บทที่ 2

กรอบแนวคิด ทฤษฎีและวรรณคดีที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาถึง **ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร** โดยผู้วิจัยยึดหลักแนวคิดในการศึกษาวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้คือ

สภาพทั่วไปเกี่ยวกับการจัดบริการรถแท็กซี่

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การกำหนดลักษณะทั่วไปและอัตราค่าบริการ

การจัดบริการรถแท็กซี่ประเภทนิติบุคคล

กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่สำคัญ

คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่)

แนวคิดและความสำคัญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

ความหมาย ชนิด และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรและยานพาหนะ

ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย

ข้อกำหนดทั่วไปในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย

เครื่องหมายควบคุมจราจร

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ปัจจัยด้านชีวจิตสังคมของผู้ขับขี่

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ขับขี่

สภาพทั่วไปเกี่ยวกับการจัดบริการรถแท็กซี่

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แรกเริ่มนั้นพลโทพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) ได้สังเกตเห็นว่าบรรดารถรับจ้างโดยสารในกรุงเทพมหานครนั้น มีแต่รถลาก แม้จะให้ความสะดวก สามารถส่งผู้โดยสารได้ตามความประสงค์ของผู้ว่าจ้าง แต่ก็ค่อนข้างช้า และไม่ค่อยปลอดภัยทั้งยังจะต้องไปตามเมื่อต้องการใช้บริการ เป็นการสร้างความเดือดร้อนวุ่นวายให้กับผู้ที่จะใช้บริการโดยสารประกอบกับรถเมล์และรถรางนั้น ถึงแม้จะให้ความสะดวกรวดเร็ว แต่ก็ไม่สามารถส่งผู้โดยสารได้ตามความประสงค์ของผู้โดยสารโดยเฉพาะตามถนน ตรอก ซอย ที่ไม่มีรถราง พาหนะทั้งสองประเภทดังกล่าว จึงยังไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ ถ้าได้นำเอารถยนต์มาทำเป็นรถรับจ้างอีกอย่างหนึ่ง ประชาชนผู้โดยสารก็จะได้รับความสะดวกสบายยิ่งขึ้น

ดังนั้น พลโทพระยาเทพหัสดิน จึงได้ซื้อผ่อนรถยนต์ยี่ห้อออสติน จำนวน 4 คัน มาวิ่งรับส่งคนโดยสารในกรุงเทพฯ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2466 สมัยนั้นเรียกว่า "รถไมล์" เพราะคิดราคาเป็นไมล์ จากราคาไมล์ละ 15 สตางค์ ถ้าเช่าเป็นชั่วโมงคิดราคาชั่วโมงละ 1 บาท คำว่า "แท็กซี่" เพิ่งจะเรียกตามต่างประเทศในภายหลัง นับแต่นั้นเป็นต้นมา มีผู้นิยมใช้รถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก เพราะให้บริการที่สะดวกรวดเร็ว ต่อมาก็มีผู้นำรถยนต์มาวิ่งรับจ้างเป็นรถแท็กซี่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ[8,18]

เดิมบริการรถแท็กซี่โดยทั่วไปอยู่ภายใต้การดูแลรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย เมื่อต้นปี พ.ศ. 2519 มีจำนวนรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ อยู่ประมาณ 9,000 คัน และในปี 2519 นั่นเอง ทางกระทรวงมหาดไทยได้เพิ่มให้อีก 4500 คัน รวมรถแท็กซี่รุ่นแรกและรุ่นปี 2519 แล้วมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 13,500 คัน แท็กซี่จำนวนนี้เป็นแท็กซี่ที่มีทะเบียน 1 ท และ 2 ท[19]

รถแท็กซี่รุ่นทะเบียน 1 ท และ 2 ท ได้บริการประชาชนมาโดยตลอดภายใต้การดูแลของกระทรวงมหาดไทย ต่อมาได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก ดูแลด้านการทะเบียนรถยนต์และการตรวจสอบสภาพรถยนต์ เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2531 รถแท็กซี่ 1 ท และ 2 ท นี้เก่าบ้างใหม่บ้าง แต่ขนาดเครื่องยนต์ค่อนข้างเล็ก เมื่อใช้เก่านักก็อาจเปลี่ยนเป็นรถใหม่ โดยใช้ป้ายทะเบียนเก่า เมื่อกระทรวงคมนาคมรับโอนมาดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับรถแท็กซี่แล้ว ได้ดำเนินการสำรวจพบว่ารถแท็กซี่รุ่น 1 ท และ 2 ท เก่ามาก และมีจำนวนจำกัดไม่เพียงพอต่อความต้องการ เป็นเหตุให้ผู้ประกอบการให้เช่ารถยนต์รับจ้าง กำหนดค่าเช่าในอัตราสูงได้ตามความพอใจ และผู้ประกอบอาชีพขับรถยนต์รับจ้างที่ต้องเช่ารถยนต์จากผู้ประกอบกิจการดังกล่าว มีความจำเป็นต้องเรียกเก็บค่าโดยสารในราคาที่สูงตามไปด้วย ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและสร้างความเดือนร้อนให้แก่ประชาชน ดังนั้น กระทรวงคมนาคม จึงเสนอให้มีการเพิ่มแท็กซี่ พร้อมทั้งปรับปรุงแท็กซี่รุ่นใหม่ (รุ่น 5 ท 6 ท) ให้ใหม่ขึ้น เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชน และเพื่อให้ค่าโดยสารเป็นไปอย่างยุติธรรม และยังเสนอเพิ่มบริการให้แท็กซี่รุ่นใหม่ (รุ่น 5 ท 6 ท) ติดตั้งวิทยุโทรศัพท์เรียกตามให้แท็กซี่จอด ณ. ที่จอดรอ (TAXI STAND) และให้ติดมิเตอร์เพื่อเก็บค่าบริการ ตามระยะทางและเวลาที่รถติดการจราจร แนวความคิดนี้ได้ผ่านความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี สมัยที่มีนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี และออกมาเป็นกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2535 ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนุกูล ประจวบเหมาะ) และรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม คนต่อมา (นายบรรหาร ศิลปอาชา) ได้ลงนามในประกาศกระทรวงคมนาคม เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารแท็กซี่เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2535 หลังจากนั้น กรมการขนส่งทางบก ได้เปิดให้ยื่นคำขอจดทะเบียนแท็กซี่มิเตอร์รุ่นใหม่ (5 ท 6 ท) เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2535 โดยคิดค่าจดทะเบียนคำขอมีป้าย 5 ท 6 ท เพียงราคา 5 บาทเท่านั้น[11, 19]

รถแท็กซี่รุ่นนี้ (5ท 6ท) ได้รับการส่งเสริมให้เปิดเสรีโดยไม่จำกัดจำนวนและไม่จำกัดเวลายื่นคำขอจดทะเบียน เพราะมุ่งส่งเสริมให้คนขับเป็นเจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์เอง สำหรับจำนวนรถแท็กซี่ที่ขอจดทะเบียนในแต่ละปี เริ่มตั้งแต่มีบริการรถแท็กซี่มิเตอร์มีดังนี้ คือ

ปี พ.ศ.	จำนวนรถ (คัน)
2535	5,301
2536	22,823
2537	7,866
2538	5,354

หลังจากรถแท็กซี่รุ่นใหม่ออกมาวิ่งบริการมีประชาชนนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ เพราะสภาพรถดีกว่า ราคาบริการ ตามมิเตอร์เป็นไปด้วยความยุติธรรม ไม่ต้องเสียเวลาต่อรองราคา

ปัจจุบัน (7 มิถุนายน 2539) มีรถแท็กซี่ที่ดำเนินการจดทะเบียนแล้ว 43,903 คัน โดยแยกเป็นรถแท็กซี่ของบุคคลธรรมดา จำนวน 11,953 คัน และของนิติบุคคล จำนวน 31,950 คัน[20]

การกำหนดลักษณะทั่วไปและอัตราค่าบริการ[11, 21, 22, 23,24]

กระทรวงคมนาคม และกรมการขนส่งทางบก ได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535) และกฎระเบียบกรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2535 และ 2536) เพื่อกำหนดลักษณะขนาดหรือกำลังของเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์ที่จำเป็น สี และเครื่องหมาย อายุการใช้งานและอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่มิเตอร์) ในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยสาระสำคัญ คือ

1. รถยนต์รับจ้างเป็นรถยนต์นั่งสองตอน มีประตูไม่ต่ำกว่า 4 ประตู ขนาดกว้างของรถไม่เกิน 2.50 เมตร ยาวไม่เกิน 6 เมตร เครื่องยนต์ต้องมีความจุในกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป

2. รถยนต์รับจ้างต้องมีและใช้มาตรค่าโดยสาร (TAXI-METER) ซึ่งกรมการขนส่งทางบกรับรอง ติดตั้งไว้ด้านซ้ายของผู้ขับขี่ การกำหนดค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างโดยถือเกณฑ์ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรกไม่เกิน 50 บาท กิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละ 12 บาท และในกรณีที่รถนั้นไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้ตามปกติวิสัยในอัตรานาทีละไม่เกิน 3 บาท ปัจจุบันคิดอัตราค่าโดยสารดังนี้ คือ

(1) ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าโดยสาร 35 บาท

(2) ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 3 ค่าโดยสาร 5 บาท

(3) ระยะทางกิโลเมตรที่ 3 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 5 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4.50 บาท

(4) ระยะทางกิโลเมตรที่ 5 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 7 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4 บาท

(5) ระยะทางกิโลเมตรที่ 7 ขึ้นไป ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 3.50 บาท

ในกรณีที่รถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดค่าโดยสารนาทีละ 1 บาท สำหรับการเรียกเก็บค่าโดยสารให้เรียกเก็บตามจำนวนเงินรวมที่แสดงไว้ในมาตรโดยสาร

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการเพื่อขออนุมัติเปลี่ยนแปลงการคิดอัตราค่าโดยสาร หลังจากที่คณะรัฐมนตรี (สมัยที่มีนายบรรหาร ศิลปอาชา เป็นนายกรัฐมนตรี) มีมติให้ความเห็นชอบแล้ว โดยมีการเปลี่ยนแปลงดังนี้ คือ

(1) ระยะทาง 2 กิโลเมตรแรก ค่าโดยสาร 35 บาท

(2) ระยะทางกิโลเมตรที่ 2 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 12 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 4.50 บาท

(3) ระยะทางกิโลเมตรที่ 12 ขึ้นไปถึงกิโลเมตรที่ 20 ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 5 บาท

(4) ระยะทางกิโลเมตรที่ 7 ขึ้นไป ค่าโดยสารกิโลเมตรละ 5.50 บาท

ในกรณีที่รถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดค่าโดยสารนาทีละ 1.25 บาท

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกที่ไม่ต้องรับการปฏิเสธ จากผู้ขับขี่ เมื่อมีความจำเป็นต้องโดยสารระยะทางไกล

การเปลี่ยนแปลงการคิดอัตราค่าโดยสารครั้งนี้นั้น ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการได้เรียบร้อยแแล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2540

3. ลักษณะของสีรถ

(1) <u>รถยนต์รับจ้างของบุคคลธรรมดา</u> ให้ใช้สีเขียวและสีเหลืองเป็นสีตัวถังรถ ดังนี้

(ก) สีเขียวให้เริ่มตั้งแต่ด้านล่างสุดของตัวถังจนถึงที่เปิดปิดประตูเป็นแนวขนานกับพื้นตลอด รอบตัวรถ

(ข) สีเหลืองให้เริ่มถัดต่อจากสีเขียวตาม (ก) จนถึงด้านบนของหลังคารถ

(2) รถยนต์รับจ้างของนิติบุคคล ให้ใช้สีตามที่นายทะเบียนให้ความเห็นชอบ

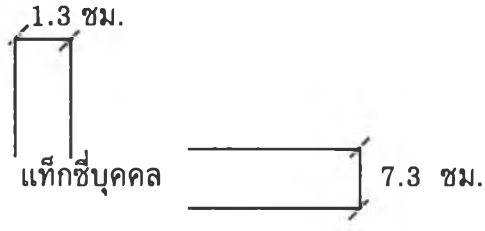
4. รถยนต์รับจ้างต้องมีเครื่องหมายตามลักษณะ ดังนี้

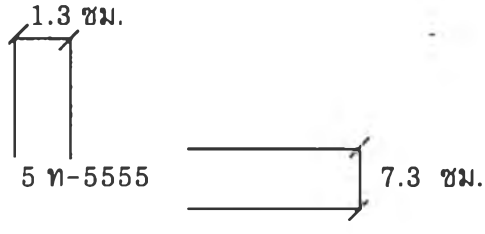
(1) เครื่องหมายเป็นอักษรโรมันว่า “TAXI-METER” อยู่ภายในกรอบขนาดไม่น้อยกว่า 60 x 15 เซนติเมตร ติดไว้บนหลังคารถให้เห็นได้จากทางหน้ารถ ตัวอักษรคำว่า “TAXI-METER” ขนาดความสูงไม่น้อยกว่า 7 เซนติเมตร กว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เซนติเมตร กำหนดให้มีแสงไฟพร้อมด้วยกรอบที่บังคับและให้เห็นเครื่องหมายนี้ได้ชัดเจนในเวลากลางคืนด้วย

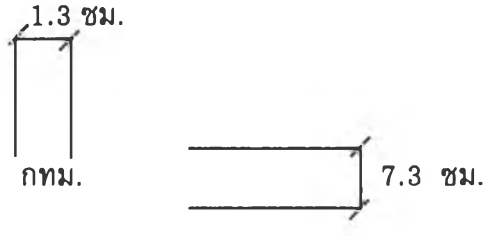
(2) เครื่องหมายตามลักษณะ ขนาด และตำแหน่ง ตามระเบียบของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

(ก) รถยนต์รับจ้างของบุคคลธรรมดา ต้องมีเครื่องหมายเป็นอักษรว่า “แท็กซี่-บุคคล” อักษรย่อ “กทม” และหมายเลขทะเบียนรถตามแบบลักษณะและขนาดแนบท้ายระเบียบนี้ โดยให้ใช้สีขาวเป็นสีเครื่องหมายดังกล่าว และต้องให้ปรากฏอยู่ที่ประตูด้านนอกทั้งสองข้าง

แบบและขนาดเครื่องหมาย และข้อความที่ต้องพ่นประตูหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง



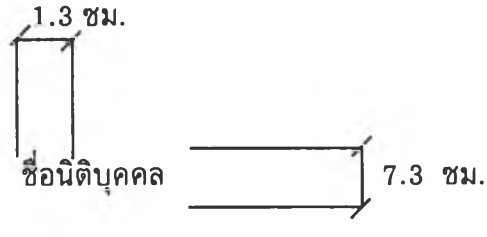


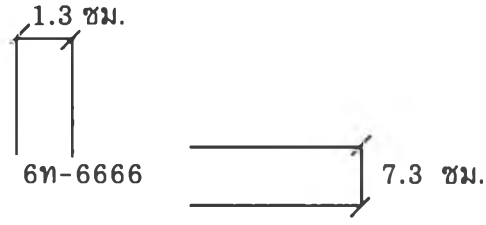


(ข) รถยนต์รับจ้างนิติบุคคล ต้องมีเครื่องหมายเป็นชื่อของนิติบุคคลนั้น อักษรย่อ “กทม” และหมายเลขทะเบียนรถโดยให้ปรากฏอยู่ที่ประตูด้านนอกทั้งสองข้าง ส่วนหมายเลขโทรศัพท์และหมายเลขกำกับตัวรถให้ปรากฏที่ท้ายรถด้านนอกทั้งสองข้าง ตามแบบลักษณะและขนาดแบบท้ายระเบียบนี้ โดยให้ใช้สีที่ตัดกับสีของตัวรถซึ่งเห็นได้ชัดเจน

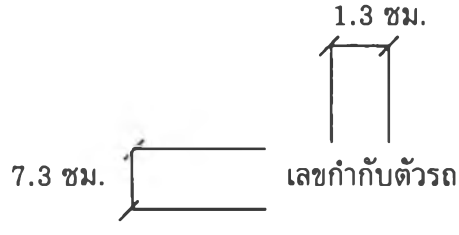
แบบและเครื่องหมาย และข้อความที่ต้องพ่นประตูหน้าด้านนอก และท้ายรถด้านนอกทั้งสองข้าง

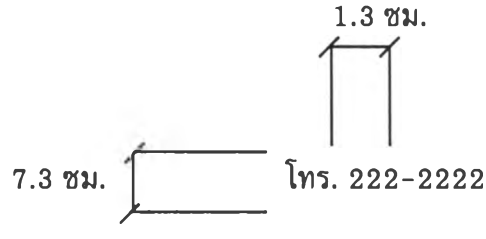
ประตูหน้าด้านนอกทั้งสองข้าง





<u>ท้ายรถด้านนอกทั้งสองข้าง</u>

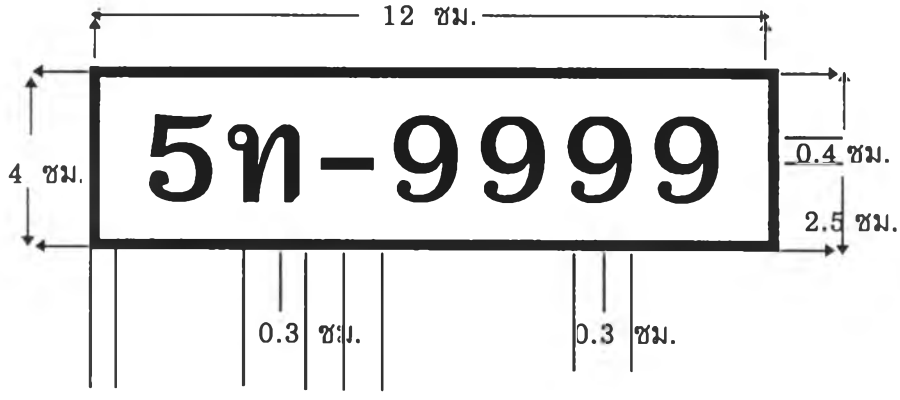




(ค) รถยนต์รับจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายซึ่งแสดงข้อความว่า “ว่าง” เมื่อไม่มีผู้โดยสาร ติดตั้งไว้ด้านซ้ายของคนขับ ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนจากภายนอกทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

(ง) รถยนต์รับจ้างต้องจัดให้มีเครื่องหมายเป็นหมายเลขทะเบียนรถ พื้นเครื่องหมายเป็นสีเหลือง หมายเลขทะเบียนและกรอบเป็นสีดำ มีลักษณะและขนาดไม่น้อยกว่าแบบท้ายนี้ ไว้ที่แผงหน้าปัทม์ และที่แนวกึ่งกลางประตูด้านในใต้ขอบกระจกประตูด้านหลังทั้งสองบาน ในลักษณะที่ผู้โดยสารสามารถมองเห็นได้ชัดเจน มิให้มีสิ่งใดปิดบังไว้

ลักษณะและขนาดของเครื่องหมายแนบท้ายระเบียบ



5. รถยนต์รับจ้าง ต้องเป็นรถใหม่ หรือค่อนข้างใหม่ ถ้าค่อนข้างใหม่หมายความว่า มีอายุการใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับถึงวันที่จดทะเบียนครั้งแรก และใช้งานมาแล้วเป็นระยะทางไม่เกิน 20,000 กิโลเมตร หลังจากได้รับการจดทะเบียนครั้งแรกแล้ว ให้มีอายุใช้งานได้ไม่เกิน 7 ปี ต้องหารถมาเปลี่ยนใหม่ โดยมีเงื่อนไขดังนี้

(1) กรณีที่เป็นเครื่องยนต์ใหม่ ให้เปลี่ยนใส่ในรถยนต์รับจ้างได้ทุกอายุการใช้งานของรถ

(2) กรณีเป็นเครื่องยนต์ เก่าใช้แล้ว

(ก) เครื่องยนต์เก่ามีอายุใช้งานไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันผลิต ให้เปลี่ยนใช้ในรถยนต์รับจ้างได้ทุกอายุการใช้งานของรถ

(ข) เครื่องยนต์เก่ามีอายุใช้งานเกินกว่า 2 ปี แต่ไม่เกิน 3 ปี นับแต่วันผลิต ให้เปลี่ยนใส่ในรถยนต์รับจ้างที่มีอายุใช้งานเกินกว่า 2 ปี นับแต่วันที่จดทะเบียน

(ค) เครื่องยนต์เก่ามีอายุใช้งานเกินกว่า 3 ปี แต่ไม่เกิน 4 ปี นับแต่วันผลิต ให้เปลี่ยนใส่ในรถยนต์รับจ้างที่มีอายุใช้งานเกินกว่า 3 ปี นับแต่วันจดทะเบียน

(ง) เครื่องยนต์เก่าที่มีอายุใช้งานเกินกว่า 4 ปี นับแต่วันผลิตห้ามมิให้นำมาใช้เปลี่ยนใส่ในรถยนต์รับจ้าง

(3) เครื่องยนต์ที่จะนำมาเปลี่ยนทั้งกรณี (1) และ (2) ต้องเป็นเครื่องยนต์ที่มีขนาดความจุกระบอกสูบรวมกันตั้งแต่ 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป

(4) การเปลี่ยนเสื้อสูบเครื่องยนต์ ให้ดำเนินการได้เฉพาะเสื้อสูบที่เป็นชิ้นส่วนใหม่เท่านั้น

6. การขอแก้ไขทะเบียนเปลี่ยนแปลงประเภท จากรถยนต์รับจ้างเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลหรือเป็นรถประเภทอื่น ต้องลบเครื่องหมายตามข้อ 4 ออก

7. เจ้าของรถยนต์รับจ้างต้องทำประกันภัยความเสียหายแก่บุคคลที่สามอันเกิดจากการใช้รถยนต์รับจ้างสำหรับรถยนต์รับจ้างแต่ละคันดังนี้

(1) ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายในวงเงินไม่ต่ำกว่า 25,000 บาท สำหรับชดใช้ค่าเสียหายต่อหนึ่งคนในแต่ละครั้ง และ

(2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินในวงเงินไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท สำหรับชดใช้ค่าเสียหายในแต่ละครั้ง

8. กรณีที่บุคคลธรรมดาเป็นผู้ขอจดทะเบียน ทำได้เพียงคนละ 1 คัน และเมื่อได้รับการจดทะเบียนแล้ว ห้ามมิให้ผู้นั้นจำหน่าย จ่าย โอน แก่บุคคลอื่น เว้นแต่การโอนให้แก่ทายาทซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามระเบียบ

การจัดบริการรถแท็กซี่ของนิติบุคคล

รถแท็กซี่ของนิติบุคคลนั้น หมายถึง แท็กซี่ที่ผู้ขับขี่เป็นผู้เช่าจากบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่บริการผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องตลอด 24 ชั่วโมง และให้บริการทั่วทุกเขตในกรุงเทพมหานครตามความประสงค์ของผู้โดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการได้ทั้งยามปกติและยามฉุกเฉิน

ผู้ขับขี่แต่ละรายส่วนมากทำงานเป็นกะ ระยะเวลาแต่ละกะประมาณ 12 ชั่วโมง สำหรับเวลาในการเปลี่ยนกะไม่ค่อยแน่นอน โดยเริ่มตั้งแต่เวลาบ่ายโมงเป็นต้นไป ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างผู้เช่าในแต่ละกะเอง

นับจากรัฐบาลประกาศนโยบาย “แท็กซี่เสรี” ในปี พ.ศ. 2535 รถแท็กซี่รุ่นเก่าที่ส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรมแทบหมดความหมาย แท็กซี่มิเตอร์รุ่นใหม่ ๆ วิ่งให้บริการประชาชนชาวกรุงเทพมหานครกันเกลื่อนถนน และมีการแข่งขันกันโดยพยายามปรับปรุงในแง่บริการ รถแท็กซี่หลายคันตกแต่งด้วยเครื่องเสียงชั้นดี ทีวีขนาดจิ๋ว บ้างก็มีวีดีโอด้วย บางคันก้าวหน้าถึงขั้นติด “คาราโอเกะ” ให้ผู้โดยสารคลายเครียดระหว่างรถติด

นอกจากนี้แล้วอย่างที่ทราบกันอยู่ทั่วไปว่า สภาพการจราจรที่ติดขัดของกรุงเทพมหานครที่มีแนวโน้มจะรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้การนัดหมาย กำหนดการต่าง ๆ คลาดเคลื่อนกันอยู่เสมอ ประกอบกับการขยายตัวเองของเมืองได้แผ่อาณาเขตออกสู่ชานเมืองรอบนอกมากขึ้น ผู้โดยสารหลายคนต้องการความสะดวกในด้านการติดต่อสื่อสาร แท็กซี่มิเตอร์ จึงปรับตัวก้าวไปอีกขั้น เพื่อสนองความต้องการในส่วนนี้ โดยการนำ “โทรศัพท์เคลื่อนที่” มาติดตั้งในรถแท็กซี่มิเตอร์ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ก็อาศัยโทรศัพท์ในรถได้โดยคิดอัตรา 3 นาทีแรก 20 บาท ต่อไปนาทีละ 5 บาท ถึงแม้จะมีแท็กซี่มิเตอร์วิ่งบริการอยู่จำนวนไม่น้อย ปัญหาเรื้อรังของผู้โดยสาร เรื่อง “หารถแท็กซี่ยาก” ก็ยังคงมีอยู่ เช่น ตอนเช้าอันเป็นช่วงชั่วโมงเร่งด่วน หรือผู้อาศัยอยู่ในหมู่บ้านจัดสรรไกล ๆ ไม่สะดวกในการเรียกรถแท็กซี่ จึงมีการติดตั้ง “ระบบวิทยุสื่อสาร” ในรถแท็กซี่ไว้บริการผู้โดยสารถึงบ้านโดยคิดค่าบริการเพิ่มขึ้นอีก 20 บาท จากอัตราค่าแท็กซี่ที่เริ่มกดมิเตอร์

ต่อเมื่อไปถึงที่นัดหมายกับผู้โดยสารนั้น ซึ่งปัจจุบันนี้รถแท็กซี่มิเตอร์ที่จดทะเบียนใหม่จำเป็นต้องติดอุปกรณ์นี้ทุกคัน

ขณะนี้ผู้ประกอบการแท็กซี่บางราย นำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาช่วยในการจัดการทั้งในด้านการบริหารและการบริการของสหกรณ์ ทั้งนี้เพื่อความคล่องตัวของการใช้บริการแท็กซี่ ตลอดจนมีการเสนอขอความร่วมมือจัดพื้นที่ให้เป็นที่จอดรถรอรับผู้โดยสารตามศูนย์การค้า สถานที่ราชการ และสถานที่ต่าง ๆ เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารจะได้เรียกรถง่าย ไม่ต้องรอนาน แก้ปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรอีกด้วย[25]

การแบ่งพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งหมด 38 เขต แบ่งเป็นเขตชั้นใน 13 เขต เขตชั้นกลาง 17 เขต และเขตชั้นนอก 8 เขต ประกอบด้วยจำนวนบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่และจำนวนรถแท็กซี่ในแต่ละเขต ดังนี้คือ

ตารางที่ 2.1 : แสดงจำนวนบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่ และจำนวนรถแท็กซี่ตามรายเขต

เขตชั้นใน			เขตชั้นกลาง			เขตชั้นนอก		
ชื่อเขต	จำนวนบริษัท - สหกรณ์	จำนวนรถ	ชื่อเขต	จำนวนบริษัท - สหกรณ์	จำนวนรถ	ชื่อเขต	จำนวนบริษัท - สหกรณ์	จำนวนรถ
1. พระนคร	6	164	14 ยานนาวา	26	3,615	31. หนองจอก	1	5
2. ป้อมปราบ	16	1,835	15. สาธร	17	831	32. มีนบุรี	1	3
3. ปทุมวัน	24	1,006	16. บางคอแหลม	8	210	33. ลาดกระบัง	2	100
4. สัมพันธวงศ์	9	219	17. พระโขนง	23	668	34. บางขุนเทียน	22	385
5. บางรัก	14	471	18. คลองเตย	19	2,592	35. จอมทอง	19	266
6. ดุสิต	21	636	19. ประเวศ	10	292	36. ตลิ่งชัน	13	383
7. บางซื่อ	27	2,098	20. บางเขน	33	373	37. หนองแขม	8	102
8. พญาไท	30	1,112	21. จตุจักร	31	1,260	38. สวนหลวง	2	44
9. ราชเทวี	16	537	22. ดอนเมือง	11	138			
10. ห้วยขวาง	56	3,472	23. บางกะปิ	68	2,951			
11. ธนบุรี	15	395	24. ลาดพร้าว	16	164			
12. คลองสาน	14	399	25. บึงกุ่ม	18	178			
13. บางกอกใหญ่	9	602	26. บางกอกน้อย	10	1,197			
			27. บางพลัด	20	1,219			
			28. ภาษีเจริญ	21	862			
			29. ราษฎร์บูรณะ	11	593			
			30. ดินแดง	2	45			
	257	12,946		344	17,188		68	1,288

รวมจำนวนบริษัทหรือสหกรณ์แท็กซี่ (นิติบุคคล) เท่ากับ **669** ราย

และจำนวนแท็กซี่ **31,422** คัน

หมายเหตุ = ตัวเลขที่ได้นี้เป็นรายงานการขออนุญาตจดทะเบียนครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2539 ซึ่งเป็นตัวเลขขั้นต่ำที่เป็นการประมาณการเท่านั้น ไม่สามารถหาข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริงได้ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

ที่มา : 1. ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก ตัวเลขการกระจายการแบ่งเขตในกรุงเทพมหานคร เป็น 38 เขต[26]

2. เอกสารรายงานการขออนุญาตจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) กรมการขนส่งทางบก (เอกสารอัดสำเนา)[20]

กฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่สำคัญของผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่

ตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ เพื่อควบคุมการให้บริการรถแท็กซี่ที่สำคัญคือ[27]

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกผู้โดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้น น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

วิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 94 ห้ามมิให้ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในการนับจำนวนคนโดยสาร ให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

(1) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(2) ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยื้อยุดคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 97 คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา 99 ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่

(1) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(2) ยื่นมือ-แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37

(3) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(4) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงานหรือสถานศึกษา

(5) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น

(6) แซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย

(7) ขับรถเข้าในบริเวณบ้านของผู้อื่น

(8) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสาร

(9) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยา ในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา 100 ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่าจ้าง ตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

คุณสมบัติผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่)

ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) ได้จะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ คือ[28,29]

1. ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว หรือรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลชั่วคราว มาแล้วไม่น้อยกว่าหนึ่งปี

2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา 46 เว้นแต่ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี บริบูรณ์

ลักษณะต้องห้าม คือ

- เป็นผู้ที่ร่างกายพิการจนเห็นได้ว่าไม่สามารถจะขับรถได้
- ไม่มีโรคประจำตัวที่แพทย์ลงความเห็นว่าจะอันตรายขณะขับรถ
- ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
- มีใบอนุญาตขับรถประเภทนี้อยู่ก่อนแล้ว
- เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาต

3. มีสัญชาติไทย

4. รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร

5. ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

6. ไม่เป็นผู้ที่ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ

7. ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภยันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และวิ่งราวทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก รีดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ทำโดยประมาท หรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่าสามปี

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในกรณีที่เป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามข้อ 7 แต่พ้นโทษจำคุกมาแล้วไม่น้อยกว่า

ก. หกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน

ข. หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน แต่คดีนั้นเกี่ยวด้วยการใช้รถกระทำความผิด หรือ

ค. หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือน แต่ไม่เกินสามปี

และได้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียน โดยชี้แจงถึงเหตุผลที่ตนต้องโทษ พร้อมทั้งแสดงหลักฐานว่า ตนเป็นบุคคลที่มีความประพฤติเรียบร้อย ควรไว้วางใจให้ขับรถยนต์สาธารณะได้ ให้นายทะเบียนดำเนินการสอบสวนคำร้องดังกล่าว ถ้าเห็นด้วยกับคำร้องให้ดำเนินการได้ แต่ถ้าไม่เห็นด้วยให้ยกคำร้องและแจ้งให้ผู้ขอทราบ

8. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้ายไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว

ก. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

ข. ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอย่างอื่น

ค. ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร

ง. ขับรถใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

จ. ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้

ฉ. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

แนวคิดและความสำคัญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ (Accident) จาก The World Health Organization (WHO) ให้ความหมายว่า "An event , independent of the will of man , caused by a quickly action extraneous manifesting itself by injury to body or mine"

อุบัติเหตุ ตามพจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530. ให้ความหมายว่า "เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น"[30]

อุบัติเหตุหรืออุบัติภัย (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนาและไม่ต้องการให้เกิดขึ้น เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วย[31]

โดยสรุปอาจกล่าวได้ว่า อุบัติเหตุหมายถึงเหตุการณ์หรืออันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดหรือตั้งใจมาก่อน ซึ่งเป็นผลให้บุคคลได้รับบาดเจ็บ อันตรายต่อร่างกายและจิตใจ สูญเสียชีวิตหรือทรัพย์สิน

ชนิดของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุสามารถแบ่งได้เป็นสองกลุ่มใหญ่คือ [30]

1. อุบัติเหตุในการขนส่ง (Transport accident) แบ่งตามแหล่งที่เกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้คือ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางอื่น ๆที่นอกจากที่กล่าวข้างต้น รวมทั้งที่ไม่ได้ระบุแหล่งที่เกิดอุบัติเหตุ

2. อุบัติเหตุอื่น ๆนอกเหนือจากการขนส่ง (Other external causes of accident injury) ได้แก่

- อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational accidents,Work accident)
- อุบัติเหตุในบ้าน (Home accident)
- อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public accident)

ปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร คือ ปัญหาด้านอุบัติเหตุ ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องในด้านความถี่และความรุนแรง เป็นสาเหตุการตายอันดับที่ 2 รองจากโรคหัวใจ หรือโรคระบบไหลเวียนเลือด (ในสาเหตุการตาย 10 อันดับแรกของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2537) โดยเฉพาะอุบัติเหตุจราจรทางบก (Traffic accident) อันจัดเป็นสาเหตุการตายอันดับแรกของการตายจากอุบัติเหตุทั้งหมด ดังแสดงในตาราง

ตารางที่ 2.2 : สำดับสาเหตุการตายตามอัตราต่อประชากร 100,000 คน 10 กลุ่มแรก ตามบัญชีตารางโรคพื้นฐานจากบัญชีจำแนกโรคระหว่างประเทศ แก้ไขครั้งที่ 10 พ.ศ. 2537

กลุ่มสาเหตุ	พ.ศ. 2537		
	ลำดับที่	จำนวน	อัตรา
โรคระบบไหลเวียนเลือด	1	51,936	88.5
อุบัติเหตุทั้งหมด	2	36,155	61.6
โรคเนื้องอก	3	28,741	48.9
โรคระบบหายใจ	4	20,772	35.4
โรคติดเชื้อและปรสิตบางชนิด	5	15,960	27.2
โรคระบบย่อยอาหาร	6	10,618	18.1
โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	7	6,338	10.8
โรคระบบประสาท	8	6,334	10.8
โรคระบบต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซัม	9	4,520	7.7
การถูกทำร้าย	10	4,161	7.1

ที่มา : ส่วนข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข [31]

ตารางที่ 2.3 : จำนวนตายด้วยอุบัติเหตุต่าง ๆ พ.ศ. 2537

ที่	ชนิดของอุบัติเหตุ	จำนวน		
		รวม	ชาย	หญิง
1.	อุบัติเหตุจากการขนส่ง	14,450	11,898	2,552
2.	คนเดินเท้าที่บาดเจ็บในอุบัติเหตุจากการขนส่ง	3,537	2,849	668
3.	ผู้ขี่จักรยานบาดเจ็บในอุบัติเหตุจากการขนส่ง	605	493	112
4.	คนขี่จักรยานยนต์บาดเจ็บในอุบัติเหตุจากการขนส่ง	612	528	84
5.	ผู้ใช้รถยนต์บาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการขนส่ง	579	478	101
6.	ผู้ใช้รถบรรทุกหรือรถตู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุในการขนส่ง	157	130	27
7.	อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกอื่น ๆ	1,288	1,078	210
8.	อุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ	64	52	12
9.	อุบัติเหตุจากการขนส่งทางอากาศและอวกาศ	19	17	2
10.	การพลัดตกหกล้ม	319	244	75
11.	บาดเจ็บจากการถูกวัตถุกลไกที่ไม่มีชีวิต	183	158	25
12.	บาดเจ็บจากการถูกกระทำจากสิ่งมีชีวิต	49	41	8
13.	อุบัติเหตุจากการตกน้ำรวมถึงการจมน้ำ	3,610	2,567	1,043
14.	อุบัติเหตุอื่นที่คุกคามต่อการหายใจ	76	50	26
15.	อุบัติเหตุจากกระแสไฟฟ้า รังสี อุณหภูมิอากาศ	789	684	105
	และความกดอากาศที่ผิดปกติ			
16.	การถูกควันไฟและเปลวไฟ	175	107	68
17.	การถูกความร้อนและสารร้อน	171	106	65
18.	สัมผัสกับสัตว์หรือพืชมีพิษ	100	63	37
19.	ภยันตรายจากพลังธรรมชาติ	171	105	66
20.	การเป็นพิษโดยอุบัติเหตุ	183	110	73
21.	ออกกำลังกายมากเกินขนาด การเดินทางและการขาดแคลน	5	3	2
22.	ภยันตรายจากปัจจัยอื่นหรือปัจจัยที่มิได้ระบุโดยบังเอิญ	14,311	11,512	2,799

ที่มา : ส่วนข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข[31]

สาเหตุของอุบัติเหตุ[32,33,34,35,36]

สาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ คือ พฤติกรรมของมนุษย์หรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafety behavior) และสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Environmental conditions)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุตามหลักการทางระบาดวิทยา ซึ่ง John Gordon เป็นผู้ริเริ่มนำหลักการนี้มาใช้เป็นคนแรก มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการดังนี้ คือ

1. บุคคล (Host)
2. สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (Agent)
3. สิ่งแวดล้อม (Environment)

บุคคล (Host)

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับตัวบุคคล มีสาเหตุสำคัญ 2 ประการดังนี้

1. **การคิดที่ไม่ปลอดภัย** ได้แก่ การประเมินอันตรายไม่ถูกต้อง คาดการณ์ความเสี่ยงต่ำ หรือคาดการณ์เกินไป (เกินความจริง) ว่าตนเองจะสามารถควบคุมอันตรายนั้นได้ ซึ่งอาจสืบเนื่องมาจาก

- การขาดความรู้และประสบการณ์
- ช่อมแซมอุปกรณ์โดยไม่รู้วิธีทำ
- การรู้เท่าไม่ถึงการณ์
- ไม่รู้กฎจราจร
- มีทัศนคติหรือความเชื่อที่ผิด เช่น เชื่อถือว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องเคราะห์กรรม โชคชะตา หรือการกระทำของผีสาง เทวดา เชื่อว่าไม่ถึงคราวไม่ตาย อยู่ที่ไหนก็ตายเหมือนกัน

2. **การกระทำที่ไม่ปลอดภัย** ได้แก่ การไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือข้อบังคับ การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไม่ถูกต้องไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ การมีนิสัยที่ไม่ปลอดภัยขาดความระมัดระวัง ชอบเสี่ยงอันตราย นอกจากนี้ยังรวมถึงการขาดทักษะในการปฏิบัติงาน หรือการมีความประมาทเลินเล่อ ทั้งนี้เนื่องมาจากปัจจัย คือ

- ปัจจัยด้านร่างกาย (Physiological Factors)
- ปัจจัยด้านจิตใจ (Psychological Factors)
- ปัจจัยด้านวัฒนธรรมหรือสังคม (Cultural or Social Factors)

ปัจจัยทางด้านร่างกาย

ความบกพร่องของสภาพร่างกายเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ผู้ที่มีร่างกายอ่อนเพลีย เหน็ดเหนื่อย เจ็บป่วย เป็นโรคและไม่แข็งแรง เมื่อไปทำงานหนักหรือทำงานเสี่ยงภัยย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ตัวอย่างผู้ที่เป็นโรคหัวใจ โรคลมบ้าหมู โรคเบาหวาน จะต้องได้รับการดูแลหรือการแนะนำจากแพทย์ก่อนจะทำกิจกรรมที่เสี่ยงภัย การดื่มสุราหรือการกินยาบางอย่าง อาจมี

ผลต่อสุขภาพ เช่น ยากล่อมประสาท ยากระตุ้นประสาท ยาแก้ไข้หวัด จะทำให้สมองมึนงง ง่วงนอน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ปัจจัยทางด้านจิตใจ

1. สภาพจิตใจที่บกพร่อง หรือผู้ที่จิตใจและอารมณ์อยู่ในสภาวะตึงเครียด เช่น วิตกกังวล กลัว หิว โกรธ มักเป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. การตัดสินหรือคาดการณ์เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ไม่ถูกต้อง การขาดข้อมูลที่เพียงพอ การคาดการณ์ที่ผิด ๆ มักก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

3. การที่บุคคลให้ความสำคัญในตัวเอง เรื่องความคิดที่ใหญ่โตเกินความเป็นจริง เห็นความสำคัญของตนเองมากเกินไป

4. บุคคลมีความเชื่อมั่นสูงเกินไป ในเรื่องความสามารถของตนเอง ทำให้ขาดสมาธิ ขาดความระมัดระวัง ไม่ตั้งใจหรือไม่ระมัดระวัง

ปัจจัยทางด้านวัฒนธรรมหรือสังคม

ปัจจัยทางด้านวัฒนธรรมหรือสังคม เป็นตัวประสาน (เชื่อม) ปัจจัยทางด้านร่างกายและจิตใจที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

สภาพพื้นฐานทางครอบครัว เศรษฐกิจ สังคม ขนบธรรมเนียม ค่านิยมต่าง ๆ มีส่วนทำให้บุคคลมีความรู้ สติปัญญาและอารมณ์ในการปฏิบัติเรื่องความปลอดภัย

Shaw และ Sichel[37] ได้รวบรวมลักษณะบุคลิกภาพโดยทั่วไปที่มีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยแบ่งเป็นผู้ที่มีบุคลิกภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มาก หรือน้อยดังนี้ คือ

ลักษณะบุคลิกภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มาก

1. ผู้ที่มีสภาวะจิตใจบกพร่อง มีอาการของโรคจิตหรือโรคประสาท
2. ผู้ที่ขาดไหวพริบ ขาดสมาธิ ขาดการสังเกตสภาพแวดล้อมต่าง ๆ
3. ผู้ที่ชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบวินัย
4. ผู้ที่ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมได้ หรือปรับตัวได้ไม่ดี
5. ผู้ที่มีสภาพอารมณ์หวั่นไหว ไม่รู้จักการควบคุมอารมณ์ หงุดหงิด ฉุนเฉียวง่าย
6. ผู้ที่ขาดความพึงพอใจในตนเอง และชอบอิจฉาผู้อื่น
7. ผู้ที่ขาดความอดทน ผู้อื่นสามารถบังคับ ข่มขู่ได้ง่าย
8. ผู้ที่มุ่งผลประโยชน์ตนเองเป็นใหญ่
9. ผู้ที่ความเชื่อฝังใจมาแต่อดีต ขาดการรับฟังเหตุผลที่ถูกต้อง
10. ผู้ที่ขาดวุฒิภาวะ แสดงพฤติกรรมไม่เหมาะสมกับวัย
11. ผู้ที่ขาดความมั่นใจในตนเอง ไม่สามารถตัดสินใจแก้ไขปัญหาด้วยตนเองได้

12. ผู้ที่มีความเชื่อมั่นในตัวเองมากเกินไป
13. ผู้ที่มีนิสัยท้าทาย ชอบการแข่งขันมาก
14. ผู้ที่มีทัศนคติแบบต่อต้านสังคม หรือมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรม

ลักษณะบุคลิกภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อย

1. ผู้ที่มีวุฒิภาวะสมวัยและมีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์
2. ผู้ที่สามารถปรับตัวเข้ากับสังคมแวดล้อมได้ และมีความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ
3. ผู้ที่สามารถควบคุมอารมณ์ได้ดี ไม่แสดงอารมณ์ก้าวร้าว หุนหันพลันแล่นมากเกินไป
4. ผู้ที่สามารถประเมินสถานการณ์และตัดสินใจได้เหมาะสม
5. ผู้ที่สนใจเรียนรู้ จากประสบการณ์และการกระทำที่ผิดพลาดของตนเอง
6. ผู้ที่มีอารมณ์แจ่มใส ท่าทีเป็นมิตร ให้การยอมรับและเข้ากับผู้อื่นได้ง่าย
7. ผู้ที่เข้าใจตนเอง มีความระมัดระวังอยู่เสมอ

สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (Agent)

สิ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ หรือก่อให้เกิดการบาดเจ็บ อาจแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1. พลังงานในรูปต่าง ๆ ที่เป็นตัวการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (actual injury producing agents) เช่น ความร้อน เครื่องจักรกล เคมี ไฟฟ้า รังสี เป็นต้น

2. พาหะหรือตัวนำพลังงานที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (carriers of the energy) ซึ่งมักจะเป็นวัตถุ สิ่งของ หรือสิ่งมีชีวิต เช่น ลูกปืน มีด น้ำที่กำลังเดือด สายไฟ ไขมันที่เกาะพื้น พืชที่เป็นพิษ สัตว์ร้าย สัตว์ต่าง ๆ

สิ่งแวดล้อม (Environment)

1. ธรรมชาติ
2. มนุษย์สร้างขึ้น

สิ่งแวดล้อมที่เป็นธรรมชาติ ได้แก่ - สภาพดินฟ้าอากาศ เช่น ฝนตก หมอกจัด
- ภัยธรรมชาติ เช่น พายุ น้ำท่วม แผ่นดินไหว

สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ - เครื่องจักร (ที่มีกำลังแรงสูง ชำรุด) อุปกรณ์เครื่องใช้ เครื่องป้องกันภัยอันตราย

เงื่อนไขต่าง ๆ ที่มนุษย์สร้างหรือกำหนดขึ้น ที่ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย เงื่อนไขทางสิ่งแวดล้อมที่ขาดคุณภาพของความเป็นระเบียบ หรือการจัดให้เป็นระบบ (An accident is a perfectly natural product of an unorganized easy of life)

ตามหลักนิเวศน์วิทยา ซึ่งเกี่ยวข้องกับมนุษย์และสิ่งแวดล้อม เอมอัชฌา[36] ได้อ้างถึง Florio ซึ่งได้กล่าวไว้ว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุด้วยกัน เช่น ความเร็ว การดื่มแอลกอฮอล์ ถนนที่เปียกแฉะหรือลื่น ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ ฯลฯ โดยองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ องค์ประกอบภายใน (Intrinsic) เป็นองค์ประกอบภายในตัวมนุษย์ และองค์ประกอบภายนอก (Extrinsic) เป็นองค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้อาจแสดงเป็นตัวอย่างได้ดังนี้

องค์ประกอบภายใน (มนุษย์)	องค์ประกอบภายนอก (สิ่งแวดล้อม)
1. ความผิดปกติทางร่างกาย	1. อากาศเป็นพิษ
2. ความเครียด	2. ความแออัด
3. ความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า	3. เครื่องมือหรืออุปกรณ์ชำรุด
4. ความกลัดกลุ้ม	4. การควบคุมทางกฎหมายไม่รัดกุม และไม่เพียงพอ
5. การขาดความรู้	5. ไม่มีการเรียนการสอนสวัสดิศึกษาสำหรับเด็กวัยก่อนเรียน และไม่มีการเรียนการสอนต่อเนื่องไปตลอดชีวิต
6. การมีทัศนคติที่ไม่ดี	
7. การมีความรู้สึกที่ไม่มั่นคง	

ความสัมพันธ์ทางระบบนิเวศน์วิทยาค่อนข้างสลับซับซ้อน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุตามหลักนิเวศน์วิทยา แสดงได้ตามแผนภูมิ

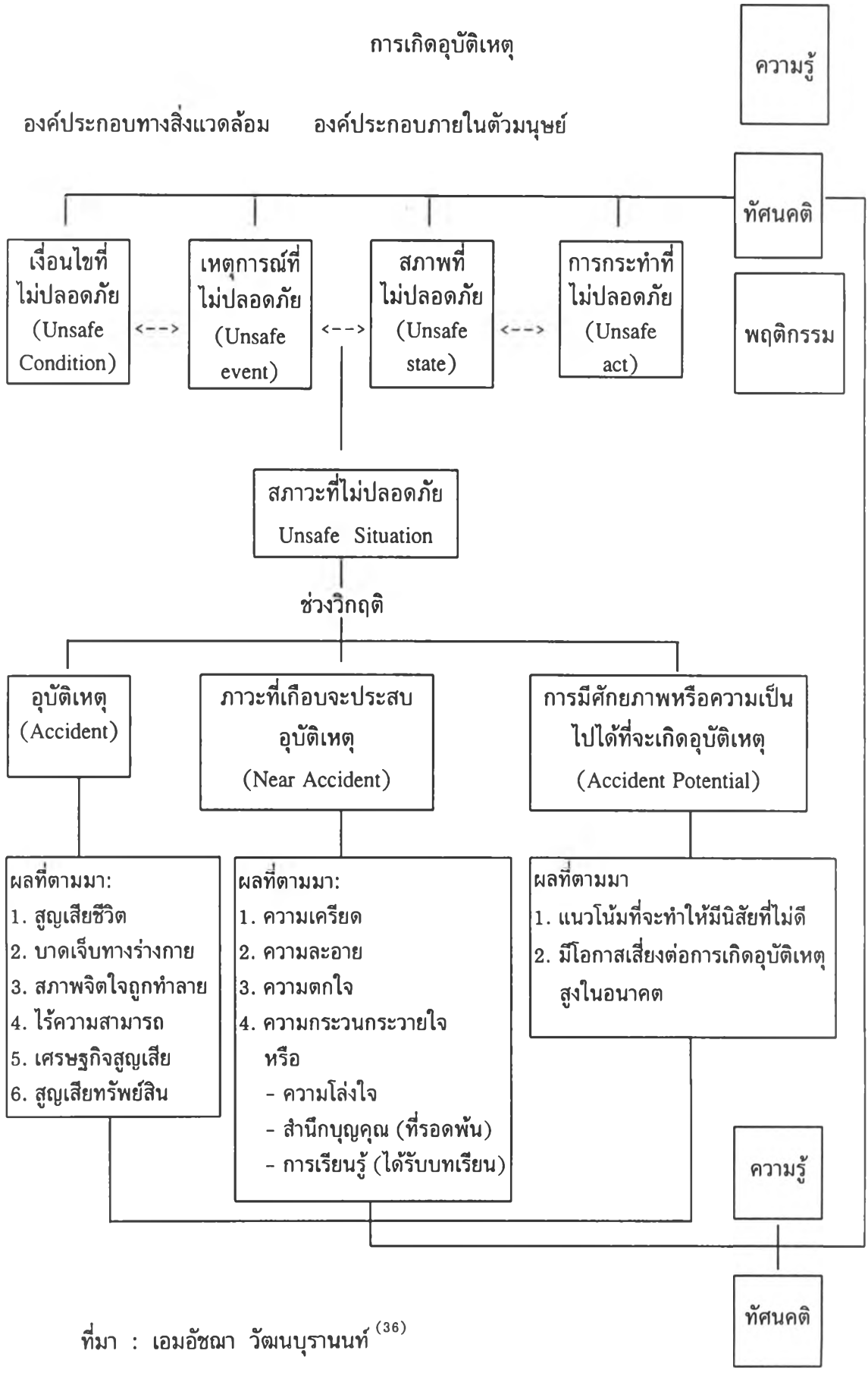
โดยสรุปการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุโดยทั่วไป จะพบว่ามี 2 ประการใหญ่ด้วยกันคือ

1. ความบกพร่องของบุคคล

2. ความบกพร่องของสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมทั้งสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ได้แก่ วัสดุ สิ่งของเครื่องใช้ เครื่องจักรกล ดินฟ้าอากาศ และสิ่งแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ กฎหมายระเบียบข้อบังคับ การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย และขนบธรรมเนียมประเพณี ความเชื่อตลอดจนวัฒนธรรมต่าง ๆ ด้วย

สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทั้งสองประการนี้ จากการศึกษาพบว่า คนก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 88 ความบกพร่องของบุคคลน่าจะเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ และสลับซับซ้อนมากที่สุด เนื่องจากบุคคลเป็นผู้กระทำการต่าง ๆ ในสิ่งแวดล้อม ถึงแม้ว่าจะมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยทำให้สิ่งแวดล้อมดีที่สุด แต่ถ้าคนไม่ได้แก้ไขข้อบกพร่องแล้วก็ไม่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุลงได้

แผนภูมิที่ แสดงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุตามแนวความคิดของระบบนิเวศน์วิทยา



ที่มา : เอมอัชฌา วัฒนบุรานนท์ [36]

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรและยานพาหนะ (Motor Vehicle traffic accident and other road vehicle)

กองสถิติสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข[38] ได้จำแนกสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร และยานพาหนะตามการจำแนกขององค์การอนามัยโลก ซึ่งจัดแบ่งไว้ในหนังสือ International Classification of Diseases (ICD) 1975 Revision และบัญชีโรคตามฉบับแก้ไขในการประชุมระหว่างประเทศครั้งที่ 9 จำแนกย่อยได้ดังนี้คือ

- อุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการแซงและชนกับรถคันอื่น
- อุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการชนกับรถคันอื่น
- อุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถชนคนเดินถนน
- อุบัติเหตุจราจรที่เนื่องจากการเสียความควบคุมแต่ไม่มีการชนกัน
- อุบัติเหตุอื่น ๆที่ไม่เกี่ยวข้องกับการชน

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการจราจรทางบกนั้น เกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุด้วยกัน ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ กรมตำรวจ ได้รายงานสรุปคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบตั้งแต่เดือน มกราคม - มีนาคม 2539 ดังตาราง คือ[39]

ตารางที่ 2.4 : สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (มค.-มีค. 2539)

สาเหตุของอุบัติเหตุ	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
1. ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด	1013	1046	790
2. ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	579	515	566
3. แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	752	587	632
4. ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด	24	24	50
5. ไม่ให้สัญญาณจอด /ชลอ/ เลี้ยว	342	273	297
6. ฝ่าฝืนป้ายหยุดทางแยก	257	236	194
7. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	354	281	281
8. ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	171	171	175
9. รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด	37	11	11
10. บรรทุกเกินอัตรา	32	46	19
11. ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	97	124	41
12. อุปกรณ์ชำรุด	34	29	71
13. เมาสุรา	68	58	47

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

สาเหตุของอุบัติเหตุ	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
14. หลับใน	8	54	34
15. เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า	11	36	31
16. สัตว์พาหนะวิ่งตัดหน้า	-	-	1
17. ขับรถผิดช่องทาง	30	51	55
18. ตามหลังกระชั้นชิด	111	80	99
19. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	4	45	13
20. อื่น ๆ	711	583	604
21. ไม่แจ้ง	344	59	241
รวม	**5,018**	**4,554**	**4,145**

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ กรมตำรวจ[39]

จากข้อมูลดังกล่าวมีเหตุผลสนับสนุนมูลเหตุของการขับขี่ที่นำไปสู่การประสบอุบัติเหตุหลายประการ อันเนื่องมาจากปัจจัยที่สำคัญ 2 ประการดังนี้ คือ[29,40]

1. ปัจจัยเกี่ยวกับบุคคล (Human Factor)
2. ปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Environmental condition)

1. ปัจจัยเกี่ยวกับบุคคล (Human Factor)

ปัจจัยที่เกี่ยวกับบุคคลมีสูงถึงร้อยละ 90 ในประเทศอังกฤษได้ศึกษาปัจจัยเกี่ยวกับบุคคลที่มีสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร โดยประเมินจากอุบัติเหตุจำนวน 2,042 ราย ดังแสดงในตารางคือ[41]

ตารางที่ 2.5 : ปัจจัยเกี่ยวกับบุคคลในอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับบุคคล	จำนวนร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุ
1. แบบหรือการปฏิบัติตน	
- ข้อบกพร่องในการกระทำ : ขับรถเร็ว แซงรถในที่คับขัน ขับรถตามหลังอย่างกระชั้นชิด	26.9
- ข้อบกพร่องของพฤติกรรม : การกระตุ้นหรือมีการเสี่ยง การหักล้าง การก้าวร้าว	2.0
2. ความคลาดเคลื่อนของการรับรู้	25.4
- ความผิดพลาดในการมองเห็น	
- การกระทำที่หย่อนไปและเกิดความบกพร่องตามมา	
- ไม่พิจารณาถึงความเร็วหรือระยะทางไกล	
3. สิ่งที่พาให้เสีย	13.6
- แอลกอฮอล์	
- ความเหนื่อยล้า	
- ยา	
- การเจ็บป่วย	
- อารมณ์ไม่เป็นปกติ	
4. ทักษะที่ตามมา	9.8
- ไม่มีประสบการณ์	
- ไม่เคารพกฎหมาย	
- การกระทำที่ผิดหรือตัดสินใจพลาด	
รวมทั้งหมดประมาณ	**77.7**

อุบัติเหตุจากบุคคลนั้นเกิดจากผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้าหรือสัตว์เลี้ยงต่าง ๆ ดังรายละเอียดกล่าวคือ [42,43,44,45]

1.1 สาเหตุจากผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นผู้ที่สามารถบังคับควบคุมตนเองและยานพาหนะ ให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ กัน องค์ประกอบที่เป็นผลให้ผู้ขับขี่ก่ออุบัติเหตุ พอสรุปได้ว่ามีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยทั้ง 3 ด้านคือ ปัจจัยด้านร่างกาย (Physiological Factors) ปัจจัยด้านจิตใจ (Psychological Factors) และปัจจัยด้านวัฒนธรรมหรือสังคม (Cultural or Social Factors) อันเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ ดังนี้คือ

1.1.1 อายุ

การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุขององค์การอนามัยโลกได้แบ่งอายุของผู้ขับขี่และผู้ประสบอุบัติเหตุออกเป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

(1) ช่วงอายุที่ต่ำกว่า 15 ปี จัดอยู่ในประเภทวัยเด็ก (Children group)

(2) ช่วงอายุระหว่าง 15-24 ปี จัดอยู่ในวัยหนุ่มสาว (Young group)

(3) ช่วงอายุระหว่าง 25-65 ปี จัดอยู่ในวัยกลางคน (Middle age group)

(4) ช่วงอายุที่สูงกว่า 65 ปี จัดอยู่ในวัยสูงอายุ (Old age group)

สำหรับวัยหนุ่มสาวและวัยสูงอายุนั้นมีลักษณะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกล่าวคือ

<u>วัยหนุ่มสาว</u>

- พฤติกรรมชอบแสดงออก (show off behavior)
- ความไม่อยู่นิ่ง (recklessness)
- ความกระตือรือร้น (enthusiasm)
- การขาดประสบการณ์ (inexperience)

<u>วัยสูงอายุ</u>

- ระมัดระวังมากเกินไป
- การตัดสินใจและปฏิกิริยาโต้ตอบไม่ดี ตอบสนองการรับรู้ได้ช้า
- มีความเฉื่อยชา ตกใจง่าย
- สายตา การได้ยิน บกพร่อง

ผู้ที่อยู่ในวัยกลางคน ในช่วงระหว่างอายุ 25-65 ปี จะสามารถขับรถได้ปลอดภัยที่สุด

1.1.2 เพศ

เพศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากการศึกษาเมื่อ ค.ศ. 1968 ในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า จำนวนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งหมดคิดเป็นเพศชายมีจำนวนร้อยละ 59 และเพศชายเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 75 ซึ่งคิดเป็นอัตราสูงกว่าเพศหญิงถึง 1.3 เท่า สำหรับในประเทศไทยพบว่า เพศชายก่ออุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เนื่องจากว่าเพศชายเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าหญิง และมีการขับรถเป็นระยะทางไกล ๆ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากกว่า

1.1.3 รายได้

ลักษณะงานอาชีพ และสภาพความจำเป็นในการประกอบอาชีพ เช่น การขับรถแท็กซี่เพื่อต้องการให้มีรายได้สูงเพียงพอกับค่าใช้จ่าย ผู้ขับขี่รถแท็กซี่จำเป็นต้องพยายามวิ่งรถไปตามถนนสายต่าง ๆ และใช้สายตาสอดส่ายหาผู้โดยสารตามข้างทาง ด้วยเหตุที่ รถต้องวิ่งอยู่บนถนนมาก และขณะเดียวกันผู้ขับยังต้องพยายามมองหาผู้โดยสารไปพร้อม ๆ กันด้วย ประกอบกับเหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือ การที่จะเพิ่ มพูนรายได้จากค่าโดยสารให้ได้มาก ๆ ก็จำเป็นที่ผู้ขับขี่รถเหล่านี้จะต้องใช้ความเร็วสูง เพื่อใช้เวลาในการรับ-ส่งผู้โดยสารแต่ละรายให้น้อยที่สุดโอกาสเกิดอุบัติเหตุย่อมมีสูง

1.1.4 ระดับการศึกษา

การศึกษามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต เพราะการศึกษาเป็นวิธีการที่มนุษย์ถ่ายทอดความรู้ ทัศนคติ แบบของความประพฤติและมรดกทางสังคมแก่ชนรุ่นต่อไป และเป็นการเสริมสร้างเชาวน์ปัญญา เรียนรู้ และเกิดความเข้าใจในสิ่งรอบข้าง ถ่ายทอดรับรู้ประสบการณ์ต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับตัวเข้ากับสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การเข้าใจตระหนักถึงความสำคัญของสวัสดิศึกษาจะเป็นการช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้มาก

1.1.5 การใช้ยาและสารเสพติดต่าง ๆ

ปัจจัยต้นเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ คือ ระดับอัลกอฮอล์ในเลือด อันเป็นผลเนื่องมาจากการดื่มสุรา (สุรา หมายถึง เครื่องดื่มที่มีอัลกอฮอล์เป็นส่วนประกอบ ปริมาณของอัลกอฮอล์มากน้อยต่างกัน จะมีชื่อเรียกต่างกัน เช่น บรั่นดี เหล้าขาว เบียร์ เป็นต้น) อัลกอฮอล์จะมีผลการออกฤทธิ์กดประสาททำให้เกิดอาการมึนเมามากขึ้น จนถึงขนาดไม่สามารถจะบังคับตนเองได้โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยวดยานอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย ระดับอัลกอฮอล์ในเลือดแบ่งได้เป็น 3 ระดับ คือ

(1) การดื่มเพื่อสังคม (Responsible drinking, Social drinking) เป็นการดื่มอย่างมีความรับผิดชอบ ประมาณเบียร์ 2 แก้ว มีระดับอัลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 49 มก.% คนดื่มจะรู้สึกสนุกสนานร่าเริง

(2) การดื่มโดยมีความเสี่ยง (Risky drinking) มีระดับอัลกอฮอล์ในเลือด 50-99 มก.% อัลกอฮอล์จะไปกดสมองทำให้ร่างกายทำงานช้าลง สมองมึนชา มีการตอบสนองช้าลง เช่น การเบรครถในเวลาคับขันช้าลง กะระยะทางผิดพลาด ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(3) การดื่มจนมึนเมา (Intoxicated drinking) ประมาณดื่มเบียร์มากกว่า 5 แก้ว มีระดับอัลกอฮอล์ในเลือด 100 มก.% คนดื่มจะรู้สึกมีอาการเมาเดินไม่ตรงทาง การทำงานของร่างกายนอกคำสั่งสมอง นอนหลับโดยไม่รู้ตัว บางคนจะมีอาการวูบหรือหมดสติได้ง่าย

ในแต่ละประเทศได้กำหนดระดับอัลกอฮอล์ในเลือดเป็นกฎหมายลงโทษผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ดื่มสุราว่า มีอาการมึนเมาไว้ดังนี้

ระดับ 50 มก.% ได้แก่ เกาหลี ญี่ปุ่น ฟินแลนด์ ออสเตรเลีย แคนนาดา

ระดับ 70 มก.% ได้แก่ ประเทศโคลัมเบีย

ระดับ 80 มก.% ได้แก่ เดนมาร์ก ฝรั่งเศส เยอรมัน ลักเซมเบอร์ก อังกฤษ สิงคโปร์

สำหรับประเทศไทย แม้จะมีกฎหมายจราจรบัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น แต่ก็ยังไม่มีการกำหนดค่าระดับสูงสุดของอัลกอฮอล์ในเลือดที่สมควรยอมให้มีได้ในตัวผู้ขับขี่

ระดับอัลกอฮอล์ในเลือดเท่ากันจะมีผลต่อผู้ดื่มไม่เท่ากัน ทั้งนี้แล้วแต่ว่าผู้ดื่มนั้นดื่มสุราเป็นประจำ ป่วยเป็นโรคไต หรือรับประทานยาอะไรเป็นประจำอยู่หรือไม่

ในเรื่องของยา (drugs) พบว่ามียาบางประเภทมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งยากระตุ้นประสาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเภทแอมเฟตามีน (amphetamine) หรือที่รู้จักกันในชื่อยาบ้า ยาขยัน จะมีผลทำให้ต้องใช้เป็นประจำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เบื่ออาหาร น้ำหนักลด นอนไม่หลับแล้ว ยังทำให้เกิดอาการประสาทหลอนได้ และเมื่อยาหมดฤทธิ์แล้วจะรู้สึกง่วงนอนมากทันที ซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับรถเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมียาประเภทที่ทำให้ง่วงนอน จึงไม่ควรรับประทานในขณะขับรถ เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน เป็นต้น

1.1.6 การขาดประสบการณ์

การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ การขาดประสบการณ์ในอุปกรณ์ และการขาดประสบการณ์ในสภาวะ

(1) การขาดประสบการณ์ในอุปกรณ์ ได้แก่

- การฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ในการใช้รถใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ คาดคะเนความเร็วหรือกะระยะทางไม่ถูกต้อง

- ไม่คุ้นเคยในเรื่องลักษณะของยวดยานที่ขับทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้ เช่น รถลื่นไถลตกถนน แฉลบออกนอกทาง หรือตกหลุมลึกแล้วกระดอนขึ้นไปทำให้รถเสียหลักและคว่ำลงข้างทาง เป็นต้น

(2) การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ทั้งในสภาวะดินฟ้าอากาศ และสภาวะท้องถิ่น

- สภาวะดินฟ้าอากาศ เช่น เมื่อฝนเริ่มตกพรำ ๆ ถนนจะเปียกหมาด ๆ และลื่นมาก การขับรถมาเร็ว ๆ แล้วเบรคแรง ๆ รถก็อาจลื่นไถลเสียหลักได้โดยง่าย หรือการขับรถเร็วในบริเวณที่มีน้ำเจิ่งนองก็มีอันตรายเกิดขึ้นได้มากเพราะขณะแชงหรือสวนกัน น้ำจะสาดเข้าที่กระจก ทำให้มองไม่เห็นชั่วขณะเพราะใบปัดน้ำฝนปัดไม่ทัน

- สภาวะท้องถิ่น เช่น ถนนบางสายห้ามรถประเภทอื่นเข้ามาโดยยกเว้นรถประจำทาง (Bus lane) หากผู้ขับขี่ไม่มีความรู้ในเรื่องกฎข้อบังคับดังกล่าวหรือไม่ได้สนใจก็อาจจะเกิดอุบัติเหตุชนรถประจำทางได้ หรือถนนบางสายที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ท่อระบายน้ำไม่ปิดฝา ขณะที่ฝนตกหนักน้ำท่วมถนน ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญทางอาจตกลงไปในหลุมบ่อดังกล่าวได้

1.1.7 ขาดความรู้

การขาดความรู้ความเข้าใจ การรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ประเมินอันตรายไม่ถูกต้อง คาดการณ์ต่ำหรือคาดการณ์เกินความจริง ว่าตนเองจะสามารถควบคุมอันตรายนั้นได้ ทั้งนี้เนื่องจากความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ ก็ยังไม่แพร่หลายไปยังกลุ่มชนต่าง ๆ อีกมาก เช่น ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย ถึงแม้จะขับรถได้แต่ก็ขาดความรู้ โดยเฉพาะประชาชนในชนบท สาเหตุเหล่านี้จึงนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.1.8 บุคลิกภาพและลักษณะนิสัย

การแสดงออกทางบุคลิกภาพของบุคคลมี 2 ประเภท ประเภทแรกเรียกว่า บุคลิกภาพทางบวก (positive attitude) ได้แก่ บุคคลที่ชอบทำในสิ่งที่ถูกต้องและเป็นที่ยอมรับของสังคมอยู่เสมอ บุคคลประเภทนี้มักไม่เกิดอุบัติเหตุ ในทางตรงกันข้ามบุคคลที่บุคลิกภาพทางลบ (negative attitude) มักชอบทำในสิ่งตรงข้ามกับบุคคลประเภทแรก หรือชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบ ซึ่งมักจะประสบอุบัติเหตุได้เสมอ ผู้ที่มีนิสัยที่เหมาะสมกับงานและเลือกทำในสิ่งที่เหมาะสมกับตนเองจะไม่เกิดอุบัติเหตุ หรือคนบางคนมีความจำเป็นต้องปรับนิสัยของตนเองให้เข้ากับงานที่ได้รับมอบหมาย จึงสามารถทำงานนั้น ๆ ได้ปลอดภัย คนบางคนมีนิสัยชอบเสี่ยงภัย ขาดความระมัดระวังหรืออาจมีความประมาทเลินเล่อจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.1.9 ความบกพร่องของสภาพร่างกายและจิตใจ

ความบกพร่องของสภาพร่างกายและจิตใจอันเนื่องมาจากสาเหตุหลายประการที่มีผลต่อการขับรถประสบอุบัติเหตุ ได้แก่

(1) ความจำกัดของร่างกาย อุบัติเหตุเป็นจำนวนมากเกิดขึ้นเพราะผู้ขับขี่ที่ประมาท ขาดความระมัดระวังที่เหมาะสม พยายามทำงานเกินขอบเขตความสามารถของร่างกายของตนเอง แม้ในสภาวะที่ร่างกายไม่พร้อมในการขับขี่ยวดยาน เช่น ป่วย อดนอน ป่วยเป็นโรคหัวใจ แต่ต้องทำงานหนัก พิการแต่อยากขับรถ เป็นต้น ผู้ขับขี่ที่ร่างกายไม่สมบูรณ์อันเนื่องจากความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า ในกรณีที่ต้องขับรถอยู่เป็นเวลานานหลายชั่วโมง ยิ่งขับรถนานเท่าไรก็ยิ่งเกิดความอ่อนเพลียขึ้นเท่านั้น แต่ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงความเคยชินของผู้นั้นด้วย เมื่อเกิดความเหนื่อยล้า ง่วง โอกาสที่จะเกิดหลับในได้ง่าย การตัดสินใจช้าลง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าขับขี่อยู่ในเส้นทางที่คุ้นเคยหรือบนทางหลวงที่ราบเรียบ ดังนั้น องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ให้คำแนะนำสำหรับผู้มีอาชีพขับรถบรรทุกว่าควรจะหยุดพักเป็นเวลาครึ่งชั่วโมงหลังจากที่ขับรถมานาน 4-6 ชั่วโมง และทุก 24 ชั่วโมง

I ๑๖๔๗๘๖๐

(2) โรค (disease) เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้จำนวนร้อยละ 10-15 สำหรับผู้ขับขี่ที่มีโรคเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และผู้เป็นโรคชนิดเฉียบพลัน ได้แก่ โรคทางสมอง ลมชัก เป็นต้น พบว่าบุคคลเหล่านี้มักเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีร่างกายสมบูรณ์ถึง 2 เท่า

(3) ความผิดปกติทางหู หูเป็นส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เพราะเป็นส่วนหนึ่งที่ทำหน้าที่รับเสียง หากระบบการได้ยินเสียงบกพร่องไปก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่จากข้อมูลทางสถิติกลับพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดเนื่องจากผู้ที่มีระบบการได้ยินปกติมากกว่าคนที่มีระบบการได้ยินเสียงผิดปกติ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่มีระบบการได้ยินเสียงผิดปกตินั้น จะมีความระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีระบบการได้ยินเสียงปกติ

(4) ความผิดปกติทางสายตา เนื่องจากความสามารถในการมองเห็นของแต่ละบุคคลแตกต่างกัน ซึ่งอาจมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น การดื่มสุรา หรือมีสายตาผิดปกติอันเนื่องจากแสง ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น ตามปกติการเห็นในทางกว้าง (visual field) ไม่ควรต่ำกว่า 140 องศา และความสามารถในการเห็น (visual acuity) ควรอยู่ระหว่าง 20/30 ถึง 20/70 จากการศึกษาของศาสตราจารย์ Leismag พบว่าผู้ขับขี่สายตาผิดปกติด้านการเคลื่อนไหว (dynamic acuity) นั้นจะมีผลทำให้การตัดสินใจแซงรถช้ากว่าผู้ขับขี่ที่มีสายตาปกติ ซึ่งกว่าจะตัดสินใจก็ช้าเกินกว่าที่จะแซง นอกจากนั้นบุคคลที่มีตาเอียงเพียงข้างเดียวก็จะมีผลทำให้คำนวณความเร็วของรถที่วิ่งสวนเข้ามาต่างจากความเป็นจริง ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(5) ปัญหาทางสุขภาพจิต ผู้ขับขี่ที่มีปัญหาทางสุขภาพจิต หรือมีความบกพร่องด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกลัดกลุ้มใจ วิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิดฉุนเฉียวเกิดขึ้น บ่อย ๆ มีความตึงเครียดทางอารมณ์ มีโรคทางจิตทางประสาท ฯลฯ มีผลทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมอารมณ์และจิตใจไว้ได้ ขาดสมาธิในการขับรถ และทำให้ขับรถเลวลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ผู้ขับขี่ที่อยู่ในสภาพพร้อม (alert) นั้น หากมีเหตุการณ์ใด ๆ เกิดขึ้นเฉพาะหน้า จะสามารถแก้ไขเหตุการณ์ได้ภายใน 5 วินาที (Reaction time) หากมีร่องรอยหรือหลักฐานว่า ผู้ขับขี่ได้ใช้ความพยายามแก้ไขเหตุการณ์ ได้ภายใน 5 วินาที (เช่น มีรอยเบรคบนพื้นถนนให้เห็น) แล้วแต่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นก็แสดงว่าเกิดจากปัจจัยอื่น (เช่น ยางไม่ดี เบรคไม่ดี)

1.2 <u>สาเหตุจากผู้โดยสาร คนเดินเท้าหรือสัตว์เลี้ยง</u>

ผู้โดยสาร คนเดินเท้าหรือสัตว์เลี้ยง มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้คือ

1.2.1 การขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยขาดความระมัดระวัง ในการปิด-เปิดประตูรถ เดินถนนโดยไม่ระมัดระวังยวดยาน วิ่งตัดหน้ารถ การวิ่งเล่นบนถนน ลื่นหกล้ม ลังเลใจในการข้ามถนน ฯลฯ

1.2.2 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ห้อยโหนรถขณะโดยสารรถประจำทาง ไม่ขึ้นหรือลงขณะรถหยุดหรือที่ป้ายจอด ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามหรือสัญญาณ ไม่เดินถนนตามบาทวิถีหรือทางเท้า มีสะพานให้ข้ามแต่ไม่ข้าม

1.2.3 ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น ข้ามถนนโดยออกจากหน้าหรือท้ายรถขณะที่รถยังจอดอยู่ สัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนน หรือวิ่งตัดหน้ารถ ฯลฯ

1.2.4 ความไม่สมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจ เช่น สภาพร่างกายที่อ่อนเพลีย การดื่มสุราขณะเดินถนน เป็นต้น

2. ปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Environmental conditions)

สิ่งแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม ซึ่งรวมทั้งสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ และสิ่งแวดล้อมทางสังคม อาจก่อให้เกิดอันตรายได้มาก ดังนี้คือ[46,47]

2.1 <u>สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ</u> ได้แก่

2.1.1 ยานพาหนะ ถ้าขาดเครื่องป้องกันอาจจะทำให้ผู้ใช้ ได้รับบาดเจ็บได้ รถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย ก็อาจทำให้ผู้ขับและผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บได้ คนขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยอาจทำให้เกิดบาดเจ็บของสมองได้ เป็นต้น หรือจากสาเหตุสภาพรถบกพร่องอื่น ๆ คือ

(1) ยางระเบิดหรือยางแตก ทำให้รถเสียการทรงตัว พลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่กำลังแล่นด้วยความเร็วสูงและถนนลื่น

(2) เบรคแตก เบรคลื่น ทำให้รถไม่สามารถหยุดหรือชะลอความเร็วลงได้ตามความต้องการ และเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

(3) เพลาหลุดหรือเพลาขาด ทำให้รถหมดกำลังในการขับเคลื่อน รถจะไม่แล่นแม้ว่าจะเหยียบน้ำมันหรือเร่งเครื่องอย่างไรก็ตาม จึงทำให้ยากแก่การควบคุมความเร็วของรถ และง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ

(4) คันส่งหลุด ทำให้พวงมาลัยใช้การไม่ได้ ไม่สามารถควบคุมรถได้ จึงมักเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

(5) อุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟฟ้า ไฟหลัง ไฟใหญ่มีข้างเดียว หรือไม่มีเลย ไฟเลี้ยวชำรุดไม่ได้ซ่อมหรือแก้ไข พวงมาลัยสั่นขณะขับ เป็นต้น

(6) การเปลี่ยนแปลงสภาพรถ เช่น การเพิ่มแรงเครื่อง ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองและขับรถเร็ว การแปลงสภาพรถตามความพอใจ โดยไม่คำนึงถึงสภาพรถที่ได้รับการออกแบบมา ทำให้รถไม่มีสภาพที่ดีในการขับขี่ จึงเกิดอุบัติเหตุขึ้น

ทางแยก ทางเชื่อมอาคารที่พักอาศัย ฯลฯ ซึ่งบริเวณที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุดคือ ทางตรง โดยเฉพาะสภาพเส้นทางที่ดีเรียบ มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง นอกจากนี้พบว่าถนน 3 ช่องทาง จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนน 2 ช่องทาง และถนน 4 ช่องทาง และถนนสี่แยกจะอันตรายกว่าสามแยก

(2) สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม มีเครื่องกีดขวางมาก ๆ หรือถนนที่แคบ ถนนที่ลื่นมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

(3) สภาพแสงสว่างบนถนน เช่น แสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมาโดยการเปิดไฟสูง และมีคววมสว่างสูง ทำให้ตามัวมองไม่ชัดเจน หรือไม่มีไฟส่องสัญญาณทางแยก บนท้องถนนมืดไม่มีไฟฟ้า ไม่มีแสงสว่าง ทำให้มองไม่เห็นทาง หรือมองไกลไม่ได้ ย่อมเป็นอันตรายต่อการขับรถ อย่างไรก็ตามแสงสว่างในเวลากลางวัน หรือความสว่างของถนนก็มักทำให้เกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าเวลากลางคืน แต่ความรุนแรงจะเกิดในเวลากลางคืนมากกว่า

2.1.3 ทัศนวิสัย หรือสภาพดินฟ้าอากาศ

(1) ฝนตกหนัก น้ำท่วม ทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นหล่มมีโคลน ถนนลื่น ทำให้รถตกถนนหรือรถพลิกคว่ำได้

(2) การเกิดพายุหรือหมอกลงจัด ทำให้มีควันปกคลุมมองไม่เห็นทาง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(3) พายุหิมะ ในต่างประเทศอาจมีพายุหิมะ ทำให้ถนนลื่นมองไม่เห็นทาง

(4) สภาพดินฟ้าอากาศที่ดี อุบัติเหตุมักเกิดจากสภาพดินฟ้าอากาศที่ดีเสมอ ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง และขาดความระมัดระวัง

2.2 <u>สิ่งแวดล้อมทางสังคม</u>

สิ่งแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ กฎหมายระเบียบข้อบังคับ การบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายและขนบธรรมเนียมประเพณี ความเชื่อตลอดจนวัฒนธรรมต่าง ๆ

กฎหมายมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

(1) การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

(2) บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ

(3) การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่รถ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะไว้ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านและได้รับอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจทำผิดกฎจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

(4) การขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย[48,49,50,51]

ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย เป็นปัจจัยสำคัญด้านหนึ่งซึ่งผู้ขับขี่ควรตระหนักถึง เพราะอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้โดยไม่คาดคิดทุกเวลานาที เมื่อเกิดขึ้นแล้วไม่เพียงแต่ตัวผู้ขับขี่เองเท่านั้นที่ได้รับความเดือดร้อน แต่ยังกระทบกระเทือนถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ร่วมด้วย ดังนั้นผู้ขับขี่ควรมีความรู้ทั้งในด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ และเครื่องหมายควบคุมการจราจร ที่สำคัญดังนี้คือ

ข้อกำหนดทั่วไปในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย

1. ก่อนนำรถมาใช้ในทางเดินรถควรตรวจสภาพเครื่องยนต์ตลอดจนอุปกรณ์ส่วนควบคุมยานพาหนะว่ามีความสมบูรณ์เรียบร้อยและปลอดภัยหรือไม่

2. ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบคุณสมบัติและความสามารถของตนว่าพร้อมที่จะเป็นผู้ขับขี่หรือไม่ ข้อควรระวังและห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถดังต่อไปนี้

2.1 ในขณะหย่อนความสามารถ ขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น

2.2 ในลักษณะกีดขวางการจราจร

2.3 โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

2.4 ในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลังด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านไม่พอแก่ความปลอดภัย

2.5 คร่อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

2.6 บนทางเดินเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ

2.7 โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

3. ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่รถให้ชิดขอบทางด้านซ้ายหรือชิดขอบทางเดินรถด้านซ้าย และไม่ล้ำเส้นกึ่งกลางทิศทางเดินรถหรือเส้นแบ่งช่องทางเดินรถ

4. ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ตามป้ายเครื่องหมาย สัญญาณที่ขอบทาง พื้นทางที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด

5. ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าหน้าที่จราจรที่ควบคุมการจราจร ณ จุดนั้น ๆ

6. ผู้ขับขี่จะต้องขับขี่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรและข้อกำหนดต่าง ๆ ในกฎกระทรวง บัญญัติไว้ (ข้อควรทราบทั่วไปที่สำคัญ ความเร็วรถ การออกรถ การขับแซงหรือผ่านขึ้นหน้า ข้อห้ามแซง การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน การหยุดรถและจอดรถ ข้อห้ามหยุดรถ ข้อห้ามจอดรถ การเลี้ยวรถ)

:- **ข้อควรทราบทั่วไปที่สำคัญ**

1. ห้ามมิให้ผู้ขับรถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งแถวหน้าคนเดียวกับที่นั่งคนขับเกิน 2 คน
2. เมื่อเห็นรถฉุกเฉิน (รถที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมตำรวจ ให้ใช้สัญญาณแสงวับวาบ รถดับเพลิงของทางราชการ รถพยาบาลของทางราชการ) ผู้ขับขี่ต้องหยุดหรือจอดรถชิดขอบทางด้านซ้าย แต่ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก
3. ห้ามขับรถ ตามหลังรถฉุกเฉิน ในระยะต่ำกว่า 50 เมตร

:- **ความเร็วรถ**

ความเร็วที่ปลอดภัย คือความเร็วที่เหมาะกับสภาพถนน สภาพอากาศ สภาพการจราจร ซึ่งเป็นความเร็วที่ไม่ก่ออันตรายให้แก่ผู้อื่น

สภาพการจราจรกับความเร็วปลอดภัย

ความเร็วจ

นั้น ๆ อาจทำให้ความเร็วจำกัด เป็นความเร็วที่ไม่ปลอดภัยได้ เช่น บนถนนที่มีรถยนต์และคนพลุกพล่าน การขับรถด้วยความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง นั้นกล่าวได้ว่าเป็นความเร็วที่ไม่ปลอดภัย ในกรณีนี้ไม่เพียงแต่อย่าขับเกินความเร็วที่กำหนดเท่านั้น แต่จำเป็นต้องคำนึงถึงสภาวะบนท้องถนนขณะนั้นด้วย

ความเร็วที่ปลอดภัยในเวลากลางคืน

การขับรถในเวลากลางคืน ควรขับด้วยความเร็วที่สามารถจะหยุดรถได้ในขอบเขตที่สายตามองเห็นได้ จึงจะถือว่าเป็นการขับรถด้วยความเร็วปลอดภัย

สภาพอากาศกับความเร็วที่ปลอดภัย

การขับรถในขณะที่ทัศนวิสัยไม่ดี การหยุดรถทันทีหรือขับรถต่อไปโดยไม่ยอมลดความเร็วลงนั้น ทั้งสองประการเป็นเหตุที่จะนำมาซึ่งอุบัติเหตุ ดังนั้นการควบคุมความเร็วจึงเป็นสิ่งสำคัญ ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติคือ

- ห้ามเร่งความเร็ว หรือลดความเร็วในทันที ควรขับด้วยความเร็วสม่ำเสมอ
- การเปลี่ยนเกียร์ควรกระทำเมื่อรถอยู่ในแนวตรงเท่านั้น

กรณีขับรถผ่านบริเวณที่มีหมอกควัน

- ควรขับรถด้วยความเร็วที่สามารถจะหยุดรถได้ในระยะทางที่สายตามองเห็น
- เปิดไฟสูงเพื่อช่วยให้มองเห็นทางชัดเจน และเพื่อให้รถที่วิ่งสวนมาได้ทราบว่ามีรถวิ่งสวนทางมาอีกช่องทางหนึ่งด้วย

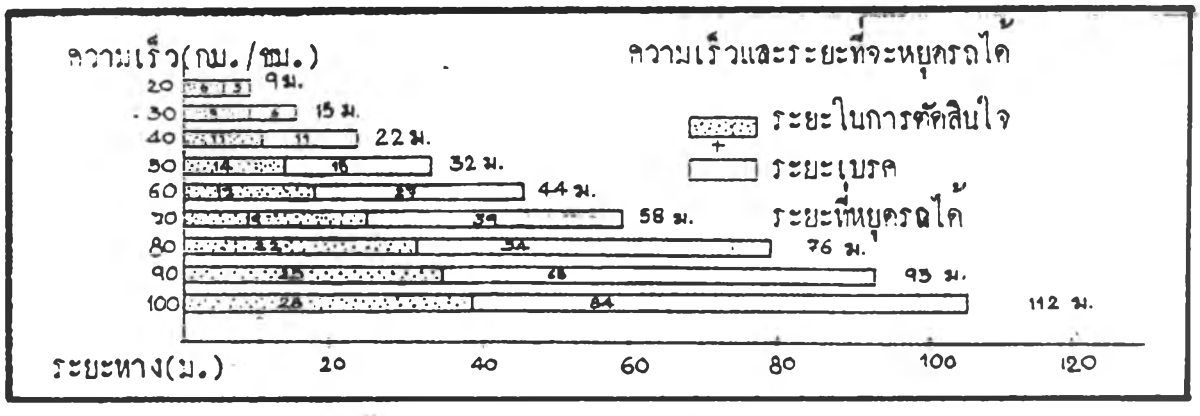
ในกรณีที่ฝนตกหนักแล้วมีน้ำขังอยู่บนพื้นถนน ถ้าวิ่งด้วยความเร็วสูงยางรถจะแทรกเข้าไปในน้ำ ทำให้ล้อไม่สามารถหมุนได้ แต่จะเคลื่อนในน้ำเหมือนกับสกีน้ำ เรียกว่าเกิดภาวะ

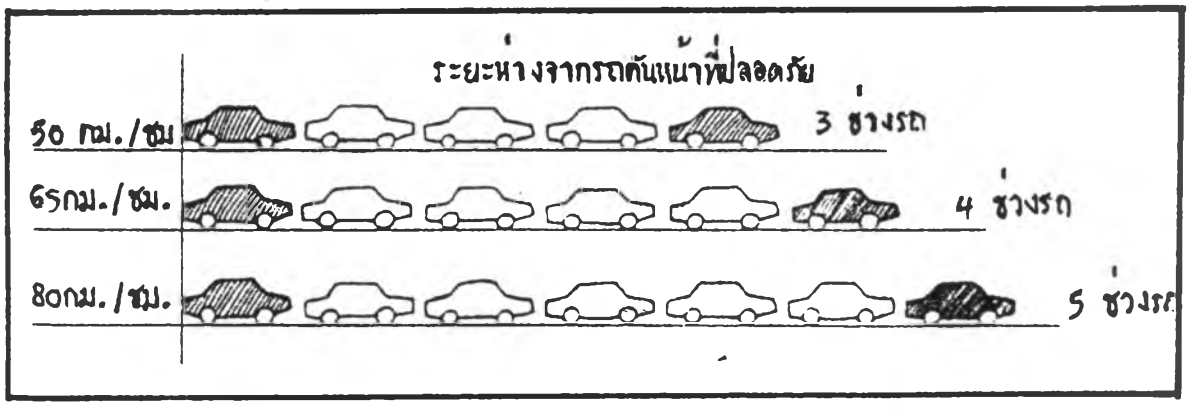
ไฮดรอพเรนนิ่ง (High drop raining) ซึ่งถ้าเกิดภาวะเช่นนี้ขึ้นจะรู้สึกว่าพวงมาลัยเบามากและไม่สามารถจะเบรคหรือเลี้ยวรถได้เลย และจะทำให้การเบรค การใช้พวงมาลัยไม่ค่อยได้ผล ดังนั้นจึงควรป้องกันโดย

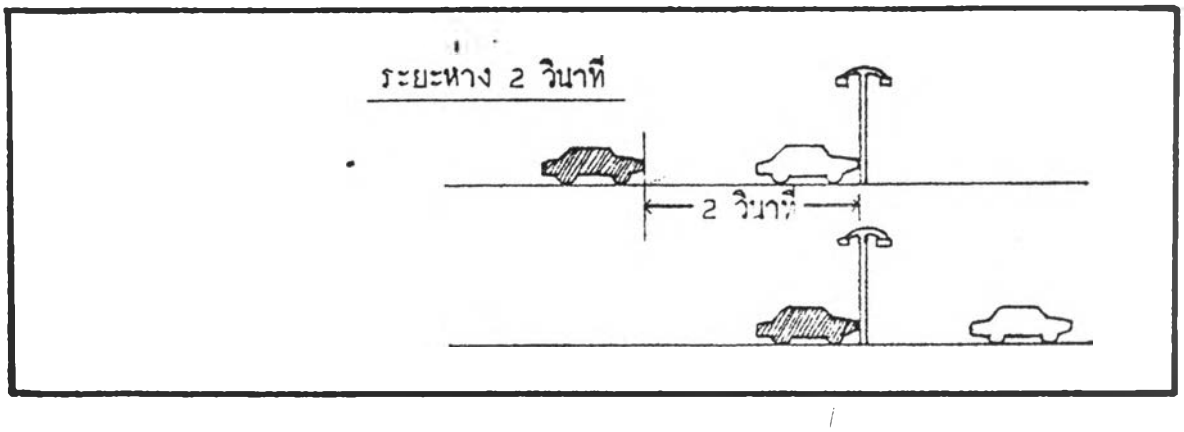
กรณีขับรถระหว่างฝนตกหนัก

- หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีน้ำขัง โดยพยายามเบี่ยงออกทางด้านซ้ายหรือขวาของแอ่งน้ำ
- น้ำฝนอาจจะเข้าไปในเบรค ทำให้เบรคไม่ทำงานชั่วขณะได้ ให้ใช้วิธีเหยียบเบรคเบา ๆ หลายครั้ง ๆ เพื่อทำให้เบรคแห้ง

โดยทั่วไปควรขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย เมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ เพราะรถยนต์นั้นไม่สามารถจะหยุดได้ทันที ระยะทางกว่าที่รถจะหยุดได้หลังจากที่ผู้ขับมองเห็นอันตราย แล้วนั้นจะมากกว่าที่คิดไว้

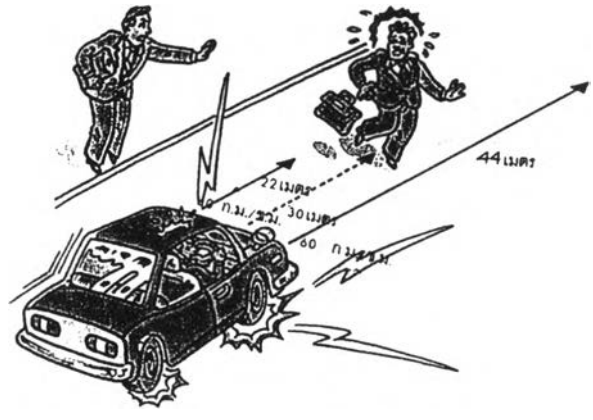






ทั้งนี้ระยะทางจากที่มองเห็นจนเท้าแตะเบรคคิดเท่ากับ 1 วินาที และเป็นการวิ่งบนถนนลาดยาง ในวันฝนตกระยะทางที่ใช้กว่าจะหยุดรถได้จะมากกว่า 1.5 เท่า และบนถนนที่มีหิมะปกคลุม หรือพื้นถนนแข็งเป็นน้ำแข็งนั้น ระยะทางจะเพิ่มขึ้นมากกว่า 3 เท่าตัว

ถ้าความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะใช้ระยะทางกว่ารถจะหยุดได้ 22 เมตร เช่น ถ้ามองเห็นคนข้ามถนนอยู่ห่างไปข้างหน้า 30 เมตร แล้วแตะเบรคอย่างรวดเร็ว ก็จะสามารถหลีกเลี่ยงการชนคนได้ แต่ถ้าใช้ความเร็ว 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะชนคนข้ามถนนทันที



ตัวอย่างการหยุดรถ

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วรถโดยทั่วไปมีดังนี้คือ

1. ผู้ขับขี่ควรขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงต่ำก็ได้แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

2. อัตราความเร็วของรถตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 และ 10 มีดังนี้

2.1 สำหรับรถต่อไปนี้ ในเขตเทศบาล ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร นอกเขตเทศบาลขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

(1) รถโดยสารประจำทาง
(2) รถโดยสารไม่ประจำทาง
(3) รถโดยสารขนาดเล็ก
(4) รถโดยสารส่วนบุคคล (ที่บรรทุกคนโดยสารเกิน 7 คน)
(5) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน
(6) รถบรรทุกประจำทาง
(7) รถบรรทุกไม่ประจำทาง
(8) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักรถรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม

2.2 สำหรับรถต่อไปนี้ ในเขตเทศบาลขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร นอกเขตเทศบาลขับไม่เกิน 60 กิโลเมตร

(1) รถยนต์สามล้อ

(2) รถยนต์ทุกชนิด ขณะที่ลากจูงรถพ่วง

(3) รถยนต์ที่บรรทุกของเกินกำหนดได้โดยชอบ

2.3 สำหรับรถต่อไปนี้ ในเขตเทศบาล ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร นอกเขตเทศบาลให้ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

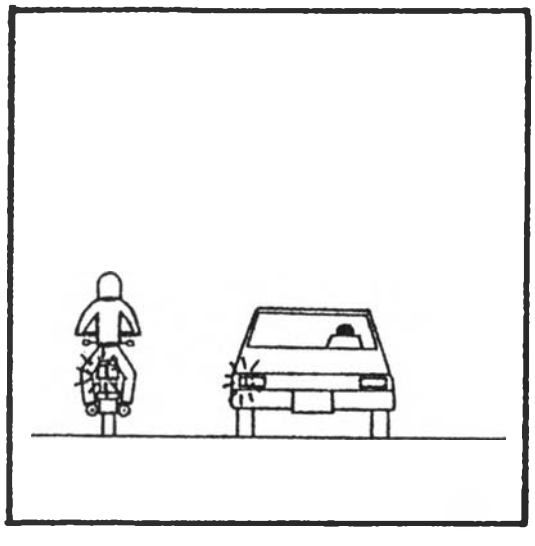
- รถยนต์อื่นนอกจากที่ระบุไว้ในข้อ (2.1) หรือ (2.2) หรือรถจักรยานยนต์

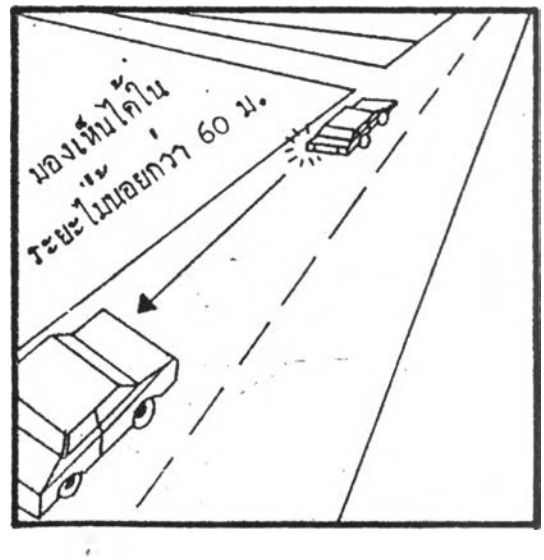
หมายเหตุ รถแท็กซี่จัดอยู่ในประเภทนี้

3. ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก เช่น ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความปลอดภัย

4. ผู้ขับขี่รถเข้าใกล้ทางร่วม ทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุดหรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

5. ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถหรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถและให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ แก่ผู้ใช้ทางได้ทราบ และให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร





:- **การออกรถ**

1. ควรตรวจสอบโดยรอบรถว่ามีคนหรือสิ่งกีดขวางอยู่หรือไม่ เพราะการออกรถโดยทันที ถ้ามีรถหรือเด็กเล็กอยู่หน้ารถหรือท้ายรถก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. ก่อนจะนำรถเข้าสู่เส้นทางจราจร จะต้องดูรถที่แล่นสวนไปมาเสียก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยดีแล้ว จึงจะออกรถได้และควรให้ไฟสัญญาณเลี้ยวก่อนด้วย

:- **การถอยรถ**

1. ควรใช้ความระมัดระวังให้มากและถอยช้า ๆ โดยระวังทั้ง 2 ข้างของรถ

2. อย่าถอยโดยมองจากกระจกมองหลังเพียงอย่างเดียว ควรชะโงกหน้ากลับไปดูข้างหลังด้วย

3. ถ้าไม่จำเป็นอย่าถอยรถออกจากซอยสู่ถนน โดยไม่มีใครคอยช่วยบอกทางให้ เพราะผู้ขับรถไม่สามารถเห็นรถที่แล่นผ่านไปมา จึงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

:- **การขับแซงหรือผ่านขึ้นหน้า**

ผู้ขับขี่จะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ควรปฏิบัติดังนี้ คือ

1. ควรใช้ความระมัดระวังให้มาก เมื่อจะแซงรถที่จอดส่งของหรือรถเมล์ที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารอยู่

2. พยายามลดเกียร์ให้ต่ำกว่าเกียร์สูงลงมา 1 ขั้น เพื่อให้รถมีกำลังเพิ่มขึ้นเมื่อเร่งเครื่องยนต์

3. ในทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบตามความประสงค์

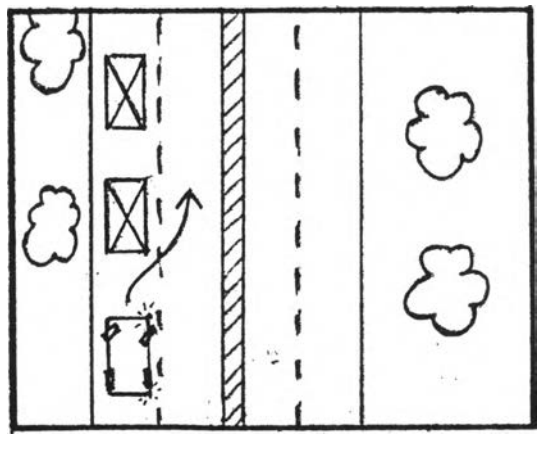
4. ในเวลากลางคืน ให้สัญญาณไฟสูงต่ำ สลับกันขอทาง

5. ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา เพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าจะแซง

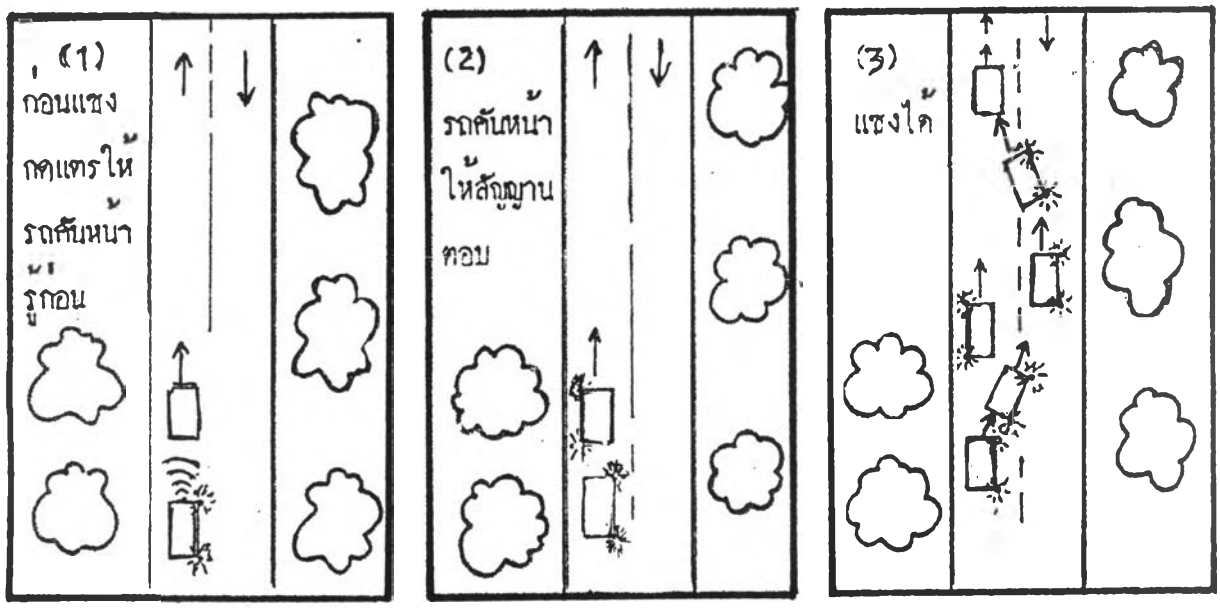
6. ดูในกระจกหลัง ว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่

7. ดูข้างหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่

8. เมื่อผู้ขับขี่รถคันหน้าให้สัญญาณตอบ (ยกไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถหรือให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายด้วยมือและแขน) แล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

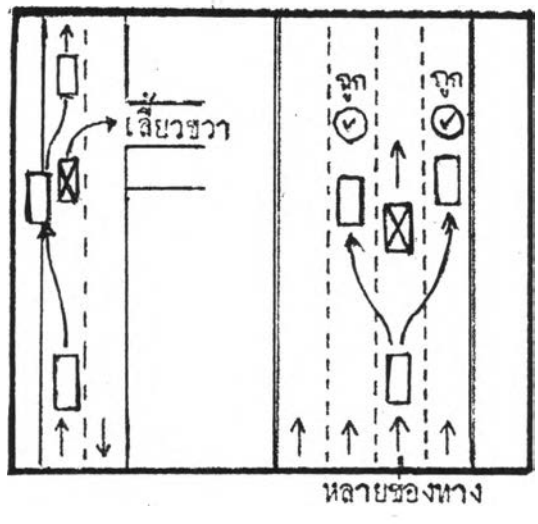


9. การแซงต้องแซงด้านขวา เมื่อแซงแล้วให้กลับเข้าช่องซ้ายตามเดิม



10. การแซงด้านซ้ายได้ ในกรณีต่อไปนี้

- รถที่จะถูกแซงกำลังจะเลี้ยวขวา หรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- ทางเดินรถนั้นจัดแบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป

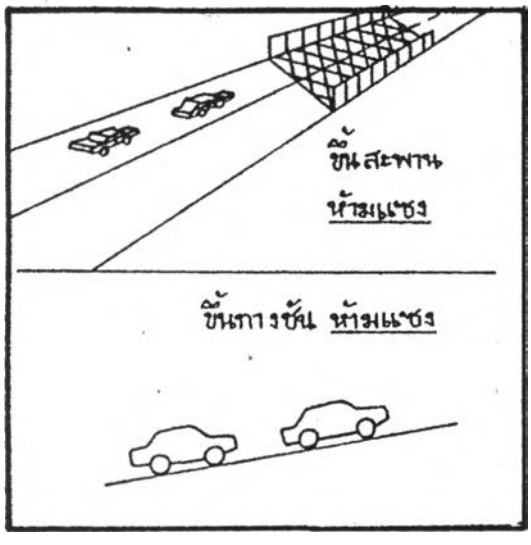


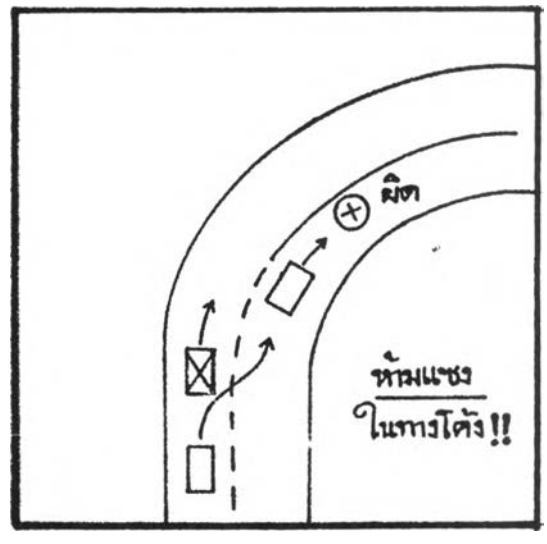
:- **ข้อห้ามแซง**

1. ขณะที่กำลังแซง ไม่ควรเปลี่ยนเกียร์เป็นเกียร์สูง จนกว่าจะแซงพ้นเข้าเส้นทางด้านซ้ายและปลอดภัยในการตามรถข้างหน้าแล้ว

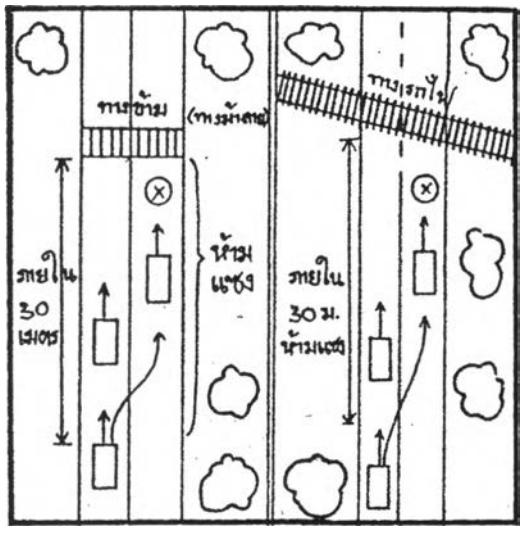
2. ห้ามแซงรถอื่นในกรณีต่อไปนี้

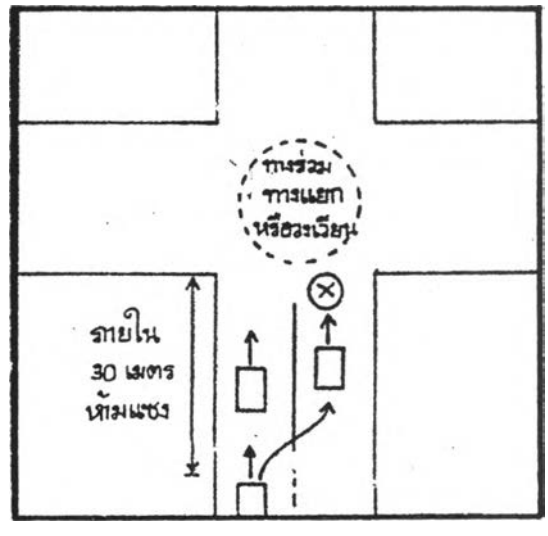
- เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง





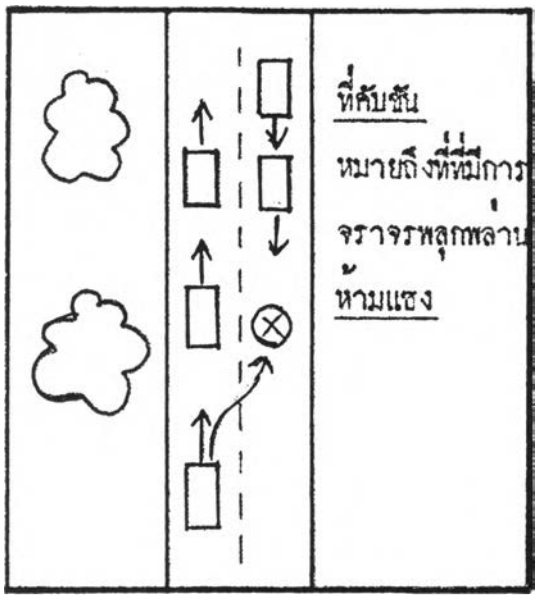
- ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึง ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือทางรถไฟ

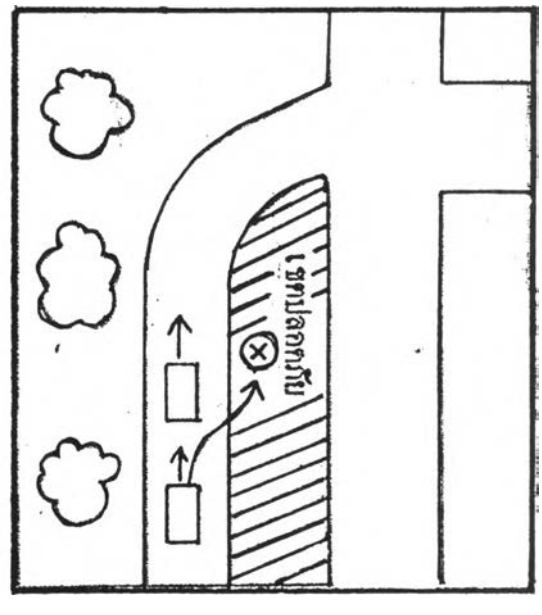




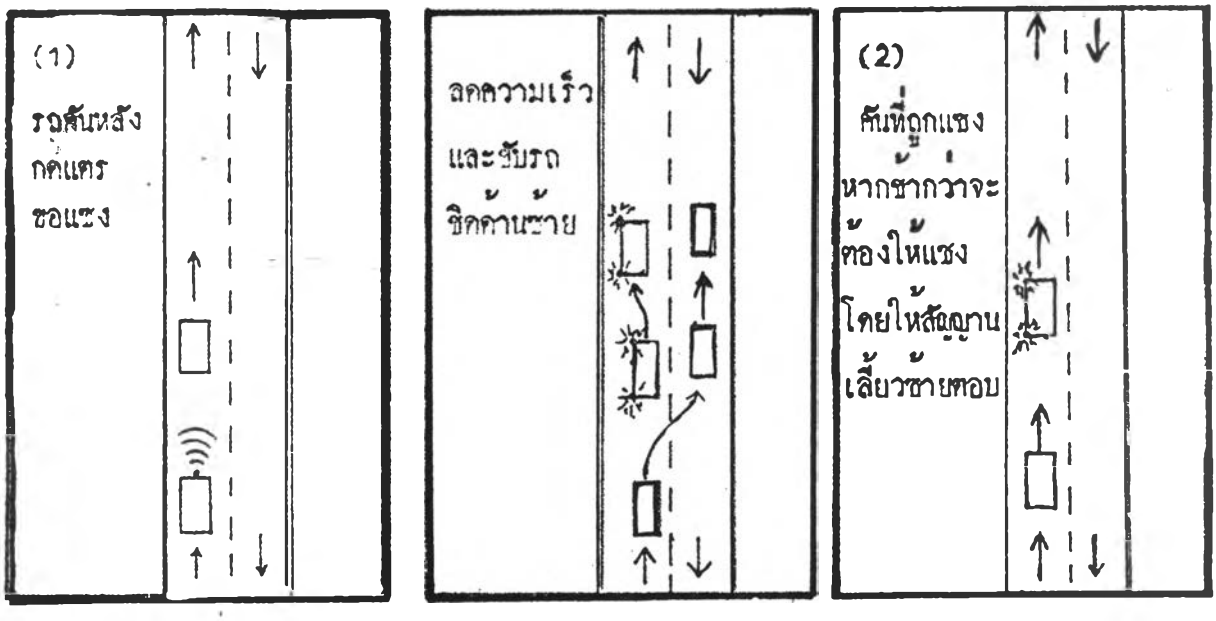
- เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร

เมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย





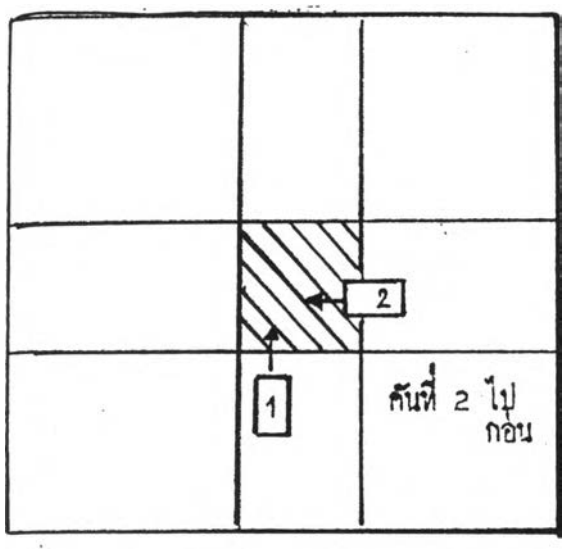
:- เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันหลัง ผู้ที่ขับขี่รถที่มีความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถคันที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า



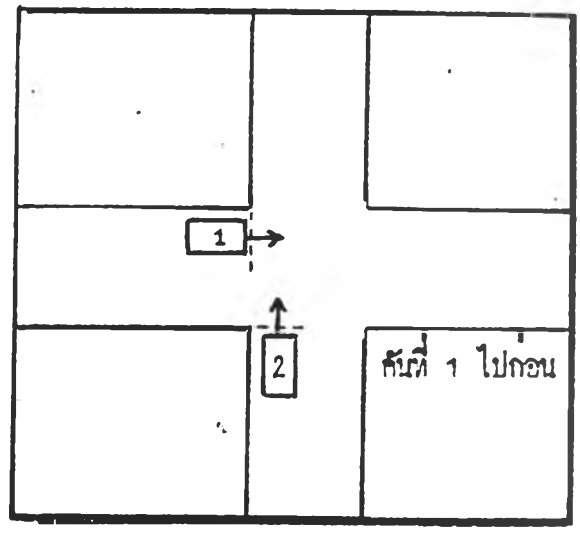
:- **การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน**

ผู้ขับขี่รถมาถึงทางร่วมทางแยก ที่ไม่มีสัญญาณจราจร หรือพนักงานจราจรควบคุมการจราจร ให้ปฏิบัติดังนี้

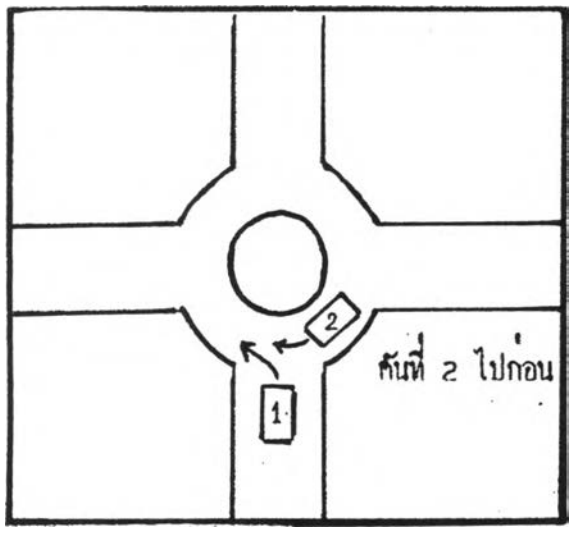
- ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน



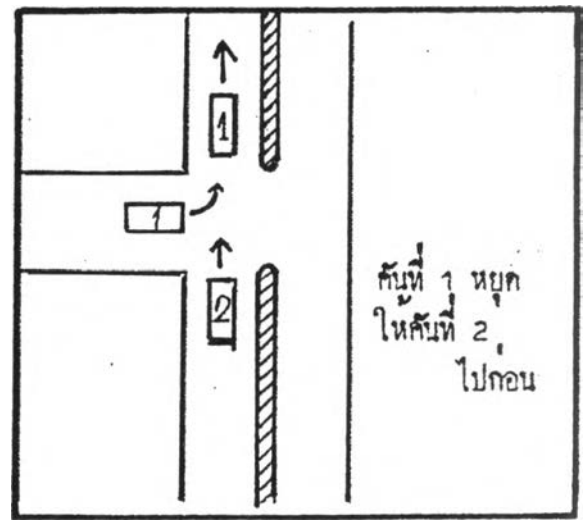
- ถ้ามาถึงทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกนั้นมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางโท ให้รถในทางเอกขับผ่านไปก่อน



ผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ที่มิได้ติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรให้รถที่อยู่ในวงเวียนทางด้านขวาผ่านไปก่อน

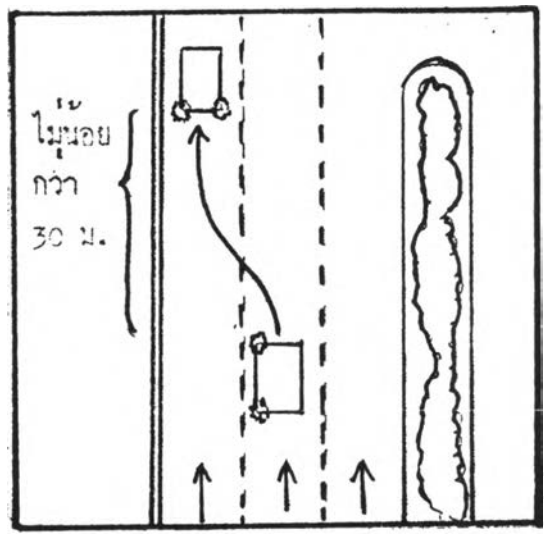


รถที่ออกจากทางส่วนบุคคล หรือบริเวณอาคาร เมื่อจะผ่านหรือเลี้ยวเข้าทางเดินรถที่ตัดผ่าน ต้องหยุดให้รถที่กำลังแล่นอยู่ผ่านไปก่อน

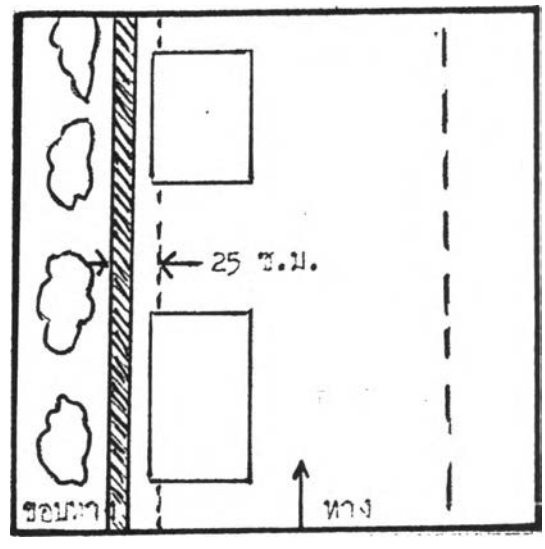


:- การหยุดรถและจอดรถ

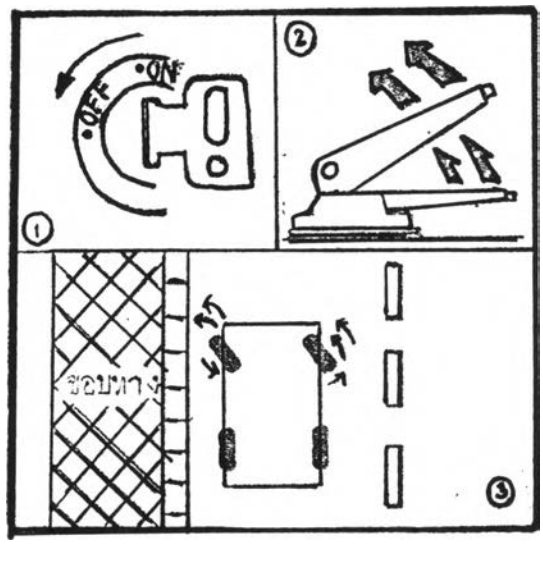
1. การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือสัญญาณไฟก่อนที่จะหยุดหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร



2. ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถและต้องจอดรถขนาดชิดขอบทางหรือไหล่ทาง ในระยะห่างไม่เกิน 25 เซ็นติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของการเดินรถ ที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้



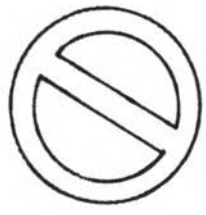
3. การจอดรถในทางเดินรถที่ลาด ผู้ขับขี่ต้อง
   1. ดับเครื่องยนต์
   2. ห้ามล้อ (เบรคมือ)
   3. หันล้อหน้าเข้าหาขอบทาง



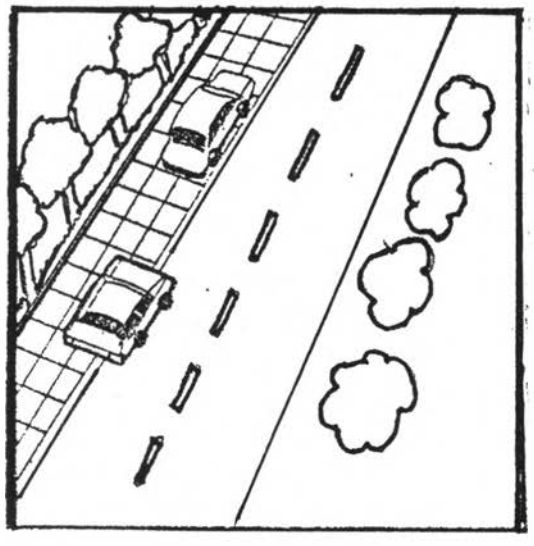
ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด และเปิดไฟเล็กหน้าและไฟท้ายรถไว้ ถ้าหากเป็นเวลากลางคืน

ถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณให้ระวังอันตราย ตั้งไว้ข้างหน้าและข้างหลังในระยะ 10 เมตรจากตัวรถ

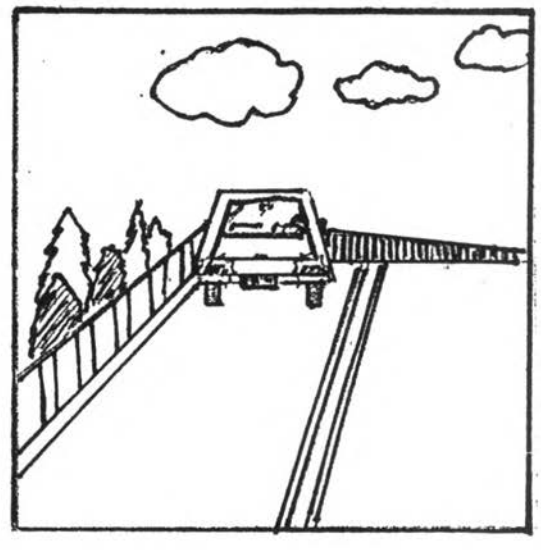
:- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในบริเวณต่อไปนี้



← ในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด

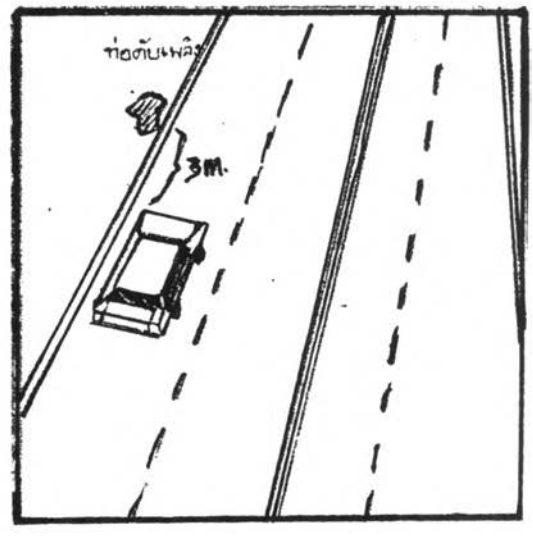


↑ บนทางเท้า

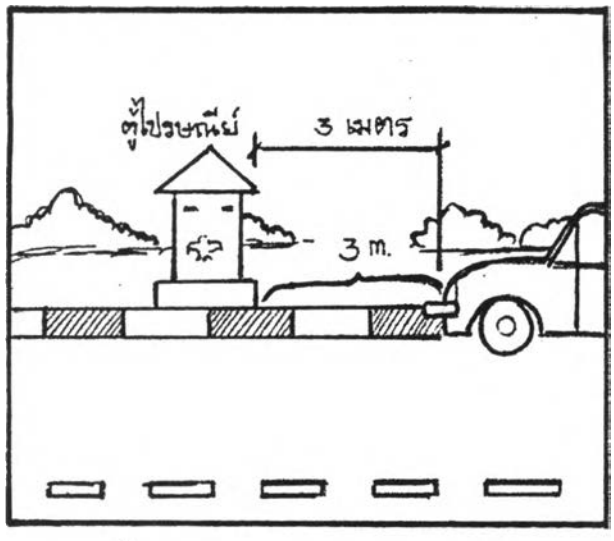


↑ บนสะพานหรือในอุโมงค์

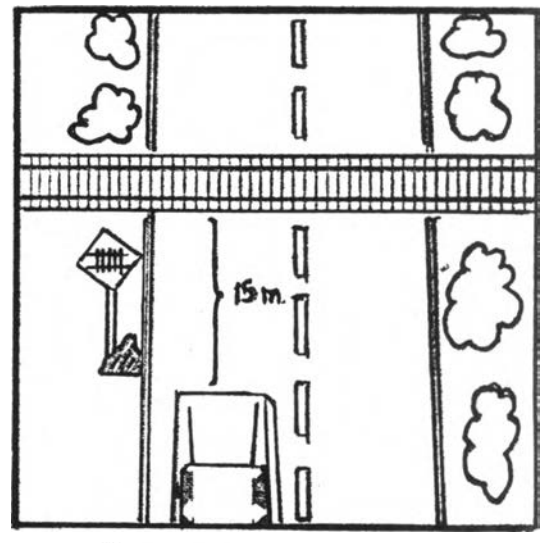
↑ ในทางข้าม หรือระยะ 3 เมตร จากทางข้าม



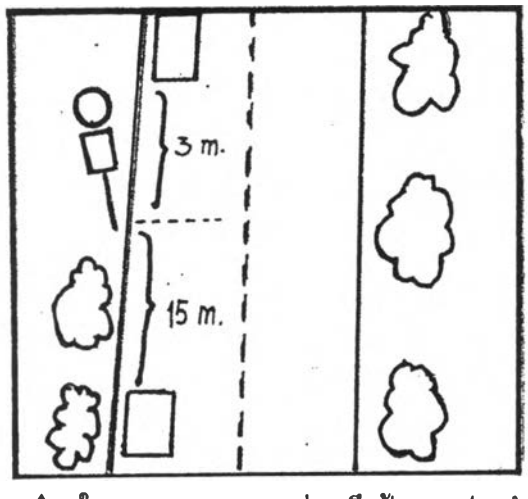
↑ ในระยะ 3 เมตรจากท่อดับเพลิง



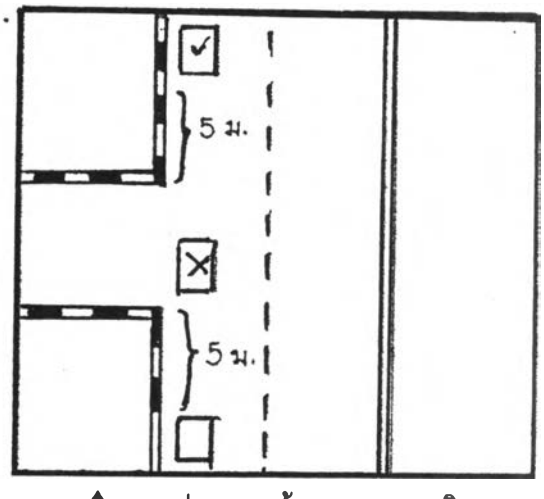
↑ ในระยะ 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์



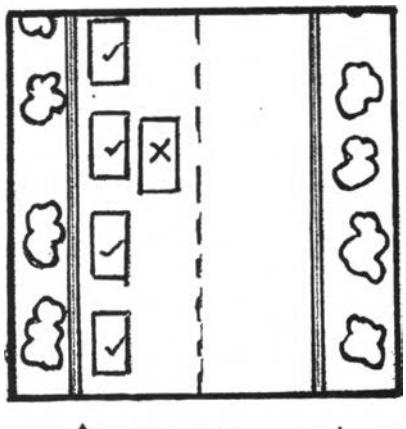
↑ ในระยะ 3 เมตร จากทางรถไฟ



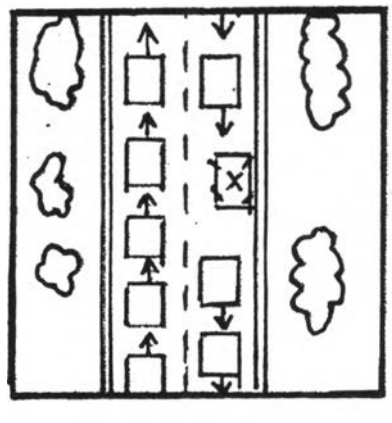
↑ ในระยะ 15 เมตร ก่อนถึงป้ายรถประจำทาง และเลยไปอีกในระยะ 3 เมตร



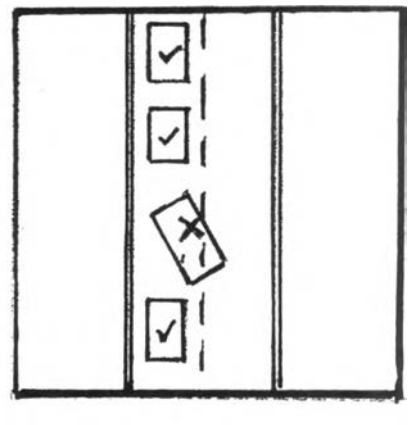
↑ ตรงปากทางเข้าออกอาคารเดินรถ หรือทางเดินรถ หรือในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ



↑ ซ้อนคันกับรถคันอื่นที่จอดอยู่ก่อน



↑ ในที่คับขัน



↑ ขัดขวางทางจราจร

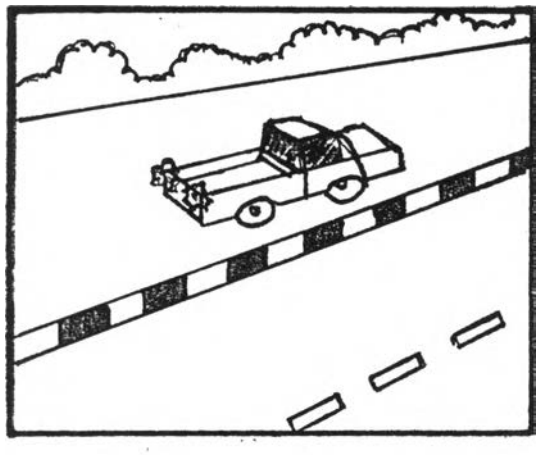
:- **ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ**

1. ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลา ที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

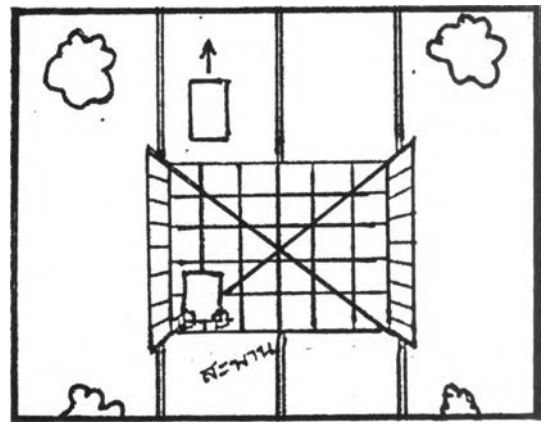
2. ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

3. ในบริเวณต่อไปนี้

↓ บนทางเท้า

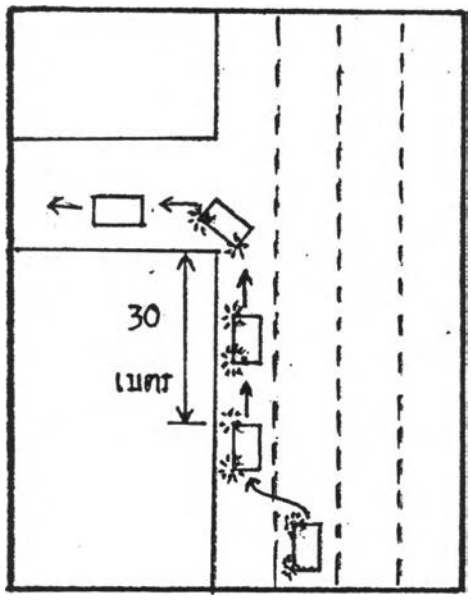


↓ บนสะพานหรือในอุโมงค์



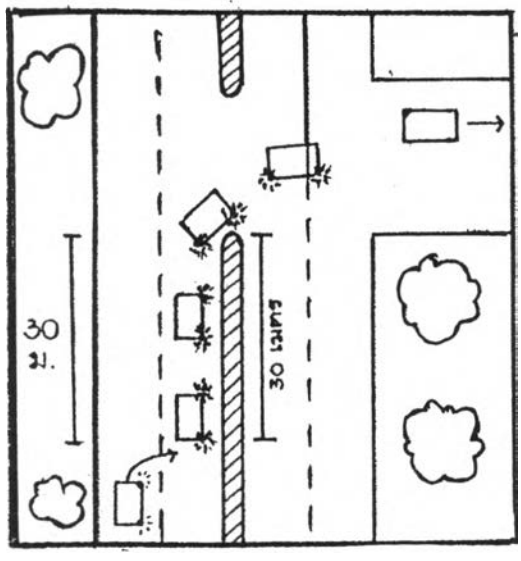
:- **การเลี้ยวรถ**

การเลี้ยวซ้าย

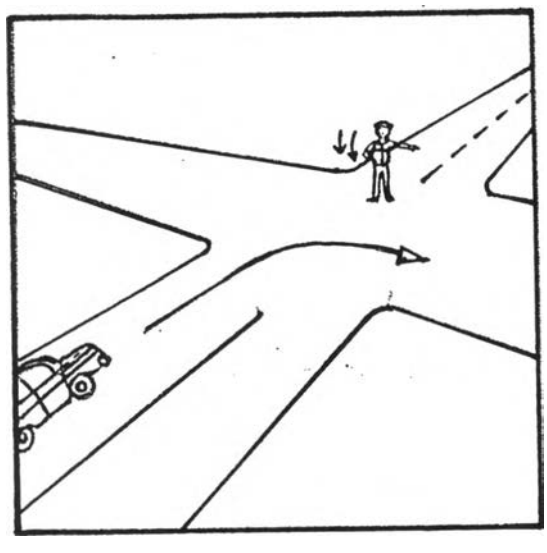


← ต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้อง และให้สัญญาณล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 เมตร ก่อนถึงทางเลี้ยว

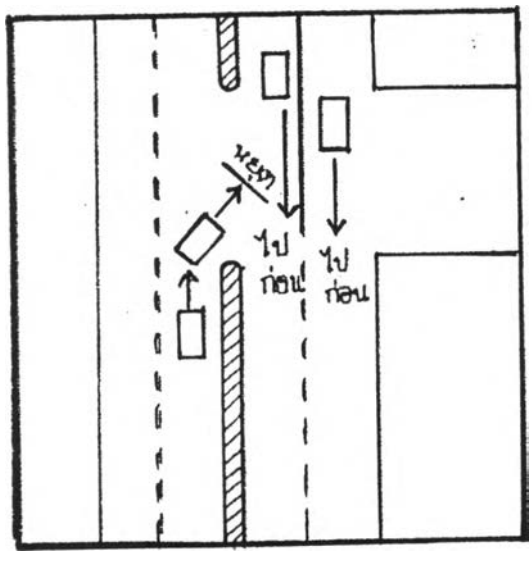
การเลี้ยวขวา ให้ปฏิบัติดังนี้



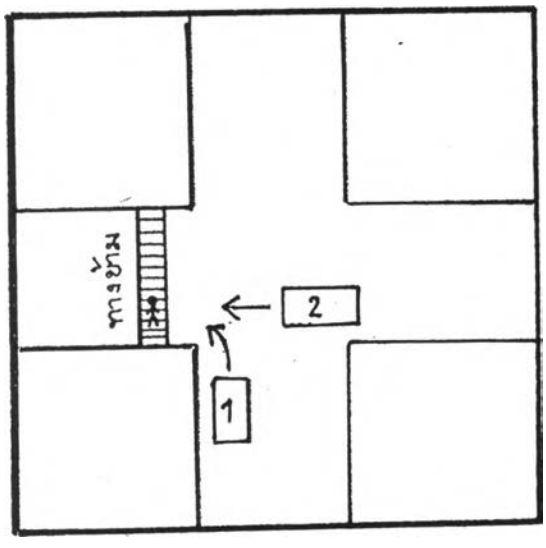
← ให้ขับชิดด้านขวาสุดของทาง
เดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อย
กว่า 30 เมตร



← หากทางเดินรถที่มีพนักงานจราจร
แสดงสัญญาณด้วยมือและแขน
ให้ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปได้
โดยไม่ต้องอ้อมพนักงาน

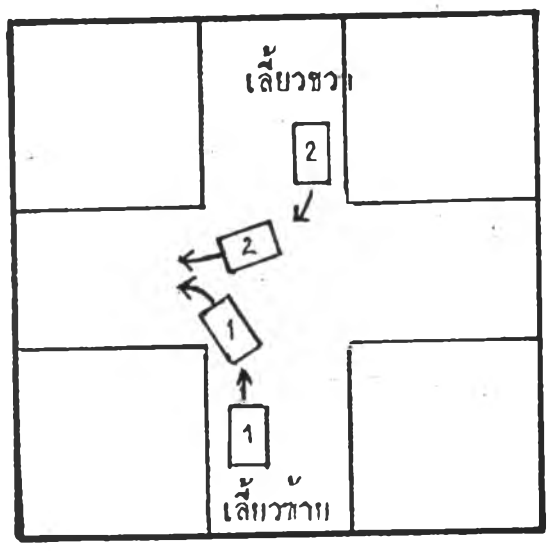


← กรณีที่รถอยู่ในทางร่วมทางแยก
ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถ
ทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยก
ไปก่อนจึงเลี้ยวขวาได้



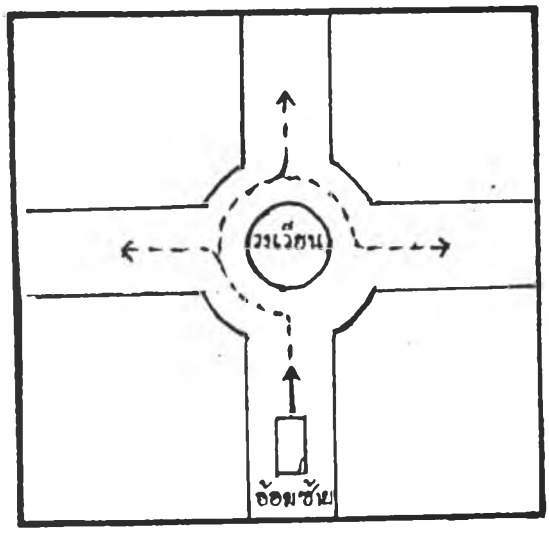
← การเลี้ยวรถ ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน

ตัวอย่าง รถคันที่ 1 ต้องหยุดให้
รถคันที่ 2 และคนข้ามถนนไปก่อน

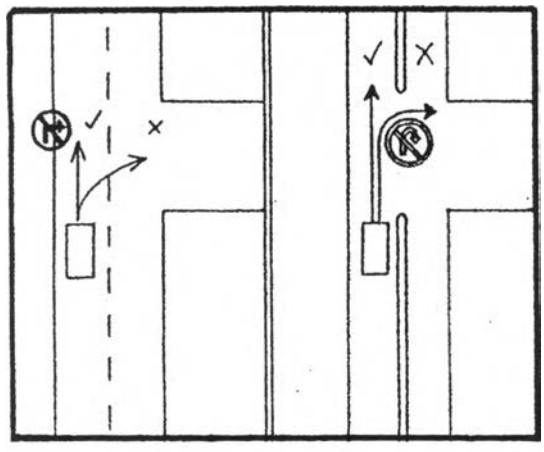


← กรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกันให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่เลี้ยวขวาก่อน

ตัวอย่าง รถคันที่ 1 ต้องหยุดให้รถ
รถคันที่ 2 ไปก่อน

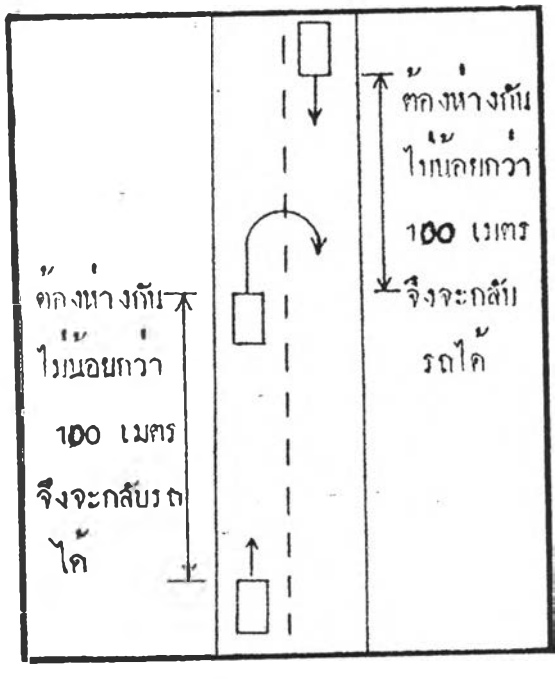


← กรณีจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะต้องขับรถอ้อมทางซ้ายของวงเวียนของเกาะนั้น



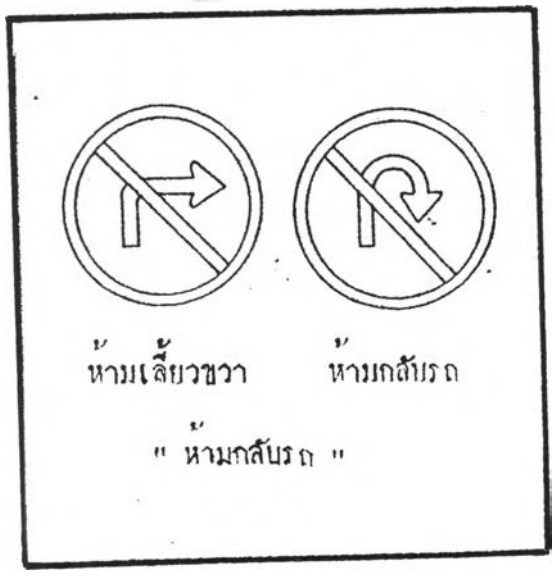
← ห้ามเลี้ยวรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมาย<u>ห้ามเลี้ยวหรือห้ามกลับรถ</u>

รถสวน



← <u>การกลับรถ</u> ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะ 100 เมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรรถอื่น

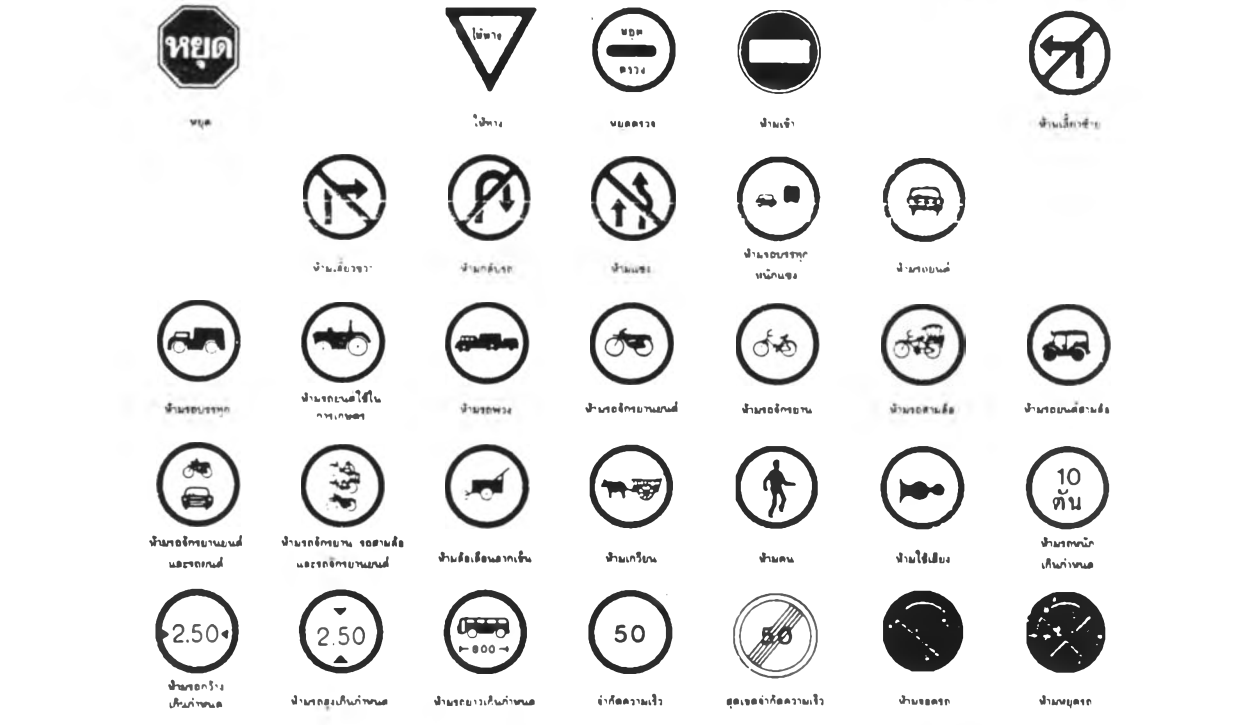
รถตาม



← <u>ห้ามกลับรถ</u> ในบริเวณต่อไปนี้ ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวหรือกลับรถ

เครื่องหมายควบคุมการจราจร ชุดป้ายบังคับ

แบบของกรมตำรวจ (ท้ายข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่องสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร เมื่อ 24 เมษายน 2522)



แบบของกรมทางหลวง (แบบ ทล.1 ท้ายกฎกระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2524 ออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 295 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515)

หมายเหตุ

เครื่องหมายควบคุมการจราจรชุดป้ายบังคับในปัจจุบันมีปรากฏให้เห็นทั้งแบบของกรมทางหลวงและแบบของกรมตำรวจ โดยเฉพาะแบบของกรมตำรวจ จะมีปรากฏติดบังคับใช้อยู่ในเขตทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย เช่น กรุงเทพมหานคร เขตเทศบาลทั่วประเทศ แต่คณะรัฐมนตรีมีมติว่า ให้ใช้เครื่องหมายควบคุมการจราจรเป็นแบบเดียวกันทั้งประเทศตามที่กระทรวง คมนาคมเสนอ (ตามแบบของกรมทางหลวง) และให้ส่วนราชการผู้รับผิดชอบ ดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีนี้ ฯลฯ (ประชุม วันที่ 30 เมษายน 2524 ตามหนังสือที่ สร 0203/10354 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม 2524)

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยตรง เรื่อง "ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร" ยังไม่มีผู้ใดศึกษาไว้ สำหรับผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานยนต์ ผู้วิจัยได้รวบรวมโดยสรุป แบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ

- ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุ
- ปัจจัยด้านชีวจิตสังคมของผู้ขับขี่
- ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ความชุกของการขับรถประสบอุบัติเหตุ

ทวี ท้าวคำลือ[52] ได้ศึกษาเรื่องปัญหาสุขภาพจิตของพนักงานขับรถเมล์ โดยศึกษาจากพนักงานขับรถเมล์จำนวน 270 คน พบว่า พนักงานขับรถเมล์มีประสบการณ์การขับรถเมล์ตั้งแต่ 1 เดือนถึง 27 ปี ส่วนมากมีประสบการณ์การขับรถเมล์ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 62.6 มีอายุการทำงานโดยเฉลี่ย 8.4 ปี และส่วนมากเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการขับรถเมล์ คิดเป็นร้อยละ 79.3

ผจงจิต ผาภูมิ[53] ได้ศึกษาเรื่อง สุขภาพจิตของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในกรุงเทพมหานคร ได้ศึกษาจากผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ จำนวน 270 คน พบว่ามีผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพนี้มานานประมาณ 1-3 ปี โดยเฉลี่ย 2.4 ปี และผู้ขับขี่ร้อยละ 61.6 เคยเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรการประกอบอาชีพนี้ ซึ่งมีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ 1-15 ครั้ง โดยที่ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุ 1-5 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 84.8 เฉลี่ย 2.1 ครั้ง

ภิมุข ศรีสงคราม[54] ได้ศึกษาถึงสภาพอุบัติเหตุของรถในควบคุมซึ่งได้แก่ รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารขนาดใหญ่ หรือรถโดยสารทางไกล พบว่า ลักษณะอุบัติเหตุของรถในควบคุมร้อยละ 93 เกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่ หรือพฤติกรรมบกพร่องของผู้ขับขี่รถทั้งสิ้น และร้อยละ 7 เกิดจากสภาพแวดล้อมบกพร่อง เช่น รถบกพร่อง อุปกรณ์บกพร่อง

Forbes[55] ได้ศึกษาถึงผู้ขับขี่รถยนต์ปกติโดยทั่วไปที่มีปัญหาเกี่ยวกับทางด้านจราจร ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่จำนวนร้อยละ 1.3 ของผู้ขับขี่ทั้งหมดเท่านั้น ที่เป็นผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางด้านจิตวิทยาที่ง่ายต่อการขับรถประสบอุบัติเหตุ (accidental prone driver) และผู้ขับขี่เหล่านี้เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนร้อยละ 3.7 ของอุบัติเหตุทั้งหมด สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่เหลือจำนวนร้อยละ 96.3 นั้น เกิดจากผู้ขับขี่ที่มีลักษณะทางจิตวิทยาปกติโดยทั่วไป

Lewin[56] ได้ศึกษาอบรมผู้ขับขี่ พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำนวนร้อยละ 85-90 เชื่อว่าเกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่เอง ไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเพียงร้อยละ 10-15 เท่านั้น ที่สามารถระบุได้ว่าเกิดจากความบกพร่องของเครื่องยนต์หรือสภาวะการณ์แวดล้อม

ปัจจัยด้านชีวจิตสังคมของผู้ขับขี่

- **ยาและสารเสพติด**

พงศักดิ์ วัฒนา[43] อ้างถึงผลการศึกษาเกี่ยวกับสุราซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุยานยนต์ ดังนี้คือ

ในต่างประเทศ สุราเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ประมาณ จำนวนร้อยละ 30-40 ในประเทศไทยตัวเลขจะสูงกว่านี้มากเพราะยังไม่มีกฎหมายห้ามคนดื่มสุราขับรถแม้ว่าจะมีกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 4) แก้ไขจากปี พ.ศ.. 2522 แล้วก็ตาม

ปี พ.ศ. 2533 สถาบันนิติเวชวิทยา กรมตำรวจได้ทำการตรวจหาแอลกอฮอล์ในผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ รถบรรทุก รถยนต์ และรถโดยสาร ตรวจพบว่ามีอัลกอฮอล์ในเลือดจำนวนร้อยละ 60.7 และพบผู้ที่มีระดับอัลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 20 มก.% ถึงจำนวนร้อยละ 30.95

โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนถนนวิภาวดี-รังสิต กรมการแพทย์ได้สุ่มตรวจผู้ขับขี่ยานพาหนะบนถนนวิภาวดี-รังสิต ในช่วงเวลา 20.00-24.00 น. พบว่า มีผู้ขับขี่ยานพาหนะมีระดับอัลกอฮอล์สูงกว่า 50 มก.% ถึงจำนวนร้อยละ 9

วิจิตร บุณยะโหตระ[41] ได้อ้างถึงการศึกษาผู้ตายจากอุบัติเหตุบนถนน (Fatal accident) ในยุโรปและอเมริกา พบว่าประมาณจำนวนร้อยละ 50 ของอุบัติเหตุถึงตายมีสาเหตุจากอัลกอฮอล์ และจากรายงานขององค์การอนามัยโลก ที่ได้รายงานไว้ในเอกสารการสัมมนา ณ กรุงเม็กซิโก เมื่อปี ค.ศ. 1981 ว่าในบางประเทศผู้ขับขี่มีอัลกอฮอล์ในเลือดสูงมาก และพบว่ามีอยู่ประมาณ จำนวนร้อยละ 30-50 ของผู้ประสบอุบัติเหตุถึงตาย

วณิดา กำจัดดัสกร[57] ได้ทำการศึกษาพบว่า ระยะเวลาในการขับรถมีผลต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ที่ต่างกัน คือร้อยละ 67 ของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจะเกิดในช่วง 1-30 นาทีแรกของการขับขี่ และจะลดลงเรื่อย ๆ ตามระยะเวลาในการขับขี่ที่นานขึ้น จนกระทั่งมากกว่า 2 ชั่วโมง อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรอันดับแรกคือ มึนเมาสุรา และสาเหตุอันดับรองลงมาคือ ความง่วงจากความเหนื่อยล้า ความอ่อนเพลีย ทำให้เกิดอาการหลับในที่เรียกว่า Reactive Inhibition หรือ Involuntary Rest pause ได้ง่าย โดยเฉพาะการขับขี่บนเส้นทางที่คุ้นเคย

สุพัฒนา เดชาติวงศ์ ณ อยุธยา[58] ได้อ้างถึงการศึกษาของ Walsh พบว่า การดื่มสุราเกี่ยวข้องกับปัจจัยลักษณะบุคลิกภาพของผู้ดื่มสุราที่ขับขี่ยวดยานด้วย เช่น ลักษณะก้าวร้าว (Aggression) หรือ หุนหันพลันแล่น (Impulsive)

อัมพร โอตระกูล และคณะ[59] ได้ทำการศึกษาการติดสุราโดยใช้แบบสำรวจ Michigan Alcoholism Screening Test กับพนักงานขับรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2530 จากกลุ่มตัวอย่าง 150 ราย พบว่ามีพนักงานขับรถ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการแก่ชุมชนนั้น มีแนวโน้มในการเป็นผู้ที่ติดสุราค่อนข้างสูงถึงร้อยละ 32 ซึ่งอาจเป็นสาเหตุสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นได้

อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม[60] ได้กล่าวถึงการศึกษาข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาลเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2535 ของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ พบว่าผู้ขับรถที่ได้รับบาดเจ็บจำนวนร้อยละ 28 มีการดื่มสุราก่อนการขับรถ นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังนิยมบริโภคยาบ้าขณะขับขี่ยวดยานพาหนะ ซึ่งจะส่งผลก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มาก ดังข้อมูลที่ได้รับจากการเข้าร่วมโครงการรณรงค์ควบคุมป้องกันอุบัติเหตุและสาธารณภัยที่สู่ภูมิภาคของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์กับจังหวัดต่างๆ ซึ่งทางจังหวัดได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดตั้งด่านตรวจในช่วงสัปดาห์การรณรงค์ ดังนี้คือ

วันที่	จังหวัด	จำนวนที่ตรวจ	จำนวนตรวจพบ	จำนวนร้อยละ
17 ก.พ. 37	นครราชสีมา	104	42	40.38
15-17 ก.พ. 37	สุโขทัย	219	54	24.65
19 ก.พ. 37	หนองคาย	139	20	14.32
25 มี.ค. 37	มหาสารคาม	120	14	11.67
4-11 เม.ย. 37	ตาก	191	33	17.28
18-26 เม.ย. 37	ระยอง	406	153	37.68
21-22 เม.ย. 37	เชียงราย	187	38	33.20
1-21 เม.ย. 37	นครพนม	106	38	35.85

Raggatt[61] ได้ทำการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ต้องขับรถเป็นระยะเวลานาน สามารถคาดคะเนพฤติกรรมการปรับตัวที่ผิดปกติ อันได้แก่ พฤติกรรมการใช้ยาและสารเสพติด การมีปัญหาเกี่ยวกับการนอนหลับ ซึ่งเป็นสาเหตุที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้

- **ประสบการณ์ในการขับขี่**

ประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี[62] ได้อ้างถึงการศึกษาของ Tillman และรายงานขององค์การอนามัยโลก พบว่าประสบการณ์ในการทำงานมีส่วนสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุคือ คนงานที่เพิ่งเริ่มทำงานมักจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เนื่องจากการขาดทักษะและความชำนาญในการใช้เครื่องมือ และได้ให้ข้อเสนอว่าประสบการณ์ในการขับขี่และลักษณะด้านจิตใจและสังคม (psychosociological profile) ของผู้ขับขี่ยานยนต์เป็นปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

Mc. Dermott และ Hughes[63] ได้ศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุด้านประสบการณ์ที่ ทำให้ผู้ขับขี่ในรัฐ Victoria ขับรถประสบอุบัติเหตุ ในระหว่างปี ค.ศ. 1978-1980 พบว่าผู้ขับขี่ ที่มีประสบการณ์ในการขับรถน้อยกว่า 5 ปี มักประสบอุบัติเหตุสูงแตกต่างจากผู้ขับขี่กลุ่มอื่น ๆ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในหนึ่งปีแรก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ 5 ปี ถึง 3 เท่า สรุปว่าสาเหตุนำสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์น้อย

Jerkins[64] ได้ศึกษาเกี่ยวกับการขับรถและการทดสอบการขับขี่ พบว่าผู้ขับขี่ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับรถมาใหม่จะได้รับอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาบ้างแล้ว กล่าวคือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำนวนร้อยละ 70 พบในผู้ขับขี่ที่เพิ่งขับรถเป็นภายใน 6 เดือน

- **ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย**

วิจิตร บุณยะโหตระ และคณะ[5] ได้จัดทำโครงการวิจัยการศึกษาสาเหตุและวิธีป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย เมื่อเดือนเมษายน 2522 พอสรุปได้ว่า

- พนักงานขับรถดังกล่าวจำนวนร้อยละ 56.2 ได้ทำการตรวจสอบสภาพรถเป็นระยะ
- ความรู้เกี่ยวกับเส้นทึบกลางถนน ตอบได้ถูกต้องเพียงร้อยละ 71.3
- ความรู้เกี่ยวกับสุขภาพร่างกายและวิธีปฏิบัติเมื่อร่างกายอ่อนเพลียมีจำนวนถึงร้อยละ 39.1 ที่ใช้ยาชูกำลังหรือยาบ้า เมื่อมีอาการอ่อนเพลีย

ปัจจัยสำคัญที่สุดที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนคือผู้ใช้ทาง ในที่นี้ผู้ใช้ทางหมายถึงคนขับรถ คนเดินเท้า และคนโดยสาร ประมาณได้ว่าจำนวนร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง พอสรุปสาเหตุได้ดังนี้คือ

- ผู้ใช้ทางขาดความรู้ ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะและการเดินเท้าโดยปลอดภัย
- ผู้ใช้ทางขาดความรู้เรื่องกฎหมายและระเบียบคำสั่งข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน
- ผู้ใช้ทางขาดความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่งข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน
- ผู้ใช้ทางขาดมารยาทในการใช้รถใช้ถนน
- สภาพร่างกายและจิตใจของผู้ใช้ทางไม่ปกติ

วิจิตร บุณยะโหตระ[65] ได้อ้างถึงการศึกษาอุบัติเหตุ จำนวน 15,000 ราย พบว่าผู้ขับขี่จำนวนร้อยละ 57 ไม่ได้คิดแม้แต่จะแตะเบรค และผู้ขับขี่จำนวนร้อยละ 84 ไม่ได้พยายามแม้แต่จะหักพวงมาลัยหลบแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีความตื่นเต้น และ/หรือไม่มีความรู้ความสามารถเลือกวิธีการแก้ไขปัญหาให้ทันการ

- บุคลิกภาพ

ขัยรัตน์ ธรรมสุภาพงศ์[66] ได้อ้างถึง ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะการขับขี่ กับบุคลิกภาพ และสภาพอารมณ์ที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุได้กล่าวคือ

- ผู้ขับขี่ที่มีลักษณะก้าวร้าวหรือกำลังอยู่ในอาการพลุ่งพล่าน (aggressive or hypomanic driver) อาจขับขี่ด้วยความเร็วสูงและบางทีก็สรุปเหมาเอาว่าถนนข้างหน้าที่มองไม่เห็นนั้น คงไม่มีสิ่งใดกีดขวาง (ใช้ denial) หรือคาดว่าผู้ขับขี่คนอื่น ๆ คงขับขี่ถูกต้อง หรือการขับขี่ที่ปราศจากอุบัติเหตุของตนที่ผ่านมาจะเป็นเช่นนั้นตลอดไป
- ผู้ขับขี่ที่เอาแต่ใจตนเอง (egocentric driver) อาจมองว่าท้องถนนเป็นของตนเท่านั้น จึงขับขี่โดยมักไม่ให้สัญญาณต่อผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจเหมาเอาแบบผิด อ้างสิทธิของตนบนเส้นทาง ผู้ขับขี่ที่ดื้อเงียบ (passive aggressive driver) หรือก้าวร้าวแฝงเร้น ก็มักจะเผลอขับรถช้าในช่องรถเร็วโดยลืมนึกถึงผู้ขับรถเร็วที่อยู่ข้างหลัง
- ผู้ขับขี่ที่ระมัดระวังเกินเหตุหรือค่อนข้างกลัว (phobic driver) อาจมีปฏิกิริยาตอบโต้ต่ออันตรายที่ตนนึกคาดเดา แล้วเบรคโดยไม่จำเป็น
- ผู้ขับขี่ที่มีอารมณ์เศร้า (depressed driver) มักจะแก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ ได้ช้า (psychomotor retardation) เมื่อมีอันตรายมาถึงตัวหรืออาจเมินเฉยต่ออันตราย
- ผู้ขับขี่ที่กำลังมีอารมณ์คึกคัก อาจขับรถด้วยความประมาท

ธนพล ปิยะอิสรากุลและคณะ[67] ได้ทำการศึกษาคุณสมบัติทางจิตใจของพลขับรถยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสูงและคุณสมบัติทางจิตใจของพลขับรถยนตร์ที่ขับรถดี มีความปลอดภัยสูง โดยศึกษาจากพลขับรถยนต์ของส่วนราชการทหารอากาศ จำนวน 102 ราย เป็นการศึกษาแบบ Retrospective Research โดยแบ่งตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ขับรถดี ปลอดภัย กลุ่มที่ขับรถเกิดอุบัติเหตุสูง และประชากรที่เหลือไม่สามารถจัดแบ่งเข้ากับกลุ่มใดได้ จึงจัดเป็นกลุ่มควบคุม จากนั้นให้ผู้ขับแต่ละกลุ่มทำแบบทดสอบ The Maudsley Personality Inventory (MPI) Self Anxiety Scale (SAS), Concentration Test (CI) และ Standard Progressive Matrices test (PGM) ตามลำดับ โดยศึกษาจากองค์ประกอบทาง จิตวิทยา 4 ด้านคือ บุคลิกภาพ การทนต่อแรงกดดัน สมาธิการรับรู้และเชาวน์ปัญญา ผลการศึกษาปรากฏว่าคุณสมบัติทางจิตใจทั้ง 4 ด้าน มีผลการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

Campbell[68] ได้ทำการศึกษาเพื่อทดสอบว่าผู้ขับขี่รถยนต์เพศชาย ที่เป็นผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงภัย มีความสัมพันธ์กับการขับรถเสี่ยงภัยจริง ๆของเขาหรือไม่ โดยศึกษาจากผู้ขับขี่รถแท็กซี่ผู้ชายจำนวน 79 คนในเมือง Kingston โดยใช้วิธีให้ผู้สังเกตการณ์จำนวน 2 คน ปลอมตัวเป็นผู้โดยสาร สังเกตการขับรถที่มีภาวะเสี่ยงสูง วันต่อมาผู้วิจัยได้เชิญ ผู้ขับรถแท็กซี่เหล่านี้มาตอบแบบสอบถาม และเข้าร่วมการวัดการทดลองเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง โดยอนุญาตให้ผู้ขับขี่ดูบันทึกการขับรถที่สังเกตการณ์ไว้ ผู้ขับขี่จำนวน 51 คน ให้ข้อมูลครบถ้วน ผลที่ได้รับพบว่าผู้ขับขี่มีลักษณะการขับรถ แบ่งได้ 3 ประเภท คือประเภทแรกเป็นผู้ขับขี่ที่มีความเครียดสูง มีความเสี่ยงและผจญภัยในชีวิต จะแสดงออกโดยการขับรถด้วยความเร็วสูงและปราศจากการระมัดระวังในการเปลี่ยนช่องทางของการขับขี่ ประเภทที่ 2 ผู้ขับขี่ที่รายงานว่า การขับขี่ที่เสี่ยงภัยสูงมาก ๆ ทำให้เขารู้สึกตื่นเต้นและพึงพอใจ มักจะขับรถด้วยความรวดเร็วและ รุนแรงไม่สุภาพ ประเภทที่ 3 ไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างการขับขี่กับผลการบันทึกจากการสังเกต ผลสรุปในด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพของผู้ขับขี่กับพฤติกรรมในการขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุนั้นไม่มีความสัมพันธ์กัน

Biecheler F[69] ได้ศึกษาทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านสังคมและด้านบุคคล เกี่ยวกับ พฤติกรรมและความเสี่ยงของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา โดยการศึกษาให้ข้อสังเกตสรุปได้ว่าพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดความรุนแรงของผู้ขับขี่ขึ้นอยู่กับทัศนคติในเรื่องความปลอดภัย พฤติกรรมการขับขี่ในสถานการณ์ปกติและปฏิกริยาการตอบสนองของผู้ขับขี่ในสถานการณ์ที่ประสบอุบัติเหตุโดยทำการศึกษาวิจัยในโครงสร้างของโปรแกรมชาวยุโรป ชื่อ PROMETEUS เกี่ยวกับระดับและขบวนการของพฤติกรรมที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุขึ้น จากรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับประวัติของผู้ขับขี่จำนวน 3,591 รายในปี 1987 ผลการศึกษาพบว่าผู้ขับขี่เหล่านี้มีลักษณะที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวิชาชีพทางสังคม สังคมวัฒนธรรม ความคล่องตัว การดื่มสุราและลักษณะพฤติกรรมเฉพาะของผู้ขับขี่

Shinar D.[70] ได้ศึกษาถึงเรื่องความปลอดภัยในด้านการจราจรและความแตกต่างของแต่ละบุคคลในเรื่องของสมาธิและการให้ข้อมูลข่าวสารเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พบว่าผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุมักจะให้ข้อมูลจำกัด ทำให้เกิดความล้มเหลวที่จะประเมินถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ไม่ว่าจะเป็นความเข้าใจเรื่องกฎจราจรที่ปลอดภัย หรือสาเหตุจากผู้ขับขี่โดยตรง ทั้งนี้เพราะบุคลิกภาพของผู้ขับขี่ ความต้องการผลประโยชน์ จึงมักให้ข้อมูลข่าวสารที่เอื้อประโยชน์ต่อตนเอง ข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจึงไม่ได้เป็นตัวกำหนดว่า ขณะที่เกิดอุบัติเหตุนั้นผู้ขับขี่ได้ใช้สมาธิในการขับขี่มากน้อยเพียงใด

Kanellaidis และคณะ[71] ได้ศึกษาโดยการสำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่ในประเทศกรีซ เกี่ยวกับการฝ่าฝืนขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด โดยใช้แบบสอบถามให้ประเมินความคิดเห็นของตนเองและผู้ขับขี่คนอื่น เปรียบเทียบระหว่างผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความเร็วตามที่กำหนดในเขตเมือง และรอบชานเมือง กับความคิดเห็นของผู้ที่ขับขี่ที่ขับรถด้วยความเร็วสูงและมีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุบนถนนสูง พบว่า เหตุผลที่สำคัญ สำหรับการรับรู้เกี่ยวกับ การที่ผู้ขับขี่คนอื่นขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนด ได้แก่ การที่ผู้ขับขี่อยู่ในภาวะเร่งรีบ ไม่มีพนักงานจราจรควบคุมอยู่ คาดการณ์ความเสี่ยงของการขับรถเร็วต่ำ ไม่เชื่อถือเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วว่าจะทำให้เกิดความปลอดภัย และเป็นการขับขี่ที่ท้าทายความสามารถของผู้ขับขี่เอง อย่างไรก็ตามเหตุผลที่สำคัญที่สุดของผู้ขับขี่ ในการขับรถด้วยความเร็วสูงคือ ผู้ขับขี่มีเหตุผลให้ตัวเอง แต่ไม่ยอมรับพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วสูงของผู้ขับขี่คนอื่น ๆ

Roy และ Choudhary[72] ได้อ้างถึงการศึกษาของ Brandaleone และ Flamm (1955) ซึ่งได้เสนอแนะว่าน่าจะมีการใช้ Psychological scale เพื่อคัดเลือก มิให้มีพนักงานขับรถเมล์ ที่มีลักษณะของบุคลิกภาพที่เสี่ยงต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง ๆ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Thurstone (1953) Maslow และคนอื่น ๆ (1952) เมื่อเขาทดลองใช้ Thurstone Temperament Schedule และ Maslow Security - Insecurity Inventory ในการคัดเลือกพนักงานขับรถเมล์ของบริษัทแห่งหนึ่งใน New York แล้ว พบว่าอุบัติเหตุในการขับรถลดลง นอกจากนี้มีผลการศึกษาของ Brandaleone และ Flamm เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของลักษณะของบุคลิกภาพกับอุบัติเหตุของการขับขี่ยวดยาน พบว่า ในกลุ่มคนขับขี่ที่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุสูง จะมีลักษณะบุคลิกภาพเป็นแบบก้าวร้าว ติดสุรา

Smith และ Kirhman[73] ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างบุคลิกภาพกับการขับรถ พบว่ามีคนที่มีบุคลิกภาพแบบแสดงตัว (Extrovert) ที่แสดงออกมาทางด้านอารมณ์ ลักษณะคล้ายการแสดง ทำให้ตัวเองเป็นที่ดึงดูดความสนใจจากผู้อื่น ใส่อารมณ์และแสดงออกอย่างจริงจัง

เกินควร มักไม่ค่อยระมัดระวัง และมีแนวโน้มจะเกิดอุบัติเหตุได้บ่อยกว่าผู้ที่มีบุคลิกภาพแบบเก็บตัว (introvert) ซึ่งมีลักษณะที่มีความระมัดระวัง วิตกกังวล และค่อนข้างกลัว

Williams[74] ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่รถยนต์ขับรถด้วยความปลอดภัย โดยเลือกสัมภาษณ์จากผู้ขับขี่รถยนต์นานาชาติที่มีใบอนุญาตขับขี่จำนวน 543 คน พบว่าผู้ขับขี่มักจะขับรถเร็วเกินกว่าอัตราเร็วโดยเฉลี่ยตามที่กฎหมายกำหนด แต่ตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยของตนอยู่เสมอ สำหรับปัจจัยสำคัญที่เป็นมูลเหตุจูงใจให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความปลอดภัยในด้านการจราจรเพิ่มขึ้น ได้แก่ ความรุนแรงที่ได้รับเมื่อขับรถประสบอุบัติเหตุและการเพิ่มค่าประกันความเสียหาย

- สภาพร่างกายและจิตใจ

ชัยรัตน์ ธรรมสุภาพงศ์[66] ได้อ้างถึงงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุหลาย ๆ แห่ง สรุปว่าผู้มีความรอบคอบ มีการรับรู้ดี (perception) จะเป็นผู้มีความสามารถขับขี่รถบนท้องถนนได้ดีกว่าผู้ที่เจ้าอารมณ์ หุนหันพลันแล่น ซึ่งสติถูกบดบังด้วยสัญชาติญาณและอารมณ์ ผู้ที่มีการควบคุมอารมณ์ได้มั่นคง วิเคราะห์ข้อมูลได้ดีและไม่ถูกรบกวนด้วยความรู้สึกส่วนตัวเรื่องอื่น ๆ จะขับรถได้ดี ผู้ป่วยที่มีปัญหาทางจิตใจมักมีอุบัติเหตุบนท้องถนนบ่อยกว่าและยังพบว่ามีความสอดคล้องกับของเหตุการณ์บนท้องถนนและเหตุการณ์ในชีวิตจริง ซึ่งจากการศึกษาของ Finch และ Smith มีผู้ขับขี่จำนวน 25 ราย ที่เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางรถยนต์ จำนวนร้อยละ 80 ของคนเหล่านี้มีความเครียดเกิดขึ้นชัดเจนภายใน 24 ชั่วโมง ก่อนหน้าเกิดอุบัติเหตุ เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่จำนวนร้อยละ 12 ของกลุ่มควบคุม

วิจิตร บุณยะโหตระ[13] กล่าวว่า สภาพจิตใจและอารมณ์มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น จากการศึกษาในประเทศอังกฤษ พบว่า พนักงานขับรถโดยสารในลอนดอนเมื่อเข้ามาใหม่ ๆ มีอุบัติเหตุน้อยมาก เนื่องจากอารมณ์ยังแจ่มใส แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไป 6 เดือน เริ่มมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น มีการบันทึกภาพผู้ขับโดยไม่ให้รู้ตัวล่วงหน้า พบว่า หน้าตาบูดบึ้ง มีอารมณ์เครียด เมื่อนำมาตรวจร่างกายพบว่ามีความดันโลหิตสูงขึ้น มีโคเลสเตอรอลสูงขึ้น ติดตามด้วยโรคไตและโรคหัวใจ กลุ่มอาการเหล่านี้เรียกรวมกันว่า Autoscherosis หรือ หมายถึง ความแข็งของเส้นเลือดซึ่งเกิดจากรถยนต์

ศราวุฒิ พนัสขาว[8] ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัด พบว่าผู้ขับขี่ยานยนต์เป็นส่วนสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง กล่าวคือผู้ขับขี่ที่มีสุขภาพดี ไม่มีโรค ซึ่งขัดต่อการขับรถ จะขับรถได้ปลอดภัยโดยไม่ต้องพะวงต่อสิ่งอื่น ๆ แต่ผู้ขับขี่รถยนต์

ในกรุงเทพมหานครจำนวนร้อยละ 55 มีโรคประจำตัว เช่น โรคกระเพาะอาหาร โรคหืด โรคปวดในข้อ โรคหัวใจ เป็นต้น

Grandjean[75] ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องความเหนื่อยล้า (Fatigue) พบว่าเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ การขับขี่ยวดยานที่ติดต่อกันนาน 4 ชั่วโมง จะทำให้ระดับการตื่นตัวของร่างกายลดลง เป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ซึ่งระดับความเหนื่อยล้าในการขับขี่นั้น เนื่องมาจากปัจจัยสำคัญหลายประการ ที่สำคัญที่สุดคือ ขอบเขตความรุนแรงและช่วงเวลาของความเครียดทางจิตใจ ความเบื่อหน่าย และการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลา (circadian rhythm)

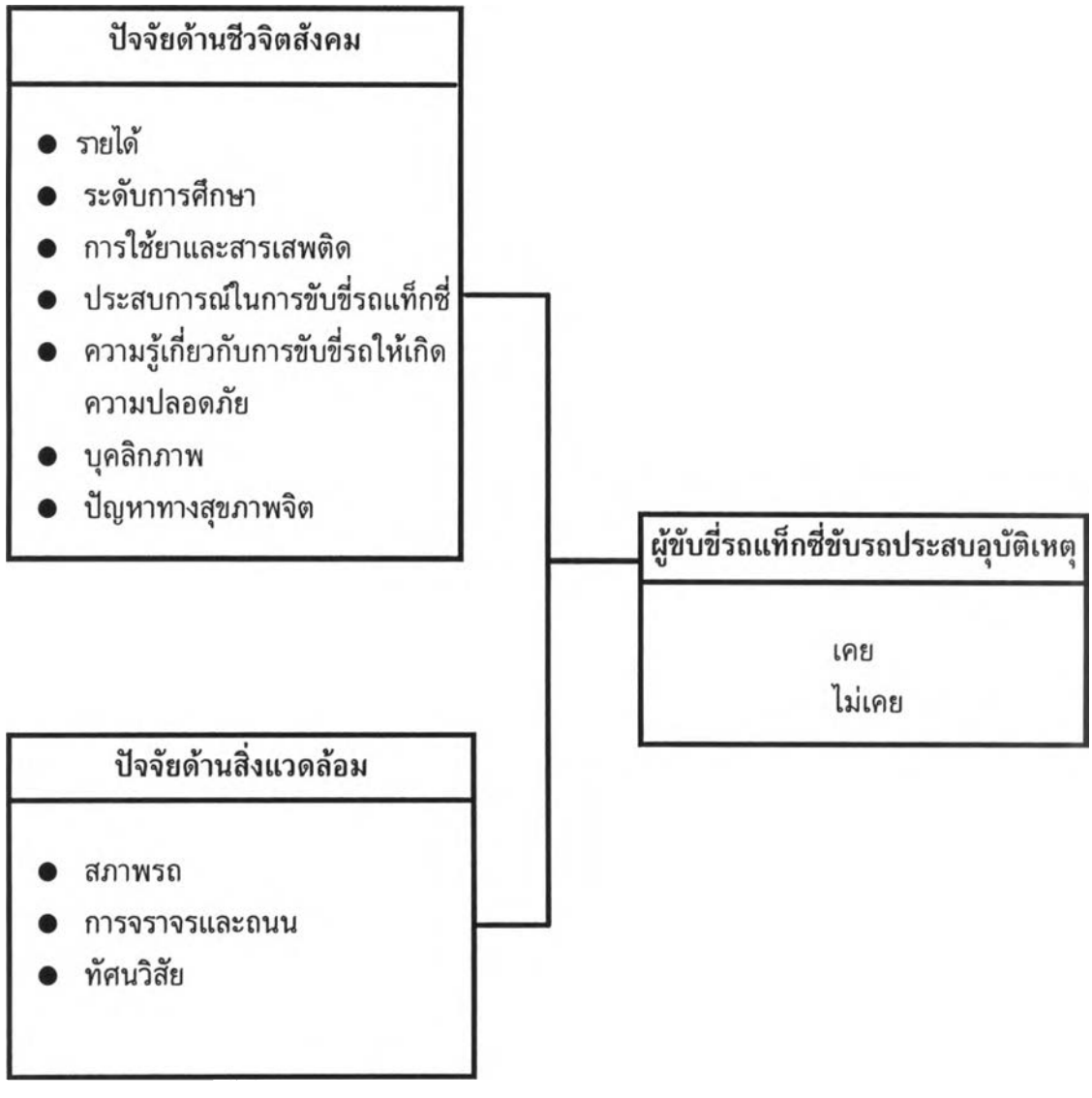
Litman และ Tabachnick[76] ได้ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างผู้ที่ตายจากการขับรถประสบอุบัติเหตุและผู้ที่ยิงตัวตาย กลุ่มละ 15 คน พบว่าผู้ที่ตายจากอุบัติเหตุมักกำลังเร่งรีบ เร่าร้อน และจำนวน 9 ใน 15 คน ของผู้ที่ตายจากอุบัติเหตุนั้น เพิ่งจะได้ย้ายเข้าสู่ตำแหน่งที่มีความรับผิดชอบสูงขึ้น สำหรับผู้ที่ยิงตัวตายนั้นเป็นผู้ที่อยู่ในอารมณ์เศร้า

Mayer และ Treat[77] ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ลักษณะเฉพาะทางด้านจิตใจ สังคมของผู้ขับขี่ที่ขับรถเสี่ยงภัย พบว่า ผู้ขับขี่ที่ขับรถเสี่ยงภัยนั้นมักมีความสับสนในจิตใจด้วยข้อมูลเรื่องอื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการขับขี่มากมาย

Silverstone[78] ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติการการเกิดอุบัติเหตุทางรถ พบว่า ผู้ที่มีความวิตกกังวล และมีความเครียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ในชีวิต เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางรถ และนอกจากนี้ยังพบว่า การดื่มสุรา ก็เป็นปัจจัยเสี่ยงอย่างหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นกัน

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ชวลิต สุขะวรรณ และสุรพงษ์ สุธรรมเกษม[79] ศึกษาวิจัยข้อมูลอุบัติเหตุทางหลวงแขวงการทางทั่วประเทศ แขวงและกองบังคับการตำรวจทางหลวง ปี พ.ศ. 2521[72] พบว่า บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดมักเป็นย่านชุมชน ทางแยก ทางโค้ง ขึ้นลงเนินสะพาน ผิวทางเปียกลื่น

ประสิทธิ์ ธนสุกาญจน์[80] ได้ศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุรถยนต์โดยสารประจำทางในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค พบว่าสาเหตุที่มาจากพนักงานขับรถยนต์โดยสารนั้น คือ มีการแซงรถไม่ระมัดระวัง และการขับรถเร็วมีจำนวนมากที่สุด รองลงมาได้แก่การหักหลบรถอื่น รถจักรยานยนต์ตัดหน้า และการขับรถชนคนข้ามถนน สำหรับสาเหตุที่มาจากความบกพร่องเครื่องยนต์นั้น คือ ยางแตกนับว่าเป็นสาเหตุที่สำคัญ ส่วนสภาพแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ ฝนตก ถนนลื่น รองลงมาคือหมอกลงจัด

จากการศึกษาเอกสารและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับรถประสบอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น หากผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุหลายประการจะทำให้เกิดผลเสียหายอย่างยิ่ง อันก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพจิตของประชาชนทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะทำการศึกษาถึงการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ประกอบอาชีพนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการป้องกัน กำจัดหรือลดสภาพการเสี่ยงภัยต่อไป โดยมีแนวทางในการสร้างกรอบแนวคิดงานวิจัยดังนี้