

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อำเภอเมืองนนทบุรีในครั้งแรกนั้นมีชื่อว่า อำเภอตลาดขวัญ ไม่ปรากฏหลักฐานชัดเจนว่ามีฐานะเป็นอำเภอตั้งแต่เมื่อใด แต่ปรากฏชื่ออำเภอนี้ในชื่อเอกสารที่ประกาศลงราชกิจจานุเบกษาอย่างน้อยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2445 ซึ่งตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็น อำเภอเมืองนนทบุรี โดยปรากฏชื่อเอกสารเกี่ยวข้องกับชื่ออำเภอนี้ในราชกิจจานุเบกษาอย่างน้อยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2466 ที่ว่าการอำเภอตั้งอยู่ในตัวอาคารศาลากลางเมืองนนทบุรี ข้างวัดท้ายเมือง ตำบลตลาดขวัญ (ปัจจุบันอยู่ในเขตตำบลสวนใหญ่)

ถนนสายสำคัญของจังหวัดนนทบุรี ได้แก่

1. ถนนประชากรราษฎร์ เริ่มตั้งแต่สี่แยกติวานนท์ ตัดผ่านสี่แยกศรีพรสวรรค์ สิ้นสุดที่บริเวณหอนาฬิกาทำนายนนท์บุรี
2. ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 301) เริ่มตั้งแต่สี่แยกติวานนท์ ตัดผ่านตำบลบางเขน เข้าสู่เขตบางซื่อ (กรุงเทพมหานคร) ตัดผ่านสี่แยกวงศ์สว่าง ไปสิ้นสุดที่สามแยกเตาปูน
3. ถนนงามวงศ์วาน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 302) เริ่มตั้งแต่สี่แยกแคราย สี่แยกพงษ์เพชรเข้าสู่เขตหลักสี่และเขตจตุจักร (กรุงเทพมหานคร) ผ่านสี่แยกบางเขน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ไปสิ้นสุดที่สี่แยกเกษตร
4. ถนนรัตนานิเบศร์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 302) เริ่มตั้งแต่สี่แยกแคราย ผ่านศูนย์ราชการจังหวัด ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ตัดผ่านสี่แยกบางพลู (อำเภอบางบัวทอง) ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ (ถนนกาญจนาภิเษก)
5. ถนนพิบูลสงคราม (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 306) เริ่มตั้งแต่สี่แยกศรีพรสวรรค์ ตัดผ่านตำบลสวนใหญ่ เข้าสู่เขตบางซื่อ ผ่านมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ สิ้นสุดที่สามแยกพิบูลสงคราม
6. ถนนติวานนท์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 306) เริ่มตั้งแต่สี่แยกติวานนท์ ผ่านสี่แยกแคราย หัวแยกปากเกร็ด ท้องที่อำเภอปากเกร็ด เข้าสู่อำเภอเมืองปทุมธานี (จังหวัดปทุมธานี) ไปสิ้นสุดที่ถนนรังสิต-ปทุมธานี
7. ถนนนนทบุรี 1 เริ่มตั้งแต่บริเวณใกล้ทำนายนนท์บุรี ผ่านเรือนจำจังหวัดนนทบุรี (บางขวาง) วัดท้ายเมือง โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า สิ้นสุดที่สี่แยกสะพานพระนั่งเกล้า (ถนนรัตนานิเบศร์)
8. ถนนสนามบินน้ำ เชื่อมระหว่างสี่แยกสะพานพระนั่งเกล้ากับสามแยกสนามบินน้ำ (ถนนติวานนท์)
9. ถนนประชาชื่น เริ่มตั้งแต่สามแยกประชาชื่น (เขตบางซื่อ) เลียบคลองประปา ผ่านสี่แยกประชานุกูล เข้าสู่อำเภอเมืองนนทบุรีที่ตำบลบางเขน ตัดผ่านสี่แยกพงษ์เพชร สามแยกสามัคคี-ประชาชื่น เข้าสู่อำเภอปากเกร็ด สิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ
10. ถนนบางกรวย-ไทรน้อย (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3215) เริ่มตั้งแต่สะพานพระราม 7 ผ่านอำเภอบางกรวย เข้าสู่อำเภอเมืองนนทบุรีที่ตำบลบางกร่าง จากนั้นเข้าท้องที่อำเภอบาง

ใหญ่ อำเภอบางบัวทอง และสิ้นสุดที่อำเภอไทรน้อย

11. ถนนนครอินทร์ เริ่มตั้งแต่สี่แยกติวานนท์ ผ่านตำบลตลาดขวัญ ตำบลสวนใหญ่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เข้าสู่ตำบลบางไผ่ ตำบลบางศรีเมือง จากนั้นเข้าสู่เขตอำเภอบางกรวย ตัดกับถนนราชพฤกษ์ ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับบางคูเวียง (ถนนกาญจนาภิเษก)

12. ถนนราชพฤกษ์ เริ่มตั้งแต่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน เขตธนบุรี (กรุงเทพมหานคร) เข้าสู่เขตจอมทอง ตัดผ่านถนนเพชรเกษมที่เขตภาษีเจริญ ตัดผ่านถนนบรมราชชนนีที่เขตตลิ่งชัน ตัดกับถนนนครอินทร์ที่อำเภอบางกรวย เข้าสู่อำเภอเมืองนนทบุรี ตัดผ่านถนนบางกรวย-ไทรน้อยและถนนรัตนวิเชียร์ เข้าเขตอำเภอปากเกร็ด ไปสิ้นสุดที่ถนนบางบัวทอง-ปทุมธานี

13. ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี เริ่มตั้งแต่ถนนพิบูลสงครามใต้ตัวจังหวัดเก่า ตัดผ่านถนนประชากราษฎร์ที่ตำบลตลาดขวัญ อ้อมตัวจังหวัดเก่า ไปสิ้นสุดที่ถนนนนทบุรี 1 เหนือตัวจังหวัดเก่า

14. ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรี-สนามบินน้ำ เริ่มตั้งแต่ถนนเลี้ยวเมืองนนทบุรีใกล้ตลาด อดก.3เก่า ตัดผ่านถนนรัตนวิเชียร์ที่ตำบลบางกระสอบ ไปสิ้นสุดที่ถนนสนามบินน้ำที่ตำบลท่าทราย ถนนสายรอง ได้แก่ ซอยเรวดี (ตำบลตลาดขวัญ) ถนนสามัคคี (ตำบลท่าทราย) ถนนบางศรีเมือง ถนนบางศรีเมือง-วัดโบสถ์ดอนพรหม (ตำบลบางศรีเมืองและตำบลบางกร่าง)

ปัจจุบัน อำเภอเมืองนนทบุรีมีทางพิเศษ 1 สาย คือ ทางพิเศษศรีรัช และมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 แห่ง คือ สะพานพระนั่งเกล้า สะพานพระราม 5 และสะพานคู่ขนานสะพานพระนั่งเกล้า นอกจากนี้ยังมีโครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอีก 1 แห่ง คือ โครงการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี 1

สถานที่สำคัญต่าง ๆ ประกอบด้วย

1. เรือนจำกลางบางขวาง
2. ศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ตั้งอยู่ริมถนนรัตนวิเชียร์
3. กระทรวงพาณิชย์และหน่วยงานในสังกัด ตั้งอยู่ริมถนนนนทบุรี 1
4. กระทรวงสาธารณสุขและหน่วยงานในสังกัด ตั้งอยู่ในซอยติวานนท์ 4 และซอยติวานนท์ 14 ถนนติวานนท์
5. กรมพลาธิการทหารบก กระทรวงกลาโหม ตั้งอยู่ริมถนนติวานนท์
6. สำนักงานบำรุงทางนนทบุรี กรมทางหลวง ตั้งอยู่ริมถนนรัตนวิเชียร์ เชิงสะพานพระนั่งเกล้า
7. ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ตั้งอยู่ริมถนนรัตนวิเชียร์ ตรงข้ามศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี

ตารางที่ 2.1 ข้อมูลสถิติ แสดงพื้นที่ จำนวนประชากร และความหนาแน่นของประชากร พ.ศ. 2554

พื้นที่	จำนวนประชากร	ความหนาแน่นของประชากร
77.018 ตร. กม.	356,289 คน	4,626.04/ตร.กม.

ที่มา: (<http://th.wikipedia.org/wiki/>) สืบค้นเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2555

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ของ จังหวัดนนทบุรี

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนนทบุรี ได้นำมาตรการ เน้นหนัก ซึ่งเป็นวิธีการหรือข้อกำหนดที่สำคัญในการป้องกัน แก้ไขปัญหา และลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ได้ปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพ ตามมาตรการดังนี้

1. มาตรการด้านการบริหารจัดการ

1.1 ให้ผู้บริหารทุกระดับ ทั้งระดับจังหวัด อำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบในการบริหารจัดการด้านการวางแผนดำเนินงาน แผนปฏิบัติการ และงบประมาณ การตรวจติดตามการปฏิบัติงานอย่างเต็มรูปแบบ ประกอบกับการมอบหมายหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อให้การปฏิบัติงานและติดตามประเมินผลเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และสามารถตรวจสอบได้ดังนี้

1.1.1 ในการวางแผนการตั้งจุดตรวจจุดบริการในช่วงเทศกาล ให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานบูรณาการ การตั้งจุดตรวจจุดบริการโดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นประธาน เพื่อบูรณาการตั้งจุดตรวจจุดบริการในภาพรวมของจังหวัดให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงของปัญหาอุบัติเหตุและสภาพการจราจรในพื้นที่ทั้งในเรื่องช่วงเวลา และข้อเท็จจริงด้านจุดเสี่ยง

1.1.2 ในช่วงรณรงค์ให้มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ระดับอำเภอ เพื่ออำนวยการปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนบูรณาการ และแผนปฏิบัติการในทุกระดับตลอดจนให้มีการบูรณาการจัดเก็บข้อมูลของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอและจังหวัดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

1.2 ให้สำนักงานตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดนนทบุรี สำนักงานบำรุงทางจังหวัดนนทบุรี และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นประสานงานการบริหารจัดการระบบการจราจรและแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาลปีใหม่ ทั้งถนนสายหลัก(ทางหลวงแผ่นดิน) ถนนสายรอง(ถนนทางหลวงชนบท และเส้นทางขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) และเส้นทางเลี่ยงหรือเส้นทางลัดระหว่างถนนสายหลักและสายรอง รวมทั้งการเตรียมเปิดช่องทางเดินรถพิเศษชั่วคราวเพื่อขยายช่องทางการเดินรถชั่วคราว การเคลื่อนย้ายยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุหรือรถเสีย ในเส้นทางจราจร

2. มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

2.1 ให้มีการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม โดยให้สนธิกำลังของเจ้าหน้าที่ทุกฝ่าย คือเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายปกครอง และอาสาสมัคร รวมถึงการจัดชุดสายตรวจสุมตรวจตามเส้นทางสายหลัก(ทาง

หลวงแผ่นดิน) สายรอง(ถนนทางหลวงชนบท และเส้นทางขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นๆ) และในสถานที่ ชุมชน หรือตามหน้าสถานบันเทิงด้วย เพื่อเป็นการป้องปรามการฝ่าฝืนหรือกระทำผิด ตามมาตรการ 3 ม.(เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัยมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย) 2 ข.(ใบขับขี่ รััดเข้มชัดนิรภัย) 1 ร.(ขับรถเร็ว) รวมทั้งการแข่งในที่คับขัน ขับขี่รถย้อนศร ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง และโทรศัพท์ขณะขับขี่

2.2 เน้นหนักเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 3 เรื่อง ได้แก่ความเร็ว เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัยซึ่งเป็นสาเหตุหลักของกรณีการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

2.3 ให้ความสำคัญกับกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถปิกอัพที่บรรทุกคนโดยสารในกระบะท้าย รถตู้และรถโดยสารไม่ประจำทางซึ่งไม่ชำนาญเส้นทางและใช้ความเร็วสูง

2.4 ใช้มาตรการทางกฎหมาย ในการดำเนินการกับสถานที่จำหน่ายสุรานอกเวลาจำหน่ายและการลักลอบจำหน่ายสุราในสถานที่ห้ามจำหน่าย

ทั้งนี้ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการควบคุมการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกิจกรรมข้ามปี(Count Down) โดยเฉพาะงานกาชาดและงานประจำปีในส่วนราชการและท้องถิ่นเป็นผู้จัดโดยเน้นให้นำพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๒๕๕๑ และพระราชบัญญัติสุรา พ.ศ. ๒๕๔๓ มาบังคับใช้อย่างเข้มงวด

3. มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร

มาตรการลดผลกระทบจากถนนเสียหายจากอุทกภัย เนื่องจากเกิดอุทกภัยในหลายจังหวัดทำให้น้ำกัดเซาะถนนเสียหาย จึงขอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ตรวจสอบและจัดทำป้ายเตือนต่างๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความระมัดระวัง สำหรับถนนที่มีการซ่อมแซมในช่วงเทศกาล ขอให้ผู้รับเหมาหยุดซ่อมแซมและจัดให้มีป้ายเตือนต่างๆและสัญญาณไฟเป็นระยะๆ ให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้ขับขี่รับทราบ

4. มาตรการด้านประชาสัมพันธ์

4.1 รณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่และโดยสาร รถจักรยานยนต์

4.2 รณรงค์ผ่านสถานศึกษาเพื่อรณรงค์ให้เด็กและเยาวชนปฏิบัติตามกฎหมายวินัยจราจร โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็วและการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

4.3 ประชาสัมพันธ์บริเวณที่เป็นจุดอันตราย ถนนที่อยู่ช่วงซ่อมแซมหรือก่อสร้าง เพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด การประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางสายหลัก สายรอง และเส้นทางลัดสู่ภูมิภาคต่างๆ

5. มาตรการด้านการแพทย์ฉุกเฉินและการกู้ชีพ

5.1 ให้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรีจัดเตรียมความพร้อมของโรงพยาบาล แพทย์พยาบาล และหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินระบบการติดต่อสื่อสาร การส่งการประสานงาน และการแบ่งมอบพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเครือข่าย

5.2 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มูลนิธิ หน่วยงานในพื้นที่ จัดเตรียมความพร้อมของหน่วยงานกู้ภัยทั้งด้านบุคลากร เครื่องมือ และวัสดุอุปกรณ์ การส่งการ ระบบการติดต่อสื่อสาร (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนนทบุรี, 2555)

แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ จังหวัดนนทบุรี

มาตรการเน้นหนัก โดยนำเนื้องานตามมาตรการ ดังนี้

1 มาตรการด้านการบริหารจัดการ

1.1 บูรณาการตั้งจุดตรวจจุดบริการโดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นประธาน เพื่อตั้งจุดตรวจจุดบริการให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่

1.2 ตั้งศูนย์ปฏิบัติการระดับจังหวัดและอำเภอ เพื่ออำนวยความสะดวกปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนปฏิบัติการฯ จัดเก็บข้อมูล และแถลงข่าว

2 มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย

2.1 เน้นหนักในเรื่องการควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 3 เรื่อง ได้แก่ เมาสุรา ขับรถเร็วและไม่สวมหมวกนิรภัย

2.2 ให้ความสำคัญกับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถปิกอัพที่บรรทุกผู้โดยสารในกระบะท้าย รถตุ๋นโดยสารในกระบะท้าย รถตุ๋นและรถโดยสารไม่ประจำทาง

2.3 ให้สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี เน้นมาตรการควบคุมคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ ทั้งในเรื่องของสภาพรถและความพร้อมของพนักงานขับรถ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อความปลอดภัย

2.4 ใช้มาตรการทางกฎหมายดำเนินการกับสถานที่จำหน่ายสุรานอกเวลาจำหน่าย และลักลอบจำหน่ายสุราในสถานที่ห้ามจำหน่าย โดยเฉพาะการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้แก่บุคคลที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี

3 มาตรการด้านสังคม

3.1 ใช้มาตรการควบคุมทางสังคมในพื้นที่ชุมชน หมู่บ้าน โดยมอบให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนในพื้นที่จัดให้มีจุดตักเตือนประจำชุมชน หมู่บ้าน

3.2 ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าร่วมโครงการ “ฝากรถจักรยานยนต์ไว้กับตำรวจ” ในช่วงเทศกาลสงกรานต์

4 มาตรการด้านวิศวกรรมจราจร

4.1 ให้สำนักงานบำรุงทางจังหวัดนนทบุรี สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดนนทบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งรัดการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด หากการก่อสร้างไม่แล้วเสร็จให้หยุดการซ่อมแซมชั่วคราวในช่วงเทศกาล และติดป้าย / สัญญาณเตือนให้เห็นอย่างชัดเจน

5 มาตรการด้านประชาสัมพันธ์

5.1 ใช้ชื่อการรณรงค์ว่า “สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์” โดยเน้นการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักของประชาชนในความปลอดภัย

5.2 ประชาสัมพันธ์รณรงค์ให้มีการเล่นน้ำสงกรานต์ตามประเพณีที่ดั้งเดิม และคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

5.3 ประชาสัมพันธ์บริเวณที่เป็นจุดอันตราย ถนนที่อยู่ระหว่างซ่อมแซมหรือก่อสร้าง

5.4 รณรงค์ให้ผู้โดยสารรถโดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง

6. มาตรการด้านบริหารการแพทย์ฉุกเฉิน กู้ชีพ กู้ภัย

6.1 ให้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี โรงพยาบาล และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเตรียมความพร้อมด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ เตรียมความพร้อมของหน่วยกู้ภัย ทั้งบุคลากร เครื่องมือ และวัสดุอุปกรณ์ การสั่งการ ระบบการติดต่อสื่อสาร การประสานงานกับมูลนิธิ / อาสาสมัคร / หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมทั้งเก็บข้อมูลสถิติการดำเนินการ (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนนทบุรี, 2555)

ตารางที่ 2.2 ข้อมูล จำนวนคดีอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนนทบุรี ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 (เดือน ตุลาคม 2554- เดือน กันยายน 2555)

อำเภอ	จำนวนคดีอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ		ผู้เสียชีวิต		
		ผู้บาดเจ็บทั้งหมด(คน)	ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ป่วยในทั้งหมด (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	จากการบาดเจ็บเดือนที่ผ่านมา(คน)	ผู้เสียชีวิตทั้งหมด (คน)
เมืองนนทบุรี	314	256	10	29	0	29
บางกรวย	128	96	33	4	0	4
บางใหญ่	110	83	26	4	0	4
บางบัวทอง	100	82	0	11	0	11
ไทรน้อย	18	7	3	6	1	7
ปากเกร็ด	46	37	8	11	0	11

ที่มา : (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนนทบุรี,2555)

ประเภทของอุบัติเหตุ

เรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ได้แก่

1. ตัวการหรืออุปกรณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ยานยนต์ อาวุธปืน สารพิษ ไฟฟ้า ก๊าซหุงต้ม
2. ผลจากอุบัติเหตุ เช่น บาดแผลของผิวหนังศีรษะหรือสมองบาดเจ็บ กระดูกหัก แผลจากวัตถุระเบิดและกระสุนปืน แผลลวก - ไหม้
3. สิ่งแวดล้อมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การจราจร บ้าน โรงเรียน สถานที่ประกอบการ เช่น โรงงาน สถานที่ก่อสร้าง สนามกีฬา สนามรบ
4. ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น อุบัติเหตุที่เกิดแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน อุบัติเหตุในเด็ก คนงาน นักกีฬา คนชรา

อุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับหลัก 3 ประการ

1. ผู้รับอุบัติเหตุ
2. สิ่งที่เป็นเหตุ
3. เวลาและสถานที่เกิดเหตุ

จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมี 3 ด้านด้วยกัน เช่น บุคคลบางประเภทดูเหมือนว่าได้รับอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าบุคคลทั่วไป ตัวการบางอย่างทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและบ่อยตลอดจนสิ่งแวดล้อมบางอย่างบางเวลาก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เป็นต้น

อุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง อุบัติภัยจากการสัญจรไปมา ตามพจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน ซึ่งมี 3 ทางคือ ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ อุบัติเหตุจากการจราจรกำลังเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศ เพราะเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตของประชาชนในประเทศเป็นจำนวนมาก โดยมีแนวโน้มที่สูงขึ้นรุนแรงขึ้น เป็นความเสียหายทางเศรษฐกิจและสังคมสูญเสียทางกาย และทางจิตใจอย่างมหาศาล

กล่าวโดยสรุป อุบัติเหตุจราจรหมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นโดยที่ไม่ได้ตั้งใจ หรือคาดคิด จากการใช้ถนนจนเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายและทรัพย์สิน อุบัติเหตุทำให้เกิดบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และถึงตายได้ แม้บางคนอาจเข้าใจตามความในนิยามข้างต้นว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันนั้น เป็นคราวเคราะห์ของผู้ประสบซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่ความเป็นจริงหาเป็นเช่นนั้นไม่ ในทางตรงกันข้ามอุบัติเหตุย่อมป้องกันได้และหลีกเลี่ยงได้หากไม่ประมาท

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร

หน่วยการจัดความรู้เพื่อถนนปลอดภัย คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี (2547) อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งโดยตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ เวลา สังคม จิตใจและทางด้านสุขภาพ การสูญเสียที่สำคัญที่สุดคือ การสูญเสียกำลังคน การเสียชีวิตของบุคคล ซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ วันหนึ่งๆคนไทยเกือบ 50 คน ออกเดินทางไปจากบ้าน ไปท่องเที่ยว ไปทำธุระแต่ไม่ได้กลับบ้านชั่ววันจันทร์และอีกวันละ 600 คน ได้รับบาดเจ็บถึงขั้นพิการหรือทุพพลภาพ การจากไปของเขาเหล่านั้นหมายถึงการสูญเสียสิ่งที่หวงแหนที่สุดในชีวิต สร้างความทุกข์ทรมาน ความเจ็บปวดร้าวระแวงประมาณของคนที่เป็ญาติเป็นหลาน ความทุพพลภาพปรากฏยาวนานเท่าใดความปวดร้าวใจก็ยิ่งเรื้อรังเท่านั้น

วิจิต บุญยะโทตระ (2527) ได้กล่าวถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรไว้ดังนี้

1. ความสูญเสียทางกาย (Human Loss) ความสูญเสียทางกาย ในที่นี้หมายถึง ผู้ประสบภัยถึงแก่ชีวิต และผู้บาดเจ็บ

2. ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม (Psychological and Social Loss) ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม กล่าวได้ว่าเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า เพราะเป็นรูปของ

นามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือสังคมนั้นๆ ซึ่งเป็นเพียงการประมาณการเท่านั้น ความสูญเสียประเภทนี้ได้แก่

- 2.1 ความเจ็บปวด
- 2.2 ความเศร้าโศกเสียใจ ความเป็นทุกข์
- 2.3 ความหวาดกลัว เสียขวัญ
- 2.4 เสียจิต จิตฟั่นเฟือน
- 2.5 สังคมพิการ
- 2.6 การถูกตัดออกจากสังคม
- 2.7 การถูกทอดทิ้งและโดดเดี่ยว

3. ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Loss) ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ มักมองว่าทรัพย์สินเสียหายไปเท่าไร เช่นค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยการทำงาน ค่าขาดไร้อุปกรณ์

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

เฮช ดับเบิลยู เฮ็นริช (H.W. Heinrich) กล่าวถึงทฤษฎีนี้ว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลสืบเนื่องจากการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยซึ่งเปรียบเสมือนตัวโดมิโนที่เรียงใกล้กัน 5 ตัว เมื่อตัวใดตัวหนึ่งล้มลงก็จะส่งผลให้ตัวอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกันล้มลงไปด้วย โดมิโนทั้ง 5 ตัว ซึ่งประกอบด้วย 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจ สภาพครอบครัว สถานะทางสังคม ระดับการศึกษา เป็นต้น 2) ความบกพร่องทางร่างกาย หมายถึง ความบกพร่องทางร่างกาย เช่น ประสิทธิภาพในการตอบสนองต่อสิ่งแวดล้อม สายตา การเจ็บป่วย ความเมื่อยล้า เป็นต้น 3) การกระทำและสภาพที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอันตรายรวมถึงสภาพของเครื่องจักร เครื่องมือที่ขาดประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังรวมถึง สภาพทั่ว ๆ ไปในการทำงาน เช่น พื้นแฉง เสียง 4) อุบัติภัย ได้แก่ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด อันมีสาเหตุมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงจนไม่สามารถควบคุมรถได้เป็นเหตุให้รถพลิกคว่ำ และ 5) ความสูญเสีย เป็นผลมาจากอุบัติเหตุ เช่น การเสียชีวิต การบาดเจ็บ

จะเห็นว่าทฤษฎีโดมิโนดังกล่าวได้อธิบายถึงการเกิดอุบัติเหตุทั่วไปที่เกิดจากบุคคล การกระทำของบุคคลมีผลมาจากภูมิหลังด้านครอบครัว และการศึกษา สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ก็เกิดจากความบกพร่องของบุคคลเช่นเดียวกัน ตามทฤษฎีโดมิโน เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 หรือ 2 หรือ 3 ล้ม ตัวที่ 4 หรือ 5 ก็จะล้มตาม การป้องกันอุบัติเหตุเราสามารถพิจารณาได้ 2 ประการ คือ 1) การป้องกันอุบัติเหตุในระยะสั้น คือการขจัดตัวที่ 3 ออก คือการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยทำให้ตัวที่ 4 คือ อุบัติภัยไม่เกิดขึ้น และ 2) การป้องกันในระยะยาว คือ การสร้างจิตสำนึก การให้การศึกษา การสาธารณสุขมูลฐานซึ่งเป็นรากฐานที่มั่นคงของสังคม จะทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยและการกระทำที่ปลอดภัยเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่ยั่งยืน

ทฤษฎีขาดดุลยภาพ (Imbalance Case Theory)

เอ็ม บลูเมนทอล M. Blumenthal(1968) กล่าวถึงทฤษฎีนี้ว่า การเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขาดดุลยภาพระหว่างพฤติกรรมของคนกับระบบงานที่คนนั้นกระทำอยู่ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอาจเกิดจากพฤติกรรมของคนขาดความระมัดระวัง เป็นเหตุให้เกิดความบกพร่องในพฤติกรรมและก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น หรืออาจเกิดจากระบบงานที่ไม่รัดกุมเพียงพอจนเกิดการขาดดุลยภาพทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีพลังงาน (Energy Theory)

ดี ดับเบิลยู คลาค และ บี แมค มาฮอน กล่าวถึงทฤษฎีนี้ว่า สาเหตุของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุมี 2 ประการ คือ 1) การเกิดพลังงานมากระทบร่างกายของคนในปริมาณที่สูงเกินกว่าร่างกายหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายจะทนต่อแรงกระทบนั้นได้ (Injury Threshold) และ 2) การแลกเปลี่ยนพลังงานระหว่างร่างกายหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย กับแรงซึ่งมากระทบในลักษณะที่ผิดปกติ (Abnormal Energy Exchange)

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้

รัตติกรณ์ จงวิศาล (2535) ได้ให้ความหมายว่า ความรู้ หมายถึง กฎเกณฑ์ ข้อเท็จจริง และข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับและสะสมไว้ในรูปของการจำ

สุภัก รพีพันธ์ (2537) ให้ความหมายว่า ความรู้ หมายถึง ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ที่อยู่ในหน่วยความจำ ซึ่งสามารถระลึกได้ และเป็นสิ่งที่บุคคลนำมาเป็นองค์ประกอบเพื่อใช้ในการตัดสินใจในพฤติกรรมต่างๆ

เสนห์ นิยมไทย (2535) ให้ความหมายว่า ความรู้ หมายถึง ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ รายละเอียดเกี่ยวกับสรรพสิ่งต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับมาจากการประสบการณ์หรือการเรียนรู้ จากที่กล่าวมาแล้วสามารถสรุปได้ว่า ความรู้หมายถึง ข้อมูล รายละเอียดต่างๆ ที่มนุษย์ได้รับและเก็บสะสมไว้ในหน่วยความจำซึ่งสามารถระลึกได้

ภัทรา นิคมมานนท์ (2532) ได้ศึกษาและจำแนกพฤติกรรมความรู้ด้านสติปัญญา (Cognitive Domain) ออกเป็น 6 ระดับ โดยเรียงความสามารถขั้นต่ำไปสูงดังนี้

1. ความรู้-ความจำ (Knowledge) คือ ความสามารถในการระลึกถึงเรื่องราวต่างๆที่เคยมีประสบการณ์ทั้งในห้องเรียนและนอกห้องเรียน เช่น การเรียนในเนื้อหาวิชาต่างๆ จากการฟังวิทยุ ดูโทรทัศน์ อ่านหนังสือพิมพ์ และการบอกเล่าต่อกันมา เป็นต้น

2. ความเข้าใจ (Comprehensive) คือ ความสามารถในการแปลความ ตีความ และขยายความได้

3. การนำไปใช้ (Application) คือ ความสามารถที่จะนำเอาความรู้ ความเข้าใจในเรื่องที่ได้เรียนรู้มาไปแก้ปัญหาก็แปลกใหม่ หรือสถานการณ์ใหม่

4. การวิเคราะห์ (Analysis) คือ ความสามารถในการรวบรวมข้อมูลที่เป็นส่วนย่อยต่างๆ ให้ได้ลำดับชั้นความคิดที่แสดงออกอย่างชัดเจนเพื่อค้นหาความจริงต่างๆ ที่แฝงอยู่ในเนื้อเรื่องนั้นๆ

5. การสังเคราะห์ (Synthesis) คือ ความสามารถในการรวบรวมข้อมูลที่เป็นส่วนย่อยต่างๆ เข้ามารวมกันเป็นส่วนรวมที่มีโครงสร้างใหม่ซึ่งมีความชัดเจนและมีคุณภาพ

6. การประเมินค่า (Evaluation) เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับคุณค่าของเนื้อหาและวิธีการต่างๆ โดยสรุปอย่างมีหลักการว่าสิ่งนั้นดี-เลวเหมาะสมหรือไม่เพียงใด

การวัดความรู้

วิธีการวัดว่าใครมีความรู้ในเรื่องนั้นหรือไม่ สามารถทำได้โดยตั้งคำถามที่เกี่ยวกับเนื้อเรื่องวิธีการ และความรู้รวบยอดในเรื่องรานั้นๆ ถ้าสามารถตอบถูกต้องก็เรียกว่าเป็นผู้มีความรู้ในเรื่องนั้น ถ้านึกไม่ออกเพราะลืมหรือตอบผิด ก็เรียกว่าเป็นผู้ไม่มีความรู้ จึงอาจกล่าวได้ว่า คนที่มีความรู้ คือ ผู้ที่จำเรื่องนั้น ๆ ได้

นอกจากนี้ การวัดความรู้ ความจำ เป็นการวัดความสามารถในระดับลึก (Recall) เรื่องราวข้อเท็จจริงหรือประสบการณ์ต่างๆ หรือการวัดการระลึกประสบการณ์เดิมที่บุคคลได้รับจากคำสอน การบอกกล่าว การฝึกฝนของผู้สอน รวมทั้งจากตำรา จากสิ่งแวดล้อมต่างๆ ด้วยคำถามวัดความรู้แบ่งออกเป็น 3 ชนิด คือ

1. ถามความรู้ในเนื้อเรื่อง เป็นการถามรายละเอียดของเนื้อหา ข้อเท็จจริงต่างๆ ของเรื่องราวทั้งหลาย ประกอบด้วยคำถามประเภทต่างๆ เช่น คำศัพท์ และนิยาม กฎ และความจริง หรือรายละเอียดของเนื้อต่างๆ

2. ถามความรู้ในวิธีดำเนินการ เป็นวิธีถามวิธีปฏิบัติต่างๆ แบบแผนประเพณี ขั้นตอนของการปฏิบัติทั้งหลาย เช่น ถามระเบียบแบบแผน ลำดับขั้นตอนและแนวโน้ม การจัดประเภทและหลักเกณฑ์ต่างๆ

3. ถามความรู้รวบยอด เป็นการถามความสามารถในการจดจำข้อสรุปหรือหลักการของเรื่องที่เกิดจากการผสมผสานหาลักษณะร่วม เพื่อรวบรวมและย่อลงมาเป็นหลักหรือหัวใจของเนื้อหานั้นๆ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น พอสรุปได้ว่า ความรู้ หมายถึง กฎเกณฑ์ ข้อเท็จจริงต่างๆ ที่ บุคคลได้รับจากประสบการณ์ หรือจากการศึกษาค้นคว้า และรวบรวมเป็นความจำ ความเข้าใจที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

กฎจราจร

กฎจราจรที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กฎกระทรวงฉบับที่ 4 กฎกระทรวงฉบับที่ 5 กฎกระทรวงฉบับที่ 6 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

คำจำกัดความตาม มาตรา 4 มีดังนี้

“การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่หรือไล่ ต้อน สัตว์

“ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้ความหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจร ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

“ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

“ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้น หรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

“ทางร่วมแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบ กัน หรือติดกัน

“วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจร หรือ สิ่งที่สร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

“ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วย การขนส่งผู้ลากเช่นยานพาหนะ

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจ ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลข หรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึ้งหรือมีสิ่งลากฎไปบนทางเดินรถมาใช้ใน ทางเดินรถ

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางได้โดย ชัดแจ้ง ภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้ แสงสว่าง ตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณ ดังต่อไปนี้

เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อย กว่า 60 เมตร

มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังกิน สมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุ เท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียง นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือไล่อ่อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้

หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ที่ปรากฏ ชำรงหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดไปเพื่อ เตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้ขับขี่รถเลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วก็ ให้เลยไปได้

2. สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุด รถหลังเส้นให้รถหยุด

3. สัญญาณไฟจราจรสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวมีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่รถ ต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

4. สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวกระพริบให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจร ไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถ หรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวังและต้องให้สิทธิแก่ คนเดินเท้า ในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

5. สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางใดให้ ผู้ขับขี่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวาง การจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วย ความระมัดระวัง

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

2. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถ ผ่านไปได้

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่อ่อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ซึ่ง ประกอบด้วย เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เส้า หลักราว สะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่นๆ ดังนี้

1. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย ทำด้วยโลหะหรือไม้ประกอบด้วย ประเภทบังคับ และ ประเภทเตือน เพื่อให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้นๆ

2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสา หลักราว สะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่นๆ โดยใช้สี หมุดโลหะ กระเบื้องเคลือบหรือวัสดุที่แทนกัน ทา ตอก หรือฝังไว้เป็น เครื่องหมายประเภทบังคับผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้น



ภาพที่ 2.1 แสดงเครื่องหมายจราจรป้ายบังคับ

ที่มา : (อลิสสา จันทร์เรือง, 2545)

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคน เดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็นโดยเฉพาะ อย่างยิ่ง เด็ก คนชรา หรือคนพิการ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลาง ของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

1. ด้านซ้ายของทางทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกเปิดการจราจร
2. ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
3. ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือสัญญาณอย่างอื่น ตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นก่อนที่จะ เลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติดังนี้

1. เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ
2. เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณ แยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาว หรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถ หรือ ข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดง หรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถ ไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณแยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

1. ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
2. ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน
5. ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจเห็นทาง ด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
6. คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถ หรือ กลับรถ
7. บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่ลากเข็นสำหรับทารก ผู้ป่วย หรือ คนพิการ
8. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซง เพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้ แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณแยก เลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ และเมื่อเห็น ว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้ว จึงจะแซงขึ้นหน้าได้

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

1. รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
2. ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป การขับแซงด้านซ้ายตาม 1 หรือ 2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิด และมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจร ให้แซงได้
2. ภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะ ที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
3. เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
4. เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้า หรือเมื่อต้องปฏิบัติตาม คำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้จะขับอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ให้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบ เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัย และไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและ ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด 3 การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ

มาตรา 50 การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็น การกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 51 การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

1. ถ้าจะเลี้ยวซ้าย
 - 1.1 ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถด้านซ้าย
 - 1.2 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร
 - 1.3 ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางเดินอยู่ทางรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่อง เดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถ ประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น
2. ถ้าจะเลี้ยวขวา
 - 2.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของ แนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.2 สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่รถขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.3 ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจร ให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

2.4 สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

2.5 เมื่อรถหยุดอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

3. ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

มาตรา 52 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางด้านขวา ในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

1. เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

2. กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่ค้ำชัน บนสะพาน หรือในระยะ 100 เมตรจากเชิงสะพาน

3. กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถ

หมวด 4 การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและ แขนหรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถ หรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิด กับช่องทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่ง ด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทาง ด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าว

ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำ

มาตรา 66 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทาง หรือรถบรรทุกโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับ รถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 69 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทาง โค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะเกิดความปลอดภัย

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุดรถหรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน

มาตรา 71 เมื่อผู้ขับขี่รถขับมาถึงทางร่วม ทางแยกให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

1. ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน
2. ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้ รถที่อยู่ด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน

มาตรา 73 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ ต้องปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร เมื่อผู้ ขับขี่รถ มาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนผ่านไปก่อน

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์นั่ง พนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คน โดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่ จัดทำ ขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะ ท้องที่ที่ได้ กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 127 ห้ามผู้ขับขี่รถตามหลังรถฉุกเฉิน ซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่า 50 เมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้ นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

กฎกระทรวงฉบับที่ 5 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อที่ 4 รถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.25 เมตร ถ้ามี พ่วงข้างรถพ่วงของ รถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร และ

เมื่อนำมาพ่วงของรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 1.50 เมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 6 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 1 ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถดังต่อไปนี้

สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากกระบะ หรือ รถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าว ให้ขับได้ ไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 ออกตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะ ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส และ ไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมา ตลอดจนถึงปลายคางในกรณีที่มีบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยที่ใช้ได้ 3 แบบคือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบ เต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้วหมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวก นิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัย หลุดจากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ

กฎกระทรวงฉบับที่ 16 ออกตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อ 1 การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ ขับขี่ โดยใช้วิธีตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1. ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้ เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่า ของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจสอบหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตาม วิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

2. ตรวจวัดจากปัสสาวะ

3. ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตามข้อ (2) หรือ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2 กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ 3 ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ ถือว่าเมา

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม

ประสาณ หอมพูล และ ทิพวรรณ หอมพูล (2537) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ ดังนี้

1. การกระทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งสิ่งมีชีวิตและบุคคลอื่นสามารถสังเกตเห็นได้ จากการกระทำกิจกรรมเหล่านั้น ซึ่งมีทั้งทางดีและทางไม่ดี เช่น การหัวเราะ การร้องไห้ เสียใจ ฯลฯ สิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นกระบวนการทางจิตวิทยา ได้แก่ การตั้งใจ การเรียนรู้ การจำ การลืม และความรู้สึกนึกคิด

2. กระบวนการต่างๆ ของบุคคลที่ปฏิบัติต่อสภาพแวดล้อมของบุคคลเหล่านั้นออกมาในรูปของการกระทำ หรือการแสดงออกของมนุษย์โดยมีวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่ง อยู่ภายใต้กลไกของความรู้สึกนึกคิดของตนเอง

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ เช่นการพูด การเดิน การคิด ความสนใจ

ชลลดา นาเกษมสุวรรณ (2534) ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง การกระทำหรือการตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์หนึ่งสถานการณ์ใด หรือสิ่งต่างๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดหมายและเป็นไปอย่างไร้ความหมายมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไร้ตัว และไม่ว่าสิ่งมีชีวิตหรือบุคคลอื่น สามารถสังเกตการณ์กระทำนั้นได้ก็ตาม

ประเภทของพฤติกรรม

ในการจำแนกพฤติกรรม ได้มีผู้แบ่งประเภทไว้ดังนี้ ชลลดา นาเกษมสุวรรณ (2534) ได้แบ่งพฤติกรรมเป็น 2 ชนิดคือ

1. พฤติกรรมที่ติดตัวมาแต่กำเนิด (Unlearned Behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่อินทรีย์ทำเองได้โดยไม่มีการเรียนรู้มาก่อนเลย

2. พฤติกรรมที่เป็นผลมาจากการเรียนรู้ (Learned Behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่อินทรีย์ทำขึ้น หลังจากได้มีการเรียนรู้ หรือเลียนแบบจากบุคคลอื่นในสังคม

ประสาณ หอมพูล และทิพวรรณ หอมพูล (2537) อธิบายว่า นักจิตวิทยาได้แบ่งพฤติกรรมออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. พฤติกรรมภายนอก (External or Overt Behavior) เป็นพฤติกรรมภายนอกที่บุคคลกระทำแล้ว ผู้อื่นสามารถสังเกตเห็นได้ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

1.1 พฤติกรรมโมลาร์ (Molar Behavior) เป็นพฤติกรรมภายนอกที่ผู้อื่นสามารถสังเกตเห็นได้ด้วยตาเปล่า เป็นพฤติกรรมที่ผู้กระทำทำไปโดยรู้สึกตัว กระทำไปโดยเจตนา

1.2 พฤติกรรมโมเลกุลาร์ (Molecular Behavior) เป็นพฤติกรรมภายนอก ที่บุคคลกระทำแล้ว ผู้อื่นไม่สามารถสังเกตเห็นได้ด้วยตาเปล่า เป็นพฤติกรรมที่กระทำโดยอวัยวะภายในร่างกาย ที่ผู้กระทำไม่รู้สึกรู้ตัว เป็นการกระทำอยู่นอกอำนาจจิตใจ

2. พฤติกรรมภายใน (Internal or Covert Behavior) เป็นพฤติกรรมภายในจิตใจของมนุษย์ที่เกิดขึ้นแล้ว บุคคลอื่นไม่สามารถสังเกตเห็นหรือใช้เครื่องมือมาวัดได้ ผู้กระทำเท่านั้นที่รู้ว่าพฤติกรรมภายในเกิดขึ้นหรือไม่ เช่น การรู้สึก การรับรู้ การจำ การลืม การคิด และการตัดสินใจ เป็นต้น

องค์ประกอบของพฤติกรรม

ชลลดา นาเกษมสุวรรณ (2534) อธิบายว่า พฤติกรรมของคนเรามีองค์ประกอบอยู่ 7 ประการ คือ

1. ความมุ่งหมาย (Goal) เป็นความต้องการหรือวัตถุประสงค์ที่ทำให้เกิดกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการที่เกิดขึ้น

2. ความพร้อม (Readiness) หมายถึง ระดับวุฒิภาวะ หรือความสามารถที่จำเป็นในการทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการ

3. สถานการณ์ (Situation) เป็นเหตุการณ์ที่เปิดโอกาสให้ทำกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการ

4. การแปลความหมาย (Interpretation) ก่อนที่จะทำกิจกรรมใดๆ กิจกรรมหนึ่ง จะต้องพิจารณาสถานการณ์เสียก่อน แล้วตัดสินใจเลือกวิธีการที่คาดว่าจะได้ความพอใจมากที่สุด

5. การตอบสนอง (Response) เป็นการทำกิจกรรม เพื่อสนองความต้องการโดยวิธีการที่เลือกแล้ว ในขั้นการแปลความหมาย

6. ผลที่ได้รับหรือผลที่ตามมา (Consequence) เมื่อทำกิจกรรมแล้ว ย่อมได้รับผลจากการกระทำ อาจเป็นไปตามที่คาดคิดไว้ หรืออาจตรงข้ามกับความคาดหมายก็ได้

7. ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง (Reaction to Thwarting) หากคนเราไม่สามารถสนองความต้องการได้ ก็กล่าวได้ว่า เขาประสบกับความผิดหวัง ในกรณีเช่นนี้เขาอาจย้อนกลับไปแปลความหมายของสถานะเสียใหม่ และเลือกวิธีตอบสนองใหม่ก็ได้

แนวคิดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

สำนักงานคณะกรรมการการจักระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการจราจร จิตรพัฒน์ โชติไกร (2531) ได้รวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ว่า สมรรถภาพของแต่ละคน มีความแปรปรวนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ อายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย เช่น ต้มของมีนเมา กินยากดประสาท ทำกิจกรรมอื่นร่วมกับการขับรถ หรือขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง และสภาพแวดล้อมของทางที่ขับรถผ่านไป

การมองเห็น (vision)

ความสามารถของตาคนปกติ ในขณะที่อยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะเป็นกรวยจอกกว้าง (peripheral) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 100 องศา ที่ความเร็ว 75

กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 60 องศา และที่ความเร็ว 75 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 40 องศา

สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืน ถ้ามีแสงสว่างเข้าตาเราจากรถที่แล่นสวนทางมา หรือจากการสะท้อนของกระจกมาเข้าตามเรา จะทำให้ตามเกิดการพร่ามัวชั่วขณะ ตามของมนุษย์จะต้องใช้เวลาปรับตัวขยายหรือหดม่านตา ถ้าผ่านจากที่มีดอออกสู่ที่สว่างใช้เวลาประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าที่มืด ใช้เวลาประมาณ 6 วินาที

การได้ยิน (hearing)

ผู้ขับขี่ใช้หูฟังร่วมกับตามอง เพื่อบอกทิศทางของยาพาหนะคันอื่น ในขณะที่เปลี่ยนทิศทางหรือในขณะที่แซง แต่คนหูหนวกก็สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยและมีอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำ เพราะจะเพิ่มความระมัดระวังตัวสูงขึ้นกว่าคนปกติ ประเทศไทยอยู่ในเขตร้อน รถยนต์ส่วนใหญ่จะต้องติดเครื่องปรับอากาศ ทำให้ต้องปิดกระจกรถยนต์ ซึ่งทำให้การได้ยินของผู้ขับขี่ลดลงได้ และหากมีการทำกิจกรรมอื่น ๆ ในขณะที่ขับรถทำให้ประสิทธิภาพการได้ยินลดลง ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในขณะที่ขับรถ

เวลาในการรับรู้ และการตอบสนอง (perception and reaction time)

ร่างกายสามารถรับรู้ได้จากทางตา หู และการสัมผัส สภาพการรับรู้จะถูกส่งไปยังสมองและสมองก็จะสั่งการให้มือ และเท้าทำหน้าที่ตามที่สมองกำหนดอีกทอดหนึ่ง ระยะเวลาที่ตามเริ่มมองเห็นวัตถุและสมองสั่งการให้เท้าเหยียบที่เบรก และยกเท้าไปเหยียบที่เบรก ประกอบด้วยระยะเวลาต่าง ๆ ตามทฤษฎีของ PIEW ดังนี้

Perception time ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

Intellection time ระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่มองเห็นคืออะไร

Emotion time ระยะเวลาที่ใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือสิ่งที่เห็นนั้น

Violation time ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติตามที่สมองสั่งการ

ในสภาพร่างกายของคนปกติ จะไม่มีอาการเมื่อยล้าจากการขับรถนาน ไม่ดื่มของมึนเมาหรือเสพยาเสพติด การตอบสนองของผู้ขับขี่ที่ถูกกระตุ้นโดยสภาพการจราจรนั้น ตามมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา (AASHTO) แนะนำให้ใช้เวลาประมาณ 2.5 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายของเราเกิดเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกล หรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที องค์ประกอบที่มีผลต่อการตอบสนองในการจราจรมีดังนี้ (จิรพัฒน์ โชติไกร, 2531)

1. สถานะของผู้ขับขี่ เช่น อายุ ประสบการณ์ และความชำนาญ ไหวพริบ เพศ
2. สภาพของร่างกาย เช่น ความเมื่อยล้า ความแข็งแรง ดื่มของมึนเมา กินยากระตุ้นประสาท ขาดความรับผิดชอบในการควบคุมตนเอง
3. สภาพแวดล้อม เช่น ความร้อน ฝนตก ทัศนวิสัย สภาพการจราจร ทิวทัศน์ข้างทาง
4. ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความประมาท ขาดความรอบคอบ ขับรถเร็ว
5. อารมณ์ เกิดจากสภาพการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ความร้อนจัด หรือจากคนข้างเคียงทำให้เกิดโมโห ขาดสติยังคิด หรือคึกคะนอง

6. ความกลัวต่อการถูกจับ และต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีผลให้ขับรถช้าลงเมื่อผ่านตำรวจทางหลวง หรือในถนนที่มีรถบรรทุกแล่นสวนทางมามาก ทำให้เพิ่มความระมัดระวัง

สรุปได้ว่า พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะนั้น ในแต่ละคนจะมีสมรรถภาพในการขับขี่แตกต่างกัน มีความแปรปรวนแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย สภาพแวดล้อมของทางที่ขับขี่ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัยในขณะขับรถ

พฤติกรรมเสี่ยง

พฤติกรรมเสี่ยง หมายถึง การกระทำของบุคคลที่อาจส่งผลให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพชีวิต หรือทรัพย์สิน ในปัจจุบันโลกมีความเจริญขึ้นแต่ความปลอดภัยกลับลดน้อยลง ทั้งนี้เพราะมีปัจจัยเสี่ยงต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพความปลอดภัยมากมาย ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อชีวิตคนเรา ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถ ใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอาจทำให้เกิดความสูญเสียแก่ร่างกายและทรัพย์สิน หรือชีวิต พฤติกรรมเสี่ยงส่วนใหญ่ มาจากการใช้ความเร็วสูง การเมาสุราในขณะที่ขับขี่ ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด การแซงในที่คับขัน การฝ่าฝืนกฎจราจร การไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว การฝ่าไฟแดงออกก่อนไฟเขียว การขับรถล้ำแนวกลางถนน ขับผิดช่องทาง ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด หลบรถคันอื่น เบรกในระยะกระชั้นชิด รถสวนกันไม่ลดไฟหน้าในเวลากลางคืน แซงซ้ายและการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมอื่นๆ เป็นต้น

สาเหตุของอุบัติเหตุและการขับรถตามกฎหมายจราจรแล้ว ปรากฏว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจากพฤติกรรมหรือการกระทำของคนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งพอสรุปสาเหตุได้ดังนี้คือ

1 ปัจจัยที่เกิดจากคน (Human factor) อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้ทางโดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งมีปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้องดังนี้

1.1 เพศ พบว่า เพศเป็นปัจจัยหนึ่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จากการศึกษาที่ผ่านมาของประเทศไทยพบว่าเพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง อัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทยในปี 2541-2545 เพศชายสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 4 เท่า (เวตสรร งามวาท , 2547)

1.2 อายุ พบว่า ผู้ที่ขับขี่ทุกกลุ่มอายุมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ จากสถิติสาธารณสุขปี 2545 พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือคนวัยทำงาน (35-64ปี) คิดเป็นร้อยละ 41 ของจำนวนทั้งหมด รองลงมาคือวัยรุ่น (15-19 ปี) คิดเป็นร้อยละ 33 (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ขาดความรู้สึกรับผิด ชอบ มีความเห็นเห็นแก่ตัว ไม่มีระเบียบวินัย คึกคะนอง ประมาท และเมื่อปฏิบัติบ่อยๆเข้า ก็จะทำให้เกิดความเคยชิน เป็นนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจร และก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น

1.4 พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น ชอบขับรถให้ตื่นเต้น หวาดเสียวเพื่อแสดงถึงความเก่งกล้าของตนเอง

1.5 ความชำนาญ ขาดความชำนาญทาง และขาดความมั่นใจในการขับรถ จึงทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

1.6 สภาวะทางร่างกาย ผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์ อันเนื่องมาจากความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า ง่วง โอกาสที่จะเกิดหลับในได้ง่าย การตัดสินใจช้าลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าขับขี่อยู่ในเส้นทางที่คุ้นเคยหรือบนทางที่ราบเรียบ

1.7 สภาพจิตใจ เป็นภาวะที่อาจเกิดกับใครก็ได้โดยไม่มีข้อจำกัดในแง่ของเวลา แต่ภาวะทางจิตใจที่ไม่เป็นปกติอาจเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ความเครียด ความวิตกกังวน ความเศร้าโศกเสียใจ

1.8 การขับรถด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะเกิดความเสียหายมาก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักมีสาเหตุมาจากการขับขี่เร็วแม้จะใช้ความระมัดระวังเต็มที่ สถิติกรมตำรวจระบุว่า การขับขี่ด้วยความเร็วเป็นสาเหตุที่พบบ่อยที่สุดร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุจราจรบนถนนการสำรวจบนจอร์เจียใน 8 จังหวัด พบว่า 1 ใน 3 ของรถจักรยานยนต์ รถเก๋ง รถปิกอัพ และ รถโดยสารจำนวนกว่าครึ่งวิ่งผิดกฎหมาย (ไพโรบลีย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

1.9 แอลกอฮอล์ มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์มีผลทำให้ความสามารถของผู้ดื่มในการควบคุมการขับขี่ยานยนต์สูญเสียไป แม้ว่าผู้ดื่มยังไม่รู้สึกว่าตนเองมีเมามา แอลกอฮอล์เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นปัญหาระดับโลก โดยที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 30-50 mg% จะทำให้สมรรถภาพในการขับขี่ยานยนต์ลดลง 50-100 mg% จะสูญเสียการควบคุมยั้งตัวเอง ขาดความยับยั้งชั่งใจและความรับผิดชอบ ทำให้การตอบสนองต่อสิ่งเร้าช้าลง การตัดสินใจช้าลง การคาดคะเนระยะทางผิดพลาดเนื่องจากความสามารถในการมองเห็นและการได้ยินลดน้อยลง การควบคุมการเคลื่อนไหวจะเริ่มเสียไปเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้มีการศึกษาพบว่าระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 50 mg% มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชัดเจนเพิ่มขึ้น 2 เท่าจากผู้ที่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 100 mg% มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 6-7 เท่า และถ้า 150 mg% จะเพิ่มขึ้น 25 เท่า

1.10 ความชำนาญในการขับรถ บางรายที่เพิ่งขับซึ่รถเป็นใหม่ ๆ มีการตัดสินใจยังไม่ดีจึงทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ (Vehicular Factor) ยานพาหนะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะ พบว่าอุปกรณ์ของรถได้แก่ สภาพยางเป็นอันตรายมากที่สุดหากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกยาง ระบบห้ามล้อ เช่น เบรกแตก คันชักคันส่งหลุด ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง พวงมาลัยหรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ และยางพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่ รถที่ใช้ทางการเกษตรออกมาวิ่งบนถนนโดยไม่ติดโคมไฟ รถบรรทุกหนักหรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกิดอันตรายที่กฎหมายกำหนดไว้ ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย สามารถอธิบายได้ดังนี้

2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะ พบว่าอุปกรณ์ของรถ ได้แก่

1. สภาพของยาง เป็นอันตรายมากหากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกเป็นอันตรายอย่างยิ่งเนื่องจากยางไม่มีดอกจะไม่สามารถทำให้เกาะถนนได้ เมื่อขับมาด้วยความเร็วสูงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

2. ระบบห้ามล้อ เช่น เบรกแตก คันชักส่งหลุด
3. ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง หากเสียในเวลากลางคืนจะอันตรายมาก
4. พวงมาลัย หรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่

1. รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตรและรถไถนาออกมารัวในทางโดยไม่ติดโคมไฟหรือสร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

2. รถบรรทุก หรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้
3. ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร

4. ไม่มีเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย (Seat belt) อุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

3. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม (Road and Environment) จากสภาพพื้นผิวถนนที่มีลักษณะที่ขรุขระ ชำรุด ลื่น เป็นหลุมเป็นบ่อ และยังมีปัจจัยในเรื่องของสัญญาณไฟจราจร ไม่มีเครื่องหมายจราจร หรือมีการติดตั้งในสถานที่ที่ไม่เหมาะสม จึงไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล และสภาพของธรรมชาติ เช่นฝนตก หมอกลง ควันไฟซึ่งเกิดจากการเผาข้างทาง จึงทำให้ไม่สามารถมองเห็นรถคันอื่นได้ชัดเจน

3.1 ลักษณะของทาง (Characteristic of roadway) ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

1. จำนวนช่องเดินรถ (Number of lanes) ช่องเดินรถ หมายถึง "ทางเดินรถที่จัดแบ่งช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้" ถนนที่มี 4 ช่องทางจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าถนนที่มี 2 ช่องทาง ถนนที่มี 3 ช่องทาง เมื่อรถวิ่งในช่องกลางโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและรุนแรงกว่าทำให้เจ็บเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

2. ความกว้างขวางของช่องทางเดินรถ (Lane width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถเพียงส่วนน้อย

3. แนวกั้นกลางถนน (Medians) แนวนี้ใช้กั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกันเป็นอันดับแรก เพราะตามทฤษฎีแล้วอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้บ้างการชนด้านหน้าแบบประสานงา (Impact) จะไม่มีและการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง

4. ไหล่ทาง (Shoulders) ไหล่ทางคือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ไหล่ทางมีอิทธิพลต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบกเพราะเป็นที่กันรั้วป้องกันมิให้รถตกลงไปในคู คลอง หรือเหว ตามปกติแล้วถนนที่มี 2 ช่องทางไหล่ทางก็มีผลต่อแนวโน้มของอุบัติเหตุเมื่อความกว้างของไหล่ทางเพิ่มขึ้นในเรื่องความกว้างพอเหมาะของไหล่ทางนี้ แม้จะได้มีการค้นคว้ามามากแล้วก็ตามแต่ยังไม่ได้ผลออกมาพอใช้ได้

5. เครื่องกั้นข้างทาง (Roadside Obstructions) เครื่องกั้นข้างทางจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทางได้ ดังนั้น บริเวณสะพานหรือทางโค้งควรมีสิ่งกั้นข้างทางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรงโดยเฉพาะในถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง เช่น บนทางด่วนพิเศษ (Expressway)

6. พื้นผิวทาง (Road Surface) ปัญหาเรื่องพื้นผิวทางและการสั่นไถลนับเป็นปัญหาสำคัญอันหนึ่งการสร้างถนนสมัยมักมีการเสริมสร้างและตรวจสอบความผิด หรือสภาพของพื้นผิวทางจะต้านทานต่อความสั่นของถนนในทุกฤดูกาลและได้พบข้อสังเกตว่าในฤดูร้อนถนนที่แห้งอยู่เป็นเวลานานๆ เมื่อมีฝนตกลงมาทันทีทันใดจะทำให้ถนนลื่นยิ่งกว่าถนนที่ฝนตกเป็นประจำ

7. แสงสว่าง (Lighting) แสงสว่างในท้องถนนมีความจำเป็นมาก เพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น (Sight Instance)

8. การออกแบบทางเรขาคณิตของทาง (Geometric Design) ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องนี้โดยทั่วไปแล้วมีไม่มากสำหรับบนทางหลวงในประเทศไทย เนื่องจากมีการปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบทางเรขาคณิตของทางเตรียมไว้ แต่สำหรับในเขตเมือง เช่น ในกรุงเทพมหานครการออกแบบทางเรขาคณิตของทางยังไม่มีมาตรฐานการออกแบบ ที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางแยกมักเป็นจุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากและมีความรุนแรง

3.2 สภาพแวดล้อม (Environment) ที่เกี่ยวกับการจราจร หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบๆ ตัวเรา อันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสภาพแวดล้อมนั้นๆ จะต้องมีส่วนต่อผู้ขับขี่ด้วย จึงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ อาจจำแนกได้เป็น 3 ประการคือ

1. จากอุปกรณ์ความปลอดภัย (Safety Device) ไม่สมบูรณ์สิ่งเหล่านี้ ได้แก่ การจราจร ซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง

2. จากอุปสรรคทางธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติหรือที่เรียกว่าทัศนวิสัยไม่ดีหรือเลวร้าย เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ได้แก่ หมอกลงจัด หิมะตก ลูกเห็บตก ฝนตกหนัก เป็นต้น

3. จากการกระทำของตน สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนนั้น ที่พบในเขตเมืองมากที่สุดคือ มลพิษ(Pollution) เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ (Noise Pollution) และการเกิดควัน จากท่อไอเสียของรถ (Air Pollution) สภาวะดังกล่าวจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยของประชาชน และรบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในกรณีรถติดขัดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์อาจมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ง่าย

สรุป ปัจจัยหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือคน ซึ่งหมายถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ส่วนปัจจัยหรือสาเหตุเกี่ยวกับความบกพร่องของยานพาหนะและถนนที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุมีส่วนเพียงเล็กน้อย

การมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วม เกิดขึ้นได้หลายลักษณะ หลายรูปแบบ หลายวิธีการ หลายกิจกรรม และหลายวัตถุประสงค์ ย่อมมีความแตกต่างกันไปตามมิติต่างๆ เช่นนี้ ทำให้ไม่สามารถอธิบายนิยามความหมายของการมีส่วนร่วมได้อย่างครอบคลุม ครบถ้วนและเป็นที่ยอมรับทั่วไปได้ อย่างไรก็ตามได้มีนักวิชาการจำนวนหนึ่งได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ดังต่อไปนี้

สุนิสา โปธิ์เตี้ย (2549) ให้ความหมายการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า หมายถึง การให้ประชาชนเป็นผู้คิดค้นปัญหาเป็นผู้ที่ทำทุกอย่าง ซึ่งไม่ใช่การกำหนดจากภายนอกมาให้ประชาชนมาร่วมมือในเรื่องใดเรื่องหนึ่งแต่ทุกอย่างต้องเป็นเรื่องของประชาชนที่จะคิดขึ้นมา

ณัฐพร แสงประดับ (2527) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่าการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับทางด้านจิตใจและอารมณ์ของบุคคลหนึ่งในสถานการณ์กลุ่มซึ่งผลของการเกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเหตุเร้าใจให้กระทำการให้บรรลุจุดมุ่งหมายของกลุ่มนั้นกับทำให้เกิดความรู้สึกร่วมรับผิดชอบกับกลุ่มดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ยังได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม ได้แก่ ความศรัทธาที่มีผลต่อความเชื่อส่วนถึงบุคคลสำคัญ และสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ส่วนความเกรงใจจะมีต่อบุคคลที่เราเคารพนับถือหรือมีเกียรติยศ ตำแหน่ง ทำให้ประชาชนเกิดความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมด้วยทั้งยังมีความศรัทธาหรือความเต็มใจอย่างเต็มเปี่ยมที่จะกระทำ

นิรันดชัย ทัพชัย (2545) ได้ให้ความหมายและหลักการสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาว่า กระบวนการที่รัฐบาลทำการส่งเสริมชักนำ และสร้างโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องในการตัดสินใจการดำเนินการ และในผลประโยชน์ของการพัฒนานั้นๆ

สุจิน ดาววิระกุล (2539) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่า กระบวนการที่กระทำที่ประชาชนสมัครใจมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเพื่อตนเอง และมีส่วนร่วมดำเนินการเพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ที่ตั้งที่ปรารถนาหรือตั้งไว้ ทั้งนี้ต้องมีใช้การกำหนดกรอบความคิดจากบุคคลภายนอกหรือองค์กรของประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการพัฒนาในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งหรือทุกขั้นตอนในรูปแบบการตัดสินใจในชีวิตของตนในการจัดการเกี่ยวกับทรัพยากร และปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในสังคม เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาชีวิตในทุกๆด้านของตนที่เป็นอยู่ให้ดีกว่าเดิม

กรรณิกา ชมดี (2524) กล่าวว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง ความร่วมมือของประชาชนไม่ว่าของปัจเจกบุคคล หรือกลุ่มงานที่เห็นพ้องต้องกัน และเข้ามาร่วมรับผิดชอบ เพื่อดำเนินการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการโดยการกระทำผ่านกลุ่มหรือองค์กร เพื่อให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงที่พึงประสงค์

อรพินท์ สพอโชคชัย(2538) การมีส่วนร่วมเป็นหัวใจของการพัฒนา การมีส่วนร่วมที่แท้จริงของประชาชนจะต้องมีทุกขั้นตอนของกระบวนการพัฒนาและแก้ไขปัญหาได้แก่ การศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา จัดลำดับความสำคัญของปัญหา การเลือกวิธีและวางแผนในการแก้ไขปัญหา การดำเนินการตามแผนขั้นสุดท้าย คือติดตามผล การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงมีความสำคัญ ทำให้สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตให้อยู่ในระดับที่ได้รับความจำเป็นพื้นฐานได้ และการมีส่วนร่วมยังเป็นกลไกที่ช่วยให้ชุมชนสามารถดูแล ควบคุมการพัฒนา ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ชุมชนต้องการ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติของการมีส่วนร่วม

1. ปัจจัยของสิ่งจูงใจ หมายถึง การที่ประชาชนเข้าไปมีทัศนคติที่ดีในกิจกรรมใดๆ นั้นจะมีเหตุผลที่สำคัญ คือ ประการแรก มองเห็นว่าตนได้ผลตอบแทนในสิ่งที่ทำไป และประการที่สองการได้รับการบอกกล่าว หรือได้รับการชักชวนจากบุคคลอื่นให้เข้าร่วมกิจกรรมโดยมีสิ่งจูงใจเป็นตัวนำ

2. ปัจจัยของโครงสร้างของโอกาส หรือช่องทางในการเข้าร่วม หมายถึง การมองเห็นช่องทางในการมองเห็นประโยชน์ที่จะได้รับหลังการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้น

3. ปัจจัยด้านอำนาจ ในการส่งเสริมกิจกรรมต่างๆ หมายถึง การที่ประชาชนสามารถกำหนดเป้าหมาย วิธีการ และผลประโยชน์ของกิจกรรมได้นั้น จะขึ้นอยู่กับกำหนัดและการจัดสรรจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งไม่อาจจะก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมที่แท้จริงได้

ข้อเสียของการมีส่วนร่วม

1. ทำให้กิจกรรมต่างๆล่าช้า หรืออาจไม่เกิดขึ้น เพราะต้องรอให้แต่ละฝ่ายทราบเรื่องและตรึกตรอง แล้วร่วมคิดร่วมทำ โดยอาจเห็นไม่ตรงกันหรือคัดค้านสิ่งนั้นไป

2. ทำให้แต่ละฝ่ายขัดข้อง การที่ต้องนั่งรอกฎิปรายข้อดี-ข้อเสีย มักเกิดข้อขัดในอารมณ์หากที่ประชุมไม่ฝึกความเป็นประชาธิปไตยดีพอ มักแตกแยกหรือโกรธกันได้

3. ทำให้เสียทรัพยากร โดยเฉพาะงบประมาณที่ต้องเสียเพื่อการมีส่วนร่วมไปมาก เช่นค่าจัดทำข่าว บทความ จัดประชุม

4. การมีส่วนร่วมทำให้เกิดแตกความสามัคคี ในกรณีของบุคคลบางวัฒนธรรม ที่ต่างคนต่างอยู่จะสงบสุขดี แต่มามีส่วนร่วมทำกิจกรรมที่จริงจังต้องแสดงความคิดเห็นซึ่งมาพบว่าเป็นความคิดเห็นที่แตกต่าง จึงโกรธกันแบ่งแยกเป็นหมวดหมู่ได้

5. ทำให้ต่างฝ่ายต่างเสียเวลา เพราะการมีส่วนร่วมมักต้องมาประชุมกัน และถ้าหากนัดหมายที่ไม่ตรงเวลา ฝ่ายที่ตรงเวลาก็ต้องรอคอย เสียเวลา เสียงาน มากกว่าการตรงเวลาก็เริ่มประชุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6. การมีส่วนร่วมที่แอบแฝงวัตถุประสงค์อื่น จะทำให้วิธีการมีส่วนร่วมสูญเสียเปล่าได้ เช่น ประชาชนมีส่วนร่วมระดมแนวคิดต่างๆ แต่ฝ่ายบันทึกการประชุมบันทึกเฉพาะที่โครงการเห็นด้วยเท่านั้น

รูปแบบการลดอุบัติเหตุการจราจรบนท้องถนน

การบังคับใช้กฎหมาย

ในประเทศยุโรปได้จัดทำข้อเสนอแนะในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาเป็นตัวอย่างในการดำเนินงานได้คือ

1. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อกำหนดตัวชี้วัดด้านพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

2. บูรณาการการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการรณรงค์ผ่านสื่อ อาศัยความรู้จากการศึกษาทดลองจากพื้นที่อื่นที่ประสบความสำเร็จ เพื่อเป็นแนวทางดำเนินงานและกำหนดทรัพยากรให้สอดคล้องในแต่ละกลยุทธ์

3. พัฒนาระบบข้อมูลและระบบการฝึก เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะในการทำงานของตำรวจ บูรณาการการทำงานร่วมกันในระบบยุติธรรม เช่น กฎหมาย อัยการ ศาล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพหลังจากการจับกุม

4. สื่อสารถึงตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ ทั้งในระดับนโยบายหรือในกลุ่มตำรวจด้วยกัน รวมทั้งพัฒนาเครือข่ายตำรวจทั้งภายในและระหว่างประเทศ

5. ติดตามผลเพื่อเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมาย ในแต่ละฐานความผิดกับการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับฐานความผิดดังกล่าว

การรณรงค์เพื่อการขับขี่ปลอดภัยในต่างประเทศ

1. ประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีโครงการ “Share the Road” เป็นโครงการที่เน้นการใช้พื้นที่ถนนและทางเดินเท้าร่วมกันของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยแบ่งเป็นโครงการย่อยๆ อีก 20 โครงการ การรณรงค์สองหัวข้อที่มีความเกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็ว ได้แก่ การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ และการให้ความรู้แก่คนเดินเท้า โดยมีแผนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของชุมชนโดยตรง ตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย เช่น เด็กนักเรียน นักศึกษา คนเดินเท้าทั่วไป ผู้ขับขี่ที่มึนสับสนใช้ความเร็วสูง กลุ่มผู้ขับขี่วัยรุ่น ผู้ขับขี่รถเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ ได้แก่

- สื่อโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ
- การ์ดขนาดเล็กสำหรับนักเรียนถือติดตัว
- ป้ายประชาสัมพันธ์ตามท้องถนน
- ข้อความตามสิ่งของต่างๆ ที่ผู้ขับขี่สามารถพกติดไว้ในรถได้ เช่น ปฏิทิน ลูกกระดาก ที่ใส่แผ่นซีดี เป็นต้น

2. ประเทศสหรัฐอเมริกา National Highway Traffic Safety Administration ได้จัดให้มีสื่อประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเร็วโดยเฉพาะ เพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถนำไปเผยแพร่ได้อย่างเสรี ไม่ว่าจะเป็น แผ่นป้ายขนาดใหญ่ แผ่นป้ายโปสเตอร์ วิดีโอโฆษณา เสียงจากวิทยุ ป้ายโลโก้ รวมถึงมีแผนในการดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอน เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับหน่วยงานด้านสังคมและหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายโดยเฉพาะ

3. ประเทศออสเตรเลีย โครงการ Road Safety Package ในรัฐเซาท์ออสเตรเลีย ประเทศออสเตรเลียได้ดำเนินการมาตั้ง แต่ในปี 2002 โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะลดอัตราผู้เสียชีวิตลงเหลือ 5.6 คนต่อประชากร 100,000 คนในปี 2010 ในแผนการดำเนินงานที่ 1 โครงการ Speed Campaign เป็นโครงการแรกที่ได้มีการดำเนินการ โดยมีเป้าหมายที่จะให้ประชาชนรับทราบถึงปัญหาและความรุนแรงจากการใช้ความเร็ว และเป็นโครงการสำหรับสนับสนุนการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจจับและควบคุมความเร็วจุดประสงค์ของโครงการคือ

3.1. ให้ข้อมูลที่ถูกต้องและแม่นยำแก่ประชาชนในเรื่องความเร็วและการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

3.2. เพื่อแสดงให้เห็นถึงประโยชน์และลดการต่อต้านจากการเข้าใจผิดของประชาชน

3.3. เพื่อให้เห็นความรุนแรงและผลจากการใช้ความเร็วที่ไม่ปลอดภัย

3.4. เพื่อให้ประชาชนเกิดความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยได้มีการดำเนินการผ่านสื่อวิทยุ โทรทัศน์ และป้ายประชาสัมพันธ์ อย่างต่อเนื่อง

ส่วนในรัฐนิวเซาท์เวลส์ได้มีโครงการ “Speeding – no one think big of you” เป็นการรณรงค์เพื่อให้ผู้คนรู้สึกต่อต้านการใช้ความเร็วในการขับขี่ โดยเน้นไปที่ชุมชนและกลุ่มผู้ขับขี่เยาวชนในการแลกเปลี่ยนความรู้ ความเข้าใจ และประสบการณ์ที่เกิดจากการขับขี่บนท้องถนนจริง ผ่านการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ทางโทรทัศน์ ซึ่งจากการสำรวจความพึงพอใจของผู้คนในชุมชน 76% เชื่อมั่นว่าโครงการจะประสบความสำเร็จ โดยผู้รับสื่อจะมีความเข้าใจและเกิดความตระหนักเกี่ยวกับปัญหาความไม่ปลอดภัยจากการใช้ความเร็วสูงนี้

4. ประเทศอังกฤษ ได้ก่อตั้ง โครงการ “THINK!” ซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อความปลอดภัยทางถนน ด้วยความมุ่งหวังที่จะพัฒนาพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนและการยอมรับในมาตรการทางวิศวกรรมและการบังคับใช้กฎหมาย ผ่านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์แก่ประชาชน โดยมีจุดมุ่งหมายของโครงการ คือ

- เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนอยู่ในระดับสูง
- สนับสนุนการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากภาคเอกชน
- ถ่ายทอดข่าวสารที่มีประโยชน์แก่ประชาชน
- จัดให้มีสื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ

โครงการย่อยของ THINK! ใช้สื่อในการรณรงค์ความปลอดภัยต่างๆได้แก่ วิดีโอ เสียง แผ่นป้ายโฆษณา

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

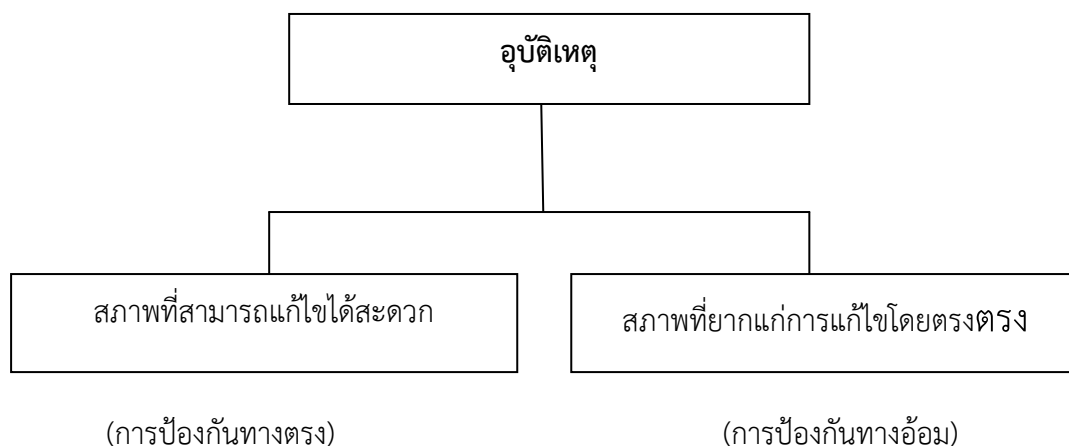
ปรีชา วิหคโต และคณะ (2540) ให้ความหมาย การป้องกันอุบัติเหตุ (accident prevention) หมายถึง กระบวนการควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

จากความหมายดังกล่าวแล้วข้างต้น จะพบว่า การป้องกันอุบัติเหตุ เป็นกระบวนการซึ่งหมายถึง กิจกรรม (activity) ที่ทำอย่างมีขั้นตอน และกิจกรรมที่ทำนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น หรือเกิดซ้ำขึ้นอีก

ส่วนคำว่า การควบคุม หมายถึง การทำให้สาเหตุของความปลอดภัยให้เกิดขึ้นและระงับสาเหตุของอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น เช่น ถ้าจากการศึกษาพบว่า ความรู้เรื่องกฎจราจร เป็นสาเหตุของการขับขี่รถยนต์ที่ปลอดภัย และการเมาสุราเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุการขับขี่รถยนต์ชนกัน ดังนั้นกระบวนการที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความรู้เรื่องกฎจราจร และไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์เมาสุรา นับเป็นการ

ควบคุมอุบัติเหตุการขั้บรถยนต์ชนกันขอขบข่าย หลักการ และรูปแบบของการป้องกันอุบัติเหตุ (ปรีชา วิหคโต และคณะ, 2540)

ขอขบข่ายของการป้องกันอุบัติเหตุ จำแนกได้ตามสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2.2 ขอขบข่ายการป้องกันอุบัติเหตุ

ที่มา : (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, 2549)

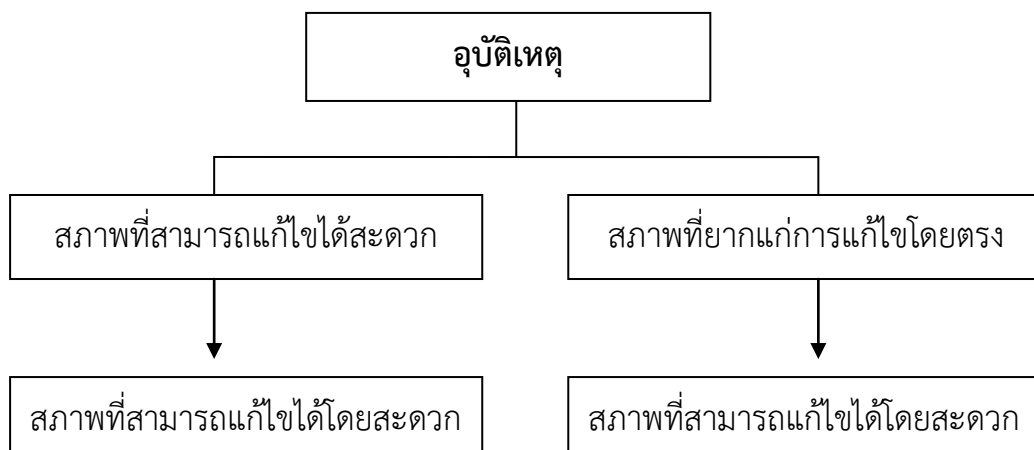
จากภาพ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หากใช้เกณฑ์ของความสามารถในการแก้ไขแล้ว แนวทางแก้ไขอุบัติเหตุ จำแนกเป็น 2 ประเภทได้แก่

1. สภาพที่สามารถแก้ไขได้สะดวก ได้แก่อุบัติเหตุที่เกิดจากขาดการจัดทำ เช่น ไม่มีฝาคกรอบปลั๊กไฟทำให้ไปตูดนักเรียน วิธีการป้องกันทำได้สะดวกด้วยการนำฝาคกรอบปลั๊กไฟมาครอบการทำราวกันระเบียงบันได การตรวจเช็คสภาพรถยนต์ใช้ซ้บซี เป็นต้น

2. สภาพที่ยากแก่การแก้ไขได้โดยตรง ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น อุบัติเหตุที่เกิดจาก ไฟผ่า น้ำท่วม ความชื้น หรืออุบัติเหตุที่ยากแก่การแก้ไข เช่น จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น และลักษณะนิสัยเหม่อลอย อย่างไรก็ตาม สภาพเหล่านี้เปลี่ยนแปลงโดยตรงได้ยาก แต่สามารถหาวิธีป้องกันทางอ้อมได้ หรือหลีกเลี่ยงได้จากความสามารถในการแก้ไขอุบัติเหตุดังกล่าว แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจึงทำได้ทั้งการป้องกันทางตรง และการป้องกันทางอ้อม

หลักการของการป้องกันอุบัติเหตุ

จากขอขบข่ายแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ ตามความสามารถในการป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว จึงได้หลักการของการป้องกันอุบัติเหตุดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2.3 หลักป้องกันอุบัติเหตุ
ที่มา : (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, 2549)

จากภาพหลักการป้องกันอุบัติเหตุ จำแนกตามความสามารถในการป้องกันอุบัติเหตุได้เป็น 2 หลักการ ได้แก่

1. หลักการขจัดสภาพที่ไม่ปลอดภัย (unsafe condition) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการการป้องกันทางตรง เช่น การนำฝาคออปปลั๊กไฟมาครอบ เพื่อป้องกันไฟฟ้าดูดนักเรียนการทำราวกันระเบียงบันไดเพื่อป้องกันนักเรียนตกจากชั้นบนลงชั้นล่าง การตรวจเช็คสภาพเบรกของรถยนต์ที่ใช้ขับซี เพื่อป้องกันการชนกันเมื่อเบรกไม่หยุด เป็นต้น

2. หลักการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (unsafe act) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการป้องกันทางอ้อม หรือที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ตั้งใจให้เกิดเช่น การหยอกล้อกันขณะเล่นทำให้หกล้ม หรือมีนิสัยชอบเสี่ยงจึงวิ่งตัดหน้ารถยนต์ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยนี้ อาจเกิดจาก 1) ขาดความรู้ความชำนาญ 2) มีเจตคติที่ไม่ถูกต้อง และ 3) สภาพร่างกายไม่สมบูรณ์ หรือไม่เหมาะสมกับกิจกรรมที่ทำ

วิธีการป้องกัน

คำกล่าวที่ว่า “ถนนที่ปลอดภัย จะต้องไม่มีอุบัติเหตุจราจร” Road safety is no accident” นั้นเป็นความจริงเสมอถนนเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนา และการเจริญเติบโตด้านต่างๆ ของประเทศเมื่อมีถนนมากขึ้นและมีปริมาณจราจรมากขึ้นเท่าใด จำนวนผู้เสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนก็มีมากขึ้นเป็นเป็นเงาตามตัว จากสถิติข้อมูลทั่วโลกพบว่าเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่าร้อยละ 80 ในประเทศที่กำลังพัฒนาทั่วโลก และจำนวนนี้มากกว่าร้อยละ 40 เกิดขึ้นในประเทศจากเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนามูลค่าความสูญเสียกว่าร้อยละ 1.0 – 1.5 ของมูลค่ารายได้ประชาชาติ (GDP) ของประเทศนั้นๆ โดยผู้ที่อยู่ในความเสี่ยงเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนจะเป็นคนเดินเท้า หรือผู้โดยสารของรถประจำทางซึ่งเป็นประชากรผู้มีรายได้น้อย

การป้องกันการบาดเจ็บ แบ่งออกเป็นขั้นตอนได้ดังนี้ (คเชนทร์ ปิ่นสุวรรณ, 2547)

1. การป้องกันขั้นปฐมภูมิ (Primary Prevention) เป็นการป้องกันที่ทำไมให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น การติดตั้งไฟสัญญาณจราจรทางแยก จัดทางเดินสำหรับคนเดินเท้าแยกจากถนนออกไปไม่ให้ปะปนกับรถ ทำทางเดินเท้าและสะพานข้ามถนน รถจะไม่มีโอกาสชนคนเดินเท้าได้ รวมทั้งการให้สวัสดิการศึกษากแก่ประชาชน ให้ประชาชนมีจิตสำนึกความปลอดภัยและมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย

2. การป้องกันขั้นทุติยภูมิ (Secondary Prevention) เป็นการป้องกันที่จะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บลง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่นการคาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อขับซึ่งรถยนต์ การใส่หมวกนิรภัย เมื่อขับซึ่งรถจักรยานยนต์

3. การป้องกัน ตติยภูมิ (Tertiary Prevention) เป็นการป้องกันเพื่อลดปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากการบาดเจ็บแล้ว เช่น การจัดเตรียมรถพยาบาลฉุกเฉินเพื่อรับผู้บาดเจ็บ การจัดตั้งโรงพยาบาลที่เป็นศูนย์อุบัติเหตุ การฟื้นฟูสภาพผู้บาดเจ็บ เป็นต้น

กรุงเทพมหานคร โดยกองวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง มีหน้าที่สำคัญประการหนึ่งในการแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายต่อการจราจรในถนน ทางเท้า ทางข้ามในเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันมีอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอยู่ในเกณฑ์สูง ปัญหาความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุยานยนต์ โดยเฉพาะในบริเวณจุดเสี่ยงอันตรายซึ่งมีขนาดความรุนแรงมาก ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน การดำเนินการในเรื่องนี้ได้คำนึงถึงความปลอดภัยของคนเป็นอันดับแรก (Priority) ได้แก่ ผู้สัญจร คนเดินเท้า และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ ได้มีการวางแผนและจัดทำโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนและชุมชนในจุดเสี่ยงอันตรายทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยดำเนินการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะดวกในการจราจรเป็นประจำและต่อเนื่องตลอดมา มีผลการดำเนินงานดังนี้

1. จัดทำจุดข้ามถนนอย่างปลอดภัย เช่นทางข้าม (ม้าลาย) (พร้อมอุปกรณ์ประกอบ) สะพานคนเดินข้ามถนน ซึ่งปัจจุบันมีจุดข้าม (ม้าลาย) 800 แห่ง และสะพานคนเดินข้ามถนน 755 แห่ง

2. จัดทำอุปกรณ์ความปลอดภัยจราจรบริเวณจุดข้าม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร โดยการติดตั้งรั้วเหล็กป้องกันคนข้ามถนนนอกจุดข้าม ซึ่งปัจจุบันมีอุปกรณ์ความปลอดภัยจราจรประเภทรั้วปลอดภัย ประมาณ 45,000 เมตร

3. จัดทำอุปกรณ์ความปลอดภัยจราจรบริเวณทางแยก ทางโค้ง จุดอันตราย เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยการติดตั้งราวป้องกันอันตราย หมุดสะท้อนแสง ป้ายจราจรบังคับ / แนะนำ / เตือน คันชะลอความเร็ว ซึ่งปัจจุบันมีอุปกรณ์ความปลอดภัยจราจรประเภทราวป้องกันอันตราย (พร้อมอุปกรณ์ประกอบ) ประมาณ 49,000 เมตร หมุดสะท้อนแสงต่างๆ 17,000 จุด และคันชะลอความเร็ว 6,100 เมตร

4. จัดให้มีการพัฒนาและบำรุงรักษาอุปกรณ์ความปลอดภัยจราจรให้อยู่ในสภาพใช้งานได้และปลอดภัยตลอดเวลา

การดำเนินการดังกล่าว เป็นกิจกรรมหลักที่กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องและมีเป้าหมายมุ่งเน้นแก้ไขลดปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของอุบัติเหตุจราจรทางบก ให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตามแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร และให้สอดคล้องกับนโยบายแก้ไขปัญหาจราจรของรัฐบาลในภาพรวม

ต้นแบบมาตรการการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่

องค์การอนามัยโลก (WHO) ประเมินการแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของไทย พบว่าสอตกในทุกมาตรการ ทั้งในเรื่องการลดความเร็ว ได้คะแนนเพียง 2 เต็ม 10 การลดการดื่มแล้วขับ ได้ 5 เต็ม 10 การใช้หมวกนิรภัยกับรถจักรยานยนต์ ได้ 4 เต็ม 10 การคาดเข็มขัดนิรภัย ได้ 5 เต็ม 10 ขณะที่การใช้ที่นั่งนิรภัยในเด็กไม่ได้คะแนน คือ 0 เต็ม 10 ส่งผลให้ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 106 จาก 178 ประเทศที่สำรวจ

แม้จะมีการประกาศให้ไทยเป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยหวังลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้ได้ครึ่งหนึ่งภายใน 10 ปีข้างหน้า แต่หนึ่งปีผ่านไปยังไม่เห็นอะไรที่เป็นรูปธรรมในการแก้ปัญหามากนัก ซึ่งไทยอาจต้องนำตัวอย่างความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ เช่น ยุโรป มาเป็นรูปแบบการดำเนินการลดปัญหาอุบัติเหตุ

ก่อนหน้านี้ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในประเทศแถบยุโรปเกิดจากปัญหาที่หลายประเทศรวมทั้งไทยกำลังประสบอยู่ นั่นคือผู้ขับขี่มักไม่ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายจากภาครัฐอย่างจริงจัง ขณะที่ตำรวจจราจรก็มีน้อย อุปกรณ์มีจำกัด และไม่ได้ถูกบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ยุโรปจึงเริ่มให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จนมีข้อมูลงานวิจัยยืนยันว่าสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ถึงกว่าร้อยละ 50

หลักของการบังคับใช้กฎหมายในยุโรป ไม่ได้มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มจำนวนใบสั่ง ค้นหาผู้กระทำผิด แต่เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่และมีความรับผิดชอบต่องสังคมร่วมกันโดยเริ่มจาก

1. กำจัดความเร็วเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและลดการบาดเจ็บรุนแรง ซึ่งการลดความเร็วเฉลี่ยบนถนนลง 1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ถึงร้อยละ 4 ส่วนคนเดินเท้าที่ถูกรถชนร้อยละ 85 หากถูกชนที่ความเร็ว 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะเสียชีวิต แต่หากลดความเร็วลงเหลือ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตเมื่อถูกชนเหลือเพียงร้อยละ 10

2. คาดเข็มขัดนิรภัย พบว่าสามารถลดการเสียชีวิตจาก 2.5 หมื่นคน ลงได้ถึง 1 หมื่นชีวิตแต่ต้องทำความเข้าใจกับการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง

3. การฝ่าฝืนกฎจราจรเกี่ยวกับการให้ทางพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ไม่จอดให้คนข้ามถนนข้ามเมื่อมีสัญญาณคนข้าม ขับรถฝ่าไฟแดง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 50 ซึ่งในยุโรปมีเทคโนโลยีการใช้กล้องเพื่อช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟได้ผลดีคุ้มค่าต่อการลงทุน แม้ประเทศไทยเริ่มมีใช้บ้างแล้ว แต่ก็ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง

4. บังคับใช้กฎหมายดื่มแล้วขับ สร้างความชัดเจนเกี่ยวกับโทษ ผลกระทบและระดับแอลกอฮอล์ที่ผิดกฎหมาย กลยุทธ์ในยุโรป คือทำให้ผู้ขับขี่เกิดความรูสึกว่าตนเองมีโอกาสถูกจับได้ตลอดเวลา หากทำผิดกฎหมาย ด้วยวิธีการสุ่มตรวจด้วยเครื่องเป่าวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ในทุกที่ ทุกเวลา และทำพร้อมกันเป็นวงกว้าง เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ขับขี่ไม่สามารถหลบหนีไปในเส้นทางอื่นได้

5. ตรวจวัดสมรรถนะความพร้อมของผู้ขับขี่ ไม่เพียงแต่ในผู้ขับขี่อาชีพ อย่างรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุก เท่านั้นแต่รวมไปถึงผู้ขับขี่รถโดยทั่วไปด้วย

ในประเทศยุโรปได้จัดทำข้อเสนอแนะในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งประเทศไทยสามารถนำมาเป็นตัวอย่างในการดำเนินงานได้คือ

1. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อกำหนดตัวชี้วัดด้านพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
2. บูรณาการการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการรณรงค์ผ่านสื่อ อาศัยความรู้จากการศึกษาทดลองจากพื้นที่อื่นที่ประสบความสำเร็จ เพื่อเป็นแนวทางดำเนินงานและกำหนดทรัพยากรให้สอดคล้องในแต่ละกลยุทธ์
3. พัฒนาระบบข้อมูลและระบบการฝึก เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะในการทำงานของตำรวจ บูรณาการการทำงานร่วมกันในระบบยุติธรรม เช่น กฎหมาย อัยการ ศาล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพหลังจากการจับกุม
4. สื่อสารถึงตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ ทั้งในระดับนโยบายหรือในกลุ่มตำรวจด้วยกัน รวมทั้งพัฒนาเครือข่ายตำรวจทั้งภายในและระหว่างประเทศ
5. ติดตามผลเพื่อเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมาย ในแต่ละฐานความผิดกับการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับฐานความผิดดังกล่าวการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในประเทศแถบยุโรปเกิดจากปัญหาที่หลายประเทศรวมทั้งไทยกำลังประสบอยู่นั้นคือผู้ขับขี่มักไม่ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมาย จราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายจากภาครัฐอย่างจริงจัง ขณะที่ตำรวจจราจรก็มีน้อย อุปกรณ์มีจำกัด และไม่ได้ถูกบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

มาตรการป้องกันการบาดเจ็บพอจะแบ่งง่ายๆ ได้เพียง 2 มาตรการ (คเซนทร์ ปิ่นสุวรรณ, 2547)

1. มาตรการเชิงรุก (Active Prevention) เป็นมาตรการที่ผู้ที่มีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บ ตระหนักถึงความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจึงลงมือกระทำก่อนป้องกันก่อนที่จะเกิดเหตุขึ้น เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ดื่มสุราขณะขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น
2. มาตรการเชิงรับ (Passive Prevention) เป็นมาตรการที่จัดทำขึ้นเพื่อลดความสูญเสียและการบาดเจ็บ เมื่อเกิดขึ้นแล้ว เช่น การติดตั้งถุงลมนิรภัยในรถยนต์ การออกแบบโครงสร้างรถยนต์ที่ดูดซับแรงกระแทก การติดตั้งสวิทช์ไฟเมื่อเกิดไฟฟ้ารั่ว เป็นต้น

สำหรับมาตรการที่เป็นยุทธศาสตร์ของประเทศไทย ที่ใช้แก้ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรในปัจจุบัน โดยอาศัยทฤษฎี 3E ประกอบด้วย

1. Education คือ การให้ความรู้ผู้ขับขี่ ต้องมีการสอบใบอนุญาตขับขี่อย่างเข้มงวดและทั่วถึง ยกเลิกใบขับขี่ตลอดชีพ และสอบคนขับขี่ให้รู้จักกฎจราจร เพื่อให้ขับขี่อย่างถูกต้อง มีวินัยในการขับขี่ เคารพกฎจราจร มีความระมัดระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ
2. Enforcement คือ การบังคับใช้กฎหมายจะต้องชัดเจนและเด็ดขาด ให้มีการบังคับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ และสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงการห้ามพูดหรือคุยโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานยนต์ โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องเคร่งครัดไม่ย่อหย่อนและละเอียดต่อการ

เข้มงวดกวาดขันผู้ฝ่าฝืน เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการใช้ถนนที่ถูกต้อง ตลอดจนควบคุมความเร็วของการขับขี่ จะต้องมีการจราจร มีระบบตัดแตรัม

3. Engineering คือการปรับปรุงถนน ให้มีประสิทธิภาพ สัญญาณไฟจราจรให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พีรพงษ์ ทิพย์ไชย (2553) ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่ใช้ในการศึกษาควรใช้ข้อมูลจากหลายๆ หน่วยงาน เช่น ข้อมูลอุบัติเหตุจากโรงพยาบาล ข้อมูลจากสาธารณสุข เป็นต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลในหลายๆ ด้าน เพื่อให้ได้ผลการวิเคราะห์ที่ถูกต้องที่สุด การวิเคราะห์การกระจายตัวของพื้นที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ควรทำการวิเคราะห์ตามทฤษฎีการจัดลำดับความสำคัญจุดอันตรายบนถนนสากลทั้ง 5 วิธี คือ

1 วิธีความถี่การเกิดอุบัติเหตุ (Accident Frequency Method) เป็นวิธีที่ง่าย อาศัยเฉพาะจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนน หรือทางแยกนั้นๆ โดยตรง โดยไม่อาศัยปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับขนาดของอุบัติเหตุ เช่น ปริมาณการจราจร ระยะเวลา เป็นต้น

2 วิธีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Rate Method) วิธีนี้คำนึงถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนช่วงความยาวของถนน และปริมาณการจราจร

3 วิธีการควบคุมคุณภาพของการเกิดอุบัติเหตุ (Rate Quality Control Method) เป็นการกำหนดเกณฑ์ของวิธีที่ 2 โดยใช้หลักการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติเข้ามาเป็นตัวกำหนดของเขตสัมพันธกับปริมาณการจราจรเพื่อแยกแยะตำแหน่งที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงให้น้ำหนักมากขึ้น

4 วิธีดัชนีรุนแรง (Severity Index Method) เป็นวิธีที่พยายามสะท้อนให้เห็นความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละสถานที่ โดยการให้น้ำหนักกับประเภทของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น วิธีนี้ไม่คำนึงถึงปริมาณการจราจรหรือไม่ นอกจากนี้ การกำหนดน้ำหนักก็ขึ้นอยู่กับผู้ใช้ว่าให้ความสำคัญกับความเสียหายประเภทใด ซึ่งอาจทำให้การพิจารณาบริเวณเดียวกันโดยต่างบุคคลที่ให้ค่าแตกต่างกันได้ 91

5 วิธีผสมผสาน (Combination Method) การใช้วิธีใดวิธีหนึ่งเป็นตัวบ่งชี้บริเวณอันตรายบนถนนเพียงอย่างเดียว อาจทำให้ผลที่ได้มีความแตกต่างซึ่งขึ้นอยู่กับตัวแปรหลักในแต่ละวิธี และสามารถนำไปใช้ในการคัดเลือกและจัดลำดับบริเวณอันตราย

พนัส โสภณพงษ์ และอรุณรัตน์ สู้หนองบัว (2545) ได้ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุดในทุกกฎจราจร ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายและขวาร้อยละ 81.1 และ 80.5 ตามลำดับ ฝ่าไฟแดงร้อยละ 8.0 ออกก่อนไฟเขียวร้อยละ 2.7 ไม่หยุดก่อนออกจากซอยร้อยละ 54.5 สำหรับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับดีร้อยละ 48.0 สำหรับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับหมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่

รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน, การสวมหมวกนิรภัยทำให้การได้ยินเสียงลดลง, การขับขี่ในถนนเล็กๆ หรือซอยในระยะใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัย ทำให้รู้สึกอึดอัดและร้อนรื่อยละ 61.4 , 60.1 , 55.1 และ 51.1 ตามลำดับ สำหรับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นบางครั้ง และมีเพียงส่วนน้อยที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นประจำ

สุมาลัย รจนา (2545) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขภาพสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 และผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่านักเรียนมัธยมมีพฤติกรรมการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น

วิไลภรณ์ แสนทวิสุข (2544) ได้ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โรงเรียนเบญจมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.2 และ 16.4 มีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับปานกลางและระดับสูงตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 14.4 ที่มีการปฏิบัติอยู่ในระดับต่ำ มีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านบุคคลระดับสูง ปานกลาง และระดับต่ำร้อยละ 16 , 68.8 และ 15.2 ตามลำดับ การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านอารมณ์และจิตใจมีพบว่า มีคะแนนการปฏิบัติอยู่ในระดับต่ำ การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 54.4 และ 24 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลางและสูงและร้อยละ 21.6 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับต่ำ

รัชยา รัตนธาวรร(2546) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษาในเขต อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี พบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ปัจจัยทางชีวสังคม เช่น อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ 0.05 นอกเหนือจากนั้น ไม่มีความหมายสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เจตคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้อุปสรรคและประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายอย่างมีัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

กระทรวงสาธารณสุข (2544) ศึกษาโครงการวิจัยแห่งชาติเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตราย เพื่อศึกษาถึง ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุด ในกลุ่มสาเหตุของการตายที่เกิดจากอุบัติเหตุ และภัยอันตราย กลุ่ม

ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชนและวัยทำงาน ร้อยละ 85.00 เสียชีวิตชั่วโมงละ 1.3 คน บาดเจ็บที่เป็นผู้ป่วยนอกชั่วโมงละ 173 คน และบาดเจ็บจนกระทั่งต้องรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน ชั่วโมงละ 23 คน ความสูญเสียและค่าเสียหายเฉพาะทรัพย์สินในปี 2542 เป็นเงินจำนวน 1,345.99 ล้านบาท การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตรายส่วนใหญ่เป็นการศึกษาเชิงทดลอง และการศึกษาเชิงพรรณนา โดยมีการศึกษาและมุ่งเน้นการให้ความรู้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมใน ชุมชนโดยตรงในสถานศึกษา ในกลุ่มประชาชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย แม้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นโครงการเดี่ยวแต่ก็เป็นการร่วมมือขององค์กร และชุมชนเพื่อจะค้นหาปัญหา

ชูศักดิ์ หทัยธรรมและสรชัย หล้าสาคร (2543) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 77.40 มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 1.9 ครั้ง เพศชาย มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ซึ่งมีความเสี่ยงมากกว่า 2 เท่าของเพศหญิงและมีอายุมากกว่า 19 ปี นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า และประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์เท่ากับหรือมากกว่า 2 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้องมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

นิรามัย ศุภนราพรรค์ (2539) ได้ทำการศึกษาการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 112 คน เป็นกลุ่มทดลอง 64 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้ โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กฤตยา พันธุ์วิไล (2540) ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 381 คน ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่อด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจรและการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับสูง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ