิศตะวันออก ถึงทะเลสาบสงขลามีลักษณะลาดเอียงจากทิศตะวันตกไปสู่ทิศตะวันออก จำแนกพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 ถนนเพชรเกษมกับทางรถไฟสายใต้ ส่วนที่ 2 จากถนนรถไฟไปถึงทะเลสาบสงขลา มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มเหมาะแก่การทำนาโดยทั่วไป สำหรับพื้นที่ริมทะเลสาบเหมาะแก่การทำการประมง

3. สภาพภูมิอากาศ

สภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้น ฝนตกชุก มี 2 ฤดูกาล คือ ฤดูร้อน อยู่ช่วงประมาณเดือนมีนาคม-กันยายน อุณหภูมิเฉลี่ย 32-38 องศาเซลเซียส และฤดูฝนได้รับอิทธิพลจากมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ และมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ อยู่ในช่วงประมาณเดือน ตุลาคม-กุมภาพันธ์ อุณหภูมิเฉลี่ย 28-35 องศาเซลเซียส จะมีฝนตกชุกประมาณระหว่างเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ปริมาณน้ำฝนเฉลี่ย 2,093 มิลลิเมตรต่อปี

4. อาณาเขตติดต่อ

ทิศเหนือ	ติดต่อกับตำบลเขาชัยสน ตำบลจองถนน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง
ทิศใต้	ติดต่อกับตำบลฝาละมี อำเภอปากพะยูน ตำบลป่าบอน อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับทะเลสาบสงขลา ซึ่งเป็นแนวแบ่งเขตจังหวัดพัทลุงและจังหวัดสงขลา
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับตำบลแม่ขรี อำเภอตะโหมด จังหวัดพัทลุง

5. ข้อมูลประชากร

โครงสร้างของประชากรตามกลุ่มอายุจำนวนประชากร จากรายงานข้อมูลสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพัทลุง (รายงานประชากรกลางปี 2556) มีประชากร ทั้งหมด 25,802 คน เป็นเพศชาย 12,731 คน และเพศหญิง 13,071 คน

6. เขตการปกครอง

อำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 3 ตำบล 34 หมู่บ้าน 2 เทศบาลตำบล 2 องค์การบริหารส่วนตำบล และชุมชนในเขตเทศบาล 8 ชุมชน บ้านเรือนทั้งหมด 5,943 ครัวเรือน มีประชากรทั้งสิ้น 25,526 คน เมื่อพิจารณาพื้นที่ที่เป็นรายตำบลพบว่า ตำบลนาปะขอพื้นที่มากที่สุด และมีประชากรมากที่สุด รองลงมาตำบลโลกสัก และตำบลท่ามะเดื่อ ตามลำดับ

7. ทรัพยากรทางด้านสาธารณสุข

อำเภอบางแก้ว จังหวัดพัทลุง มีสถานบริการสาธารณสุขภาครัฐ ประเภทโรงพยาบาล 30 เตียง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

กฎจราจรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

1. "การจราจร" หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือ ไล่ต้อนสัตว์
2. "ทาง" หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ
3. "ทางเดินรถ" หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดินใต้หรือเหนือพื้นดิน
4. "ช่องเดินรถ" หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
5. "ผู้ขับขี่" หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเงินยานพาหนะ
6. "สัญญาณจราจร" หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลข

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้ โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณ โดยเฉพาะเสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ไต่ฮินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควรหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

อธิบดีมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจหรือรถอื่นใช้ไฟสัญญาณวับวาบหรือใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้อธิบดีจะกำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณ รวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าวด้วยก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้น ให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (2) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

2. สัญญาจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ผู้ขับขี่หยุดรถ หลังเส้นให้รถหยุด
 3. สัญญาจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า "ไป" ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
 4. สัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาจราจรไฟสีแดง แสดงพร้อมกับสัญญาจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถ ตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้า ในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน
 5. สัญญาจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วม ทางแยกใด เปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง
 6. สัญญาจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง
- ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถ ดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัยการให้สัญญาณด้วยมือ และแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตามมาตรา

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้าจอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 69 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียนต้องลดความเร็วของรถ

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522)

ข้อที่ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตรา ดังต่อไปนี้

รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่งแต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

ข้อกำหนดกรมตำรวจเรื่องเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด

1. เครื่องหมายการจราจรประเภทแผ่นป้ายทำด้วยแผ่นโลหะหรือไม้วัสดุอื่นที่แทนกันได้
2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง เสากำแพง รั้ว โดยให้สีหมุดโลหะหรือให้วัสดุอื่นที่แทนกันได้ ทา ดอก หรือ ฝัก

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภท

1. ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนด บังคับ ห้ามหรือจำกัดบางประการเพื่อบังคับการจราจรในทาง
2. ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตรายความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2522)

ออกความตามในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลี่ยนหมวกเป็นรูปกลมปิดหน้า ด้านข้าง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใสไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปกลมปิดด้านหน้า และด้านหลังเสมอแนวขากรรไกร และต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดจนถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งกลมปิดด้านข้าง และด้านหลังเสมอหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสไม่มีสี

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นแบบมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อที่ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้จากการเกิดอุบัติเหตุ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นปัญหาที่สำคัญ ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนไปเป็นจำนวนมาก และแนวโน้มของปัญหาทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และการแก้ปัญหาไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานเดียว จำเป็นต้องร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน และใช้แรงผลักดันจากรัฐบาลในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา

ในอดีต การแก้ไขปัญหาเป็นไปแบบต่างคนต่างทำ ในทิศทางที่ต่างกันตามภารกิจหลักของแต่ละหน่วยงาน ขาดการประสานแผนงานอย่างจริงจัง มีการประชุมและจัดทำแผนซ้ำซ้อนกันตลอดจน

มีแผนหลายรูปแบบที่ได้รับการนำเสนอไปยังผู้บริหารในระดับต่าง ๆ ซึ่งทุกแผนล้วนเป็นแผนที่ดีทั้งสิ้น แต่สุดท้ายก็ต้องสิ้นสุดที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง และในบางครั้งมีการรวมแผนเข้าด้วยกันอย่างเฉพาะกิจ ขาดเป้าหมายและการทำงานที่เป็นระบบ คณะกรรมการการสาธารณสุข ได้เล็งเห็นถึงสภาพปัญหานี้ จึงได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกขึ้น เพื่อศึกษาเป็นการเฉพาะ โดยมีเป้าหมายเพื่อช่วยชี้ปัญหาและแนวทางแก้ไขที่ถูกต้อง โดยมุ่งประเด็นไปที่วิธีการแก้ไขปัญหาแบบภาพรวม เน้นการทำงานที่เป็นระบบและมีงบประมาณในการสนับสนุนที่เพียงพอ เพื่อให้ผู้รับผิดชอบได้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง อันเป็นหัวใจของการแก้ไขปัญหาทางบกที่สำคัญ สำหรับรายละเอียดวิธีปฏิบัติในพื้นที่ ทางคณะอนุกรรมการจะไม่ขอแนะนำ เนื่องจากมีความซ้ำซ้อนกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เคยทำมาแล้ว (คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา, 2556)

สรุปปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย

1. ขาดองค์การที่รับผิดชอบและชัดเจน โดยตรง เนื่องจากในสถานการณ์ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านอุบัติเหตุ เช่น กปอ. สจร. กรมตำรวจ กรมขนส่ง กรมทางหลวง ฯลฯ ทำให้ไม่มีระบบข้อมูลพื้นฐานด้านอุบัติเหตุจราจรทางบกที่น่าเชื่อถือ
2. งบประมาณในการดำเนินการที่เป็นอยู่ในแต่ละหน่วยงานจะนำงบประมาณปกติมาใช้ในการดำเนินการ ทำให้งานป้องกันอุบัติเหตุที่ผ่านมาไม่ได้ผลเท่าที่ควร ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีแผนแม่บทที่ได้จัดทำขึ้น แต่ขาดการสนับสนุนด้านกิจกรรมที่นำมาซึ่งความปลอดภัยทางถนน ไม่ได้ผลเท่าที่ควร
3. ปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจากรถจักรยานยนต์ ตามด้วยรถปิกอัพ รถยนต์นั่งและรถบรรทุก ตามลำดับ โดยแบ่งเป็นสาเหตุหลักได้ ดังนี้
 - 3.1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ดื่มสุราหรือยาเสพติดกระดุน (กว่าร้อยละ 40) รวมทั้งมีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ขับตามในระยะกระชั้นชิด แซงในที่คับขัน ฯลฯ นอกจากนี้ยังพบว่า กว่าร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ และไม่รู้หลักขับขี่ยี่ปลอดภัย
 - 3.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะมักเกิดจากการบำรุงรักษาโดยเฉพาะระบบเบรก ไฟหน้าไฟท้าย และไฟเลี้ยว
 - 3.3 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและถนนซึ่งมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุจราจรกว่าร้อยละ 16
 - 3.4 เครื่องป้องกัน โดยเฉพาะหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้ขับขี่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยกว่าร้อยละ 50 โดยเฉพาะในส่วนภูมิภาค และผู้สวมหมวกยังขาดความรู้ความเข้าใจ

ในการสวมอย่างถูกต้อง สำหรับรถยนต์ รถปิกอัพ ยังมีผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นจำนวนมาก ถึงแม้เครื่องป้องกันดังกล่าวไม่มีส่วนในการเกิดอุบัติเหตุ แต่เป็นสิ่งที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงของการบาดเจ็บได้

4. การบังคับใช้กฎหมาย ถึงแม้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันจะครอบคลุมสาระส่วนใหญ่ แต่การบังคับใช้ยังไม่ทั่วถึง และเป็นจุดอ่อนที่สำคัญ ทำให้สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้

คณะอนุกรรมการจึงได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังนี้

1. จัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบชัดเจน เพื่อทำหน้าที่ประสานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีนโยบายงบประมาณที่ต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ที่เป็นหน่วยงานหนึ่งในปัจจุบัน เป็นองค์กรหลักในการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุลง และให้การสนับสนุนวิจัยศึกษาด้านความปลอดภัย

2. งบประมาณ ควรจะนำมาจากแหล่งเงินได้รับประโยชน์หรือผู้ผลิตสินค้าที่ทำให้รัฐบาลต้องแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น อาทิเช่น ภาษีจากยานพาหนะ และภาษีจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เงินสนับสนุนจากกองทุนผู้ประสบภัย และจากบริษัทประกันภัย เป็นต้น

3. จัดตั้งระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก เพื่อใช้ในการวางแผนเกี่ยวกับความปลอดภัย และการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

4. การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แก้ไขระบบออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะควบคู่กับการรณรงค์ให้ความรู้เรื่องกฎจราจร ความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยและการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

1. กลุ่มปัจจัยด้านคน

เป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึง 82 % จากรายงานของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ (ศขส.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย้อนหลังจากปี พ.ศ. 2539-2543 พบว่า สาเหตุสำคัญ 3 อันดับแรกที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ อันดับ 1 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด อันดับ 2 ตัดหน้ากระชั้นชิด และอันดับ 3 แซงรถผิดกฎหมาย จากรายงานของกองระบาควิทยา ยังพบข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านคนที่สำคัญอีกว่า ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา วัยรุ่น หนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-24 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยมาก มีการดื่มสิ่งทำให้เกิดความมึนเมา โดยเฉพาะเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 40 % ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต

นอกจากนี้จากรายงานของกรมขนส่งพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ละเลยต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับจราจร และการขออนุญาตใบขับขี่มากที่สุด

2. กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ

สาเหตุที่พบบ่อยคือ รถขาดมาตรฐาน บรรทุกเกินอัตรา และอุปกรณ์ชำรุด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์มีมากถึงร้อยละ 80 รองลงมาคือรถปิกอัพ โดยเฉพาะที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารเป็นร้อยละ 12 ในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีรถจำนวนทั้งสิ้น 21.7 ล้านคัน แต่เป็นรถจักรยานยนต์เฉลี่ยถึงปีละ 1 ล้านคัน และพบว่ามีหลายสิ่งที่น่าจะปรับปรุงซึ่งเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การลืมหาขาดตั้งขึ้น การดัดแปลงรถ การถอดอุปกรณ์ที่สำคัญเช่น กระจกกรด ไฟเลี้ยวของรถ เป็นต้น

3. กลุ่มปัจจัยด้านถนน

จากข้อมูลกรมทางหลวงปี พ.ศ. 2544 ถนนในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 227,940 กม. โดยแบ่งเป็นถนนทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนปลอดภัยมาตรฐาน จำนวน 53,436 กม. คิดเป็นร้อยละ 23.44 และที่เหลือเป็นถนนรองหรือถนนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ร้อยละ 76.56) ได้แก่ ถนน รพช. ถนนกรมชลประทาน ถนนเทศบาล ถนนสุขาภิบาล กรมทางพิเศษ ถนน โยธาธิการ ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และถนนในเมือง จึงเห็นได้ว่าประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาเรื่องความปลอดภัยเท่าที่ควร และถนนส่วนใหญ่มีหลายหน่วยงานทำหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งเป็นถนนรองที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้มีสาเหตุอยู่หลายประการ อาทิ เช่น

3.1 ขาดการบำรุงรักษาพื้นที่ผิวจราจร ที่เป็นหลุม บ่อ ขนาดเล็กใหญ่ สัญญาณไฟชำรุด

3.2 ทางโค้งที่ขาดเครื่องหมายเตือน หรือเครื่องหมายสะท้อนข้างทาง การออกแบบเกาะกลางถนนที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชา

3.3 พื้นที่เกาะกลางถนนที่พุ่มไม้สูงกว่า 1 เมตร ทำให้ปิดกั้นทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเลี้ยวหรือผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมา

4. กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุได้กว่าร้อยละ 16 ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น

4.1 สิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรและบริเวณแยกและขาดเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ผ่านไปมา

4.2 การติดตั้งตู้โทรศัพท์ ไปรษณีย์ เครื่องหมายจราจร ป้ายโฆษณา ตลอดจนการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ที่ปากซอยด้านขวามือ มักจะปิดกั้นทัศนวิสัยระหว่างผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมาหรือจะเลี้ยวซ้ายเข้าซอยกับผู้ที่ขับออกมาจากซอย

4.3 การติดตั้งแผ่นเหล็กสะท้อนแสงขนาดใหญ่ (Raised Reflector) บนพื้นผิวจราจรเพื่อใช้ในการแบ่งช่องจราจร มักเป็นอันตรายต่อรถขนาดเล็ก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เกิดพลิกคว่ำได้ง่าย เมื่อล้อรถไปกระทบกับแผ่นเหล็กดังกล่าว

สรุปแล้วในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา กลุ่มปัจจัยด้านคนและยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง แต่กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมกลับมีปัญหามากขึ้น (สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2556)

ยุทธศาสตร์หลักในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกและหน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง
การป้องกันอุบัติเหตุมีหน่วยงานที่รับผิดชอบค่อนข้างมากมาย แบ่งเป็นกลุ่มได้ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ด้าน Engineering

ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางท้องถนน ประกอบด้วยความปลอดภัยของยานพาหนะ และความปลอดภัยของถนน ซึ่งทั้งสององค์ประกอบมีส่วนเกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 36

1.1 ด้านยานยนต์ มักเกี่ยวข้องกับการขาดการบำรุงรักษาหรือการดัดแปลงเครื่องยนต์ โดยเฉพาะรถขนส่งขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกทั่วไป

1.2 ด้านถนน ขาดระบบการจัดเก็บข้อมูลตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ขาดการวิเคราะห์ซึ่งจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ขาดการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการก่อสร้างบนพื้นผิว ขาดระบบการตรวจสอบความปลอดภัยในการวางแผน การออกแบบ การก่อสร้างและการใช้งานของพื้นผิวจราจร

กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

1) การทบทวน ปรับปรุงข้อบังคับทางเทคนิคของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนพื้นฐานของมาตรฐานสากล และแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย อาทิเช่น การติดตั้งระบบไฟหน้าเปิดอัตโนมัติสำหรับรถจักรยานยนต์ การติดตั้งระบบเบรก ABS สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร การใช้รถปิกอัพในการขนส่งผู้โดยสารโดยขาดอุปกรณ์ความปลอดภัย และมาตรฐานของรถขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ คือ รถบรรทุก รถบรรทุกพ่วง รถบรรทุกสารเคมี น้ำมัน หรือวัตถุอันตราย

2) การจัดเตรียมหน่วยงานอิสระเพื่อตรวจสอบมาตรฐานการผลิตหมวกนิรภัยที่จำหน่ายในท้องตลาด

2.1) การจัดทำระบบตรวจสอบ และควบคุมคุณภาพสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.)

2.2) การสุ่มตรวจสภาพยานพาหนะริมถนน

2.3) การวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตรายบนถนนและทางหลวง

2.4) การทบทวนมาตรฐานการออกแบบระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน มาใช้ในขั้นตอนต่าง ๆ ตั้งแต่ การวางแผน การออกแบบ การก่อสร้าง และการใช้งาน

2.5) การปรับปรุงมาตรฐานอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจน ปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟจราจรให้ได้มาตรฐาน

2.6) การเข้มงวดในการก่อสร้างบนพื้นผิวจราจร เช่น การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณไฟเตือน ห้ามการทิ้งกองดิน ทราช บนพื้นผิวถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงศึกษาธิการ (ทบวงมหาวิทยาลัย)

2. ยุทธศาสตร์ด้าน Education

ยุทธศาสตร์ด้านการรณรงค์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่สำคัญ เนื่องจากคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 95 และครบทุกเพศ ทุกวัยต้องเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทใดประเภทหนึ่งตลอดเวลา อาทิ คนเดินเท้า คนขับรถยนต์ คนโดยสาร เป็นต้น การให้ความรู้ความเข้าใจถึงความเสี่ยงต่าง ๆ บนท้องถนน และการสร้างจิตสำนึกที่ดี จะช่วยลดความเสี่ยงต่าง ๆ และลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ดีที่สุด

กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

2.1 การรณรงค์ให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยต่าง ๆ อาทิ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย เบาะที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์ เป็นต้น

2.2 การรณรงค์ในพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ อาทิ โครงการเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วสูงเกินระดับความปลอดภัย การจับขี้อวดรถคันหน้าแบบกระชั้นชิด การแข่งรถในที่คับขัน

2.3 การให้ความรู้และฝึกฝนทักษะด้านต่าง ๆ ในการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ดีแก่เด็กนักเรียน นักศึกษาในสถานศึกษา โดยเริ่มตั้งแต่ชั้นเด็กเล็กจนถึงระดับอุดมศึกษา ระดับอาชีพะตามความเหมาะสม

2.4 การฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์ ก่อนที่จะไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ รวมถึงมาตรฐานของโรงเรียนสอนขับขี่รถยนต์ที่ยังต้องปรับปรุงอีกมาก

2.5 การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึก และความร่วมมือในการลดการป้องกันอุบัติเหตุจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนกลุ่มต่าง ๆ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสมาคมเอกชนต่าง ๆ

3. ยุทธศาสตร์ด้าน Enforcement

ประเด็นด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นงานด้านความปลอดภัยที่สำคัญที่สุด ซึ่งหากดำเนินการควบคู่ไปกับการรณรงค์ให้ความรู้ จะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมซึ่งกันและกัน และให้ผลลัพธ์ที่เห็นได้ชัดเจนในระยะเวลาอันสั้น

กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

3.1 การปรับปรุงรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจราจรที่มีอยู่อย่างน้อย 4 ฉบับ โดยแยกพระราชบัญญัติออกตามความรับผิดชอบภายใต้ 2 กระทรวงหลักให้อยู่ในฉบับเดียวกัน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเป็นเอกภาพ

3.2 การเข้มงวดการขนส่งสินค้าอันตราย

3.3 การเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่ทำการรณรงค์ไปพร้อม ๆ กัน เช่น การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัย โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น

3.4 การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและตำรวจทางหลวงทุกระดับ โดยเริ่มจากขั้นพื้นฐานจนถึงการวางแผนการตรวจตราอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งกำหนดหมายเลขโทรศัพท์ที่จะรับแจ้งเหตุผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม

4. ยุทธศาสตร์ด้าน Emergency Services

ยุทธศาสตร์ด้านการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเชิงรับที่สำคัญ ที่จะช่วยบรรเทาความรุนแรงจากผลพวงของอุบัติเหตุ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีระบบการให้ความช่วยเหลือแบบเป็นศูนย์รวม ทำให้การดำเนินงานบางครั้งซ้ำซ้อนในบางกรณีล่าช้า และส่วนใหญ่บุคลากรที่เป็นอาสาสมัครยังขาดทักษะในการปฐมพยาบาลที่ถูกต้อง การให้ความช่วยเหลือรักษาผู้ประสบภัยอย่างถูกต้องในเวลาอันรวดเร็ว จะทำให้ผู้ประสบภัยมีโอกาสรอดชีวิตสูง และลดความเสี่ยงจากการพิการ ซึ่งในทางการแพทย์เรียกช่วงเวลาหลังเกิดอุบัติเหตุนี้ว่า “ชั่วโมงทอง” (Golden Hour) นอกจากนี้ การจัดการจราจรในสถานที่เกิดเหตุจะช่วยให้การช่วยเหลือเป็นไปอย่างรวดเร็ว และลดความเสี่ยงจากเหตุที่อาจเกิดขึ้นซ้ำซ้อน

กลุ่มงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

4.1 การฝึกอบรมทักษะการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลแก่เจ้าหน้าที่กู้ภัย เจ้าหน้าที่อาสาสมัครต่าง ๆ

4.2 การปรับปรุงระบบการรับแจ้งเหตุ และการเรียกรถพยาบาล

4.3 การปรับปรุงการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำงานด้านการให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีสาธารณภัยหรืออุบัติเหตุขนาดใหญ่

4.4 การจัดเตรียมยานพาหนะและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูง ต่อการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจราจร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม

5. ยุทธศาสตร์ด้าน Efficiency of Transport System

การจัดการระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ อาจพิจารณาได้จากหลายแง่มุม อาทิ ระดับการให้บริการ ราคาค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ย่อมเยา ความสะดวกรวดเร็ว การประหยัดและอนุรักษ์พลังงานและความปลอดภัยจากการขนส่ง การกำหนดนโยบายการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศและชุมชนเมืองต่าง ๆ การให้ความสำคัญกับการขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ก็มีส่วนสำคัญ ที่จะช่วยกำจัดปัญหาอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ต้นตอ คือ ลดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนน

กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

5.1 มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะอย่างจริงจัง การปรับลดค่าโดยสาร โดยการสนับสนุนค่าโดยสารบางส่วนจากภาครัฐ การปรับปรุงคุณภาพการบริการ การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะ

5.2 การวางผังเมือง ผังการใช้ที่ดิน และผังโครงข่ายคมนาคมให้เหมาะสมก็จะช่วยลดปริมาณการเดินทาง รวมทั้งลดความเสี่ยงจากการปะปนกันของการจราจรประเภทต่าง ๆ

6. ยุทธศาสตร์ด้าน Evaluation

งานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นงานที่ต้องดำเนินการเป็นเวลานาน ไม่มีที่สิ้นสุด การติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผลจึงถือเป็นเรื่องสำคัญ ต้องมีการติดตามปรับปรุงแผนงานต่าง ๆ ตลอดเวลา ส่วนแผนงานที่ทำสำเร็จแล้ว ก็ควรมานำขยายฐานให้กว้างขึ้น และแผนงานใดที่ล้มเหลว ก็ควรมานำมาปรับปรุงและใช้เป็นบทเรียน เพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต การตรวจวัด และประเมินผลกิจกรรม ควรทำการเปรียบเทียบสภาพก่อนและหลังการดำเนินการมาใช้วิเคราะห์ ผลประโยชน์ที่ได้รับ คือ การดำเนินการในหลายกรณี อาจใช้ข้อมูลตัวแทนในการประเมินผล ซึ่งข้อมูล ที่ควรพิจารณา ได้แก่

- 6.1 การเปลี่ยนแปลงความเร็ว
- 6.2 การเปลี่ยนแปลงความเสียด
- 6.3 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
- 6.4 การสูญเสียที่ลดลง
- 6.5 จิตสำนึกที่ดีขึ้น

แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับแผนแม่บทฯ 9 แผน เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 โดยมีเป้าหมายในการลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตลงร้อยละ 10 งบประมาณ 9,850 ล้านบาท ประกอบด้วยแผนแม่บทฯ 9 แผน คือ

1. การจัดตั้งองค์กรและกำหนดนโยบาย จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจเพื่อรับผิดชอบการประสานงานและปฏิบัติการตามแผนแม่บท
 - 1.1 จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการแผนแม่บทฯ เพื่อกำหนดนโยบาย
 - 1.2 จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนน
2. การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และการบังคับใช้กฎหมาย
 - 2.1 ปฏิรูปกฎหมายทุกฉบับที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและปรับปรุงให้เป็นกฎหมายฉบับเดียวที่มีเนื้อหาสอดคล้องและได้มาตรฐานนานาชาติ
 - 2.2 การตรวจตราจราจรอย่างเข้มงวด เช่น การตรวจจับความเร็ว การขับซิ่งรถขณะมีนเมา การบังคับใช้เข็มขัดและหมวกนิรภัย
 - 2.3 กำหนดนโยบายการตรวจตราจราจร
 - 2.4 จัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ให้เพียงพอ
3. การวิเคราะห์และการวิจัยการเกิดอุบัติเหตุ
 - 3.1 ริเริ่มระบบการรายงานอุบัติเหตุจราจรแบบใหม่อย่างเป็นขั้นตอน
 - 3.2 ใช้ประโยชน์จากข้อมูลอุบัติเหตุจากฐานข้อมูลอื่นนอกเหนือจากข้อมูลของตำรวจ
 - 3.3 เริ่มงานวิจัยด้านความปลอดภัยบนถนนแบบสอดคล้องประสาน
4. การฝึกอบรมและปรับปรุงวิธีการออกใบอนุญาตขับรถ
 - 4.1 ปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการฝึกอบรมและการออกใบอนุญาตขับรถ
 - 4.2 ริเริ่มระบบใหม่ของการฝึกหัดผู้ขับขี่ การทดสอบและการออกใบอนุญาตขับรถ

5. การฝึกอบรมเยาวชนในสถานศึกษา

5.1 จัดระบบการฝึกอบรมและเยาวชนทุกวัยในโรงเรียน โดยเน้นที่ความสามารถในการประเมินความเสี่ยงและวิธีหลีกเลี่ยงภัยบนท้องถนน

6. การรณรงค์และประชาสัมพันธ์

6.1 รณรงค์และประชาสัมพันธ์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจถึงรูปแบบ สาเหตุของอุบัติเหตุ ตลอดจนข้อกฎหมายและระบบใหม่ ๆ ที่จะนำมาบังคับใช้

7. การกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

7.1 ริเริ่มใช้ข้อกำหนดมาตรฐานนานาชาติด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

7.2 ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบสภาพรถยนต์แบบทันสมัยในสถานตรวจสภาพแห่งใหม่

7.3 ก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมผู้ตรวจสอบสภาพรถยนต์

8. การปรับปรุงถนนให้เกิดประสิทธิภาพและปลอดภัย

8.1 ริเริ่มการใช้ระบบการตรวจสอบการออกแบบถนน (Road Safety Audit)

8.2 แก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนถนนอย่างเป็นระบบ

8.3 จัดทำแนวทางการวางผังเมืองและการจราจรใหม่

9. การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

9.1 ริเริ่มใช้ระบบศูนย์ควบคุมและสั่งการอุบัติเหตุเพื่อให้การช่วยเหลือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

9.2 จัดหาอุปกรณ์การปฐมพยาบาลฉุกเฉินไว้ประจำรถพยาบาลหรือรถช่วยเหลือผู้ประสบภัย

9.3 ให้การศึกษาหรือฝึกอบรมแก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. กระทรวงคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง
2. กระทรวงมหาดไทย กรมโยธาธิการ กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท กรุงเทพมหานคร กรมการผังเมือง

3. กระทรวงสาธารณสุข ศูนย์นเรนทร

4. กระทรวงศึกษาธิการ

5. กระทรวงยุติธรรม สำนักงานอัยการสูงสุด

6. กระทรวงพาณิชย์ กรมการประกันภัย

7. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอู่บัติเหตุแห่งชาติ
9. กรมประชาสัมพันธ์
10. หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคู่เหตุที่รัฐบาลพึงจัดการ

1. แต่งตั้งองค์กรที่รับผิดชอบงานป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวมทั้งหมดให้ชัดเจน และมอบการกำหนดนโยบาย ติดตาม ควบคุม กำกับ และงบประมาณให้พอเพียง มีอำนาจสามารถแก้กฎต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการแก้ปัญหาได้
2. จัดหางบประมาณให้ต่อเนื่องและเพียงพอ โดยนำเงินมาจากสินค้าที่มีผลกระทบกับปัญหาโดยตรง เช่น ภาษียานพาหนะ ภาษีเหล้า เป็นต้น
3. ปรับปรุงแผนแม่บทและแผนปลอดภัยด้านความปลอดภัยทางคมนาคมให้ชัดเจนและสอดคล้องกับปัจจุบัน และนำไปสู่ภาคปฏิบัติให้ต่อเนื่อง รวมถึงการควบคุม กำกับ ติดตามแผนแม่บทอย่างจริงจัง
4. ทำให้แผนในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและเป็นจริง ควบคู่ไปกับการรณรงค์ อาจเพิ่มผู้บังคับการให้กฎหมายให้เป็นบุคคลอื่นอีกนอกจากตำรวจ เช่น ทหาร ข้าราชการพลเรือนที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
5. ควรปรับปรุงกฎหมาย ให้อยู่ในทิศทางเดียวกัน (ปัจจุบันมีอยู่ 4 ฉบับ คือ พ.ร.บ.จราจร พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ร.บ.รถยนต์) (คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา, 2556)

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร

ข้อบัญญัติเกี่ยวกับมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร

3 ม คือ อะไร

ม ที่ 1 เมาไม่ขับ

สุรามีฤทธิ์ต่อการทำงานของระบบประสาท ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง ประสาทหย่อนสมรรถภาพในการรับรู้ภาพ แสง และสีของสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง ขอบเขตการมองเห็นแคบลง การคาดคะเนระยะผิดไป จึงทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น และคนไทยดื่มมากเป็นอันดับ 5 ของโลก (ความผิด: ขับรถในขณะที่เมาสุราอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับตั้งแต่ 2,000-1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถูกควบคุมความประพฤติ)

ม ที่ 2 สวมหมวกนิรภัย

อุบัติเหตุจากรถที่เกิดขึ้นนั้น เกิดกับรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 80 หมวกนิรภัยไม่ใช่หมวกป้องกันอุบัติเหตุ แต่สามารถลดความรุนแรงลงได้ การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกวิธีจะช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้มากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกถึง 5 เท่า (ความผิด: ขับขี่รถจักรยานยนต์/ผู้โดยสารรถไม่สวมหมวกนิรภัย อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท)

ม ที่ 3 มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย

อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ พบว่าสภาพของรถมีความบกพร่องในระบบห้ามล้อ ไฟส่องสว่างมีการตัดแปลงสภาพรถ การที่นำรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรงมีอุปกรณ์ต่าง ๆ สมบูรณ์ครบถ้วนมาใช้ในทางจะทำให้อุบัติเหตุลดลงได้อีกทางหนึ่ง (ความผิด: นำรถที่มีส่วนควบและมีเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไม่ครบถ้วนมาใช้ในทางอัตราโทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท)

2 ข คือ อะไร

ข ที่ 1 ใบขับขี่

ปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งของอุบัติเหตุทางถนนคือ ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย ไม่เคยผ่านการฝึกอบรมที่ถูกต้องมาเลย การขับขี่รถในทางต้องมีใบอนุญาตขับขี่ก็เพื่อที่จะให้มีความรู้ในการขับขี่ที่ถูกต้อง มีความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและผู้อื่น เพราะการจะได้มาของใบขับขี่จะต้องมีการสอบข้อเขียนขับขี่รถจากกรมการขนส่งทางบก (ความผิด: ขับขี่รถมีใบอนุญาต อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท)

ข ที่ 2 รััดเข็มขัดนิรภัย

รถเมื่อเคลื่อนที่ไปด้วยความเร็ว ผู้ที่อยู่ในรถจะเคลื่อนที่ไปด้วยความเร็วเท่ากับรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้ผู้ที่อยู่ในรถกระแทกกับตัวรถ อวัยวะภายในร่างกายจะกระแทกกัน หรืออาจจะกระเด็นหลุดออกมาจากรถได้ การรััดเข็มขัดนิรภัยไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุ แต่สามารถช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บถึงร้อยละ 40-50 (ความผิด: ขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/ขับรถไม่จัดให้คนโดยสารซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่ไม่รััดเข็มขัดนิรภัย อัตราโทษปรับไม่เกิน 500 บาท)

1 ร คืออะไร

1 ร ขับรถเร็วไม่เกินที่กฎหมายกำหนด

การขับขีรถด้วยความเร็วสูง ทำให้ความสามารถในการทรงตัวของรถน้อยลง หากจะต้องหยุดรถ ระยะทางในการห้ามล้อจะมากขึ้น ระยะเวลาในการตัดสินใจจะน้อยลง และความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะสัมพันธ์กับความเร็วของรถ มีอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับการขับขีรถเร็ว ร้อยละ 24 (ความผิด: ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อัตราโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท) (กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณชนกัย กระทรวงมหาดไทย, 2556)

3 ม 2 ข 1 ร คืออะไร

ในรอบทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่าปีละ 12,000 - 13,000 คน บาดเจ็บอีกกว่าปีละ 1 ล้านคน สร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่าปีละ 1 แสนล้านบาท อุบัติเหตุทางถนนจึงนับเป็นปัญหาสำคัญที่คร่าชีวิตประชาชนชาวไทย ซึ่งมีการประเมินกันว่า หากไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบอย่างจริงจัง และไม่มีมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ดีเพียงพอ อาจส่งผลให้การเสียชีวิต และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทย เพิ่มขึ้นกว่าปีละ 2-3 เท่า รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณชนกัย ในฐานะเลขานุการศูนย์การอำนวยความสะดวกทางถนน บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระดับจังหวัดและท้องถิ่น ดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว พร้อมกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน โดยแบ่งยุทธศาสตร์การดำเนินงานออกเป็น 5 ด้าน (5 E's) ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)
3. ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education Public Relation & Participayion)
4. ยุทธศาสตร์บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service)
5. ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)

ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายเป็น 1 ใน 5 ยุทธศาสตร์ สามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลงได้โดยการรณรงค์สร้างจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้ คือ

มาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

1. ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด
2. ดัดหน้ากระชั้นชิด
3. แชนรถผิดกฎหมาย
4. ตามกระชั้นชิด

5. ฝ่าฝืนสัญญาณ
6. ไม่ให้สัญญาณ
7. ขับรถผิดช่องทาง
8. ฝ่าฝืนป้ายหยุดทางแยก
9. ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด
10. เมาสุรา

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนมากที่สุดคือร้อยละ 67.7 ของจำนวนรถทั้งหมดของประเทศ และเนื่องด้วยลักษณะทางกายภาพทำให้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารบาดเจ็บและตายในสัดส่วนที่สูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางด้วยวิธีการอื่น ดังนั้นมูลนิธิสาธิตธรรมสุขแห่งชาติ (มสช.) จึงได้จัดทำโครงการ “การปฏิบัติงานด้านวิชาการเพื่อศึกษากฎหมายและมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจักรยานยนต์ของประเทศไทย โดยมอบหมายให้คณะผู้วิจัยซึ่งมีนายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหัวหน้าคณะวิจัย เพื่อรวบรวมกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นโยบายหรือมาตรการของรัฐที่ใช้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประเมินประสิทธิผลจากการบังคับกฎหมาย นโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ และเงื่อนไขของการบังคับใช้กฎหมาย และจัดทำข้อเสนอเพื่อการกำหนดกฎหมายหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์ในระยะสั้นและระยะยาว โดยบทความนี้จะคัดสรรและสรุปเฉพาะในส่วนมาตรการกฎหมาย และข้อเสนอที่เกี่ยวข้องด้วยรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยเพียง 2 ส่วนเท่านั้น ได้แก่ มาตรการในการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และกฎหมายที่จำเป็นเพื่อการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ

1) มาตรการในการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่ผ่านมานักงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุได้เสนอมาตรการที่มีผลต่อการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรเป็น 3 กลุ่ม ตามปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ 1.1) มาตรการที่มีประสิทธิผลกับผู้ใช้ถนนประกอบด้วย การควบคุมการขับขี่ให้ปลอดภัย การควบคุมการจราจรบนทางแยก และการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัย 1.2) มาตรการความปลอดภัยของยานยนต์ และ 1.3) มาตรการการวางแผนและออกแบบถนนและสิ่งแวดล้อม โดยใช้กฎหมายที่สำคัญและเกี่ยวข้อง 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในปัจจุบันหน่วยงานหลักที่ดำเนินการด้านนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุของประเทศไทย ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เป็นหน่วยขับเคลื่อน โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยดำเนินการบูรณาการงานให้เป็นบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดยุทธศาสตร์หลักของ

การป้องกันและลดอุบัติเหตุการจราจรไว้ 5 ประการ คือ 1.3.1) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) มุ่งเน้นการปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัย 3 ม. (หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ มอเตอร์ไซค์) 2 ข. (เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่) 1 ร. (การไม่ขับรถเร็ว) 1.3.2) ยุทธศาสตร์การปรับปรุงแก้ไข โครงสร้างทางวิศวกรรม (Engineering) โดยเน้นที่ระบบวิศวกรรมทางถนน ป้ายสัญญาณ แสงสว่าง และทัศนวิสัยในการมอง หรืออุปกรณ์ช่วยในการลดความเร็ว เป็นต้น 1.3.3) ยุทธศาสตร์การรณรงค์ และให้ความรู้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุ (Education) 1.3.4) ยุทธศาสตร์การรับส่งผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ (Emergency Medical System) ลดความสูญเสียหลังการเกิดเหตุ 1.3.5) ยุทธศาสตร์การประเมินผล ติดตาม และการบริหารจัดการ (Evaluation) ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังได้มอบหมายให้ คณะอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ผลักดันนโยบาย มาตรการ แนวทางปฏิบัติให้มีความเข้มงวด และยั่งยืน เช่น การเพิ่มโทษผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ติดตัว การเพิ่มโทษผู้กระทำผิดกฎจราจรหลายครั้ง การเก็บภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้มีมาตรฐานเดียวกับสากล ส่งเสริมให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนในการจัดตั้ง จุดตรวจ กำหนดให้มีการจัดตั้งจุดตรวจเข้มงวดมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร ปรับปรุงแผนการตั้งจุดตรวจ ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ เข้มงวดการตรวจจับความเร็วของรถจักรยานยนต์ ผลักดันมาตรการลงโทษผู้ที่ขับขี่ในขณะเมาสุรา ให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรต้องชดใช้เงินหรือทรัพย์สิน แก่เหยื่อ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม คณะผู้วิจัยเห็นว่ามาตรการของรัฐที่ผ่านมามีผลต่อการลดการบาดเจ็บ รุนแรงหรือเสียชีวิตได้มากกว่าการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสิ้นเปลืองทรัพยากรอย่างมาก อีกทั้งยัง ไม่มีผลสัมฤทธิ์ในการลดอุบัติเหตุหรือการตาย สิ่งสำคัญที่ต้องเร่งสร้างให้เกิดขึ้นอย่างจริงจังก็คือ มาตรการการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ 2) กฎหมายที่จำเป็นเพื่อการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุได้แก่ มาตรการทางกฎหมายที่ควบคุมและมุ่งปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันกฎหมายหลัก ที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนที่มีสาระสำคัญในการควบคุมคนและรถจักรยานยนต์คือ บทบัญญัติว่าด้วยใบอนุญาตขับรถ ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการขอและออกใบอนุญาตขับรถ บทบัญญัติว่าด้วยการจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์สาธารณะ บทกำหนดโทษตาม พ.ร.บ.รถยนต์ บทบัญญัติว่าด้วยการใช้รถ การใช้ไฟ หรือเสียงสัญญาณของรถ บทบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร บทบัญญัติว่าด้วยการใช้ทางเดินรถ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถ ผ่านทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน บทสันนิษฐานความผิดกรณีอุบัติเหตุ ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัย ใน พ.ร.บ. จราจรทางบก ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้อง สวมหมวก บทบัญญัติว่าด้วยอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้หยุดรถ เพื่อตรวจความสามารถในการขับขี่ และบทกำหนดโทษ อย่างไรก็ตาม โดยที่การควบคุมพฤติกรรม การใช้รถและการขับขี่รถจักรยานยนต์มีโทษปรับและจำคุก แต่ความผิดทางแพ่งภาระการพิสูจน์

เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายยังใช้หลักตามประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 437 ที่ภาระการพิสูจน์เป็นของผู้เสียหาย เพื่อมุ่งเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ ผู้วิจัยจึงเสนอให้ศึกษาความเป็นไปได้ที่จะผลักดันให้ผู้ขับขี่ต้องรับภาระในการพิสูจน์ความผิดแทนผู้เสียหาย นอกเหนือจากการรับโทษทางอาญา มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานองค์ประกอบ อุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์ มีกฎหมายเกี่ยวข้องที่สำคัญคือ กฎกระทรวงฉบับที่ 22 กำหนดลักษณะหรือคุณสมบัติของเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์, กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 กำหนดรายการตรวจสภาพรถ 9 รายการ กฎกระทรวงฉบับที่ 41 กำหนดให้ระบบสตาร์ทเครื่องกำเนิดพลังงานพร้อมสวิตช์ที่เมื่อเครื่องกำเนิดพลังงานทำงาน โคมไฟแสงพุ่งไกลหรือโคมไฟแสงพุ่งต่ำ ต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟท้าย กำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้เสนอให้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์คือ กำหนดให้อุตสาหกรรมผลิตรถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์ทุกรายการต้องเป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรม ทบทวนและออกกฎหมายเพื่อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสภาพรถใหม่และการทำระบบประกันภัย เพื่อให้สามารถเป็นสิ่งจูงใจในการขับขี่อย่างปลอดภัยและลดค่าใช้จ่าย ความคุ้มครองการเปลี่ยนแปลงตัวรถจักรยานยนต์หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถจักรยานยนต์โดยการกำหนดค่านิยามให้ชัดเจน จัดทำบัญชีลักษณะของส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน กำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีส่วนในการดัดแปลงสภาพรถเป็นการกระทำความผิดอาญาขึ้นมาอีกความผิดหนึ่ง, ให้อำนาจเจ้าพนักงานตรวจสภาพสถานประกอบการได้ มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดยุติยานยนต์สิ่งแวดล้อมหรือสภาพทางได้แก่ การวางผังเมือง มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สำคัญได้แก่ พระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ. 2518 และการสร้างและปรับปรุงทางหรือถนนตามหลักวิศวกรรมจราจร และจัดให้มีสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2556)

การควบคุมอารมณ์

พัฒนาการทางอารมณ์เป็นความคิดรวบยอดที่อธิบายได้ยาก อาจจะหมายถึงการเพิ่มความเครียดหรือลดความเครียดก็ได้ ความหมายของอารมณ์หมายถึง ภาวะของประสบการณ์ ซึ่งต้องแสดงออกโต้ตอบทางอวัยวะ การเคลื่อนไหว และการแสดงโต้ตอบนั้นเป็นไปตามสถานการณ์ (พรหมทิพย์ ศิริวรรณบุศย์, 2534: 126)

การควบคุมอารมณ์ไม่ใช่การเก็บกด ไม่แสดงออกทางอารมณ์เลยแต่เป็นการเรียนรู้ที่จะจัดการกับสถานการณ์อย่างมีเหตุผลและแสดงออกในทางที่สังคมยอมรับ และมีผลเสียต่อตนเองทั้งทางร่างกายและจิตใจน้อยที่สุด ฉะนั้นการที่บุคคลแสดงความก้าวร้าวหรือเก็บกดอารมณ์เอาไว้จึงมิใช่การควบคุม

อารมณ์ ดังนั้นจึงควรเรียนรู้ความเหมาะสมในการแสดงอารมณ์ว่าเมื่อไรจะแสดงออก เมื่อไรต้องควบคุมอารมณ์ รวมทั้งการเรียนรู้การแสดงอารมณ์ในแบบที่สังคมยอมรับด้วย

การควบคุมอารมณ์มี 2 ด้าน ได้แก่

1. การควบคุมวิธีการแปลความหมายเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่มาเร้าให้เกิดอารมณ์
2. ควบคุมการแสดงออกต่อเหตุการณ์นั้น ๆ

การช่วยให้บุคคลควบคุมอารมณ์ มีแนวทางปฏิบัติ 3 ประการ ดังนี้

1. ใ้บุคคลยอมรับว่ามีอารมณ์ และกำลังพยายามควบคุมอารมณ์อยู่
2. ใช้สติปัญญาพิจารณาการตอบสนองทางอารมณ์ตามความจริง
3. พิจารณาที่สาเหตุ หลีกเลียงสาเหตุ และหาแนวทางปรับใจเพื่อเผชิญกับปัญหาทางลบ

สรุปได้ว่า อารมณ์ทุกอารมณ์นั้นเกิดได้กับบุคคลทุกคน ทุกเพศ ทุกวัย โดยอารมณ์ในแง่ลบ เช่น อารมณ์โกรธและอารมณ์เศร้า ที่มักทำให้เกิดผลเสียต่อบุคคล ดังนั้นบุคคลจึงควรที่จะสำรวจตัวเอง และยอมรับได้ว่าตัวเองกำลังอยู่ในสภาวะอารมณ์อย่างไร และฝึกที่จะระบายอารมณ์และควบคุมตนเองได้อย่างเหมาะสมและเป็นไปในทางสร้างสรรค์ หรือรู้ที่จะยับยั้งหรือการควบคุมอารมณ์ที่ไม่เหมาะสมให้ได้

การควบคุมอารมณ์ ตามแนวคิดตามพุทธศาสตร์

หลักธรรมที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอารมณ์นั้น ได้แก่ หลักธรรมที่เกี่ยวข้องกับอัปมาตะ (ความไม่ประมาท) ซึ่งจากประมวลธรรมของพระธรรมปิฎก (2543: 67) ได้ให้ความหมายคือ ความเป็นอยู่อย่างไม่ขาดสติ การกระทำความเพียรที่มีสติ และควบคุม เช่น การดำเนินชีวิตโดยมีสติเป็นเครื่องกำกับความประพฤติ ปฏิบัติ และการกระทำทุกอย่าง

จะเห็นได้ว่าในการดำเนินชีวิตของบุคคลจะมีหลักธรรมเป็นแนวทางให้ยึดปฏิบัติทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ เพื่อให้สามารถดำเนินชีวิตอย่างมีความสุข สำหรับในเรื่องของอารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับจิตใจนั้น ได้มีหนังสือเรื่องความสุขทางจิตของธรรมสภา โดยหลวงพ่อกุฑาทาสภิกขุ ได้กล่าวถึงความสำคัญของอนามยทางจิตว่า อนามยมีทั้งฝ่ายร่างกายและจิตใจ ความมีสุขภาพอนามยทางจิตหมายถึงการส่งเสริมจิตใจให้สดชื่น แจ่มใส มีสมรรถภาพด้วยการประพฤติก่อให้เกิดทางจิต ให้จิตได้เจริญ ให้จิตได้ปกติ และทำหน้าที่ของจิตให้ดีที่สุด ซึ่งท่านได้กล่าวถึงสิ่งที่กล่าวว่า จิตนี้ถ้าตามหลักธรรมะในหลักพระพุทธศาสนา เป็นของที่เกิดจากการกระทบทางอารมณ์ ฉะนั้นต้องมีความถูกต้องทางอารมณ์ คือสิ่งที่มากระทบ ตา หู จมูก ลิ้น ใจ เราจัดหรือทำให้มันถูกต้อง ไม่ให้เกิดปัญหาขึ้นมา จึงจะเรียกว่ามีความถูกต้องตามระบบของจิต คือการจัดการกับอารมณ์ จัดการกับระบบประสาทที่รับอารมณ์ถูกต้อง จัดการกับความนึกคิดที่มันเกิดขึ้นมาจากระบบประสาทนั้น ๆ ได้โดยถูกต้อง

ในเรื่องของอารมณ์นี้ จากหนังสือความฉลาดทางอารมณ์ของ เท็ดคัสกี เดชคง (2542: 67-71) ได้กล่าวว่า แนวคิดในพุทธธรรมนั้นเริ่มจากการเข้าใจชีวิต ความเป็นไปอันเป็นธรรมชาติ กระบวนการเพื่อนำไปสู่เป้าหมายของมนุษย์คือ ความเป็นผู้มีปัญญา

ซึ่งธรรมในหมวดหมู่ต่อมาก็คือ เรื่องของสติ ซึ่งค่อนข้างกว้างตามคำจำกัดความได้บอกว่าเป็นการระลึก รู้ความจริง ความสามารถ และศักยภาพ อารมณ์ ความคิดของตนเอง ซึ่งมีตั้งแต่ขั้นเริ่มต้นไปจนถึงขั้นสูง

ด้านอารมณ์คือ ความรู้สึก ไม่ว่าจะเส้นทางดีหรือทางร้าย หรือไม่ดีหรือไม่ร้าย

ด้านจิตหมายถึง คุณภาพแห่งความคิด ซึ่งส่วนใหญ่คือ สมาธิ สติเมื่อมีอยู่มากก็นำไปสู่สมาธิ ด้านธรรมะเป็นการรู้ความจริงที่ต้องพบเจอ

สติทั้ง 4 ด้านนั้น มองได้ว่า สติรู้ในตัวเอง (ในกาย อารมณ์ จิตใจ) และสติรู้สภาพสิ่งแวดล้อม (ธรรมชาติ)

จากเอกสารข้างต้นสรุปได้ว่า อารมณ์เป็นตัวแปรทางจิตวิทยาที่สำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล โดยเฉพาะเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี ดังนี้ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะนำตัวแปรการควบคุมอารมณ์มาศึกษาเพื่อให้อารมณ์พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการกันอุบัติเหตุ

ความหมายของพฤติกรรม

มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้มากมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546: 768) ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำหรืออาการที่แสดงออกทางความคิดและความรู้สึกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้า

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 35) กล่าวว่า พฤติกรรมหมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำทั้งที่สังเกตเห็นได้และไม่ได้ เช่น การเดิน การพูด ความรู้สึก เป็นต้น

สุรพล พยอมเยี่ยม (2545: 18-19) พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้นหมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่าง ๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นในผู้อื่นสัมผัสและรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่าพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุ หรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าที กิริยาอาการอาจแตกต่างกันไป

กระบวนการเกิดพฤติกรรม

สุรพล พยอมแย้ม (2545: 25-26) ได้แบ่งกระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการย่อยดังต่อไปนี้

1. กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้นที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่าง ๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัส ซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่สัมผัสนั้นด้วย
2. กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้เรียกได้ว่า “กระบวนการทางปัญญา” ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิดและการจำ ตลอดจนการนำไปใช้หรือเกิดพัฒนาจากการเรียนรู้ นั้น ๆ
3. กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้ การคิดและการเข้าใจบุคคลจากมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่รับรู้ นั้น ๆ แต่ยังมีได้แสดงออกให้ผู้อื่นได้รับรู้ แต่เมื่อได้คิดและเลือกที่จะแสดงการตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราเรียกว่า พฤติกรรมภายนอก ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งภายในบุคคลนั้น เมื่อมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

องค์ประกอบของพฤติกรรม

บลูม (Bloom 1975: 65-197 อ้างถึงในนภดล บำรุงกิจ, 2544: 14-15) กล่าวถึงพฤติกรรมว่า กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งที่มีโอกาสสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้ ซึ่งสามารถแบ่งพฤติกรรมได้ 3 ส่วนดังนี้คือ

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้ คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล
2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้หมายถึงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การรับการเปลี่ยนค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจเป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบาย
3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่าย

องค์ประกอบของพฤติกรรมเป็นเรื่องที่สลับซับซ้อน และพฤติกรรมในแต่ละบุคคลที่แสดงออกมาก็ย่อมแตกต่างกัน

จากที่ได้กล่าวสรุปมาข้างต้นสรุปได้ว่า พฤติกรรมหมายถึง การกระทำของบุคคลที่แสดงออกมา เพื่อตอบสนองสิ่งต่าง ๆ

พฤติกรรมการขับขี่

ความหมายของพฤติกรรมการขับขี่ มีผู้ให้ความหมายกว้าง ๆ ว่าเป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้น ไปยังจุดหมายปลายทางที่เขาต้องการ โดยการกระทำของผู้ขับขี่นี้เป็นสิ่งที่สามารถสังเกตได้ (วิจิตร บุญย โหตระ, 2536: 4) สำหรับการให้ความหมายในการศึกษาที่ผ่านมา มักมีการกำหนดขอบเขต มิติหรือทิศทางของพฤติกรรมตามความสนใจของผู้ศึกษา

ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่

จากการศึกษาพบว่า ประเภทของพฤติกรรมการขับขี่มีทั้งที่แบ่งพฤติกรรมการขับขี่โดยตรง และที่เป็นการแบ่งประเภทของผู้ขับขี่ต่างก็ใช้พฤติกรรมในการขับขี่ และการแบ่งประเภทพฤติกรรมการขับขี่คือสิ่งเดียวกัน ซึ่งจากการเก็บรวบรวมสามารถแบ่งพฤติกรรมได้ดังนี้

1. พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตราย
2. พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางบวกคือ พฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติที่ทำให้เกิดความปลอดภัยต่อการจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่เบนไปทางบวก จะชะลอความเร็วของรถ เพราะเขาจะคำนึงว่า บางที่อาจมีผู้โดยสารข้ามมาออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารนั้น เป็นต้น
3. พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบคือ เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎระเบียบหรือกฎหมาย และเป็นอันตราย ซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุจราจรกับตนเองและผู้อื่น
4. พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีหมายถึง ผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็น ใช้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถ ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและความคล่องตัวของสภาพจราจร
5. พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดีหมายถึง เป็นพฤติกรรมที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี และเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบ

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (ม.ป.ป) ได้สรุปพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
2. ไม่ควรบรรทุกสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไปเพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ทรงตัวได้ไม่ดี
3. หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่น ๆ
4. หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างช่องทางเดินรถ
5. อย่าเร่งเครื่องยนต์ให้เกิดเสียงดังเกินไป ควรติดตั้งลดเสียงที่ท่อไอเสีย
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกหรือทางที่ออกจากซอย
7. ควรดูกระจกส่องหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
8. ควรขับขี่ช้าลงในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตกหรือมีหมอกลงจัด
9. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งบนถนนหรือวิ่งตัดหน้า
10. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่
11. รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถและต่ออายุป้ายวงกลมและเสียภาษีรถทุกปี
12. อย่าดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้ง
13. ควรหมั่นตรวจสภาพรถสม่ำเสมอ
14. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในเรื่องของการปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ และการไม่ดื่มสุราหรือสิ่งมึนเมา ก่อนการขับขี่ ด้วยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร และพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชรัตน์ วสุธาดา และคณะ (2539) ได้ศึกษาความรู้ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิวัฒน์ วนาโรจน์ (2540 อ้างในอติสา จันทรเรือง, 2545: 68) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร และบาดเจ็บในวชิรพยาบาล ผลการศึกษาพบว่า สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เกิดจากการได้รับบาดเจ็บที่สมอง และทุกรายไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ การไม่ให้สัญญาณไฟหรือให้สัญญาณไฟบางครั้ง เสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุ 3.72 เท่า การให้ผู้โดยสารมากกว่า 1 คน มีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บ 2.5 เท่า การไม่ตรวจสภาพเป็นประจำมีโอกาสเสี่ยง 1.71 เท่า

วิทยา จารุพูนผล และคณะ (2544) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ผลการวิจัยพบว่า ทักษะคิดต่อการใช้หมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ทักษะคิดต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการตื่นตัวเรื่องกฎหมายจราจรจากตำรวจ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญ

วาสนา สายเสมา (2548) ได้ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ผลการศึกษาพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักรู้ต่อการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับมาก ส่วนความรู้กฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับมาก มีแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยให้เหตุผลว่าทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุและตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ และทุกคนเคยมีส่วนร่วม และเต็มใจมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับต่ำ ไม่เลือกทำพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ให้เหตุผลว่า ไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุและไม่กลัวอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ไม่เคยมีส่วนร่วมและไม่อยากมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

เลอศักดิ์ ศิริรูป (2552) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยสวมเป็นบางครั้งมากที่สุด พบร้อยละ 59.33 พบอีกว่า อายุ อาชีพ และทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < .05$) ส่วนเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน การเคยได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > .05$)

วัลลพ รัตนมารค (2552) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณจากการจับชี้รถจักรยานยนต์ของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในเขตรับผิดชอบของสถานีอนามัยตำบลด่านชุมพล อำเภอปอไร่ จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงานในภาพรวมพบว่า มีพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณอยู่ในระดับสูง พบร้อยละ 67.45 และพบอีกว่า อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่ การถูกจับ-ปรับ เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < .05$) ส่วน เพศ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษา ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ และการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ขณะขับรถ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาบรรณอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > .05$)

อัญชณา แจ่มแสงทอง (2554) ได้ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจับชี้รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจับชี้รถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับมาก นักเรียนมีความเชื่อมั่นในตนและการควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับปานกลาง