บทที่ 1

บทนำ

ปัญหาและความเป็นมาของปัญหา

ในยุคปัจจุบันมีการประดิษฐ์คิดค้นเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อมวลมนุษย์มากมาย โดยเฉพาะด้านการคมนาคมขนส่ง ได้มีการพัฒนายานพาหนะให้มีสมรรถนะสูงขึ้น ช่วยสร้างความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมให้แก่ประเทศชาติเป็นอย่างมาก จากพัฒนาการดังกล่าว แม้ว่าจะเกิดประโยชน์อย่างมหาศาล ก็ย่อมเกิดผลร้ายตามมาอย่างมหันต์ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการขนส่ง สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย (2542 : 4) รายงานว่ามีผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ประเภทผู้ป่วยในมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73.7 ส่วนประคอง ใสบริสุทธิ์ (2539 : 18) ได้ศึกษาอุบัติภัยจากการจราจรทางบกในจังหวัดปัตตานี พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เข้ารับบริการที่โรงพยาบาลปัตตานี มาจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 89.0 เสียชีวิต ร้อยละ 90.2 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความรู้เรื่องกฎจราจรและมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุหรือไม่ อย่างไร

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายสูงถึง 74.7 ต่อแสนประชากร ซึ่งมากเป็นอันดับสองรองจากโรคระบบไหลเวียนโลหิต อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการตายสูงที่สุด คือ อุบัติเหตุการขนส่ง และพบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือ ตั้งแต่ปี 2536-2539 มีอัตราตายต่อประชากรแสนคน เพิ่มขึ้นจาก 21.2, 22.8, 24.4 และ 27.2 ตามลำดับ ในปี 2539 มีคนตายจากอุบัติเหตุการขนส่ง จำนวน 6,268 คน เฉลี่ย 44.5 คน/วัน (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2542 : 1) ซึ่งไม่สอดคล้องกับภาพลักษณ์สุขภาพคนไทยที่พึงประสงค์ (สมาคมอนามัยแห่งประเทศไทย, 2540 : 16) ที่กำหนดไว้ว่า "ให้คนไทยทุกคนมีอายุยืนยาวอย่างมีคุณภาพ ไม่เจ็บป่วยอย่างไม่สมเหตุสมผล และตายอย่างสมศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์" นอกจากนี้ มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุยานยนต์เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นจำนวนมาก คือ ในปี 2529 จำนวน 188.5 ต่อแสนประชากร และเพิ่มขึ้นเป็น 239.0 ต่อแสนประชากร ในปี 2536 (กองสถิติสาธารณสุข อ้างถึงในวรรณภา สุมิรัตนะ และคณะ, 2541 :

57) ส่วนผู้พิการจากอุบัติเหตุประเภทแขน ขา มีร้อยละ 32.6 และประเภทอัมพาต ร้อยละ 17.0 (บรรลุ ศิริพานิช, 2522 : 174-181 อ้างถึงในบัญชา มณีคำ, 2538 : 2) โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ คือ เสียหลักล้มคว่ำเอง ไม่ระวังแหกโค้ง เมาสุรา ขับรถเร็ว เบรคไม่ทัน ไม่ให้สัญญาณ และฝ่าฝืนกฎจราจร (วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2539 : 42)

ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุการขนส่ง ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15-34 ปี (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2541 : 16) ซึ่งอยู่ในวัยหนุ่มสาว และวัยทำงาน ถือว่าเป็นทรัพยากรที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ กรมตำรวจ ได้ประเมินค่าเสียหายเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทั่วไปในปี 2538 คิดเป็นเงิน 1,631.12 ล้านบาท (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2541 : 31) โรงพยาบาลมหาราชนครราชสีมา ได้คำนวณค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจร ในปี 2534 โดยเฉลี่ยครั้งละ 6,898 บาท/คน (นักศึกษาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, 2536 : 5) ส่วนวรรณภา สุมิรัตนะ และคณะ (2541 : 1) ได้ศึกษาต้นทุนผู้ป่วยอุบัติเหตุบนถนนในโรงพยาบาลทั่วไป พบว่า ต้นทุนเฉลี่ยของผู้ป่วยอุบัติเหตุบนถนนในโรงพยาบาลราชวิถี เป็นเงิน 39,875.31 บาท/ราย โรงพยาบาลนพรัตนราชธานี เป็นเงิน 39,108.59 บาท/ราย และโรงพยาบาลเลิศสิน เป็นเงิน 29,004.44 บาท/ราย ในกรณีผู้พิการและเสียชีวิต พบว่าต้นทุนเฉลี่ยของผู้พิการชั่วคราว เป็นเงิน 77,127.36 บาท/ราย ต้นทุนเฉลี่ยของผู้พิการถาวร เป็นเงิน 775,444.53 บาท/ราย และต้นทุนเฉลี่ยของผู้เสียชีวิต 937,626.37 บาท/ราย ทำให้สูญเสียทางด้านเศรษฐกิจไปเป็นจำนวนมาก ความสูญเสียอีกประการหนึ่งซึ่งไม่สามารถประเมินเป็นเงินทองได้ คือ การสูญเสียทางด้านสังคมและจิตใจของผู้บาดเจ็บและญาติพี่น้อง ความเศร้าโศกเสียใจ ที่ต้องสูญเสียญาติพี่น้องไปโดยที่ยังไม่ถึงวัยอันสมควร พ่อ แม่ ลูก ต้องอยู่ในสภาพบ้านแตกสาแหรกขาด การสูญเสียที่คิดเป็นเงินทองได้นั้น มีเพียงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับการสูญเสียทางด้านจิตใจ (วิจิตร บุญยโหตระ, 2531 : 212)

ประเภทของยานยนต์ที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย คือ รถจักรยานยนต์ เพราะสามารถไปถึงจุดหมายได้อย่างรวดเร็ว หาซื้อง่ายราคาไม่แพง การบำรุงดูแลรักษาสะดวก (ปัญญา สมบูรณ์ศิลป์ และคณะ, 2525 : 21) ปริมาณรถจึงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2536 มีรถจักรยานยนต์ จำนวน 7,260,665 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 9,314,840 คัน ในปี 2538 (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2541 : 37) และเนื่องจากรถจักรยานยนต์

ไม่มีเครื่องป้องกันสำหรับผู้ขับขี่ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่ายานยนต์ชนิดอื่น ๆ (วิจิตร บุญยโหตระ, 2525 : 86) กองวิศกรรมการจราจร กรมทางหลวง พบว่า อุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ทุกประเภท จำนวน 7,706 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1,377 คน อัตราส่วนของผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง เท่ากับ 0.18 น้อยกว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในปีเดียวกัน ซึ่งมีอุบัติเหตุจำนวน 5,202 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 1,875 คน อัตราส่วนของผู้เสียชีวิตต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง เท่ากับ 0.36 (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย, 2541 : 33-37) ส่วน เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนาและคณะ (2538 : 5) พบว่ายานยนต์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนในจังหวัดสงขลา และทำให้ผู้ขับขี่เสียชีวิตมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 78.0

จังหวัดปัตตานี ห่างจากกรุงเทพมหานคร 1,055 กิโลเมตร เป็นศูนย์กลางการติดต่อซื้อขายสัตว์น้ำที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ (จังหวัดปัตตานี, 2540 : 14 - 18) ในปี 2540 ประชาชนมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี จำนวน 47,853 บาท (สำนักงานสถิติจังหวัดปัตตานี, 2541 : 38) ประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ดังจะเห็นได้จากสถิติการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ โดยในปี 2539 มีจำนวน 75,960 คัน และเพิ่มขึ้นเป็น 97,660 คัน ในปี 2541 (สำนักงานสถิติจังหวัดปัตตานี, 2542 : 77) จากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุการขนส่งในจังหวัดปัตตานี พบว่าอัตราตายต่อแสนประชากร มีแนวโน้มสูงขึ้น คือ ในปี 2537 อัตราตาย 11.91 ต่อแสนประชากร เพิ่มขึ้นเป็น 13.77 ต่อแสนประชาชรกร ในปี 2541 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปัตตานี, 2542) ส่วนสาเหตุและความรุนแรงของการบาดเจ็บเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงกว่ายานยนต์อื่น ๆ ทุกประเภท

จะเห็นได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นปัญหาที่สำคัญ และสามารถเกิดขึ้นได้กับผู้ขับขี่ทุกเพศ ทุกวัย ผลจากการเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ ทุพพลภาพ สูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคม จึงจำเป็นที่จะต้องแก้ไขโดยเร่งด่วน เนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่มากที่สุด ผู้วิจัยเห็นว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นสิ่งที่น่าสนใจศึกษาอย่างยิ่ง ประกอบกับในจังหวัดปัตตานี ยังไม่เคยศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมาก่อน ดังนั้น การศึกษาให้เข้าใจและทราบถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปัตตานี สามารถนำผลไปใช้ในวางแผนป้องกัน แก้ไขปัญหา และลดความรุนแรงจาก

การขับขี่รถจักรยานยนต์ อันจะมีผลให้จังหวัดปัตตานี และประเทศ ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพยากร ส่งผลให้เศรษฐกิจและสังคมเจริญรุ่งเรืองต่อไป

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นศึกษาศาสตร์เพื่อพัฒนาชุมชน เพราะจะศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานี เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ กับตัวแปรต่าง ๆ คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร แล้วนำผลการศึกษาไปให้การศึกษาอบรมแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และวางแผน ป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่งเสริมให้มีความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สิน อันจะนำไปสู่การมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดหัวข้อตามลำดับ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
2. ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
3. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ
4. การใช้รถจักรยานยนต์
5. หลักการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
6. กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรทราบ
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

1.1 ความหมายของพฤติกรรม (Behavior)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 (2538 : 571) ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ว่า พฤติกรรม คือ การกระทำหรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด ความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

สุโท เจริญสุข (2520 : 18) ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ในพจนานุกรมคำศัพท์จิตวิทยาว่า พฤติกรรม หมายถึง การตอบสนอง อาการแสดงออกของอินทรีย์ทั้งทางกล้ามเนื้อและต่อม

ส่วนประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520 : 10) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ไม่ว่าสิ่งนั้นจะสังเกตได้หรือไม่ได้ เช่น การทำงานของหัวใจ การทำงานของกล้ามเนื้อ การเดิน การพูด การคิด ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ เป็นต้น

ทำนองเดียวกัน ปรีชา วิหคโต (2532 : 5) ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ว่า หมายถึง การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ ไม่ว่าการกระทำนั้น ผู้กระทำจะทำโดยรู้ตัวหรือไม่รู้ตัวก็ตาม ไม่ว่าคนอื่นจะสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าการกระทำนั้นจะพึงประสงค์หรือไม่พึงประสงค์ก็ตาม ดังนั้น การเดิน การยืน การคิด การตัดสินใจ การปฏิบัติตามหน้าที่ การละทิ้งหน้าที่ เป็นพฤติกรรมทั้งสิ้น

สำหรับกันยา สุวรรณแสง (2538 : 92) กล่าวว่า พฤติกรรม คือ กริยา อาการ บทบาท ลีลา ท่าที การประพฤติ ปฏิบัติ การกระทำที่แสดงออกให้ปรากฏ สัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทางใดทางหนึ่งใน 5 ทวาร คือ โสตสัมผัส จักษุสัมผัส ชิวหาสัมผัส ฆานสัมผัส และทางผิวหนัง หรือมิฉะนั้นก็สามารถวัดได้ด้วยเครื่องมือ

และสมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต (2526 : 2) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ แสดงออก ตอบสนองหรือโต้ตอบสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ที่สามารถสังเกตเห็นได้ ได้ยินได้ นับได้ อีกทั้งวัดได้ตรงกันด้วยเครื่องมือที่เป็นวัตถุวิสัย ไม่ว่าการแสดงออกหรือการตอบสนองนั้นจะเกิดขึ้นภายในหรือภายนอกร่างกายก็ตาม เช่น การร้องไห้ การกิน การวิ่ง การขว้าง การอ่านหนังสือ การเต้นของชีพจร การเต้นของหัวใจ การกระตุกของกล้ามเนื้อ เป็นต้น

จากความหมายของพฤติกรรมดังกล่าว พอสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำทุกอย่างของมนุษย์ ไม่ว่าคนอื่นจะสังเกตการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ตาม ก็สามารถวัดการกระทำนั้นได้ด้วยเครื่องมือ และจากความหมายของพฤติกรรมนี้ ผู้วิจัยนำไปเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.2 ประเภทของพฤติกรรม

พฤติกรรมของมนุษย์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2534 : 155)

1.2.1 พฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) หมายถึง กิจกรรมหรือปฏิกิริยาภายในตัวบุคคลซึ่งสมองมีหน้าที่รวบรวมสะสมและสั่งการ มีทั้งที่เป็นรูปธรรม และนามธรรม เช่น การฉีดเลือดไปเลี้ยงส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย ความคิด ความรู้สึก ทัศนคติ ความเชื่อ ค่านิยม พฤติกรรมภายในไม่สามารถวัดหรือสังเกตได้โดยบุคคลอื่น แต่สามารถใช้เครื่องมือบางอย่างวัดหรือสัมผัสได้ เช่น แบบวัดของ Likert เป็นต้น

1.2.2 พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกโดยการกระทำ สามารถมองเห็นสังเกตได้ เป็นรูปธรรม เช่น การยืน เดิน การขับรถ ฯลฯ

จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมของมนุษย์ที่แสดงออกมานั้น ต้องมีปฏิกิริยาจากภายในก่อน โดยมีสมองทำหน้าที่คิด พิจารณาและสั่งการให้บุคคลแสดงออกมาภายนอก หรือมีการกระทำในลักษณะต่าง ๆ กันตามที่สมองสั่งการ ซึ่งบางครั้ง ผู้อื่นไม่สามารถสังเกตเห็นได้

นอกจากนี้ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2520 : 10-21) กล่าวว่าพฤติกรรมของบุคคลที่มีทั้งพฤติกรรมภายในและภายนอกนั้น มีส่วนประกอบที่สำคัญ 3 ส่วน คือ

1. พฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา (Cognitive Domain) ประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

1.1 ความรู้ (Knowledge) เป็นพฤติกรรมขั้นต้นที่ได้จากการได้ยิน ได้เห็น ได้ฟัง และสามารถจำได้ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง กฎ ทฤษฎี

1.2 ความเข้าใจ (Comprehension) เมื่อบุคคลมีประสบการณ์ในเรื่องต่าง ๆ มากขึ้น บุคคลจะมีความสามารถในการแปลความ การให้ความหมาย และการคาดคะเนสภาพการณ์ของข่าวสารต่าง ๆ

1.3 การประยุกต์ (Application) คือ ความสามารถในการนำความรู้ไปใช้โดยอาศัยความสามารถหรือทักษะด้านความเข้าใจ ซึ่งก็คือ การแก้ปัญหานั่นเอง

1.4 การวิเคราะห์ (Analysis) ความสามารถในการวิเคราะห์ คือ ความสามารถในการแยกส่วนประกอบย่อย ๆ ของส่วนรวมออกเป็นส่วน ๆ เพื่อให้เข้าใจส่วนรวมอย่างเด่นชัดยิ่งขึ้น

1.5 การสังเคราะห์ (Synthesis) คือ ความสามารถในการนำเอาส่วนประกอบย่อยหลาย ๆ ส่วนมารวมเข้าเป็นส่วนรวมที่มีโครงสร้างแน่ชัด เกี่ยวข้องกับการนำเอาประสบการณ์เก่ามารวมกับประสบการณ์ใหม่อย่างมีระเบียบแบบแผน เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญาที่ก่อให้เกิดความคิดสร้างสรรค์

1.6 การประเมินผล (Evaluation) ความสามารถในการประเมินผล เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงต่าง ๆ ซึ่งจะต้องใช้เกณฑ์หรือมาตรฐานเป็นส่วนประกอบในการประเมินผล เป็นความสามารถขั้นสุดท้ายของพฤติกรรมทางด้านพุทธิปัญญา

2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ (Affective Domain) แบ่งออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

2.1 การรับหรือการให้ความสนใจ (Receiving or Attending) ในขั้นนี้จะเกิดความตระหนักได้มีการฉุกคิด เต็มใจที่จะรับ และเลือกรับในสิ่งเร้าที่นำความพอใจมาให้

2.2 การตอบสนอง (Responding) ในขั้นนี้บุคคลจะถูกจูงใจให้เกิดความสนใจอย่างเต็มที่ (Actively Attending) ทำให้เกิดการยินยอม ความเต็มใจที่จะตอบสนองเมื่อบุคคลเต็มใจทำปฏิกิริยาบางอย่างไปแล้วจะเกิดความรู้สึกพอใจตามมา

2.3 การให้ค่าหรือเกิดค่านิยม (Valuing) พฤติกรรมขั้นนี้ อธิบายโดยใช้คำว่า "ความเชื่อ" (Belief) หรือ "ทัศนคติ" (Attitude) แสดงว่าเขายอมรับว่า สิ่งนั้นเป็นสิ่งที่มีคุณค่าสำหรับเขา เกิดการผูกมัดและยอมรับเป็นค่านิยมของตนเอง

2.4 การจัดกลุ่มค่า (Organization) ค่านิยมมีหลายชนิด จึงต้องจัดระบบค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่ม บุคคลสามารถมองเห็นว่า สิ่งที่เขาให้ค่าใหม่นี้มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับค่านิยมที่มีอยู่เดิม หรือที่จะมีต่อไปอย่างไรบ้าง อาจจะนำมากำหนดเป็นปรัชญาชีวิตของตนเอง หรือสังเคราะห์ค่านิยมต่าง ๆ และอาจจะได้ค่านิยมใหม่สำหรับตนเองขึ้นมา

2.5 การแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by a Value or Value Complex) ค่านิยมจะเป็นเป็นรากฐานของบุคคลที่จะแก้ไขหรือควบคุมปัญหาต่าง ๆ ให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ บางครั้งจะมีการแสดงออกที่ชัดเจนและถาวรสืบเนื่องจากการยึดถือค่านิยมนั้น ๆ

3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) พฤติกรรมการปฏิบัติเป็นพฤติกรรมสุดท้าย ที่มีพฤติกรรมความรู้ และทัศนคติส่งเสริมให้พฤติกรรมด้านนี้ได้แสดงออกมาให้เห็นทางร่างกาย เมื่อแสดงออกมาสามารถประเมินผลได้ง่าย แต่การก่อให้เกิด

พฤติกรรมนี้ต้องอาศัยเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน จึงต้องอาศัยเครื่องมือที่ซับซ้อนมากขึ้น จึงจะสามารถประเมินผลได้

สำหรับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นพฤติกรรมที่ต่อเนื่องหลังจากที่ได้รับความรู้ ความเข้าใจ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ (พฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา) รวมทั้งความสนใจ ความพอใจ ความเชื่อและค่านิยมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (พฤติกรรมด้านทัศนคติ) แล้วจึงแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติออกมาภายนอก สามารถสังเกตและประเมินผลได้ ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยนำพฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา คือ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มาเป็นตัวแปรอิสระ และนำพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ มากำหนดเป็นตัวแปรตาม

1.3 องค์ประกอบของพฤติกรรม

โดยทั่วไปมนุษย์จะแสดงพฤติกรรมออกมานั้น ขึ้นอยู่กับสิ่งต่าง ๆ หลายประการ ครอนบาค (Cronbach อ้างถึงในกันยา สุวรรณแสง, 2538 : 92-93) กล่าวว่า พฤติกรรมของมนุษย์ มีองค์ประกอบ 7 ประการ คือ

1) เป้าหมาย หรือความมุ่งหมาย (Goal)

2) ความพร้อม (Readiness)

3) สถานการณ์ (Situation) หมายถึง โอกาสที่เลือกทำกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการ

4) การแปลความหมาย (Interpretation) เป็นการพิจารณาลู่ทางเพื่อเลือกหาวิธีที่จะสนองความต้องการเป็นที่พอใจมากที่สุด

5) การตอบสนอง (Response) คือ การทำกิจกรรมตามที่เลือกสรรแล้ว

6) ผลที่ตามมา (Consequence) คือ ผลที่เกิดจากการทำกิจกรรมนั้น

7) ปฏิกิริยาต่อความผิดหวัง (Reaction to Thwarting) เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่เกิดขึ้นไม่สามารถตอบสนองความต้องการ

ในการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้ง จะประกอบด้วยองค์ประกอบเหล่านี้ แม้ว่าพฤติกรรมบางครั้งจะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพฤติกรรมที่เกิดขึ้นในสถานการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อนก็ตาม ทำนองเดียวกันพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก็ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบทั้ง 7 ประการ ซึ่งเป้าหมายในการขับขี่ก็คือ การเดินทางไปสู่จุดหมาย ความปลอดภัยจะขึ้น

อยู่กับความพร้อมของผู้ขับขี่ วุฒิภาวะ ความรู้ ความเข้าใจในการขับขี่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่าง ๆ รวมทั้งการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์อยู่เสมอ ในขณะเดียวกันก็ขึ้นอยู่กับสถานการณ์และสภาพแวดล้อมด้วย ถ้ามีการแปลความหมายของสิ่งต่าง ๆ เช่น กฎจราจร ฯลฯ ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เป็นจริง จะเกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ฝ่าฝืนกฎจราจร ผลก็คือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ปฏิกิริยาที่เกิดตามมา เช่น การเจ็บปวด การสูญเสีย เป็นต้น

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำองค์ประกอบของพฤติกรรมมาเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มีพื้นฐานความคิดมาจากพฤติกรรมป้องกันโรคภัยไข้เจ็บของบุคคล ซึ่งเกิดจากความรู้ การรับรู้ ความเชื่อ ความเข้าใจ ความรู้สึกและการแสดงออกของบุคคลที่เกี่ยวกับการป้องกันโรค โดยทั่วไปบุคคลจะแสดงพฤติกรรมการป้องกันโรคควบคู่กับการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่น การล้างหน้าแปรงฟัน จัดบ้านเรือนให้สะอาด การไปรับวัคซีนป้องกันโรค และการป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ เป็นต้น (วารี ระกิติ, 2531 : 705-710) ทำนองเดียวกัน ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2534 : 86) กล่าวว่า การปฏิบัติของบุคคลเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดโรคขึ้น แสดงว่า บุคคลนั้นมีพฤติกรรมการป้องกันโรค (Preventive Health Behavior) เช่น การออกกำลังกาย การไม่สูบบุหรี่ และการคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น จะเห็นได้ว่าการป้องกัน มุ่งระวังไม่ให้เกิดปัญหา คือ โรคหรืออุบัติเหตุตามมา เป็นการมุ่งยกระดับการดำเนินชีวิตของบุคคล จัดว่าเป็นแนวทางของการแก้ปัญหาเชิงรุกที่สามารถตอบสนองต่อปัญหาสุขภาพได้

เช่นเดียวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ หากบุคคลมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ คือ มีการป้องกันล่วงหน้า อุบัติเหตุอาจจะไม่เกิดขึ้น หรือถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้ ก็สามารถลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยนำมากำหนดเป็นตัวแปรตาม

1.5 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)

ความเชื่อของบุคคลเป็นตัวแปรที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมอันซับซ้อนของมนุษย์ อย่างไรก็ตาม ความเชื่อของบุคคลอาจเปลี่ยนแปลงได้โดยอาศัยองค์ประกอบต่าง ๆ

เช่น อายุ เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ฯลฯ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพได้รับการพัฒนาขึ้นใน ค.ศ. 1951 โรเซนสต๊อก (Rosenstock, 1974 : 330 อ้างถึงในบัญชา มณีคำ, 2538 : 38-39) เป็นผู้ที่นำแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพมาใช้ในการอธิบายพฤติกรรมสุขภาพโดยมีแนวความคิดที่ว่า บุคคลจะมีพฤติกรรมการป้องกันหรือการควบคุมโรค ถ้าบุคคลมีความเอาใจใส่ต่อการรับรู้ในสถานการณ์ต่าง ๆ ที่มาคุกคาม โดยมีความเชื่อว่าสถานการณ์ที่คุกคามตนเองนั้นมีความรุนแรง จะมีผลกระทบต่อการดำรงชีวิต จึงเกิดพฤติกรรมในการป้องกันโรคขึ้น ต่อมาเบคเกอร์และคนอื่น ๆ (Becker and others, 1975 : 12 อ้างถึงในเฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ , 2541 : 44-48) เป็นผู้ปรับปรุงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เพื่อนำมาใช้ในการอธิบายและทำนายพฤติกรรมการป้องกันโรค โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.5.1 การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค (Perceived Susceptibility) เป็นการรับรู้ว่าบุคคลมีโอกาสเจ็บป่วยได้ แต่บุคคลจะมีความเชื่อในระดับที่ไม่เท่ากัน จึงปฏิบัติตนเพื่อป้องกันและรักษาสุขภาพที่ไม่เหมือนกัน

1.5.2 การรับรู้ต่อความรุนแรงของโรค (Perceived Seriousness or Severity) การรับรู้และการประเมินว่า โรคที่มาคุกคามสุขภาพมีความรุนแรงระดับใด เช่น การที่บุคคลรับรู้ว่าโรคนั้นจะนำไปสู่ความตายหรือความพิการ จะปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่

1.5.3 การรับรู้ถึงประโยชน์ของการป้องกันโรค (Perceived Benefits) การรับรู้จะทำให้ตัดสินใจปฏิบัติในสิ่งที่ก่อให้เกิดผลดีมากกว่าผลเสีย

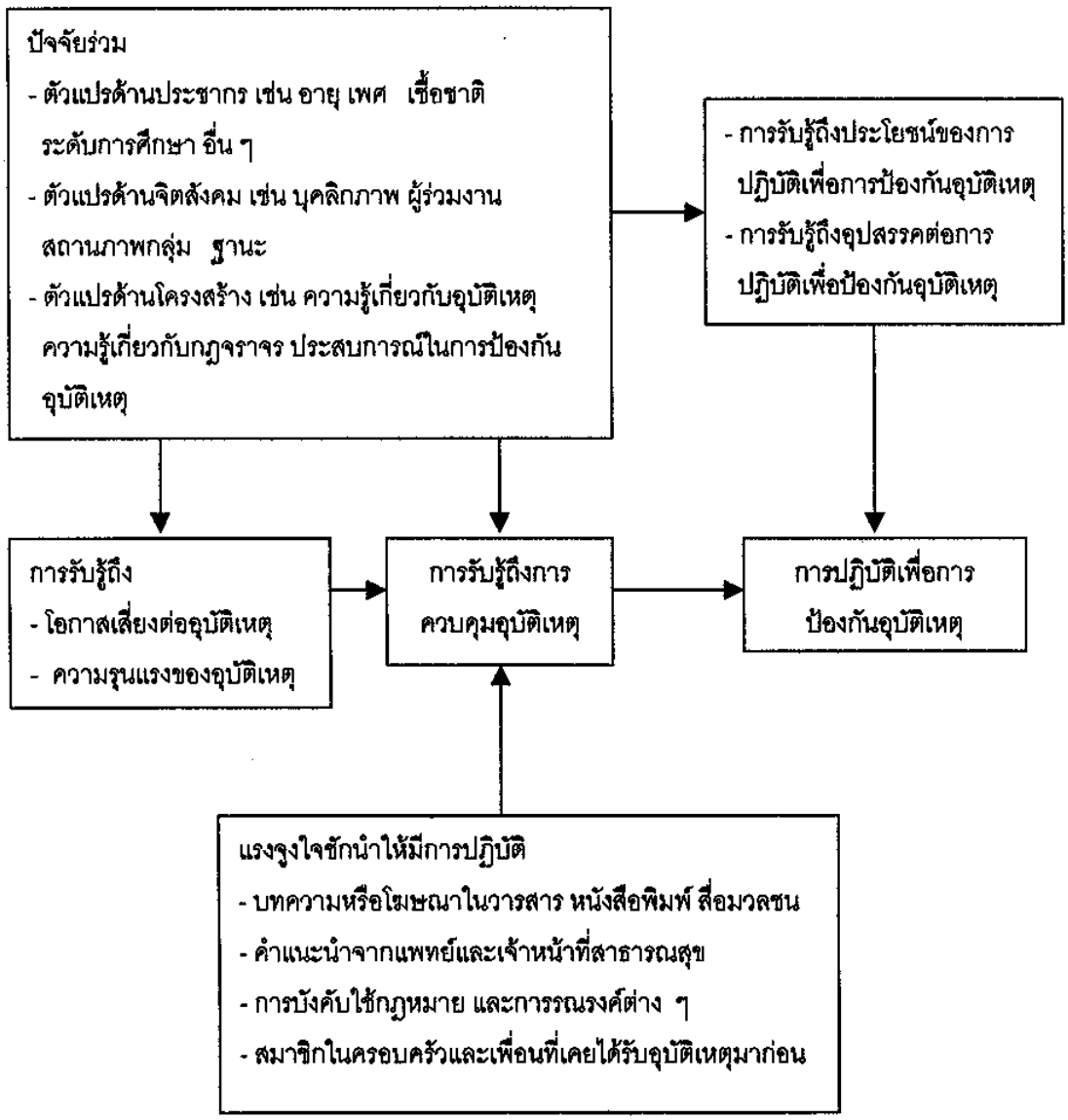
1.5.4 การรับรู้ต่ออุปสรรค หรือความยากลำบากต่อการปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค (Perceived Barriers) เช่น การรักษาพยาบาลที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก การเสียเวลาในการรักษาพยาบาล ฯลฯ จะเป็นสิ่งที่ขัดขวางการเกิดพฤติกรรมการป้องกันโรคและการให้ความร่วมมือในการรักษาได้

1.5.5 แรงจูงใจด้านสุขภาพ (Health Motivation) เกิดจากการกระตุ้นของสิ่งเร้าจากภายนอกและภายใน สิ่งเร้าจากภายนอก เช่น สนใจข่าวสาร คำแนะนำ สิ่งเร้าจากภายใน เช่น ความสนใจเกี่ยวกับสุขภาพอนามัยของตนเอง แรงจูงใจด้านสุขภาพจึงเป็นสิ่งผลักดันร่วมกับปัจจัยการรับรู้ต่าง ๆ ทำให้เกิดการร่วมมือในการปฏิบัติเพื่อการป้องกันโรค

1.5.6 ปัจจัยร่วม (Modifying Factors) ปัจจัยอื่น ๆ เช่น โครงสร้าง ประชากร เจตคติ ตลอดจนการปฏิสัมพันธ์ จะเป็นตัวแปรให้เกิดพฤติกรรม และมีผลต่อการป้องกันโรคเช่นกัน

จากแบบแผนความเชื่อดังกล่าว สามารถเขียนภาพแสดงความสัมพันธ์ เพื่อทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ดังนี้

ภาพประกอบ 1 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ใช้ในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ



ที่มา : Becker and others. 1974. "A New Approach to Explaining Sick-Role Behavior in Low-Income Populations", American Journal of Puplic Health. 64(March 1974), 206.

แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เชื่อว่าการรับรู้ของบุคคลเป็นตัวบ่งชี้พฤติกรรม สามารถนำมาอธิบายพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุได้ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องรับรู้ว่าตนเองเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รับรู้ในความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้วจะมีอุปสรรค หรือผลเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อจิตใจร่างกาย และทรัพย์สินอย่างไรบ้าง ดังนั้นการได้รับแรงจูงใจจากเอกสาร หรือคำแนะนำในการป้องกันอุบัติเหตุ ตลอดจนปัจจัยทางด้านสังคม เช่น เพศ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา อาชีพ ฯลฯ ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับรู้ถึงประโยชน์ และส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยสนใจศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนำมากำหนดเป็นตัวแปรตาม ส่วนปัจจัยร่วมในด้านสังคม ผู้วิจัยเลือกเพศ อายุ ระดับการศึกษา และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ

2. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ มีนักวิชาการกล่าวไว้หลายรูปแบบ เช่น ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance Cause Theory) ทฤษฎีพลังงาน (Energy Cause Theory) ในที่นี้จะขอกล่าวถึงทฤษฎีที่สอดคล้องกับการวิจัย คือ ทฤษฎีโดมิโน

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) (วิจิตร บุญยโหตะระ , 2530 : 27-30)

ไฮน์ริช (Heinrich) เป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติภัย เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) เปรียบได้กับตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Backgroud) ได้แก่ ระดับการศึกษา ศาสนา ประสบการณ์ อาชีพ ฐานะ เป็นต้น

2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความเครียด ความกังวล อ่อนเพลีย เมื่อยล้า เป็นต้น

3) การกระทำหรือสภาพการณ์ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts / Unsafe Conditions) ได้แก่ การขับรถเร็ว ความประมาท ชอบเสี่ยง เป็นต้น

4) อุบัติภัย (Accident) ได้แก่ รถชน รถเฉี่ยว ล้มคว่ำ เป็นต้น

5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury / damage) เช่น การบาดเจ็บ ความเจ็บปวด พิการ สูญเสียทรัพย์สิน และเศรษฐกิจ เป็นต้น

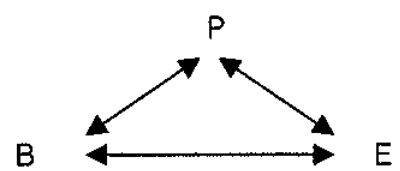
นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัว ฐานะ ความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ทำให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนขึ้น ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (ทัศนคติต่อความปลอดภัย ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักง่าย) อุบัติเหตุจึงเกิดขึ้น ทำให้มีการบาดเจ็บหรือความเสียหายตามมา

ทฤษฎีโดมิโน หรือ "ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ" (Accident Chain) เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติภัย) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก คือ การกำจัดการกระทำสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย หรือการหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

จากการศึกษาทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ทราบแนวทางการเกิดอุบัติเหตุ ทั่ว ๆ ไป และสามารถพิจารณาหาทางป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ถ้าหลีกเลี่ยงไม่ได้ก็สามารถลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุนั้น ๆ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างแบบสอบถามการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2.2 ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม

ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory) ของแบนดูรา (Bandura อ้างในประเทือง ภูมิภัทราคม, 2535 : 65) สามารถอธิบายการเกิดพฤติกรรมได้อย่างสมบูรณ์ แบนดูราเชื่อว่า พฤติกรรมของมนุษย์เกิดจากการเรียนรู้ พฤติกรรมใหม่ ๆ เรียนรู้จากประสบการณ์ตรงหรือการสังเกต นั่นคือ องค์ประกอบในตัวบุคคลมีความสำคัญในการเกิดพฤติกรรม ซึ่งมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกันอย่างต่อเนื่องระหว่างพฤติกรรม และองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งแสดงได้ดังนี้



B หมายถึง พฤติกรรม

P หมายถึง องค์ประกอบส่วนบุคคล

E หมายถึง องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม

จากรูป แสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมของมนุษย์สามารถกำหนดสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อมสามารถกำหนดพฤติกรรม พฤติกรรมสามารถกำหนดองค์ประกอบส่วนบุคคล องค์ประกอบส่วนบุคคลก็สามารถกำหนดพฤติกรรมได้เช่นกัน

ตัวอย่างเช่น พฤติกรรมในการหยุดรถจักรยานยนต์เมื่อมีไฟสีแดงปรากฏขึ้น บุคคลจะหยุดรถ (B) ซึ่งถูกกำหนดโดยสิ่งแวดล้อม (E) คือ สัญญาณไฟสีแดง และสัญญาณไฟสีแดง (E) ทำให้บุคคลต้องหยุดรถ การหยุดรถก็กำหนดโดยองค์ประกอบส่วนบุคคล (P) คือ บุคคลนั้นปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อความปลอดภัย เพราะถ้าไม่หยุดรถอาจถูกตำรวจจับ หรือเกิดอุบัติเหตุต้องเสียค่าใช้จ่ายสำหรับตนเองและคู่กรณี จึงจำเป็นต้องควบคุมตนเองโดยไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ (E) คือ เกิดพฤติกรรมการหยุดรถขึ้น (B) ซึ่งจะเห็นได้ว่า พฤติกรรม องค์ประกอบส่วนบุคคล และองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมต่างก็มีอิทธิพลซึ่งกันและกันตลอดเวลา การที่บุคคลเกิดการเรียนรู้และปฏิบัติอย่างถูกต้องควบคู่ไปด้วย ทำให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้

ไฮเดอร์ (Heider,1958 อ้างถึงในชัยพร วิชชาวุธ, 2528 : 265) มีความเห็นสอดคล้องกันว่าพฤติกรรมของบุคคลมีส่วนสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม คือ คนเราจะพยายามหาสาเหตุการกระทำของบุคคล เพื่อที่จะอธิบายพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ สาเหตุพฤติกรรมของบุคคลมีทั้งสาเหตุภายในและสาเหตุภายนอก สาเหตุภายในจะอยู่ภายในตัวบุคคล จะแสดงพฤติกรรมเป็นลักษณะส่วนตัวของบุคคลนั้น ๆ ส่วนสาเหตุภายนอกเกิดในสภาพแวดล้อม ตัวอย่างเช่น วัยรุ่นขับรถจักรยานยนต์ด้วยความรวดเร็ว ผาดโผนน่าหวาดเสียว สาเหตุการขับรถเร็วน่าหวาดเสียวนั้นเป็นเหตุภายใน คือ บุคคลนั้นมีลักษณะใจร้อน ชอบเสี่ยง ส่วนสาเหตุภายนอกคือสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น เช่น เพื่อนให้ความสนใจหรือไปให้ทันการนัดหมาย

จากทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคมของแบนดูรา จะเห็นได้ว่าพฤติกรรมมีส่วนสัมพันธ์กับลักษณะส่วนบุคคลและสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับทรรศนะของไฮเดอร์ ที่กล่าวถึงพฤติกรรมว่า มีสาเหตุจากภายใน คือ ลักษณะส่วนบุคคล และสาเหตุจากภายนอก คือ

สิ่งแวดล้อม สรุปได้ว่า ลักษณะส่วนบุคคล และสิ่งแวดล้อม มีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกันต่อการเกิดพฤติกรรม

3. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

3.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ (Accident) จาก The World Health Organization (WHO) ให้ความหมายว่า "An event , independence of the will of man, cause by a quickly action extraneous manifesting itself by injury to body or mind" (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข, 2541 : 3)

ไพบูลย์ โล่ห์สุนทร (2531 : 519) ให้ความหมายของอุบัติเหตุไว้ว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายมาก่อน เป็นการบังเอิญและไม่ตั้งใจ เนื่องมาจากสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ขาดความระมัดระวัง และขาดความรอบรู้ ก่อให้เกิดผลอันไม่พึงประสงค์

วิจิตร บุญยโหตะระ (2527 : 6) ใช้คำว่า อุบัติภัย แทนคำว่า Accident หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้น โดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วย

จากความหมายที่กล่าวมานี้ พอสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมายมาก่อน ไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น และมีผลทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ร่างกาย จิตใจ หรือสูญเสียชีวิตได้

3.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีมากมาย จรินทร์ ธานีรัตน์ (2525 : 16-17) สรุปว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้

3.2.1 ความไม่รู้ ไม่มีประสบการณ์ ไม่มีทักษะ คือ ผู้ใช้หรือบุคคลนั้นไม่มีความรู้หรือไม่มีทักษะในเรื่องนั้น หรือสิ่งนั้น เมื่อไปทำหรือใช้ก็ทำไม่ถูก ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.2.2 ความไม่ยอมรับรู้ (Ignorance) หมายถึงว่า ไม่ยอมรับรู้ในสิ่งต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัย ทำอะไรทำตามความพอใจ เป็นสาเหตุที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายอย่างหนึ่ง

3.2.3 ความประมาท Carelessness) ได้แก่ สาเหตุที่บุคคลประมาทในกิจกรรมที่ทำ หมายถึง บุคคลมีความรู้ความเข้าใจ แต่ไม่ปฏิบัติตาม จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

3.2.4 ความบ้าระห่ำ (Recklessness) ได้แก่ สาเหตุที่เกิดขึ้นจากความคึกคะนองสนุกสนาน

3.2.5 ความโอ้อวด เป็นสาเหตุอย่างหนึ่งทางด้านจิตวิทยา

3.2.6 การเสี่ยงอันตราย เนื่องจากความกล้าหาญ คิดว่าตนทำได้

3.2.7 สาเหตุเกิดจากการก่อสร้างไม่ถูกหลักวิชาการ ได้แก่ การประดิษฐ์วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้ การก่อสร้างถนน ฯลฯ

3.2.8 ความบกพร่องชำรุดหรือเสื่อมสภาพของวัสดุ อุปกรณ์

3.2.9 ความบกพร่องทางร่างกาย เป็นสาเหตุให้ขาดความชำนาญ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่น สายตาสั้นหรือยาว หูหนวก หรือสายตาไม่ดี

จะเห็นได้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ มักเกิดจากพฤติกรรมของคน กระทำตามความพอใจของตนเอง ความประมาท คิดว่าตนเองทำได้ ไม่ตรวจดูวัสดุอุปกรณ์ว่าพร้อมที่จะใช้งานหรือไม่ หรือการไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำ กฎระเบียบ ก็ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน และในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

3.3 ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุหรืออุบัติภัย แบ่งเป็น 4 ประเภท คือ (วิจิตร บุญยโหตะระ, 2527 : 6)

3.3.1 อุบัติภัยจากการจราจร (Traffic Accidents) ทั้งทางบก ทางน้ำ และทาง ทางอากาศ

3.3.2 อุบัติภัยจากการทำงาน (Occupational Accidents,Work Accidents) ทั้งในโรงงาน นอกโรงงาน (เช่น การก่อสร้าง ฯลฯ) และการประกอบเกษตรกรรม (เช่น อันตรายจากสารเคมีเกษตร) เป็นต้น

3.3.3 อุบัติภัยในบ้าน (Home Accidents,Domestic Accidents) เช่น การพลัดตก หกล้ม น้ำร้อนลวก ไฟไหม้ ก๊าซระเบิด ไฟฟ้าดูด ถูกปืนหรือมีดบาด เป็นต้น

3.3.4 อุบัติภัยในสาธารณสถาน (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติภัยในที่สาธารณะ จากการเล่นกีฬา และนันทนาการ อัคคีภัย อุบัติภัยในสถานที่ทำงาน เป็นต้น

3.4 อุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจร แบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 4 ประเภท คือ (ไพบูลย์ โล่ห์สุนทร, 2531 : 519)

3.4.1 อุบัติเหตุจราจรทางบก เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการสัญจรไปมาของคน โดยการขับขี่และโดยสารยานพาหนะทางบกทุกชนิด การเดินทางด้วยเท้า จูงสัตว์ ขี่สัตว์ หรือไล่ต้อนสัตว์ อุบัติเหตุประเภทนี้ บางทีเรียกว่า อุบัติเหตุบนถนน หรืออุบัติเหตุยานยนต์ เป็นต้น

3.4.2 อุบัติเหตุจราจรทางน้ำ เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเดินทางของผู้ขับเรือ ผู้โดยสารเรือ โดยทางทะเลและทางน้ำภายในแผ่นดิน

3.4.3 อุบัติเหตุจราจรทางอากาศ เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเดินทางไปมาของ ผู้ขับขี่ ผู้ควบคุมเครื่อง และผู้โดยสารยานพาหนะเหนือพื้นดิน

3.4.4 อุบัติเหตุจราจรทางราง เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเดินทางไปมาของผู้ ขับขี่ควบคุมหรือโดยสารยานพาหนะที่เดินบนราง

อุบัติเหตุจราจรทางบก มีอุบัติการเกิดสูงกว่าอุบัติเหตุประเภทอื่น ๆ จากรายงาน ของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย (2541 : 18) ในปี 2538 พบว่าเกิด อุบัติเหตุจราจรทางบก ร้อยละ 85 ของทั้งหมด ที่เหลือเป็นอุบัติเหตุทางน้ำ ทางอากาศ และ ทางราง

3.5 ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ปัจจัยที่สำคัญสามประการที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนน สรุปได้ดังนี้ (ไพบูลย์ โล่ห์สุนทร, 2531 : 519 – 520)

3.5.1 คน ประกอบด้วยคนขับขี่ คนเดินถนน และคนโดยสาร คนนับว่ามีความ สำคัญมากที่สุด สามารถดลบันดาลให้เกิดสิ่งต่าง ๆ ได้ ปัจจัยที่สำคัญเกี่ยวกับคนขับขี่ ประกอบด้วย

1) ความเหนื่อยล้า สาเหตุที่สำคัญของความเหนื่อยล้า ได้แก่ การขาดการ พักผ่อน การขับรถนานเกินไปโดยไม่ได้หยุดพัก การขับรถภายหลังรับประทานอาหารกลาง วันใหม่ ๆ เลือดไปเลี้ยงสมองน้อยทำให้เกิดความง่วง ความเหนื่อยล้าหรือความอ่อนเพลีย

ทำให้การตัดสินใจช้าลง บางครั้งเกิดการหลับใน ไม่อาจเห็นสัญญาณจราจรต่าง ๆ ได้ ร่างกายหย่อนสมรรถภาพในการขับรถ ทำให้ไม่สามารถขับรถได้โดยปลอดภัย

2) ความเจ็บป่วย ความเจ็บป่วยหรือโรคที่มีผลต่อการทำงานของอวัยวะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ ซึ่งอาจทำให้เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุจราจร โรคของคนที่เป็นอันตรายต่อการขับขี่ยานยนต์ ได้แก่ โรคหัวใจ โรคลมบ้าหมู โรคเบาหวาน โรคเรื้อรังของปอดและหลอดลม โรคที่เกี่ยวกับตาและหู โรคพิษสุราเรื้อรังหรือติดสุรางอมแงม

3) แอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ทั้งคนขับขี่และคนเดินถนน เมื่อดื่มมากจะออกฤทธิ์กดประสาท ทำให้เกิดอาการมึนเมา จนถึงขนาดที่ไม่สามารถบังคับตนเองได้ การควบคุมประสาทสัมผัสเสื่อม ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

4) ยาชนิดต่าง ๆ ยานอนหลับและยากล่อมประสาท ยากลุ่มนี้โดยมากออกฤทธิ์กดสมองทำให้ง่วง ยาแก้แพ้ก็มักทำให้ง่วง ยาเสพติดทุกชนิดเป็นอันตรายต่อการขับขี่ยานพาหนะ

5) พฤติกรรมของคน

พฤติกรรมของคนขับ ลักษณะนิสัยและบุคลิกภาพของคนขับ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ คนขับบางคนขับรถด้วยความประมาทและชะล่าใจ คนขับที่ประสบอุบัติเหตุบ่อย ได้แก่ คนขับที่ชอบขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แซงรถในที่คับขัน ตามรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ฝ่าฝืนสัญญาณและเครื่องหมายจราจร นอกจากนี้การเห็นแก่ตัว ความกังวลส่วนตัว และอารมณ์ของคนขับก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย

พฤติกรรมคนเดินเท้า มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คนเดินเท้าจำนวนไม่น้อยที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่มีความชำนาญและไม่รู้หลักในการข้ามถนน มีนิสัยชอบเอาความสะดวกของตนเองเป็นใหญ่ มักจะเดินหรือข้ามถนนที่ใดก็ทำตามใจชอบ เดินข้ามถนนตามสบาย ทำให้จราจรติดขัดหรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

6) อายุ อุบัติเหตุจราจรทางบกนับว่ามีความสัมพันธ์กับอายุ คนขับขี่ที่อยู่ในวัยรุ่นมักมีประสบการณ์น้อย ขับขี่ด้วยความคึกคะนองและประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คนขับขี่ที่มีอายุมากกว่า 60 ปี มีความเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับตา หู ประสาทตา และสมอง การตัดสินใจต่าง ๆ เริ่มช้าลง อุบัติเหตุมักเกิดจากการถูกชนหรือเหตุสุดวิสัยมากกว่า

7) เพศ เพศเป็นปัจจัยหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เพศชายมักประสบอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง

8) ทักษะในการขับรถคนขับที่เริ่มขับรถได้ แต่ขาดความชำนาญและประสบการณ์ในการขับรถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยกว่าคนที่มีประสบการณ์

3.5.2 ยานพาหนะ ยานพาหนะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนี้

1) สภาพของยางเสื่อมคุณภาพ ทำให้เกิดความร้อนเร็วกว่าปกติ เมื่อบรรทุกเกินอัตราที่กำหนด ทำให้ยางแตก ยางระเบิดได้ ยางที่ไม่มีดอกมีโอกาสที่รถลื่นไถลได้ง่าย

2) ระบบห้ามล้อ เช่น เบรครั่ว เบรคแตก

3) ระบบสัญญาณไฟของตัวรถขัดข้อง ไฟหน้ารถสูงเกินไป

4) โครงสร้างของรถ มีคุณภาพที่ต่ำกว่ามาตรฐานที่กำหนด บางคันนำมาดัดแปลงให้สวยงามหรือดัดแปลงเป็นรถแข่ง

5) รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กและเบา เป็นสาเหตุที่สำคัญที่ก่ออุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะที่ใช้ความเร็วสูง เพราะความมั่นคงในการเกาะพื้นถนนมีน้อยมาก

3.5.3 ถนนและสิ่งแวดล้อม ถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ การมีฝนตกหนักทำให้ถนนลื่น การมีหมอกลงจัดทำให้มองเห็นถนนและรถที่สวนมาไม่ชัด การเผาเศษใบไม้และหญ้าแห้งเกิดควันปกคลุมเต็มท้องถนนทำให้เกิดอันตรายได้ สิ่งที่สำคัญก็คือปัญหาอาชญากร เช่น การเอาหิน ท่อนไม้มาขวางถนน การเอาน้ำมันเครื่องราดถนนทำให้ถนนลื่น การขึงลวดดักรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

สภาพถนน ศราวุฒิ พนัสขาว (2525 : 6-8) กล่าวว่า คุณลักษณะถนน (Characteristic of Roadway) ที่ปลอดภัยในการจราจร จำแนกได้ 7 ประการ ดังนี้

1) จำนวนช่องถนน (Number of Lanes)

2) ความกว้างของช่องถนน (Lane Width)

3) แนวกั้นกลางถนน (Medians) ใช้กั้นถนนที่มีการจราจร 2 ช่องทาง การชนแบบประสานงา (Impact) จะไม่มี และในขณะรถวิ่งสวนทางกันและยังช่วยลดแสงไฟด้านหน้าของรถที่วิ่งสวนมา

4) ไหล่ถนน (Shoulders) หมายความถึง พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้าง จำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉินไว้สำหรับยวดยานซึ่งไถลออกไปนอกถนน

5) สิ่งกั้นถนน (Roadside Obstructions) จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณถนน และเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ

6) พื้นผิวถนน (Road Surface) ปัจจัย 3 ประการ ที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยในการจราจร คือ

- ความโค้งของถนน โค้งถนนที่มีรัศมีวงแคบมาก อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นได้
- ระยะสายตา ระยะสายตาที่มองเห็นได้ (Sight distance) ต้องปรากฏอยู่ในโค้งถนนแนวราบ และบนยอดสูง
- พื้นผิวถนน มีผลต่อการลื่นไถลของรถที่เกิดอุบัติเหตุ และอัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดน้อยลงเมื่อผิวถนนมีความฝืด ล้อรถจะเกาะถนนได้ดี

7) ความสว่างของถนน (Lighting) ถนนที่มีความสว่างจะปลอดภัยกว่าถนนที่มืด และรถจะลดการใช้ไฟสูง ซึ่งแสงไฟสูงจะเข้าตาผู้ขับขี่ อาจทำให้สายตาพร่ามัว เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

จากการศึกษาปัจจัยด้านต่าง ๆ จะเห็นได้ว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ คน ยานยนต์ และถนน อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้นั้น ก็ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมของคนทั้งสิ้น ดังนั้น คนต้องควบคุมพฤติกรรมตนเองให้อยู่ในภาวะปกติ ดูแลสภาพยานยนต์ให้พร้อมที่จะใช้ได้เสมอ และขณะขับขี่ต้องควบคุมยานยนต์ให้สอดคล้องกับถนนและสภาพแวดล้อม จึงจะป้องกันอุบัติเหตุได้ ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกเพศ และอายุ มากำหนดเป็นตัวแปรอิสระ และนำข้อมูลมาใช้ในการสร้างข้อคำถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

3.6 การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

จรินทร์ ธานีรัตน์ (2525 : 68-72) กล่าวว่า การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรขั้นพื้นฐาน 3 ประการ หรือ 3 E'S มีดังนี้

3.6.1 การใช้วิศวกรรมประยุกต์กับการจราจร (Engineering) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจร จำเป็นต้องนำการวิศวกรรมมาประยุกต์ใช้กับการจราจร ดังนี้

JOHN F. KENNEDY LIBRARY
PRINCE OF SONGKLA UNIVERSITY
PATTANI, THAILAND

ก. การสร้างถนนและติดตั้งเครื่องหมายสัญลักษณ์บนท้องถนน อาจคำนึงถึงความปลอดภัยได้ดังนี้

1) การสร้างถนนจะต้องไม่หักโค้งมากมายหลายโค้ง หรือโค้งมาก ๆ แบบงอข้อศอก การสร้างทางแยกทางโค้ง เกาะกลางถนนและวงเวียนต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ การสร้างถนนควรมีแนวกั้นกลาง จะช่วยลดอุบัติเหตุได้

2) การสร้างถนนต้องมีบาทวิถีสำหรับคนเดินเท้า และสร้างสะพานลอยข้ามถนน หรือสร้างอุโมงลอดใต้ถนนในสถานที่ที่มีคนหนาแน่น เป็นการป้องกันอุบัติเหตุและลดการจราจรติดขัดได้

3) การทำเครื่องหมายจราจร ต้องอาศัยช่างเทคนิคที่มีความรู้ทางกฎจราจร เช่น ป้ายต่าง ๆ ต้องอยู่ในลักษณะและระยะที่ผู้ขับขี่และผู้เดินเท้ามองเห็นชัดเจนตลอดจนรูป ขนาด สี และตัวอักษรต้องเด่นและชัดเจน

4) การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการจราจรและการเดินเท้า การติดตั้งต้องอาศัยช่างเทคนิควิศวจราจรเช่นกัน

ข. การสร้างยานพาหนะและอุปกรณ์ การใช้วิศวกรรมด้านการสร้างยานพาหนะและอุปกรณ์ สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ เช่น

1) การสร้างยานพาหนะและส่วนประกอบต่าง ๆ ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูง เช่น ระบบห้ามล้อ ยางรถมีคุณภาพพิเศษ ฯลฯ

2) ขนาดความกว้างยาว และน้ำหนักต้องได้สัดส่วน การทรงตัวดีต้องผ่านการออกแบบโดยช่างเทคนิคที่มีความรู้ความชำนาญ

3.6.2 การให้การศึกษาเกี่ยวกับการจราจร (Education) การให้ความรู้เพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้อง สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ ควรดำเนินการดังนี้

ก. การให้ความรู้แก่นักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษา และมัธยมศึกษา โดยจัดให้มีการสอนในวิชาสุขศึกษา ลูกเสือ ยุวกาชาด หรือการจัดกิจกรรมพิเศษตามวาระต่าง ๆ

ข. การให้ความรู้แก่นักเรียนในอุดมศึกษา โดยจัดให้มีการเรียนการสอนในวิชาสวัสดิศึกษา (Safety Education) และมีการจัดกิจกรรมพิเศษ เช่น จัดสัปดาห์แห่งความปลอดภัยในสถาบัน หรือร่วมรณรงค์กับหน่วยงานอื่น ๆ

ค. การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรของหน่วยงานเอกชน ส่วนใหญ่จะนำ

ความรู้ไปสอบใบขับขี่แล้ว ควรแนะนำเรื่องการขับรถที่ถูกวิธี มีมารยาทในการขับขี่ และเคารพกฎจราจร เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ง. การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรของทางราชการ เช่น การสอนขับรถยนต์ของหน่วยงาน มีการจัดหลักสูตรการเรียนการสอน มีสถานที่ฝึกขับรถ มีอุปกรณ์พร้อม ทำให้ผู้เรียนมีความมั่นใจในการขับขี่และลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

จ. การให้ความรู้แก่ประชาชนเป็นครั้งคราว เช่น การรณรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การให้ความรู้ทางวิทยุ โทรทัศน์ ซึ่งจะช่วยให้ลดอุบัติเหตุจราจรได้

3.6.3 การควบคุมบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร (Enforcement) การควบคุมบังคับการใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเคร่งครัด จะช่วยลดอุบัติเหตุจากการจราจร และช่วยให้การจราจรไม่ติดขัด การควบคุมบังคับ มีองค์ประกอบ ดังนี้

ก. ฝ่ายนิติบัญญัติ คือ ฝ่ายออกกฎหมายและบัญญัติโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนตามความเหมาะสมกับสภาพความผิด

ข. ฝ่ายตุลาการ คือ ฝ่ายศาล ผู้ให้ความร่วมมือในการพิจารณาโทษแก่ผู้กระทำผิด

ค. ฝ่ายรักษากฎหมาย คือ ตำรวจจราจรมีหน้าที่ควบคุมให้เป็นไปตามกฎหมาย ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมออย่างเคร่งครัด

จะเห็นได้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้น ต้องมีความสัมพันธ์กันทั้ง 3 ด้าน จะขาดด้านหนึ่งด้านใดไม่ได้ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ต้องร่วมมือกันปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร จึงจะสามารถลดอุบัติเหตุลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การใช้รถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกิน 1 ล้อ

สภาพการคมนาคมปัจจุบัน ทำให้ประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น เพราะสะดวกรวดเร็ว ประหยัดน้ำมัน รูปร่างกะทัดรัด ขับขี่ง่าย คล่องตัวมากในสภาพท้องถิ่นทุรกันดาร ใช้โดยสารและบรรทุกน้ำหนักได้มาก และดูแลรักษาเครื่องได้ง่าย (ประจวบ สมพงศ์ และคณะ, 2525 : 39) จากการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนของวิจิตร บุญยโหตระ (2525 : 86) พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุดแยกตามประเภทผู้ใช้ทาง คือ ผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับทรงกิจ อติวานิชยพงศ์และคณะ (2531 : 30), ศิริพร สักกะบูชา (2530 : 43) และรณชัย ตั้งมั่นอนันตกุล (2541 : 25) พบว่า อุบัติเหตุมาจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด สำหรับอมรชัย หาญผดุงธรรม และวิชัย ฟักผลงาม (2526 : 529) พบว่าผู้ขับขี่ชนกับสิ่งเคลื่อนไหวอื่น ๆ ร้อยละ 84.5 ส่วนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุที่สำคัญ ได้แก่ ล้มเอง ชนกับรถอื่น ชนคนเดินถนนหรือวัสดุ (วิสัน เทียนรุ่งโรจน์, 2539 : 18-21) เช่นเดียวกับการศึกษาของพวงทอง ป้องภัย และเธียรนันท์ วาณิชย์ศุภวงศ์ (2535 : 116) พบว่า เกิดจากความประมาทเลินเล่อของตนเอง ร้อยละ 41.0 และเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้อื่น ร้อยละ 25.1 และหากวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับตัวคนจะพบว่าอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ (เสริม ทัดศรี, 2542 : 49)

ดังนั้น ก่อนนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในชีวิตประจำวัน ควรฝึกฝนให้เกิดทักษะ มีความชำนาญ ศึกษาคู่มือการใช้รถจักรยานยนต์ และปฏิบัติตามคำแนะนำอย่างเคร่งครัด ศูนย์ฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าประเทศไทย (มปพ. : 1-6) ได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับเครื่องแต่งกายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ไว้ดังนี้

4.1 เครื่องแต่งกายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องแต่งกายเรียบร้อย สวมเสื้อผ้ารัดกุม เครื่องแต่งกายเพื่อความปลอดภัย มีดังนี้

1) สวมหมวกนิรภัย

2) สวมเสื้อแขนยาว

3) สวมกางเกงขายาว

4) สวมถุงมือ

5) สวมรองเท้าหุ้มข้อ

เครื่องแต่งกายในการขับขี่ต้องมีความคล่องตัวสำหรับอิริยาบทต่าง ๆ สิ่งที่ควรคำนึงถึง มีดังนี้

1) การเลือกเครื่องแต่งกาย สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ จะต้องระลึกเสมอว่าเหมาะสำหรับการเคลื่อนไหวของร่างกายตลอดจนการป้องกันร่างกายได้ด้วย

2) ควรเลือกชุดที่มีสีเห็นได้ง่ายหรือสะดุดตา สีที่เห็นได้ง่าย คือ ขาว ครีม แดง

เขียว เทา และดำตามลำดับ เพราะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากฝ่ายตรงข้ามไม่ค่อยให้ความสนใจหรือระมัดระวังว่าจะมีรถจักรยานยนต์วิ่งอยู่ การที่จะป้องกันเหตุนี้ คือต้องเลือกเครื่องแต่งกายที่สะดุดตา โดยเฉพาะในตอนกลางคืนไม่ควรสวมเครื่องแต่งกายสีคล้ำเพราะจะเป็นอันตรายอย่างยิ่ง

จะเห็นได้ว่า เครื่องแต่งกายสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็มีความสำคัญ นอกจากจะช่วยให้มีความคล่องตัวแล้ว ยังช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุได้ด้วย ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำข้อมูลไปปรับปรุงใช้ในการสร้างเป็นข้อคำถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

4.2 **วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง**

จุดสำคัญ 7 แห่งของร่างกายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะต้องฝึกให้เป็นนิสัย วิธีการมีดังนี้ คือ (ศูนย์ฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยฮอนด้าประเทศไทย, มปพ. : 6)

1) ตา จะต้องแผ่สายตาออกไปให้กว้างทั้งสองข้างเท่า ๆ กัน เพื่อจะได้มองเห็นสิ่งกีดขวางหรือรถที่สวนมาได้ทันที ข้อสำคัญไม่ควรปล่อยให้จิตใจเหม่อลอยและเหลียวมองข้าง เพราะจะเหมือนการขับขี่แบบตาบอด

2) บ่า จะต้องทำให้เป็นธรรมชาติไม่ควรเกร็ง เพื่อช่วยในการทรงตัวในสภาพถนนต่าง ๆ

3) ศอก ไม่ควรกางออกในเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะอาจเกิดอุบัติเหตุการกระแทกขึ้นได้ทุกขณะ และจะทำให้เสียการทรงตัวเวลาเบรค

4) มือ การใช้มือจับแฮนด์ ควรใช้ส่วนหัวแม่มือรับส่วนใต้ของคันบิดเร่งเครื่องและเบรคมือ สำหรับมุมของข้อมือควรวางในมุมที่มีการเคลื่อนไหวที่คล่องตัว เมื่อมีการเบรคกระทันหันจะได้เบรคได้ทันท่วงที

5) ตะโพก ควรเลือกตำแหน่งที่นั่งโดยจะไม่ทำให้กำลังไปอยู่ที่แขนหรือบ่ามากเกินไป ไม่ควรนั่งล้ำมาข้างหน้าหรือข้างหลัง ถ้าตำแหน่งที่นั่งไม่ดี การเคลื่อนไหวทันทีทันใดจะทำได้ยาก จึงควรระวังนั่งให้ถูกตำแหน่งเพื่อความปลอดภัย

6) เข่า ควรวางให้แนบไปกับถังน้ำมัน และควรแนบให้กระชับเมื่อสภาพถนนไม่ดีหรือในช่วงเลี้ยวโค้ง เพื่อช่วยในการทรงตัวให้สมดุล

7) ปลายเท้า ต้องวางบนแท่นเกียร์ ช่วงขาควรทิ้งน้ำหนักไว้ที่เบรค และให้ขนานไปกับระดับพื้นถนน เพื่อจะได้เหยียบเบรคหรือเปลี่ยนเกียร์ได้ทันทีและมั่นคง

โดยทั่วไป การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ต้องอาศัยอวัยวะที่สำคัญคือ ตา บ่า ศอก มือ ตะโพก เข่า และปลายเท้า ซึ่งทุกส่วนจะต้องสัมพันธ์กัน ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยนำมาสร้างเป็นข้อคำถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

4.3 การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์

ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องตรวจดูสภาพของรถเพื่อความปลอดภัย การตรวจอุปกรณ์ประจำรถเป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะหากมีความบกพร่องหรือชำรุด อาจทำให้เกิดอันตรายขณะขับขี่ได้ ลักษณะการตรวจสอบอุปกรณ์รถจักรยานยนต์ ที่ควรทราบมี ดังนี้ (ประจวบ สมพงศ์ และคณะ, 2525 : 39-40)

1) ห้ามล้อ ห้ามล้อหรือเบรคจักรยานยนต์มีความสำคัญมาก มีทั้งเบรคด้วยมือและเท้า ก่อนใช้ลองทดสอบดูว่าสามารถหยุดได้ทันทีทั้งในสภาพของถนนลาดและแห้ง เมื่อเบรคสามารถทรงตัวได้ดี ไม่เอียงไปข้างใดข้างหนึ่ง

2) ล้อหน้าและล้อหลัง ยางไม่อ่อน หรือแข็งจนเกินไป มีตะปูหรือเข็มติดอยู่ที่ยางหรือไม่ ดอกยางควรอยู่ในสภาพดี หากยางแตกหรือรั่ว ควรเปลี่ยนทันที แนวล้อหน้าและหลังจะต้องอยู่ตรงกัน

3) เบาะนั่ง ต้องมีขนาดพอเหมาะ เมื่อนั่งแล้วเท้าจะต้องวางถึงที่วางเท้า ด้านท้ายของเบาะจะต้องมีเหล็กกั้นกันคนซ้อนท้ายลื่นหล่น

4) พวงมาลัยหรือที่จับคันเลี้ยว (แฮนด์) จะต้องสูงขึ้นมาจากตัวถังประมาณ 15 นิ้ว มียางหรือวัสดุสวมไว้ เพื่อสะดวกในการจับ และสามารถบังคับให้รถไปในทิศทางที่ต้องการได้

5) บังโคลนหน้าและหลัง ต้องอยู่ในสภาพดี สามารถกันโคลน ก้อนหิน หรือเศษวัสดุกระเด็นมาถูกร่างกายเวลาขับขี่ ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายหรือรถเสียหลัก ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

6) ไฟหน้า ไฟเล็กด้านข้าง และไฟท้าย ควรตรวจสอบดูว่าใช้การได้หรือไม่ มีแสงสว่างเพียงพอหรือไม่ ควรทดลองดูไฟสูง ต่ำ ตามความเหมาะสม

7) กระจกมองหลังและข้าง จะต้องปรับให้ได้ที่ สามารถมองดูข้างหลังได้สะดวก มองเห็นรถที่จะแซงมาทั้งซ้ายและขวา ต้องปรับให้ได้ระดับกับสายตา เวลาดูไม่ต้องชะโงกหรือเอียงหน้าไปดู และต้องติดแน่นอยู่กับแฮนด์ ทั้ง 2 ข้าง

8) ท่อไอเสีย ติดแน่นกับตัวถัง ไม่แตกรั่ว สามารถเก็บเสียงได้ ไม่มีเสียงดังรบกวนผู้อื่น และไม่มีควันออกมามากเกินไป

9) โซ่และที่ครอบโซ่ โซ่จะต้องไม่ตึงหรือหย่อนจนเกินไป โซ่ยึดติดกันแน่น มีน้ำมันหล่อลื่นพอสมควร มีฝาครอบโซ่กันอวัยวะยื่นลงไปถูกโซ่ และโซ่สามารถเคลื่อนตัวได้คล่อง ไม่เสียดสีกับฝาครอบโซ่หรือวัตถุข้างเคียง

10) เกียร์ ที่สตาร์ท ครัช บางชนิดอยู่ที่เท้า และบางชนิดอยู่ที่มือ เกียร์กับครัชต้องทดลองดูว่ามีความสัมพันธ์กันหรือไม่ สามารถเปลี่ยนเกียร์ได้สะดวกหรือไม่ คันสตาร์ทใช้ได้หรือไม่ และเครื่องติดได้ทันทีหรือไม่

11) ที่วางเท้าสำหรับคนขับและคนซ้อนท้าย ต้องมีครบทั้ง 2 ข้าง ปรับได้ระดับพอดีที่จะเหยียบ ยึดเกาะติดกับตัวถัง และมีวัตถุหรือทำที่กันลื่นไว้ที่เท้าเหยียบ

12) แตร ต้องมีเสียงดังพอที่จะเตือนคนใช้ถนนหรือยวดยานอื่นได้ และไม่มีเสียงดังที่น่ารำคาญ

การทดลองขับรถจักรยานยนต์ การฝึกขับให้มีความชำนาญ การรู้จักแก้ไขเล็ก ๆ น้อย ๆ และมีเครื่องมือประจำรถ มีความสำคัญมาก เช่น สามารถตรวจสอบหัวเทียน ตรวจความเรียบร้อยของระบบน้ำมัน ตรวจสอบความเรียบร้อยของระบบไฟได้ เป็นการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้ผลดีมาก ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยนำมาสร้างเป็นข้อคำถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ด้านยานพาหนะ ซึ่งกำหนดให้เป็นตัวแปรตาม

5. การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

บุญสม มาร์ติน และสำอาง พ่วงบุตร (2525 : 82-88 อ้างถึงในชัยยงค์ ผ่องแผ้ว, 2532 :17-22) ได้เสนอข้อแนะนำการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้

5.1 การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ประกอบด้วย 3 ประการ คือ

5.1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่จะต้องอยู่ในสภาพปกติ การมองเห็นและการได้ยินต้องชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจหรืออื่น ๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่ต้องศึกษากฎจราจรต่าง ๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้

1) การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนออกรถ เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ชะลอความเร็วรถ กลับรถ ขอทาง และอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ให้สัญญาณและหยุดรถหรือเลี้ยวรถทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

2) การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถ จะต้องจอดในสถานที่ที่กำหนดไว้หรือสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัยไม่กีดขวางทางจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนไฟเขียวปรากฏขึ้น

3) การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่จำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ และเร่งเครื่องยนต์เสียงดังผิดปกติจนเป็นที่รำคาญของผู้อื่น ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

4) การแซงและการขับรถฉวัดเฉวียน การแซงรถในที่คับขัน ขับรถปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับแสดงลวดลายต่าง ๆ นับว่าเป็นมารยาทที่ไม่ดี ควรขับรถไปตามเส้นทาง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงจะแซง เมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าก็ควรเปิดทางให้ ไม่ควรกีดกันเอาไว้ ต้องถ้อยทีถ้อยอาศัยกัน

5) ขับรถเร็วกว่าและช้ากว่าปกติ ล้วนก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสองประการ ควรใช้ความเร็วให้เหมาะสม คือ การขับรถที่มีรถมากนั้น ควรใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรถ ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่กำหนด

6) การปฏิบัติในสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย เช่น เมื่อถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงควรขับรถต่อไป ไม่ควรขับรถตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิด ไม่ควรขับคู่ขนานหรือขับกันเป็นกลุ่ม ไม่ขับด้วยการจับคันบังคับข้างเดียว การเลี้ยวควรขับให้อยู่ในช่องทางเดินที่จะเลี้ยวพร้อมให้สัญญาณก่อนเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

5.1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น การป้องกันโดยการควบคุมสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถครบถ้วน สมบูรณ์ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก จะต้องแก้ไขให้อยู่ในสภาพดีก่อนนำไปใช้

5.1.3 การป้องกันด้านสภาพของถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับให้ถนนปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ มีเครื่องหมายจราจร มีแสงสว่างในถนนเพียงพอ ผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง ฯลฯ

5.2 การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความบกพร่องของผู้ขับขี่ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

5.2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่าง ๆ เช่น ชนท้ายรถคันหน้า ชนผู้เดินเท้า หรือรถคว่ำเอง

5.2.2 ขับรถด้วยความประมาท เช่น ออกรถ และเลี้ยวรถไม่ระมัดระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงซ้าย แซงในที่คับขัน เป็นต้น

5.2.3 ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวบนถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาทางตรง ขับรถฝ่าเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

5.2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่พร้อมที่จะขับรถได้ เช่น เหน็ดเหนื่อย อ่อนเพลีย อดนอน เมาสุรา วัยไม่เหมาะสม เป็นต้น

5.3 การขจัดความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ควรหมั่นตรวจตรา ดูแลบำรุงรักษาซ่อมแซมรถให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลย เนื่องจากความไม่เอาใจใส่ เสียดายค่าซ่อมรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความเสียหายได้

ความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ที่สำคัญ มีดังนี้

5.3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อแต่ละข้างไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อม ชำรุด

5.3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องยนต์ไม่ขึ้น หรือเครื่องยนต์มีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

5.3.3 คันเร่งที่คันบังคับ คันเร่งชำรุด หรือเสื่อมสภาพขัดข้อง ใช้ได้ไม่ดี ฝืด หรือหรือลื่น บังคับรถได้ยากและอันตราย

5.3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟของรถ เช่น โคมไฟหน้า ไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว แตรรถ ถ้าชำรุดอาจทำให้เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้

5.3.5 เกิดมุมอับหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้หน้ารถ ช่วงหน้ารถหนัก และบังสายตามองทางข้างหน้าไม่ชัด

5.4 **ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี** ทั้งสภาพถนนที่ชำรุด มีความลาดเอียงไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันรบกวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนบกพร่อง เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเช่นกัน

5.5 **ความร่วมมือจากผู้ใช้ทางร่วมกัน** รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยานผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่เอารัดเอาเปรียบ และต้องมีน้ำใจซึ่งกันและกัน

ประจวบ สมพงศ์ และคณะ (2525 : 39) ได้เสนอข้อห้ามการปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ดังนี้

1) อย่าขับรถเคลื่อนถอยไปถอยมา กลับรถ หยุดรถ บนสะพานที่มีทางร่วมทางแยก หัวเลี้ยว หรือในที่คับขัน

2) อย่าขับรถแซงหน้ารถคันอื่นตรงทางร่วม ทางแยก หัวเลี้ยว หรือในที่คับขัน หรือที่มีรถหรือสิ่งอื่นกีดขวางอยู่ข้างหน้า

3) อย่ากลับรถตัดหน้ารถคันอื่น ที่สวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 150 เมตร

4) อย่าขับคล่อมหรือทับเส้นหรือแนวช่องทางเดินรถ เว้นแต่เพื่อเปลี่ยนช่องทางเดินรถ

5) อย่าขับรถเมื่อรู้ตัวว่าหย่อนความสามารถ เช่น เจ็บป่วย

6) อย่าขับรถเมื่อเมาสุรา

7) อย่าขับรถในลักษณะที่กีดขวางการจราจรของผู้อื่น

8) อย่าขับรถโดยประมาท หรือน่าหวาดเสียวอันจะเกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน

9) อย่าจอดรถในที่ซึ่งพนักงานจราจรทำเครื่องหมายห้ามจอดไว้

จากการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พอสรุปได้ว่า 1) ต้องมีการป้องกันด้านบุคคล เช่น ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ประมาท 2) การป้องกันด้านรถจักรยานยนต์ โดยดูแลรถให้อยู่ในสภาพปกติอุปกรณ์ครบถ้วน และ 3) การป้องกันด้านถนนและสิ่งแวดล้อม หากสิ่งแวดล้อมทัศนวิสัยไม่ดี ผู้ขับขี่ต้องเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น จากการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว ผู้วิจัยนำข้อมูลมาสร้างเป็นข้อคำถามในแบบสอบ