

# ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์

## FACTORS THAT ARE AT RISK OF ACCIDENTS FOR MOTORCYCLE RIDERS IN THE METROPOLITAN MUNICIPALITY NAKHON SAWAN AREA

พ.ต.ท.หญิง รัชดา พิณีธรรม อาจารย์(สบ 3)

ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 6

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาแนวคิดและหลักกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (3) เพื่อวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของหลักกฎหมายและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย (4) เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายจราจรและหลักการขับขี่ปลอดภัยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นการศึกษาวิจัยทางกฎหมาย (Legal Research) และแนวคิดการขับขี่ปลอดภัย โดยค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจาก ตำรา ตำบทยกกฎหมาย วารสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสืบค้นจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ มาศึกษาวิเคราะห์และเปรียบเทียบ เพื่อหาข้อสรุปอย่างมีเหตุผลอิงตามหลักกฎหมายและกรอบแนวคิดทฤษฎี แล้วนำมาเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า แนวคิดและหลักกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครนครสวรรค์ หลักกฎหมายและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยประกอบด้วย การรื้อรถ การรื้อรถในเส้นทาง การรื้อรถในวิธีการขับขี่ การรื้อรถเรื่องกฎจราจร การรื้อรถเรื่องมารยาทในการขับขี่ ทศนคติที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย ประกอบด้วย (1) การคาดเข็มขัดนิรภัย (2) การปฏิบัติตามกฎจราจร (3) การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (4) การขับช้อย่างบุกเบิก (5) ความเร็วในการขับขี่ (6) การดื่มแอลกอฮอล์กับการขับขี่ (7) สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทศนคติ และการปฏิบัติเพื่อให้การขับขี่ปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร กับการประเมินการเผชิญปัญหาเพื่อประเมินพฤติกรรมในการขับขี่ไม่ปลอดภัยใน 5 ประเด็น ประกอบด้วย (1) การขับขี่เกินความเร็วที่ปลอดภัย (2) การเร่งกะทันหัน (3) การเบรกกะทันหัน (4) การเลี้ยวกะทันหัน (5) การเปลี่ยนเลนกะทันหัน ซึ่งปัจจัยหลักของการขับขี่ไม่ปลอดภัยเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แต่หากแบ่งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ละเอียดจะพบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนประกอบด้วยปัจจัย 4 ประการ ได้แก่ บุคคล (Host), ยานพาหนะ (Agent), ถนน (Road) และสภาพแวดล้อม (Environment)

ในพื้นที่ของเทศบาลนครนครสวรรค์ พบว่า ปัจจัยเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยมีนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลนครนครสวรรค์ คือ การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาคุณภาพเมือง โดยมีแผนงาน พัฒนาระบบคมนาคม การจราจรและขนส่ง ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนท้องถนน มีนโยบายการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนของปฎิญญาจังหวัดนครสวรรค์ โดยร่วมกันดำเนินการลดอัตราการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ ให้ไม่เกิน 12 คนต่อแสนประชากรภายในปี 2570

มีการรณรงค์ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล ร่วมกันดำเนินการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นลดความเร็วในการขับขี่ ตีไม่ขับให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัยและหลักกฎหมายจราจรในสถานศึกษาและประชาชนทั่วไปและร่วมกันดำเนินการผลักดันให้เด็กและเยาวชนสวมหมวกนิรภัย 100%

**คำสำคัญ** หลักการขับขี่ปลอดภัย, ปัจจัยที่มีความเสี่ยง

### บทนำ

การเดินทางสัญจรของผู้คนในสังคมโลกยุคปัจจุบันที่มีการขยายตัวของเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว ผู้คนในสังคมโลกนิยมใช้รถเพื่อการสัญจรและการขนส่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุภัยบนท้องถนน ส่งผลกระทบต่อตัวมวลมนุษยชาติอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จากสถิติของผู้เสียชีวิตของผู้คนทั่วโลกอุบัติเหตุภัยบนท้องถนนเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตของประชากรโลกถึงร้อยละ 12 ของการเสียชีวิตของประชากรทั้งหมด ในแต่ละวันทั่วโลกจะมีผู้ได้รับอุบัติเหตุภัยบนท้องถนน วันละ 140,000 คน มีผู้เสียชีวิตวันละ 3,000 คน และมีผู้พิการวันละ 15,000 คน ในทวีปเอเชีย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุภัยบนท้องถนนในแต่ละปีกว่า 600,000 คน และมีผู้บาดเจ็บถึง 9,400,000 คนต่อปี ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนครึ่งหนึ่งของโลก ทำให้ถนนของทวีปเอเชีย กลายเป็นถนนที่อันตรายที่สุดในโลก ประชากรทั่วโลกเพิ่มขึ้นทุกปี จำนวนผู้ใช้ยานยนต์ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า ปี พ.ศ.2573 หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้น

องค์การสหประชาชาติต้องประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ถึงปี พ.ศ.2563 (ค.ศ.2011 - 2020) หรือที่เรียกกันว่า“ปฏิญญามอสโก”เพื่อกำหนดเป้าหมายดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนโดยมีกรอบและแนวทางการดำเนินงานใน 8 ประเด็น ประกอบด้วย (1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยโดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย (2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะโดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง (3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด (4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก (5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก (6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย (7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว (8) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกทั่วโลกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายให้ประเทศสมาชิกลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุภัยบนท้องถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563

สำหรับในประเทศไทย ในด้วยสภาพการจราจรที่ติดขัดขัด ชุมชนเมืองที่เจริญมีการแข่งขันในการประกอบอาชีพสูงขึ้น ในช่วงว่างงานจากภาคการเกษตรประชาชนที่อยู่ชนบทมักจะย้ายถิ่นฐานเข้ามาเป็นประชากรแฝงในเมืองใหญ่เพื่อประกอบอาชีพหารายได้ จากปัจจัยที่กล่าวมาทำให้ประชาชนนิยมใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการ

เดินทางมากขึ้น เนื่องจากรถจักรยานยนต์ราคาไม่แพง มีความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ประหยัดน้ำมันและค่าบำรุงรักษา และมีความเร็วใกล้เคียงกับรถยนต์ รถจักรยานยนต์จึงถูกนำมาใช้ประกอบอาชีพในการรับส่งผู้โดยสาร เกิดกลุ่มอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้นในพื้นที่เมืองใหญ่ และได้รับความนิยมอย่างมาก โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัด ในช่วงโมงเร่งด่วน ช่วงการต่อรถเพื่อเดินทาง บริเวณท่าเรือ ป้ายรถเมล์ สถานีรถไฟ และในการเดินทางเพื่อเข้าไปในชุมชนต่าง ๆ ในเขตชานเมือง อีกอาชีพหนึ่งซึ่งได้รับความนิยมในภาวะที่สังคมเปลี่ยนไปในภาวะของการระบาดของโควิด-19 ในช่วงที่ผ่านมา คือ อาชีพ “Rider ไรเดอร์” ไรเดอร์เป็นอีกอาชีพที่กำลังได้รับความนิยมอย่างสูง ด้วยรายได้ที่ดีและมีความยืดหยุ่นเรื่องเวลาการทำงาน ทำให้ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์หลายคนหันมาทำ ไรเดอร์ เป็นอาชีพเสริม ประกอบกับจำนวนผู้ให้บริการแอปพลิเคชันสั่งอาหารหรือส่งของ มีมากมายหลากหลายแอปพลิเคชันทำให้ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ใช้เป็นช่องทางการหารายได้เพิ่มตามไปด้วย ทำให้รถจักรยานยนต์มีบทบาทในการขนส่งมากขึ้นแต่เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอันตรายมากที่สุด มีความเสี่ยงสูง ไม่มีเครื่องป้องกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุร่างกายจึงกระทบกับพื้นหรือสิ่งกีดขวางโดยตรง ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้คนในสังคมอย่างเป็นวงกว้าง

ปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยที่ส่งผลต่อการเสียชีวิตของประชาชนบนท้องถนน มีแนวโน้มที่สูงขึ้นเช่นกัน สถิติของกระทรวงสาธารณสุขในปี พ.ศ.2545 พบว่าคนไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 22 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของทุกสาเหตุ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย พบว่า ในปี 2545 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งสิ้น 13,000 ราย ผู้บาดเจ็บ 952,348 ราย ผู้พิการประมาณ 65,000 ราย และจากการศึกษาของ ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล พบว่าในทุก ๆ วัน จะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 50 คน หรือชั่วโมงละ 2 คน หรือปีละเกือบ 20,000 คน และจนถึงทุพพลภาพหรือพิการจำนวนสูงถึงปีละ 270,000 คน อันก่อให้เกิดภาวะที่เกินความต้องการระบบบริการสุขภาพอย่างน้อย ปีละ 1,500,000 ครั้ง สำหรับผู้ป่วยนอก และ 5,000 คน สำหรับผู้ป่วยในข้อมูลการเฝ้าระวังของ สำนักโรคระบาดวิทยาในปี 2556 กรมควบคุมโรคโดยการศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บในกลุ่มผู้ป่วยที่มาตรวจรักษาในโรงพยาบาลขนาดใหญ่ทั้งหมด 23 แห่ง พบว่า อุบัติเหตุการขนส่งบนท้องถนนเป็นปัญหาอันดับหนึ่ง ของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากทุกสาเหตุ ทุก ๆ วันจะมี 40 ครอบครัวที่ต้องสูญเสียสมาชิก และทุก ๆ วัน ก็จะมีอีก 15 ครอบครัวต้องแบกรับภาระเลี้ยงดูผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน ที่สำคัญหนึ่งในสามของผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการจะเป็นกำลังหลักของครอบครัว ไม่นับรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่รวมกันปี ละ 2 แสน 3 หมื่น ล้านบาท

ผลกระทบจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่เพียงแต่เป็นภาระให้กับครอบครัว สังคม และเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทนเมื่อพิการ ค่าซ่อมแซมอุปกรณ์ ค่าซ่อมแซมยานพาหนะ การดำเนินคดีตามกฎหมาย รวมทั้งภาระงานที่เพิ่มขึ้นในการบริหารจัดการเพื่อแก้ปัญหาอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุดังกล่าว ในแต่ละปีจะมีประชาชนได้รับบาดเจ็บตั้งแต่เล็กน้อยจนถึงบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต โดยอัตราการเสียชีวิตมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และพบว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญที่สุดในกลุ่มของอุบัติเหตุทั้งหมด เมื่อพิจารณาสาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนน พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรม หรือ การกระทำของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวสูงสามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัด มีความเร็วไม่ด้อยกว่ารถยนต์ จึงส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมขับขี่

ด้วยความประมาท ตัวอย่างเช่น ขับขี่ด้วยความเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ต้มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ฝ่าฝืนกฎจราจร ตลอดจนการขับรถขณะที่ร่างกายไม่มีความพร้อม อุบัติภัยบนท้องถนนนั้นเกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา เกิดขึ้นได้กับทุกเพศทุกวัย เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมากในแต่ละปี อุบัติภัยที่เกิดขึ้นนั้นเมื่อได้ศึกษาอย่างละเอียด พบว่าเกิดมาจากพฤติกรรม การขับขี่ของผู้ขับขี่ รวมไปถึงสภาพแวดล้อม และความพร้อมของร่างกายของผู้ขับขี่นั่นเอง หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามกฎหมาย เน้นขับขี่รถตามกฎแห่งความปลอดภัย จะช่วยให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ซ้อนท้าย และผู้ใช้นถนนอื่น ๆ ปลอดภัย และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการศึกษาหลักการขับขี่ปลอดภัยผู้ขับขี่จะต้องความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยใน 5 ประเด็นประกอบด้วย

**1. การรับรู้เรื่องรถ** ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับกลไกของรถ หมั่นตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องของรถอย่างสม่ำเสมอโดยเฉพาะช่วงที่เราจะเดินทางในระยะไกล ซึ่งอุปกรณ์ของรถที่สำคัญและจำเป็นต้องมีการตรวจสอบ ได้แก่ ระบบเครื่องยนต์ ระบบห้ามล้อ ระบบยาง นอต ระบบบังคับล้อ พวงมาลัย ที่ปิดน้ำฝน กระจกส่องหลังและระบบไฟฟ้าของรถ เป็นต้น

**2. การรับรู้เรื่องเส้นทาง** ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีความรู้เกี่ยวกับเส้นทางที่เราจะเดินทาง ไปว่าลักษณะของถนนมีสภาพเป็นอย่างไร มีทางโค้งหรือไม่ มีที่ช่องทาง มีถนนลาดชันหรือเป็นภูเขาตลอดถึงป้ายเตือน ป้ายห้ามจอด

**3. การรับรู้ในวิธีการขับรถ** การขับรถเป็นศิลปะที่จะต้องอาศัยความเชี่ยวชาญ นอกจากเราจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรแล้วเราจะต้องรู้หลักของการขับขี่ปลอดภัยเป็นต้นว่า การออกรถ การหยุดรถและจอดรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน ขณะที่เราจะแซงขึ้นหน้า การบรรทุกของ การใช้สัญญาณไฟ การใช้เสียงสัญญาณของรถ (แตร) และจะต้องรู้วิธีแก้ไข ปัญหาเฉพาะหน้าได้โดยฉับพลัน รวมถึงผู้ขับขี่จะต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถ

**4. การรับรู้เรื่องกฎจราจร** เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนประพฤติปฏิบัติในแนวเดียวกันเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็ว ดังนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนน จะต้องทราบถึงสัญญาณ คือ สัญญาณมือ สัญญาณนกหวีด สัญญาณไฟประเภทเครื่องหมายบนพื้นทาง ขอบทาง ทราบถึงเครื่องหมายควบคุมการจราจร ประเภทป้ายบังคับ ประเภทป้ายเตือน ตามที่กฎหมายกำหนด

**5. การรับรู้เรื่องมารยาทในการขับรถ** ในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน ผู้ขับขี่จะต้องขับรถขับขี่ด้วยความสุภาพ ไม่ใช่อารมณ์ ให้อภัยต่อความผิดพลาดของผู้อื่น หลีกเลี่ยงการแสดงมารยาทที่ไม่สมควร

นอกจากผู้ขับขี่รถจะต้องมีความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย ผู้ขับขี่จะต้องมีทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยด้วย เพราะทัศนคติในการขับขี่ยานพาหนะมีความสัมพันธ์ที่สามารถจะทำนายถึงพฤติกรรม การขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีความปลอดภัยหรือไม่ ทัศนคติยังสามารถระบุได้ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุด้านจราจร ทัศนคติด้านการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่บนท้องถนน ทัศนคติที่เป็นความเสี่ยง การรับรู้ พฤติกรรมและความตระหนักถึงความเสี่ยงในการขับขี่ ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะ มีการศึกษาทั้งหมด 7 ปัจจัย ได้แก่ (1) การคาดเข็มขัดนิรภัย (2) การปฏิบัติตามกฎจราจร (3) การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (4) การขับขี่อย่างบุกเบิก (5) ความเร็วในการขับขี่ (6) การดื่มแอลกอฮอล์กับการขับขี่ (7) สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติ ไม่สามารถแยกออกจากกันได้โดยอิสระแนวคิดเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติ มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกัน ทั้งสามปัจจัยจะไม่เกิดขึ้นโดยอิสระต่อกัน

แต่จะเกิดขึ้นโดยพึ่งพาอาศัยกัน ความรู้อย่างเดียวไม่ได้เป็นข้อยืนยันว่าบุคคลที่มีความรู้จะปฏิบัติตามสิ่งที่ตนรู้แต่ทัศนคติจะเป็นตัวเชื่อมระหว่างความรู้ของผู้ที่เรียนรู้และจะแปลผลมาเป็นการกระทำหรือการปฏิบัติ ทั้งสามปัจจัยจะเชื่อมโยงกัน โดยความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติ เป็นไปได้หลายแบบ ซึ่งอาจจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม ในทางตรงความรู้มีความสัมพันธ์กับทัศนคติคือการก่อให้เกิดการปฏิบัติ ทั้งความรู้และทัศนคติต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติได้เช่นกัน ในทางอ้อมมีทัศนคติจะเป็นตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติ ดังนั้น ความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติของผู้ขับขี่ยานพาหนะ จะเป็นปัจจัยหลักกว่าผู้ที่มีความรู้ มีทัศนคติที่ดีต่อกฎหมายจราจรก็จะปฏิบัติตามกฎหมายจราจรซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร ความรู้และทัศนคติ หากไม่เชื่อมสัมพันธ์กันก็จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการดำเนินกิจกรรมให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกกับผู้ใช้รถใช้ถนนและการบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีการดำเนินการอย่างเข้มงวดและต่อเนื่องซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่จะแก้ปัญหาทำให้ลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตได้ จากประเด็นที่เกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติของผู้ขับขี่ พบว่า การลดลงของอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรบนท้องถนนเกิดจากการเพิ่มระดับความรู้ด้านการจราจรให้กับผู้ขับขี่ เมื่อผู้ขับขี่มีความรู้ก็จะเปลี่ยนแปลงทัศนคตินำความรู้ไปสู่การปฏิบัติก่อให้เกิดการลดลงของอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจร นอกจากนี้ปัจจัยด้านบุคคล เช่น เพศ อายุ อาชีพ การศึกษา และสภาพการสมรส มีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทัศนคติด้วยซึ่งจะเชื่อมโยงถึงพฤติกรรมของบุคคลที่แสดงถึงการปฏิบัติและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและการขับรถเร็ว ตลอดถึงภาวะ การตัดสินใจเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจร ผู้ที่มีอายุน้อยมักจะอยู่ในกลุ่มผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากกว่ากลุ่มอายุอื่น

ความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติของผู้ขับขี่ยานพาหนะ จากกระบวนการเรียนรู้จากทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค แสดงให้เห็นว่าการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมากขึ้นเพียงใด ขึ้นอยู่กับ ความเชื่อในความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความเชื่อต่อ โอกาสเสี่ยงของตนเองที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจร ความเชื่อว่าการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับการจราจร และปฏิบัติตามคำแนะนำ ซึ่งจะป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจราจรซึ่งเชื่อมั่นว่าตนเองสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขจัดอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเหล่านั้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร แต่ความเป็นปัจเจกบุคคลซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของแต่ละบุคคล ย่อมส่งผลต่อกระบวนการรับรู้ของบุคคลในการปฏิบัติเพื่อปรับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ แม้ว่าการปฏิบัติเพื่อปรับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจะต้องเผชิญกับความไม่สะดวกค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ความยุ่งยากหรือความไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิต ปัจเจกบุคคลเหล่านั้นก็สามารถปรับได้ตามความรู้และทัศนคติของตน

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกัน อธิบายถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมในการป้องกัน ขึ้นอยู่กับ การรับรู้ 2 แบบ คือ การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (Threat A parasail ) ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ 2 ลักษณะ คือ (1) การรับรู้ความรุนแรงของเหตุการณ์ (2) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่จะเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นกระบวนการรับรู้ของบุคคลต่อข้อมูลข่าวสารที่มีการเผยแพร่เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดเหตุและการบาดเจ็บ ได้มีการรณรงค์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะด้วยความประมาทผ่านสื่อต่าง ๆ ทั้งทางสิ่งตีพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ พร้อมมีการใช้มาตรการทางกฎหมายในการตรวจสอบและจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดเหตุ ขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของแต่ละบุคคล ว่าถ้าไม่ปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้น จะทำให้ตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการ

บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ การที่บุคคลรู้ว่าถ้าไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จราจร จะทำให้ตนเองมีโอกาสเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรก็อาจจะทำให้เกิดความตั้งใจที่จะยอมรับการปฏิบัติเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง แต่ถ้าหากบุคคลพยายามที่จะปฏิเสธว่า ตนเองไม่สามารถปฏิบัติตามคำแนะนำหรือ หรือมีการท้าทายต่อ กฎ ข้อบังคับดังกล่าวได้ บุคคลนั้นอาจปฏิบัติพฤติกรรมที่เสี่ยงเพิ่มขึ้น การรับรู้ในกระบวนการนี้จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการปฏิบัติพฤติกรรมที่พึงประสงค์มากขึ้น

การประเมินการเผชิญปัญหา เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเกิดจาก (1) การรับรู้เกี่ยวกับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response Efficacy) เป็นการรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับความคาดหวังในผลดีที่เกิดขึ้นจากความตั้งใจในการปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อลดอันตรายต่อสุขภาพซึ่งจะส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เสี่ยงได้ (2) ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self Efficacy Expectancy) เป็นการรับรู้ของบุคคลเกี่ยวกับความมั่นใจในการควบคุมตนเองให้ปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามที่ตนเองได้รับข้อมูลข่าวสารคำแนะนำหรือตามกฎระเบียบ จากทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนข้างต้น เห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีความสัมพันธ์เชิงจำแนกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ลักษณะด้านจิตพิสัยการขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ และความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจร ความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรม และประสบการณ์ของผู้ขับขี่ที่มีความสัมพันธ์กับความผิดพลาดของการเกิดอุบัติเหตุและเหตุการณ์เกือบเกิดอุบัติเหตุที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ปัจจัยทำนายที่มีความสำคัญในการรับรู้ถึงอันตราย ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนการรับรู้ของผู้ขับขี่รถด้วย ความเชื่อมโยง ของความรู้ ทัศนคติ ซึ่งส่งผลต่อการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน ประเด็นที่เชื่อมโยง ในการสร้างจิตสำนึกเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องหาเครื่องมือในการทำนายและเพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะให้มีทัศนคติในการขับขี่ยานพาหนะเพื่อความปลอดภัย

สำหรับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้มีการศึกษาและทบทวนไว้หลากหลายประเด็น มีการใช้หลักเกณฑ์ด้านวิทยาศาสตร์เพื่อให้ได้มาซึ่งทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและอุบัติเหตุบนท้องถนนซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 4 ทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Stochastic theories) ทฤษฎีนี้มีความโดดเด่นด้านการวิเคราะห์อุบัติเหตุเกี่ยวกับการจราจรในช่วงครึ่งศตวรรษแรก มีการสุ่มเหตุการณ์อุบัติเหตุทางจราจรเพื่อวิเคราะห์ตามหลักทฤษฎีด้านสถิติร่วมกับด้วย Brotkiewicz เป็นผู้นำด้านการใช้ทฤษฎี ความน่าจะเป็นต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น มีการเผยแพร่ทฤษฎีและกระบวนการสุ่มเหตุการณ์ตามทฤษฎีนี้มากขึ้น ซึ่งถือได้ว่าเป็นทฤษฎีที่มีความสมบูรณ์แบบในช่วงเวลาดังกล่าว การศึกษาและการใช้ทฤษฎีความน่าจะเป็นทำให้ทราบถึงแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่มาจากปัจจัย ความผิดปกติของบุคคล คือผู้ใช้รถ ใช้ถนนหรือผู้ขับขี่และยังคงใช้ในรูปแบบในการอธิบายการเกิดอุบัติเหตุทางจากการจราจรบนท้องถนนได้จนมาถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ทฤษฎีความน่าจะเป็นสามารถอธิบายความปลอดภัยทางถนนเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้านต่าง ๆ ได้ ซึ่งมีการใช้รูปแบบในการวิเคราะห์ที่แตกต่างกันไป ทฤษฎีความน่าจะเป็นยังไม่สามารถนำมาใช้อธิบายถึงสาเหตุเพื่อหาแนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้อย่างเพียงพอเพราะความน่าจะเป็นของการเกิดอุบัติเหตุคือ หากผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมสิ่งต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นได้ จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

2. ทฤษฎีเชิงสาเหตุ (Causal theories) การเกิดอุบัติเหตุมีพื้นฐานมาจากความรู้ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยแบ่งแนวโน้มที่เป็นสาเหตุจำนวน 2 ประเด็นหลัก คือ (1) การกำหนดลำดับของเหตุการณ์ (2)และการลำดับความน่าจะเป็นซึ่งมีการกำหนดปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ต่อมาได้มีการพัฒนาเป็นทฤษฎีโดมิโน (Domino theory) ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การเกิดอุบัติเหตุประกอบด้วยเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุเพียงเหตุการณ์เดียว เป็นทฤษฎีที่นำมาซึ่งความปลอดภัยที่ดีขึ้นเป็นพื้นฐานในการนำมาใช้สรุปถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการกำจัดเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ว่าปัจจัยด้านบุคคล (Human factor) เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเกิดจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับบุคคลมากถึงร้อยละ 85 ถึง 90 ทั้งนี้ได้มีการวิเคราะห์ปัจจัยด้านบุคคลด้วยกัน 2 วิธี ได้แก่ การวิเคราะห์เชิงสาเหตุและการวิเคราะห์เชิงระบบ ส่วนปัจจัยที่พบได้บ่อยครั้งในการเกิดเหตุการณ์ได้แก่ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม คือสภาพภูมิอากาศ ต่าง ๆ และปัจจัยด้านบุคคล เช่น เพศ อายุ การได้รับการอบรมและการปฏิบัติ ส่วนปัจจัยที่ทำให้พฤติกรรมขับขี่เปลี่ยนแปลงได้แก่ การดื่มแอลกอฮอล์ และการใช้ยาต่าง ๆ อิทธิพลปัจจัยด้านบุคคลที่มีต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนและความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ สิ่งที่ทำให้ไขว้เขว ความประมาท ความเข้าใจผิด การรบกวน ความเสี่ยงในการแข่งขันและการมีพฤติกรรมที่ก้าวร้าว

3. ทฤษฎีเชิงระบบ (Systemic theories) จากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมด้านยานยนต์ ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุด้านการจราจรชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในหลายเหตุผลที่เชื่อมั่นว่าทฤษฎีเชิงสาเหตุไม่สามารถอธิบายถึงการเกิดอุบัติเหตุได้ทั้งหมด เพราะการใช้ทฤษฎีเชิงสาเหตุมุ่งเน้นสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมด้านบุคคลเท่านั้น การกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางท้องถนนสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนได้ ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการป้องกันให้มีประสิทธิภาพอย่างชัดเจนและรวดเร็ว การใช้ข้อมูลจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่จึงไม่เพียงพอ จำเป็นต้องรู้ถึงสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย โดยได้มีการพัฒนาทฤษฎีใหม่ด้านอุบัติเหตุขึ้น ซึ่งเรียกว่า ทฤษฎีเชิงระบบ ประเด็นหลักของทฤษฎีเชิงระบบนั้นจะนำระบบความปลอดภัยเข้ามาเกี่ยวข้องในการดำเนินการด้วย การใช้ทฤษฎีเชิงระบบกับความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นพบว่าสามารถที่จะทำให้เกิดระบบการลดและป้องกันอุบัติเหตุได้ดีขึ้น

4 ทฤษฎีด้านพฤติกรรม (Behavioral theories) ภายหลังจากการศึกษาพบว่า ทฤษฎีเชิงระบบไม่สามารถอธิบายปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุได้ครอบคลุม จึงได้มีการคิดค้น ทฤษฎีด้านพฤติกรรมโดย Gerlad Wilde ซึ่งพื้นฐานของทฤษฎีนี้คือต้อง ประเมินความเสี่ยงสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนและต้องทราบปัจจัยเกี่ยวข้องที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จากพฤติกรรมของกลุ่มบุคคลเพื่อให้ได้มาซึ่งการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืน การประเมินระดับความเสี่ยงสำหรับผู้ขับขี่จากการจราจรบนท้องถนนจึงถูกนำเข้ามาใช้ประเมินเพื่อให้ได้ระดับความเสี่ยงยังไม่ได้ระบุอย่างชัดเจนว่ามีวิธีการใดที่ใช้เพื่อให้ได้ผลออกมาอย่างดีที่สุดจากการใช้ทฤษฎีด้านพฤติกรรมนั้นสามารถสรุปได้ว่าผลจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นปัจจัยเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้การนำทฤษฎีด้านพฤติกรรมไปใช้งานจะสามารถอธิบายถึงผลกระทบด้านสุขภาพ โอกาสที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ปัจจัยด้านการส่งเสริมสุขภาพ ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยด้านพฤติกรรมและปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม อุบัติภัยบนท้องถนนและการบาดเจ็บล้มตายเป็นองค์ประกอบสำคัญที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนจึงทำให้ทฤษฎีด้านพฤติกรรมนี้มีประโยชน์

จากทฤษฎีต่าง ๆ ที่กล่าวมาได้มีการประเมินระดับความปลอดภัยในขับขี่ยานพาหนะผู้ใช้รถใช้ถนนสร้างความตระหนักรู้พฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย เพื่อกระตุ้นสังคมให้เกิดการขับขี่ปลอดภัยประกอบด้วย

1. ระบบประเมินพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่ด้วยแอปพลิเคชันเซฟเมท ซึ่งเป็นระบบประเมินพฤติกรรมในการขับขี่ด้วยสมาร์ทโฟน เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่ต้องการเครื่องมือที่จะช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรจากการขับขี่ยานพาหนะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ โดยสามารถเตือนภัยและวัดระดับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะของผู้ขับขี่ โดยอาศัยเหตุการณ์และพฤติกรรมในการขับขี่ที่เครื่องมือนี้สามารถวัดและประมวลผลได้จะมีทั้งหมด 5 เหตุการณ์ ประกอบด้วย (1) การขับขี่เกินความเร็วที่ปลอดภัย (2) การเร่งกะทันหัน (3) การเบรกกะทันหัน (4) การเลี้ยวกะทันหัน (5) การเปลี่ยนเลนกะทันหัน หากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่มีลักษณะไม่ปลอดภัยเป็นไปตามกับเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งใน 5 ประเด็นดังกล่าวข้างต้น แอปพลิเคชันเซฟเมทจะแจ้งเตือน (alert) ผู้ขับขี่ เช่น แจ้งเตือนด้วยเสียง แจ้งเตือนแบบไอคอน (icon) บนแผนที่โดยมีเครื่องหมายอัศเจรีย์ (!) บนหน้าจอ เครื่องโทรศัพท์หรือสั่นเมื่อขับเร็วเกินความเร็วที่กำหนดในเรื่องของความปลอดภัย เมื่อจบการเดินทางแล้วแอปพลิเคชันเซฟเมท จะประมวลผลออกมาเป็นคะแนนที่มีการขับขี่ จำนวนเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดอันตราย จุดเกิดเหตุ และคำแนะนำในการขับขี่ โดยให้คะแนนจากการขับขี่จะใช้เกณฑ์การตัดคะแนนจากประเภทของเหตุการณ์และพฤติกรรมที่อันตราย โดยแต่ละเหตุการณ์จะมีน้ำหนักในการตัดคะแนนที่แตกต่างกัน เรียงลำดับน้ำหนักจากมากไปน้อยได้ ดังนี้ เมื่อเปลี่ยนเลนกะทันหัน มีน้ำหนักเท่ากับ 34% ใช้ความเร็วเกินกำหนด มีน้ำหนักเท่ากับ 30% เบรกกะทันหัน มีน้ำหนักเท่ากับ 24% เลี้ยวกะทันหัน มีน้ำหนักเท่ากับ 6% เร่งกะทันหัน มีน้ำหนักเท่ากับ 6% และจากการบันทึกคะแนนของแต่ละเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขับขี่ยานพาหนะแอปพลิเคชันเซฟเมทจะนำมาหาผลลัพธ์ซึ่งประมวลผลออกมาเป็นเกรด โดยแบ่งคะแนนตามเกรด ซึ่งหากแอปพลิเคชันเซฟเมทประเมินคะแนนมาสูงแสดงว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความความปลอดภัยมาก โดยแบ่งเป็นเกรด ดังนี้ เกรด A มากกว่าหรือเท่ากับ 80 คะแนน เกรด B มากกว่าหรือเท่ากับ 70 คะแนน เกรด C มากกว่าหรือเท่ากับ 60 คะแนน เกรด D มากกว่าหรือเท่ากับ 50 คะแนน เกรด F น้อยกว่า 50 คะแนนลงมา จากการแปลผลระดับเกรดที่กล่าวมาสามารถบ่งชี้ถึงระดับความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ ที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะซึ่งเทียบได้กับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ในแต่ละครั้ง

2. การรายงานการขับขี่ยานพาหนะของพนักงาน (Driver Self Report) เป็นแบบฟอร์มที่ใช้ทดลองเพื่อนำไปทำนายอุบัติเหตุบนท้องถนน หาความสัมพันธ์เชื่อมโยงของความรู้ ทัศนคติ ซึ่งส่งผลต่อการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยการตั้งคำถามที่เกี่ยวข้องกับการประเมินพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ โดยใช้คำถามในการประเมินพฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะเป็นการออกแบบเพื่อประเมินผลจากการตอบคำถามของผู้ขับขี่โดยพฤติกรรมในการขับขี่ไม่ปลอดภัย เช่น การขับกระชั้นชิด การเฉี่ยวชน การลื่นจากความเร็ว เป็นต้น โดยมีรายละเอียดประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 3 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 จำนวน 12 ข้อ เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านความเร็วในการขับขี่ จำนวน 3 ข้อ ด้านกฎระเบียบจราจรในการขับขี่ จำนวน 3 ข้อ ด้านความไม่เอาใจใส่ในการขับขี่ จำนวน 3 ข้อ ด้านความเมื่อยล้าในการขับขี่ จำนวน 3 ข้อ ส่วนที่ 2 เป็นลักษณะคำถามที่เกี่ยวข้องกับจุดขับขี่บนท้องถนนที่ผู้ขับขี่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่และพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้น ส่วนที่ 3 เป็นลักษณะข้อคำถามที่ให้พนักงานขับขี่ยานพาหนะประเมินสภาพแวดล้อมในการขับขี่ด้วยตัวเองโดยให้คะแนนจากต่ำมากไปจนถึงคะแนนดีมาก จากคะแนน 1 ถึง 10 คะแนน (1 = ต่ำมาก, 10 = ดีมาก)

ซึ่งมีทั้งหมด 5 ข้อคำถาม ได้แก่ สภาพอากาศ สภาพถนน สภาพการจราจร ลักษณะการขับรถของรถคันอื่น ๆ บนท้องถนนและพฤติกรรมรถคันอื่น

ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ยานพาหนะมิได้เกิดขึ้นโดยบังเอิญ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เกิดจากการขาดความรู้ การขาดประสบการณ์ การขาดความระมัดระวังและมีการเตรียมการที่ไม่เหมาะสม ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรจำแนกออกเป็น 2 ประการคือ (1) เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่พฤติกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น ความประมาทเลินเล่อ ความมั่งง่าย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ (2) จากสภาพที่ไม่ปลอดภัยได้แก่สภาพแวดล้อมอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น ฝนตก อากาศปิดแสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนลื่น จากสภาพที่ไม่ปลอดภัยดังกล่าวปัจจัยที่เกิดจากสภาพแก้ไขได้ง่ายกว่าสภาพไม่ปลอดภัยที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เมื่อแยกปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ละเอียดจะพบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนประกอบด้วยปัจจัย 4 หลัก ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล (Host), ปัจจัยด้านยานพาหนะ (Agent), ปัจจัยด้านถนน (Road) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment)

**1. ปัจจัยด้านบุคคล (Personal factor)** เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนร้อยละ 90 เกิดขึ้นมาจากความบกพร่องของคนผู้ควบคุมรถ มีแนวโน้มสูงขึ้นปัญหาที่สำคัญของอุบัติเหตุจราจรเกิดจากพฤติกรรมรถคันอื่นที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วสูง ผลกระทบของการขับรถด้วยความเร็วในการขับขี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาความเร็วของรถที่สัมพันธ์กับการหยุดรถพบว่าหากขับขี่ด้วยความเร็วที่ 50 และ 40 กม./ชม. จะต้องใช้ระยะทางเพื่อทำการหยุดรถ 13 และ 8.5 เมตร ตามลำดับ เพราะฉะนั้นหากมีการขับขี่ตามรถคันข้างหน้าอย่างกระชั้นชิดก็จะเพิ่มโอกาสทำให้เกิดการชนได้มากขึ้น หากผู้ขับขี่มีการเพิ่มความเร็วที่ระดับ 1 กม./ชม. มีความสัมพันธ์กับความเสียหายของการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ร้อยละ 3 ปัจจัยด้านบุคคลประเด็นถัดมาคือการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการไม่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราสูงคงที่ในทุกปี สูงถึงร้อยละ 92.2 - 95.0 โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชนที่มีความเสี่ยงต่อความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่ โดยเฉพาะเพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 4-5 เท่าตัว การเสียชีวิตอันดับที่หนึ่งในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ซึ่งอยู่ในช่วงอายุที่เป็นวัยรุ่นถึงร้อยละ 12.1 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ บุคคลที่มีอายุที่น้อยกว่า 25 ปี เพศชาย มีการดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 57.3 - 65.2

สาเหตุจากพฤติกรรมรถคันอื่นที่ทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ คือความสามารถและทักษะในการขับรถ เป็นปัจจัยเบื้องต้นของการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่ยานพาหนะโดย การเร่งกะทันหัน การเบรกกะทันหัน การเลี้ยวกะทันหัน การเปลี่ยนเลนกะทันหัน การขับแทรกกระหว่างรถคันอื่น ๆ หรือ การขับรถด้วยความประมาท หวาดเสียว ในบางเหตุการณ์ ผู้ขับขี่รับประทานอาหารหรือดื่มน้ำ ไอหรือจาม ก็เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้เช่นกัน นอกจากนี้ผู้ขับขี่อาจเกิดความเครียดจากปริมาณงาน เนื่องจากการทำงานไม่เป็นเวลาเพราะการแบ่งงานเป็นงานกะหรือผลัด การขับขี่ไปยังสถานที่ใหม่บ่อยครั้งเครียดเกิดจากความไม่ชินเส้นทางหรือสภาพการจราจรที่แออัด สภาพถนนและสภาพอากาศที่เลวร้ายหรือการขับขี่ในช่วงเวลาเร่งด่วนล้วนเป็นปัจจัยก่อให้เกิดความเครียด และปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอาจเกิดจากความเมื่อยล้า หรือการเจ็บป่วย เพราะบางคนเห็นว่างานมีความสำคัญกว่าสุขภาพ เนื่องจากมีความจำเป็นทางเศรษฐกิจ เมื่อมีปัญหาสุขภาพเล็ก ๆ น้อย ๆ ก็มักเลือกที่จะซื้อยามารับประทานเอง มากกว่าที่จะไม่ไปพบแพทย์ เมื่อการเจ็บป่วยไม่บรรเทาจึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อารมณ์ของผู้ขับขี่ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ผู้ขับขี่ที่มีอารมณ์หงุดหงิด ความเร่งรีบ ความรีบร้อนนอกจากนี้ยังเกิด

จากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผ่าฝืนกฎหมาย ผ่าฝืนป้ายสัญญาณจราจรก็เป็นอีกสาเหตุที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

**2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicle factor)** เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ถ้าหากสภาพของยานพาหนะชำรุดและไม่เป็นไปตามมาตรฐาน เช่น ระบบยาง สภาพของยาง ยางที่ไม่มีดอก ยางไม่เกาะถนน ระบบห้ามล้อ ระบบไฟฟ้าบกพร่อง เช่น ระบบไฟส่องสว่าง ไฟหน้าไฟหลัง ไฟเลี้ยวซ้ายขวา ไฟเบรก ฟิล์มกรองแสงทึบ กระจกมีปัญหา ทั้งกระจกด้านหน้า กระจกมองหลัง กระจกมองข้าง หรือการบรรทุกสูงยื่นล้ำออกมา ด้านนอกเกินมาตรฐานของกฎหมาย และขาดอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ถุงลมนิรภัย เข็มขัดนิรภัย

**3. ปัจจัยด้านถนน (Roadway factor)** ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมีหลายปัจจัย อาทิ ความบกพร่อง ชำรุดของท้องถนน สภาพถนนขรุขระ ถนนมีจุดตัดเส้นทาง ถนนมีความลาดชัน สภาพถนนขึ้นหรือลงภูเขา เป็นต้น และยังมีอีกหลายปัจจัยที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น (1) ความกว้างของช่องถนน (Lane width) อัตราการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องถนนเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ช่องถนนที่มีความกว้าง 18 ฟุตและมีขอบถนนจะมีความปลอดภัยกว่าช่องถนนที่กว้าง 22 ฟุตแต่ไม่มีขอบ (2) แนวกั้นกลางถนน (Medians) ใช้กั้นถนนที่มีจราจร 2 ช่องทาง โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรกเมื่อมีรถวิ่งสวนทางกัน (3) ไหล่ถนน (Shoulders) เป็นพื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้าง ซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้าซึ่งไหล่ถนนมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจร (4) สิ่งกีดขวางถนน (Roadside obstruction) จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งของอื่นบริเวณข้างทางได้ (5) พื้นผิวถนน (Road Surface) ได้แก่ ความโค้งถนน ผิวลาดของถนนและระยะสายตา มีอิทธิพลอย่างมากต่อความปลอดภัยในการจราจร (6) ความสว่างของถนน (Lighting) ถนนที่มีความสว่างจะปลอดภัยกว่าถนนที่มืด อุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนอีกกรณีหนึ่งคือ การยุบตัวถนน

**4. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environmental factor)** ที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง เช่น สภาพอากาศ ที่ทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ชัดเจน ขณะที่ฝนตกหนักมองไม่เห็นทาง ฝนตกทำให้ถนนลื่น หลังฝนตกมีหมอกหนาหนาทึบ สภาพแวดล้อมยังหมายความรวมถึงอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยบกพร่องหรือป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน เช่น ป้ายห้าม ป้ายเตือน ป้ายบังคับไม่ชัดเจน มองแล้วเข้าใจได้ยาก แสงสว่างไม่เพียงพอ ไม่มีสัญญาณไฟ ไม่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง และยังหมายความรวมถึงการกระทำของมนุษย์ที่ก่อให้เกิดมลพิษ เสียงดังจากท่อไอเสีย ซึ่งส่งผลต่อการแปรปรวนของอารมณ์ การเผาขยะข้างทาง การเผาหญ้าและพางข้าวในนาข้าว บริเวณสองข้างทางหลวงทำให้เกิดหมอกควันหนาทึบ การนำสัตว์เลี้ยงมาปล่อยไว้บริเวณสองข้างทาง รวมทั้งการเกิดอาชญากรรมจากโจรผู้ร้าย

จากปัญหาและแนวคิดทฤษฎีที่กล่าวมา ผู้วิจัยในฐานะเป็นอาจารย์ประจำภาควิชาจราจร ซึ่งมีหน้าที่บรรยายให้ความรู้และบูรณาการวิชาจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนนตลอดถึงการบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนน ในการผลิตและพัฒนาข้าราชการตำรวจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พร้อมวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของหลักการบังคับใช้กฎหมายและพฤติกรรมรถขับขี่ปลอดภัย ตลอดถึงมาตรการทางการบริหารงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนนในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์ ซึ่งผลการวิจัยสามารถนำมาเป็นแนวทางในการวางแผนปรับเปลี่ยนและส่งเสริมพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อลดปัญหาสุขภาพ การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตตลอดจนการสูญเสียรายได้ของครอบครัวสังคมและประเทศชาติอันเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

## วัตถุประสงค์การวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษาแนวคิดและหลักกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.3 เพื่อวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของหลักกฎหมายและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
- 2.4 เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายจราจรและหลักการขับขี่ปลอดภัยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

## วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นการศึกษาวิจัยทางกฎหมาย (Legal Research) และแนวคิดการขับขี่ปลอดภัย โดยค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจาก ตำรา ตำบทยกกฎหมาย วารสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสืบค้นจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ มาศึกษา วิเคราะห์และเปรียบเทียบ เพื่อหาข้อสรุปอย่างมีเหตุผลอิงตามหลักกฎหมายและกรอบแนวคิดทฤษฎี แล้วนำมาเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

## ผลการวิจัย

พบว่าแนวคิดและหลักกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลนครนครสวรรค์ หลักกฎหมายและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยประกอบด้วย การรอบรู้เรื่องรถ การรอบรู้เรื่องเส้นทาง การรอบรู้ในวิธีการขับรถ การรอบรู้เรื่องกฎจราจร การรอบรู้เรื่องมารยาทในการขับรถ ทักษะคติที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย ประกอบด้วย (1) การคาดเข็มขัดนิรภัย (2) การปฏิบัติตามกฎจราจร (3) การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (4) การขับช้อย่างบุกเบิก (5) ความเร็วในการขับขี่ (6) การดื่มแอลกอฮอล์กับการขับขี่ (7) สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะคติ และการปฏิบัติเพื่อให้การขับขี่ปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร กับการประเมินการเผชิญปัญหาเพื่อประเมินพฤติกรรมในการขับขี่ไม่ปลอดภัยใน 5 ประเด็น ประกอบด้วย (1) การขับขี่เกินความเร็วที่ปลอดภัย (2) การเร่งกะทันหัน (3) การเบรกกะทันหัน (4) การเลี้ยวกะทันหัน (5) การเปลี่ยนเลนกะทันหัน ซึ่งปัจจัยหลักของการขับขี่ไม่ปลอดภัยเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แต่หากแบ่งปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ละเอียดจะพบว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนประกอบด้วยปัจจัย 4 ประการ ได้แก่ บุคคล (Host), ยานพาหนะ (Agent), ถนน (Road) และสภาพแวดล้อม (Environment)

เทศบาลนครนครสวรรค์เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่รักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดูแลการจราจร และส่งเสริม สนับสนุนหน่วยงานอื่นในการปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อย และการจัดตั้งคณะทำงานศูนย์ปลอดภัยทางถนน เกิดขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 เทศบาลนครนครสวรรค์มีพื้นที่ 27.87 ตารางกิโลเมตร มีความหนาแน่นประชากร อยู่ที่ 3,083.28 คน ต่อตารางกิโลเมตรโดยมีประชากรในปี 2563 จำนวน 81,239 คน ซึ่งมีประชากร เคลื่อนไหวในพื้นที่ประมาณ 159,736 คน หรือประมาณ 5,732 คนต่อตารางกิโลเมตรต่อวัน มีทางหลวงแผ่นดินผ่านในเขตเทศบาล 4 สาย ได้แก่ (1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน (2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ถนนบางปะอิน-นครสวรรค์ (3) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 ถนนนครสวรรค์-พิษณุโลก (4) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

ถนนนครสวรรค์-ชัยภูมิ มีถนนภายในเขตเทศบาล มีทั้งหมด 430 สาย ยาวประมาณ 126,475 เมตร ประกอบด้วย (1) ถนนโกลี (2) ถนนสวรรค่วิถี (3) ถนนวงสวรรค (4) ถนนมาตุลี (5) ถนนอรรถกวี (6) ถนนอารักษ์ (7) ถนนดาวดึงส์ แยกเป็น ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวน 368 สาย ความยาว 93,690 เมตร ถนนแอสฟัลท์ติก/ลาดยาง จำนวน 59 สาย ความยาว 30,901 เมตร ถนนลูกรัง/หินคลุก จำนวน 3 สาย ความยาว 1,884 เมตร ถนนที่มีทางระบายน้ำ จำนวน 430 สาย ความยาว 147,096 เมตร พื้นที่ถนนและทางเท้า 1,518,700 ตารางเมตร มีสะพานลอยสำหรับคนข้ามถนน 10 แห่ง มีสัญญาณไฟจราจรเพื่อความปลอดภัย 15 แห่ง มีไฟฟ้าสาธารณะส่องสว่าง 12,000 มีกล้องโทรทัศน์วงจรปิด 160 จุด

นโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของเทศบาลนครนครสวรรค์ คือ การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาคุณภาพเมือง โดยมีแผนงาน พัฒนาระบบคมนาคม การจราจรและขนส่ง ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างบนท้องถนน มีนโยบายการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนของปฎิญาจังหวัดนครสวรรค์ โดยร่วมกันดำเนินการลดอัตราการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ ให้ไม่เกิน 12 คน ต่อแสนประชากรภายในปี 2570 ร่วมกันดำเนินการ รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตชุมชนให้ได้ 100% ร่วมกันดำเนินการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นลดความเร็ว ตีไม่ขับและสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัด ร่วมกันดำเนินการให้จังหวัดนครสวรรค์เป็นต้นแบบจังหวัดปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ร่วมกันดำเนินการผลักดันให้เด็กและเยาวชนสวมหมวกนิรภัย 100% และ ร่วมกันดำเนินการควบคุมติดตามกำกับและพิจารณาข้อมูลการขับขี่ปลอดภัยในระดับจังหวัดทุกเดือน

นโยบายการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร มีจำนวนทั้งสิ้น 54 นาย ประกอบด้วย รองผู้กำกับการจราจร จำนวน 1 นาย สารวัตรจราจร จำนวน 1 นาย ร้อยเวรจราจร จำนวน 3 นาย จราจรประจำจุดมี 2 ผลัด จำนวน 22 นาย ชุดกวดขันวินัยจราจร จำนวน 8 นาย เจ้าหน้าที่วิทยุ จำนวน 3 นาย เจ้าหน้าที่ธุรการ จำนวน 5 นาย เจ้าหน้าที่ทำหน้าที่เปรียบเทียบปรับ จำนวน 4 นาย เจ้าหน้าที่พลขับ จำนวน 4 นาย ปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับเทศกิจ จำนวน 3 นาย การปฏิบัติงานเพื่อการขับขี่ปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุอุบัติภัยทางถนน เน้นการตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร จัดการจราจรหน้าสถานศึกษา การป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กฎหมายจราจร การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในสถานศึกษา ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน สร้างภาคีเครือข่ายและมวลชนสัมพันธ์เพื่อบูรณาการการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนท้องถนนจัดทำโครงการสวมหมวกนิรภัย 100% บริเวณถนนสายสวรรค่วิถี แยกสะพานเดชาติลาดศรีนคร รณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนใช้ทางข้ามทางม้าลาย สะพานลอยเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน รณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีใบอนุญาตขับขี่ขณะขับขี่รถ

นโยบายการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรเน้นการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการขับขี่ไม่ปลอดภัยใน 10 ข้อหาหลัก ได้แก่ การขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับรถย้อนศร การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ แสงในที่คับขัน เสพของมีนเมาขณะขับรถ(เมาแล้วขับ) ขับรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่จักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ โดยมีสถิติการจับกุม ดังต่อไปนี้ ไม่สวมหมวกนิรภัยปี พ.ศ. 2563 จับกุม 3416 ราย ปี พ.ศ.2564 จับกุม 11997 ราย ปี พ.ศ. 2565 จับกุม 5839 ราย ปี พ.ศ.2566 จับกุม 4320 ราย ปีพ.ศ. 2567 จับกุม 2159 ราย การขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ปี พ.ศ. 2563 จับกุม 1458 ราย ปี พ.ศ.2564 จับกุม 2451 ราย ปี พ.ศ. 2565 จับกุม 3130

ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 2077 ราย ปีพ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 770 ราย เมาแล้วขับ ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 1192 ราย ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 836 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 1235 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 868 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 372 ราย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 71 ราย ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 265 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 315 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 453 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 1138 ราย ไม่มีใบขับขี่ ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 15629 ราย

ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 19088 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 14229 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 8336 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 2323 ราย ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 285 ราย ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 1687 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 182 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 410 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 357 ราย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 54 ราย ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 610 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 183 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 219 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 219 ราย ขับรถย้อนศร ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 67 ราย ปี พ.ศ. 2564 จั๊กกุ่ม 549 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 115 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 118 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 226 ราย แชนจ์ในที่คับขัน ปี พ.ศ. 2563 จั๊กกุ่ม 13 ราย ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 1 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 2 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 1 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 169 รายใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ปี พ.ศ.2564 จั๊กกุ่ม 92 ราย ปี พ.ศ. 2565 จั๊กกุ่ม 38 ราย ปี พ.ศ.2566 จั๊กกุ่ม 37 ราย ปี พ.ศ. 2567 จั๊กกุ่ม 68 ราย

ในเขตเทศบาลนครนครสวรรค์ เนื่องจากมีทางหลวงแผ่นดินตัดผ่านหลายสายและมีถนนในเขตเทศบาล ระยะทางกว่า 126,475 เมตร จึงพบจุดเสี่ยงจุดอันตรายหลายจุดได้แก่ บริเวณบนสะพานเดชาติวงศ์ เนื่องจากมีรอยต่อของถนนซึ่งจัดทำไว้เพื่อการขยายตัวของถนนทำให้มีรอยต่อระหว่างถนนเกิดขึ้น เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขี่มาด้วยความเร็ว ประมาท ไม่คุ้นชินพื้นที่ หรือนำรถที่ดัดแปลงมาใช้ในทาง ซึ่งสถิติการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด บริเวณสี่แยกสะพานเดชาติวงศ์ บริเวณจุดกลับรถหน้าที่ทำการสาธารณสุขจังหวัดนครสวรรค์ บริเวณสี่แยกพหลโยธิน (ทางขึ้นเหนือเพื่อไปจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดพิจิตร) บริเวณวงเวียนทั้งสองฝั่งทางเข้าอุทยานสวรรค์ และบริเวณสี่แยกขึ้นสะพานข้ามแม่น้ำปิงป้อมหนึ่ง

## เอกสารอ้างอิง

- องค์การสหประชาชาติ, เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs), (อัครา, 2558),
- วรเวศม์ สุวรรณระดา, ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548)
- ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, ตำราอุบัติเหตุวิทยาอุบัติเหตุจราจร, (กรุงเทพมหานคร : โฮลิสติก พับลิชชิ่ง 2546)
- สำนักกระบาดวิทยา, สถานการณ์แนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ฮีธ จำกัด 2546)
- สำนักโรคไม่ติดต่อ, รายงานการบาดเจ็บในประเทศไทย, (กรุงเทพมหานคร : กระทรวงสาธารณสุข 2547)
- ปรีชา ศิริทองถาวร, และคณะ, ศัลยศาสตร์อุบัติเหตุ 13, (กรุงเทพมหานคร : สมาคมแพทย์อุบัติเหตุแห่งประเทศไทย 2547) หน้า 48
- สำนักนายกรัฐมนตรี คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (กรุงเทพมหานคร : สำนักนายกรัฐมนตรี 2544)
- คณะรัฐมนตรีชุดที่ 59,มติคณะรัฐมนตรี เรื่องแผนปฏิบัติการโดยมีเป้าหมายการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (อัครา 2553)