

วรรณคดีที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยแบ่งเนื้อหาของวรรณคดีที่เกี่ยวข้องออกเป็น ๓ ตอน คือ ตอนที่ ๑ อุบัติเหตุ การจราจรและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ตอนที่ ๒ แนวทางการศึกษาอุบัติเหตุการจราจรทางบก ตอนที่ ๓ การศึกษากับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งผู้วิจัยจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในแต่ละตอนดังต่อไปนี้

ตอนที่ ๑ อุบัติเหตุการจราจรและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุการจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการสัญจรไปมาบนถนนโดยมิได้ คำนึงถึงความปลอดภัย อันเป็นผลจากการบังเอิญหรือขาดความระมัดระวังหรือความประมาทของผู้ใช้ทาง

อุบัติเหตุการจราจรโดยทั่วไปเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้อง ๓ ประการคือ คน รถ ถนนและสภาพแวดล้อม(ครรชิต วัฒนกุล ๒๕๒๔: ๔) ดังต่อไปนี้

๑. คน (Human Factor)

ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ผู้ใช้รถใช้ถนน ในที่นี้ หมายถึง ผู้ขับขี่และคนเดินถนน ประมาณได้ว่าร้อยละ ๔๐ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทั้งหมดมีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน (Pignataro 1973: 274) ซึ่งเป็นผลมาจาก ความประมาทของผู้ขับขี่และคนเดินถนน นอกจากนี้เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากปัจจัยอื่น ได้แก่ สภาพรถ สภาพถนน สภาพแวดล้อมและสภาพดินฟ้าอากาศที่ผิดปกติ อย่างไรก็ตาม แม้มิใช่เป็น อุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ใช้รถใช้ถนน แต่หากผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะผู้ขับขี่ได้ใช้ความระมัดระวัง การสังเกตขณะขับขี่ รวมถึงหมั่นตรวจสอบสภาพอย่างสม่ำเสมอ ก็จะสามารถป้องกันอุบัติเหตุที่อาจ เกิดขึ้นได้ จึงนับได้ว่าผู้ขับขี่มีบทบาทสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจร การขาดความระมัดระวัง ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ขาดความชำนาญในการขับขี่ รวมถึงสภาพสมาธิของผู้ขับขี่ ได้แก่ ความสามารถในการรับรู้ การได้ยิน การมองเห็นและการตัดสินใจ มีส่วนสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งสิ้น (ครรชิต วัฒนกุล ๒๕๒๔: ๖-๑๑) ดังนั้น ภูมิหลังของผู้ขับขี่จึง เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการ

เกิด อุบัติเหตุตั้งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

๑.๑ อายุของผู้ขับขี่ (Driver's Age)

จากรายงานของ ๒๓ รัฐในสหรัฐอเมริกา เมื่อปี ค.ศ.๑๙๖๘ พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ผู้ขับขี่ ๖๗ คนใน ๑๐๐,๐๐๐ คน จะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงและผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง ๒๐-๒๔ ปี จะเป็นกลุ่มอายุที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงสูงสุด (Pignataro 1973: 274) สำหรับประเทศไทยจากสถิติอุบัติเหตุระหว่างปี พ.ศ.๒๕๑๔-๒๕๒๒ พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง ๑๔-๒๒ ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ส่วนผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง ๒๓-๒๗ ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูง เป็นที่สองรองลงมา (กรรชิต ฉนวนวล ๒๕๒๔: ๔-๕) สอดคล้องกับผลการศึกษาอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศไต้หวัน (North-South Freeway) ระหว่างปี ค.ศ. ๑๙๗๔-๑๙๗๘ (พ.ศ.๒๕๑๗-๒๕๒๒) ซึ่งพบว่าร้อยละ ๔๔.๑ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดเกิดจากผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง ๒๑-๓๐ ปี (Lein 1980: 11) ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากช่วงอายุดังกล่าวอยู่ในวัยที่มีความตึกคะนองชอบความสนุกสนานตื่นเต้น จึงมักชอบที่จะขับรถด้วยความเร็วสูง ขาดความระมัดระวังอย่างเพียงพอ อีกทั้งยังอยู่ในช่วงวัยที่เริ่มฝึกหัดขับขี่รถยนต์ยังขาดความชำนาญในการควบคุมบังคับและการตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้ายังทำได้ไม่ดีพอ จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยสูงขึ้นแต่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง อาจเป็นผลเนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่อยู่ในวัยนี้มักเป็นผู้มีรถยนต์เป็นของตนเอง และส่วนใหญ่เป็นผู้ที่มีครอบครัวแล้ว จึงทำให้มีความระมัดระวังมากขึ้น รวมทั้งมีความสามารถในการขับขี่และการตัดสินใจมากขึ้นด้วย ส่วนผู้ขับขี่ที่มีอายุเกิน ๖๐ ปีขึ้นไป ก็อาจประสบอุบัติเหตุบนถนนได้มากเช่นกัน (ประติษฐ์ ศักดิ์ศรี และคณะ มปป: ๒๖) เนื่องจากการตัดสินใจช้า มีความเฉื่อยชาและตกใจง่าย จึงควรหลีกเลี่ยงการขับรถในช่วงโมงที่มีการจราจรคับคั่ง

๑.๒ เพศของผู้ขับขี่ (Driver's Sex)

เพศของผู้ขับขี่ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร จากการศึกษาในสหรัฐอเมริกา เมื่อปี ค.ศ.๑๙๖๘ พบว่า ผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ ๔๔ ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด โดยจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ ๗๕ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด และพบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่เพศชายสูงกว่าผู้ขับขี่เพศหญิงถึง ๑.๓ เท่า แต่หากชายและหญิงขับรถด้วยปริมาณเท่าๆ กัน จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เพศหญิงจะสูงกว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เพศชาย (Pignataro 1973: 274)

ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ความสามารถในการตัดสินใจและปฏิกริยาตอบสนองในการขับขี่ยวดยานของหญิงไม่ดีเท่าชาย

๑.๓ การศึกษาของผู้ขับขี่ (Driver's Education)

จากการศึกษาอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศไต้หวัน (North-South Freeway) พบว่า พื้นฐานการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เหตุการณ์จรรยาจจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด ร้อยละ ๑๘.๕ มาจากผู้มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ ๑๘.๑ มาจากผู้มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ ๔๓.๕ มาจากผู้มีการศึกษาระดับประถมศึกษา (Lein 1980: 11) จึงเห็นได้ว่าพื้นฐานการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเหตุการณ์จรรยาจ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่าประเทศไทยเรามิได้มีการศึกษารวบรวมข้อมูลด้านการศึกษาของผู้ขับขี่ ดังที่ได้ปฏิบัติกันในประเทศ

๑.๔ สภาพสมาธิของผู้ขับขี่ (Medical Condition)

สภาพสมาธิของผู้ขับขี่สามารถแบ่ง เป็นระบบต่าง ๆ ได้ดังนี้คือ

๑.๔.๑ ระบบสายตา ความสามารถในการมองเห็นของคนแต่ละคนไม่เหมือนกัน เนื่องมาจากสาเหตุหลายประการ เช่น การดื่มสุราหรือมีสายตาดัดปกติ เนื่องจากแสง คาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น จากการศึกษาพบว่า บุคคลที่มีสายตาดัดปกติด้าน Dynamic Acuity จะมีผลทำให้การตัดสินใจในการแข่งรถช้ากว่าคนที่มีสายตาดัดปกติและบุคคลที่มีตาเพียงข้างเดียว จะมีผลทำให้อัตราความเร็วของรถที่วิ่งสวนเข้ามาผิดไปจากความเป็นจริง ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (ครรรชิต ฉนวนวล ๒๕๒๔: ๑๐-๑๑)

๑.๔.๒ ระบบหู ระบบหูมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ หากระบบการได้ยินเสียงบกพร่องหรือผิดปกติไป ก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ แต่จากข้อมูลทางสถิติกลับพบว่า การเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่ที่มีระบบการได้ยินปกติ มีอัตราสูงกว่าผู้ขับขี่ที่มีระบบการได้ยินผิดปกติ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่มีระบบการได้ยินผิดปกติ มีความระมัดระวังมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีระบบการได้ยินปกติ

นอกเหนือไปจากระบบสายตาและระบบหูแล้ว ผู้ขับขี่ที่มีความผิดปกติของระบบหัวใจและเส้นเลือด ระบบสมองหรือมีโรคประจำตัว ได้แก่ โรคลมบ้าหมู โรคเบาหวาน ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้หากเกิดอาการผิดปกติขึ้นระหว่างขับขี่ยวดยาน



๑.๕ อัลกอฮอล์และยา (Alcohol and other Drugs)

จากรายงานผลทางสถิติพบว่า อัลกอฮอล์ ยากระตุ้นประสาทและยาเสพติดมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอัลกอฮอล์เป็นตัวการใหญ่ที่เข้ามาเกี่ยวข้อง (ครรรชิต ผิวนวล ๒๕๒๔: ๔) และจากรายงานการศึกษาของ Washington State Department of Motor Vehicle ในปี ๑๙๖๔ พบว่า จำนวนหนึ่งในสองของอุบัติเหตุที่ร้ายแรงทั้งหมดเกิดขึ้นเนื่องจากอัลกอฮอล์ (Pignataro 1973: 274)ฤทธิ์ของอัลกอฮอล์และยาจะมีผลต่อการทำงานของระบบต่าง ๆ ในร่างกาย ซึ่งจะมีผลทำให้ความสามารถในการตัดสินใจ การควบคุมบังคับพวงเวียน และปฏิกิริยาตอบสนองต่างๆ ลดลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายจากการศึกษาระดับอัลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นปฏิกิริยาโดยตรงกับระดับอัลกอฮอล์ที่สูงขึ้น (ประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี และคณะ มปป : ๓๒)

นอกเหนือไปจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ดังกล่าวข้างต้นแล้ว อาชีพของผู้ขับขี่และความรู้ความสามารถในการขับขี่พวงเวียน ก็เป็นปัจจัยที่สมควรได้รับการพิจารณา โดยทั่วไปผู้ขับขี่ที่มีอาชีพเกี่ยวข้องกับการขนส่งจะเป็นกลุ่มอาชีพที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดและผู้ขับขี่ที่หัดขับด้วยตนเองไม่ได้รับการอบรมฝึกหัดอย่างถูกวิธี จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกหัดจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์ (Lein 1980: 11) ผู้ขับขี่ที่ดีจึงควรจะต้องเป็นผู้รอบรู้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก คำสั่ง เครื่องหมายและสัญญาณจราจร ตลอดจนวิธีขับรถที่ถูกต้องและมีความชำนาญเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ควรจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับการทำงานของเครื่องยนต์บ้างพอสมควร (ศราวดี พันศขาว ๒๕๑๔: ๗๐)

๒. รถ (Vehicle Factor)

ชนิด สภาพและลักษณะการใช้งานของรถเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ การจราจร จากการศึกษาของโซโลมอน (Solomon) เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๖๔ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คิดเป็นร้อยละ ๗๕.๗ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน และร้อยละ ๔๐.๒ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารประจำทางมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำสุด คิดเป็นร้อยละ ๐.๔ และ ๐.๕ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวันและกลางคืน ตามลำดับ (Pignataro 1973: 275) สำหรับประเทศไทยรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ครรรชิต ผิวนวล ๒๕๒๔: ๑๒) ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพรถ ความไม่เข้มงวดหรือการละเลยมาตรการการ

ตรวจสอบสภาพรถยนต์ การบรรทุกน้ำหนักเกินขีดจำกัด การมีอุปกรณ์ประกอบรถ เช่น ไฟหน้าไฟท้ายที่ไม่เหมาะสม ล้วนเป็นที่มาของอุบัติเหตุทั้งสิ้น (ยอดพล ธนาบริบูรณ์ ๒๕๒๔: ๓)

๓. ถนนและสภาพแวดล้อม (Road and Environment Factor)

สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ถนนที่มีสภาพไม่ดี หรือได้รับการออกแบบทางเรขาคณิต (Geometric Design) ไม่ถูกต้อง เช่น รัศมีความโค้งน้อยไป จะทำให้ยากแก่การขับขี่และการควบคุมบังคับพวงมาลัย ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้ทัศนวิสัยในการขับขี่รอบข้างไม่ว่าจะเป็นสภาพอากาศ สภาพการจราจร ล้วนมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น จากการศึกษาของ รัฐนิวยอร์ก เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๖๔ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนทางตรงและทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๖ และ ๑๑.๔ ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด ตามลำดับ และจากการศึกษาของ Lein (1980: 12-14) พบว่า ร้อยละ ๖๑.๘ ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด เกิดขึ้นขณะที่สภาพอากาศปกติ สำหรับตำแหน่งของอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ ๔๘ เกิดขึ้นบริเวณด้านเก็บเงิน (Tall Plaza) นอกจากนี้ มัญญ วงศ์คำดี (๒๕๑๘: ๓๔) ยังพบว่า ตำแหน่งของอุบัติเหตุมักมีลักษณะเป็นแบบกระจุก (Clustered Pattern) มากกว่าแบบสุ่ม (Random Pattern) หรือแบบกระจาย (Dispersed Pattern) และการจับกลุ่มแบบกระจุกจะปรากฏอย่างเห็นได้ชัดในบริเวณทางแยก ทางร่วม ทางโค้ง ทางตัดกัน และบริเวณทางแยกต่างระดับ (Interchange) และจะค่อย ๆ กระจายเบาบางลงไป เมื่อห่างไกลจากบริเวณดังกล่าว

ตอนที่ ๒ แนวทางการศึกษาอุบัติเหตุการจราจรทางบก

การศึกษาอุบัติเหตุการจราจรโดยทั่วไป แบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะ คือการศึกษา รายละเอียดของอุบัติเหตุเฉพาะราย (Individual Accidents) และการศึกษากลุ่มของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเส้นทางหรือเป็นพื้นที่ (Baker 1965: 377) การศึกษารายละเอียดของอุบัติเหตุเฉพาะราย สามารถแบ่งขั้นตอนของการศึกษาออกได้เป็น ๔ ขั้นตอน ดังนี้คือ

๑. การรายงานอุบัติเหตุ (Accident Reporting) เป็นการรายงานโดยย่อเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งควรมีรายละเอียดอย่างเพียงพอสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการศึกษาสาเหตุและการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุการจราจร จึงควรประกอบด้วย ตำแหน่งและทิศทางการเกิดอุบัติเหตุ วัน เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับ ผู้ขับขี่

รณ สภาพถนนและทัศนวิสัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ลักษณะของอุบัติเหตุโดยทั่วไป และลักษณะการชนพร้อมภาพสเก็ตช์ และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. การเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับอุบัติเหตุที่เลือกศึกษาเฉพาะ (Supplementary Data Collection) เช่น การถ่ายภาพ การวัดระยะต่าง ๆ การสอบถามเพิ่มเติมจากคนที่อยู่ในเหตุการณ์ หรืออยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ

๓. การรายงานและการเก็บรวบรวมข้อมูลทางเทคนิค (Technical Data Preparation) เช่น การตรวจสอบสภาพถนนและยานพาหนะ การศึกษาสภาพอุบัติเหตุจากแผนที่ เป็นต้น

๔. การศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ (Professional Reconstruction) เป็นการหาผลสรุปเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยพิจารณาจากข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ทั้งหมด

๕. การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Cause Analysis) คือการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ

ขั้นตอนการศึกษาทั้ง ๕ ขั้นตอนดังกล่าว ขั้นตอนที่ ๓, ๔ และ ๕ เป็นขั้นตอนที่ดำเนินการโดยวิศวกร ส่วนขั้นตอนที่ ๑ และ ๒ โดยทั่วไปมักจะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ส่วนการศึกษาอุบัติเหตุ เป็นเส้นทางหรือเป็นพื้นที่ มีขั้นตอนการศึกษาเช่นเดียวกับการศึกษารายละเอียดของอุบัติเหตุ เฉพาะราย แต่จะมีลักษณะเป็นการศึกษาอุบัติเหตุเป็นกลุ่ม เฉพาะเส้นทางหรือพื้นที่ที่ศึกษา

ระบบข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรทางบก

๑. ระบบข้อมูลอุบัติเหตุการจราจร

ข้อมูลอุบัติเหตุมีความสำคัญอย่างมากสำหรับการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก ข้อมูลอุบัติเหตุจะช่วยชี้ให้เห็นสถานะของอุบัติเหตุที่เป็นอยู่ ช่วยให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ข้อมูลอุบัติเหตุที่สมบูรณ์จะช่วยให้การศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ สามารถทำได้อย่างครอบคลุม มีความละเอียด ถูกต้องและเชื่อถือได้ นำไปสู่การพิจารณาตัดสินใจเพื่อหามาตรการป้องกันและปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุการจราจรทางบก ทั้งทางด้านการศึกษา การปรับปรุงแก้ไขทางวิศวกรรม และการควบคุมบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย

การเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ การจรรยาบรรณ มีจุดมุ่งหมาย ๔ ประการ ดังนี้คือ

๑. เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นต้นเหตุแห่งความสูญเสีย ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน
๒. เพื่อชี้ให้เห็นว่า อุบัติเหตุการจรรยาบรรณที่เกิดขึ้นนั้น ก่อให้เกิดปัญหาให้กับใคร ที่ไหน และเมื่อไร
๓. เพื่อหาสาเหตุหรือความบกพร่องที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
๔. เพื่อใช้ประเมินผลการดำเนินงานปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุ
๕. เพื่อเป็นแนวทางในการ เสนอแนะการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นต่อไป

การรายงานอุบัติเหตุ เป็นขั้นตอนหนึ่งของการ เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลที่บันทึกลงในรายงานอุบัติเหตุ จึงควรเป็นข้อมูลที่ถูกต้องและมีรายละเอียดอย่างเพียงพอสำหรับการวิเคราะห์ทางด้านสถิติและวิศวกรรม รายงานอุบัติเหตุจึงควรประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

๑. ตำแหน่งและทิศทางการ เดินทางตามลำดับการ เกิดอุบัติเหตุของยานทุกคันที่เกี่ยวข้อง
๒. วัน เดือน ปี และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ
๓. ลักษณะของอุบัติเหตุโดยทั่วไป และลักษณะการชนพร้อมภาพสเก็ตช์หรือภาพถ่าย
๔. รายละเอียดการกระทำที่เกิดขึ้นทันทีทันใดของผู้ขับขี่ หรือคนเดินถนนก่อนเกิดอุบัติเหตุ
๕. ทัศนวิสัยและสภาพถนนขณะ เกิดอุบัติเหตุ
๖. ชนิดของ เครื่องควบคุมการจราจรที่มีผลต่อการ เกิดอุบัติเหตุ
๗. รายละเอียดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ข้อมูลจากรายงานอุบัติเหตุ จึง เป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่บุคคลหรือหน่วยงานที่อยู่ในข่ายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและการลดอุบัติเหตุ ทั้งทางด้านการบริหารและการวางนโยบาย ด้านการควบคุมบังคับตามกฎหมาย ด้านวิศวกรรมการจราจร ด้านการศึกษา ด้านการออกกฎหมาย ด้านการออกใบอนุญาตแก่ผู้ขับขี่ และการตรวจสอบสภาพรถ และอื่น ๆ

สภาความปลอดภัยแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (The National Safety Council) ได้กล่าวถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากข้อมูลอุบัติเหตุการจรรยาบรรณ ดังนี้คือ

๑. ช่วยชี้ให้เห็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ ซึ่งจะต้องได้รับการแก้ไขโดยหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดการ เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่ การให้การศึกษา และการควบคุมบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย
๒. ช่วยให้นักการศึกษาได้พัฒนาโครงการให้การศึกษาแก่ผู้ขับขี่ และการให้ข่าวสารที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ขับขี่ เกี่ยวกับสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ
๓. ช่วยให้ทราบถึงตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุสูงหรือตำแหน่งที่มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้นอย่างรุนแรง เพื่อจะได้ทำการแก้ไขโดยวิศวกรต่อไป
๔. ช่วยให้ทราบถึงความบกพร่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสภาพถนน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการออกแบบถนน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น
๕. ช่วยให้เห็นขอบเขตของปัญหาอุบัติเหตุ ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจตลอดจนหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง จะได้ใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงวิธีใช้กฎหมายบังคับ
๖. ช่วยให้นักกฎหมายและผู้เกี่ยวข้อง ได้ใช้ประโยชน์ในการออกกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
๗. ช่วยชี้ให้เห็นขอบข่ายของปัญหาอุบัติเหตุการจราจร ที่ควรได้รับการศึกษาวิจัย ทั้งส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ รถ ถนนและสภาพแวดล้อม รวมถึงการควบคุมการจราจร
๘. ข้อมูลอุบัติเหตุจะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่ได้ผลและมีประสิทธิภาพ

จาก เอกสาร เผยแพร่ของสถาบันการจราจรของมหาวิทยาลัยนอร์ท เวส เทอร์น (Traffic Institute of Northwestern University) ได้กล่าวถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุ ดังนี้คือ

๑. หน่วยงานด้านกฎหมาย ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและนักกฎหมาย
๒. หน่วยงานด้านการศึกษา
๓. หน่วยงานด้านสื่อสารมวลชน
๔. หน่วยงานด้านการจดทะเบียนยานพาหนะและการออกใบอนุญาตขับขี่
๕. หน่วยงานด้านวิศวกรรมทั้งด้านวิศวกรรมจราจร และการออกแบบถนนหนทาง
๖. หน่วยงานด้านการออกแบบยานพาหนะ
๗. หน่วยงานด้านการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ
๘. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งงบประมาณการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ

หน่วยงานดังกล่าวข้างต้นเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยอ้อม ได้แก่ หน่วยงานด้านการแพทย์ และหน่วยงานด้านการประกันภัยรถยนต์ เป็นต้น

๒. การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรทางบก

การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุการจราจร แบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะคือ การวิเคราะห์ทางสถิติ (Statistical Analysis) และการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุ (Cause Analysis)

๑. การวิเคราะห์ทางสถิติ เป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับอุบัติเหตุโดยทั่วไปเพื่อให้เข้าใจสภาวะอย่างกว้าง ๆ เกี่ยวกับเรื่องราวของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่หรือบนเส้นทาง โดยการศึกษาจากตัวแปรต่าง ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องกับการเป็นสาเหตุหรือการเกิดอุบัติเหตุแล้วนำมาจัดสร้างความสัมพันธ์กันเพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับรูปแบบของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การวิเคราะห์ทางสถิติโดยทั่วไปจะศึกษาครอบคลุมถึงปัจจัยที่อาจเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้คือ

๑.๑ การวิเคราะห์เกี่ยวกับผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า (Driver and Pedestrian) ได้แก่

๑.๑.๑ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามกลุ่มอายุของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า

๑.๑.๒ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามกลุ่มอาชีพของผู้ขับขี่

๑.๑.๓ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามความรู้ความสามารถของผู้ขับขี่

๑.๑.๔ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามผลทดสอบสภาพร่างกายของผู้ขับขี่

๑.๒ การวิเคราะห์เกี่ยวกับรถ (Vehicle) ได้แก่

๑.๒.๑ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามชนิดของรถ

๑.๒.๒ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามลักษณะการจราจร (Traffic Characteristics) ของรถ

๑.๒.๓ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามความรุนแรงและความเสียหายของรถ

๑.๒.๔ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามความรุนแรงและตำแหน่งที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เนื่องจากสัมพันธกับรถ

๑.๓ การวิเคราะห์เกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม (Road and Environment)

๑.๓.๑ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามลักษณะทาง ประเภททางชนิดผิวทาง

๑.๓.๒ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามความรุนแรงของอุบัติเหตุ เนื่องจากลักษณะและสภาพของทาง

๑.๓.๓ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามทัศนวิสัย

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาอุบัติเหตุตาม เดือน วันและเวลาที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ค้นคว้าวิจัย

๒. การวิเคราะห์สาเหตุและตำแหน่งที่แท้จริงของอุบัติเหตุ เป็นการวิเคราะห์ทางด้านวิศวกรรมโดยเฉพาะ เพื่อศึกษาสภาวะของการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางต่าง ๆ เป็นกลุ่มหรือลึกซึ้งลงไปถึงแต่ละกรณี โดยคำนึงถึงตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ รายละเอียดของอุบัติเหตุและลักษณะการชนของอุบัติเหตุ เพื่อให้ทราบสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง รวมถึงการจัดลำดับการป้องกันและแก้ไขที่จะต้องดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุด้วย การวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุมีแนวทางดำเนินการดังต่อไปนี้

๒.๑ การวิเคราะห์ตำแหน่งของอุบัติเหตุ เป็นการศึกษาตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุโดยใช้แผนที่ (Accident Spot Maps) แสดงตำแหน่งที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูง โดยทั่วไปจะใช้เข็มหมุดหรือเครื่องหมายที่มีสีสรรต่าง ๆ กัน แสดงลงบนแผนที่ตามตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ การจัดทำแผนที่นี้ควรจะต้องทันสมัยอยู่เสมอโดยปรับปรุงข้อมูลในพื้นที่ที่ได้รับรายงานเพิ่มเติม โดยใช้รูปแบบ ขนาด และสีที่ต่างกันแสดงความแตกต่างกันของชนิดของอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยปกติแผนที่อุบัติเหตุจะแสดงอุบัติเหตุเป็นรายปี สำหรับแผนที่ในเมืองจะใช้มาตราส่วนขนาด ๑: ๑๐,๐๐๐ ถึง ๑: ๒๐,๐๐๐ โดยแสดงชื่อถนนด้วย สำหรับนอกเมืองจะใช้มาตราส่วนขนาด ๑: ๓๐,๐๐๐ ถึง ๑: ๖๐,๐๐๐ สำหรับบริเวณที่มีการสัญจรไปมาสูง ในบางครั้งมีการจัดทำแผนที่แสดงอุบัติเหตุเป็นพิเศษโดยเฉพาะ เช่น แผนที่แสดงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า แผนที่แสดงอุบัติเหตุที่เกิดเวลากลางคืน แผนที่แสดงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็ก แผนที่แสดงอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับระดับอัลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ เป็นต้น เป็นการใช้แผนที่อุบัติเหตุเพื่อแสดงลักษณะ

ชนิดและความรุนแรงของอุบัติเหตุตามตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ

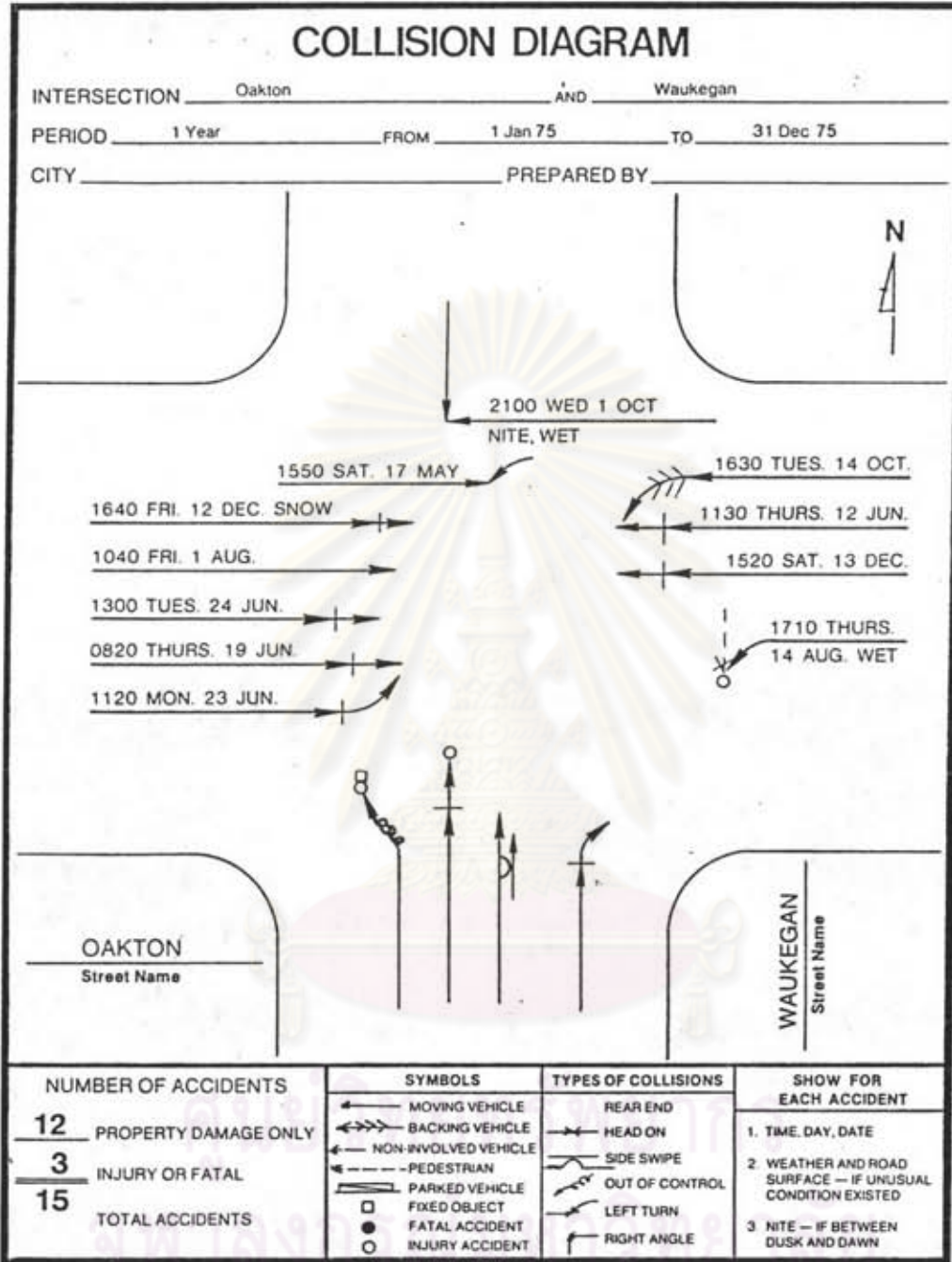
แผนที่อุบัติเหตุเป็นประโยชน์ในการพิจารณาหาวิธีการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุทางด้านวิศวกรรมที่ได้ผลมากที่สุด เช่น ช่วยในการวางแผนการใช้กฎหมายควบคุมในบริเวณต่าง ๆ ตามลักษณะอุบัติเหตุ และใช้ประกอบการพิจารณาเกี่ยวกับความต้องการการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างในบริเวณต่าง ๆ เป็นต้น

๒.๒ การวิเคราะห์อุบัติเหตุตามลักษณะการชนโดยใช้ Collision Diagram เป็นการศึกษารูปแบบของอุบัติเหตุ (Accident Patterns) ตามลักษณะการชน (Collision Type) มักใช้แสดงอุบัติเหตุบริเวณทางแยก ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูง โดยใช้รูปสเก็ตช์ (Sketch) แสดงทิศทาง ลักษณะการชน ลักษณะการชน สภาพแสงสว่าง สภาพผิวถนน สภาพอากาศ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และวันเวลาที่เกิดเหตุโดยใช้เครื่องหมายลูกศรแทนทางเดิน (Path) ของยานพาหนะและคนเดินเท้าที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การใช้เครื่องหมายนั้นจะใช้เส้นทึบแทนยานพาหนะและใช้เส้นประแทนคนเดินเท้า รูปที่ ๑ แสดง Collision Diagram ที่บริเวณทางแยกบนลูกศรอันหนึ่งจะแทนอุบัติเหตุแต่ละครั้งโดยแสดงวันเวลาที่เกิดเหตุบนลูกศร

การศึกษาอุบัติเหตุโดยใช้ Collision Diagram เป็นวิธีหนึ่งที่จะนำไปสู่การกำหนดมาตรการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุอย่างถูกต้องและได้ผล ทั้งยังใช้เพื่อศึกษาเปรียบเทียบลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดในตำแหน่งเดียวกันด้วย

๒.๓ การวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพโดยใช้ Condition Diagram Condition Diagram เป็นรูปที่เขียนขึ้นตามมาตราส่วนโดยแสดงลักษณะสำคัญต่าง ๆ ทางกายภาพ (Physical Condition) ของตำแหน่งที่จะใช้ศึกษาอุบัติเหตุ ดังแสดงในรูปที่ ๒ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงและจะแสดงถึงลักษณะสำคัญต่าง ๆ ทางกายภาพที่มีผลต่อการเคลื่อนที่ของการจราจรที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เส้นของถนน ความกว้างของถนน ไหล่ทาง ทางเดิน ช่องจราจร สิ่งกีดขวางสายตาของผู้ขับขี่ ป้ายจราจรต่าง ๆ ชนิดผิวทาง ความชันและสภาพผิวถนน ตำแหน่งการติดตั้งไฟถนน เป็นต้น

Condition Diagram ช่วยแสดงให้เห็นรูปแบบของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำแหน่งเดียวกันได้อย่างเด่นชัดยิ่งขึ้น

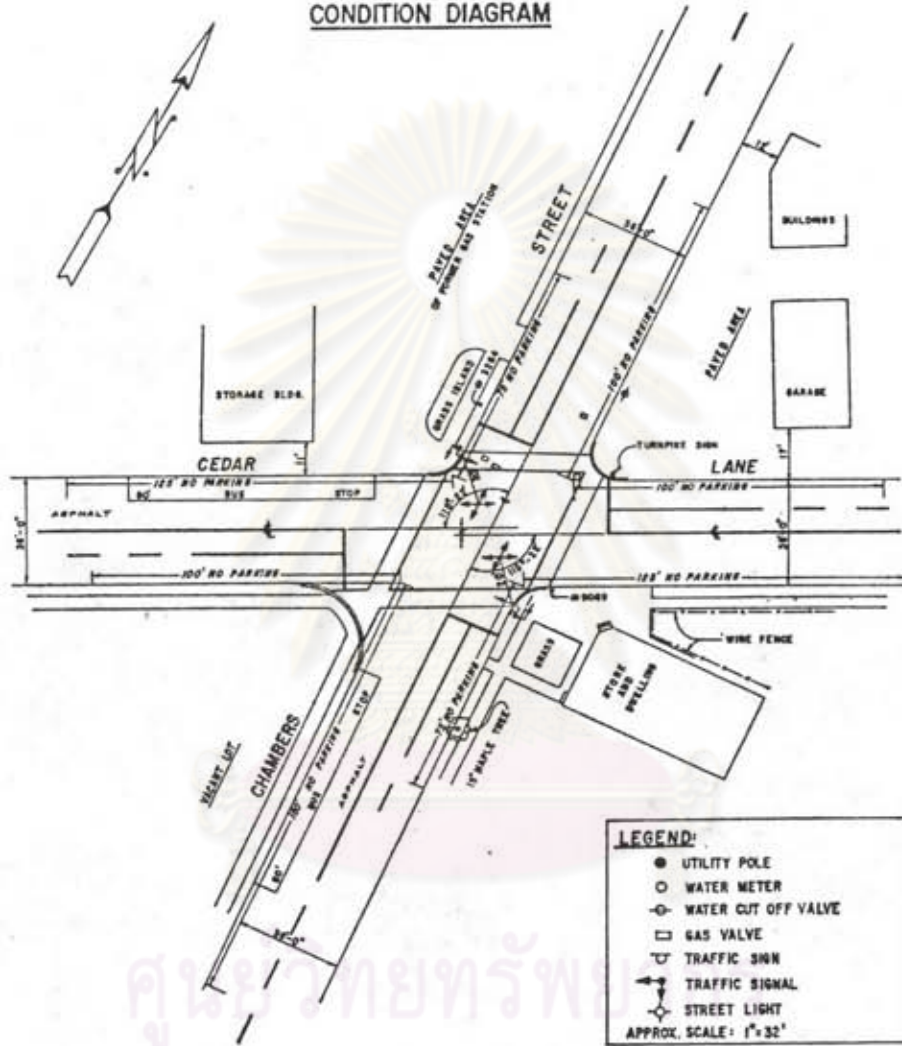


รูปที่ ๑ แสดงการใช้เครื่องหมายใน Collision Diagram ที่ทางแยก

DEPARTMENT OF TRAFFIC ENGINEERING
CITY HALL, ANYTOWN

LOCATION CHAMBERS ST & CEDAR LANE
DATE COMPILED APRIL 25, 1952
DATES REVISED JUNE 16, 1956, JUNE 4, 1958

CONDITION DIAGRAM



รูปที่ ๒ แสดงการใช้เครื่องหมายใน Condition Diagram ที่ทางแยก

๒.๔ การวิเคราะห์อุบัติเหตุตามลักษณะการชนโดยใช้ Coding of Road User Movement (CRUM) ของประเทศออสเตรเลีย เป็นการศึกษาอุบัติเหตุตามลักษณะการชนแบบต่างๆ โดยแบ่งลักษณะของอุบัติเหตุตามลักษณะการชนออกเป็น ๑๐ แบบ ดังแสดงในรูปที่ ๓ การให้รหัสลักษณะการชนโดยวิธีการนี้ จะช่วยให้ง่ายในการวิเคราะห์อุบัติเหตุด้วยคอมพิวเตอร์ ซึ่งเมื่อนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์ตามลักษณะการชนของ CRUM แล้วจะสามารถแยกแยะลักษณะการชนแต่ละแบบได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้สะดวกในการที่จะเป็นแนวทางในการหาวิธีการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุทางค่านวิศวกรรม

ตอนที่ ๓ การศึกษากับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุการจราจร

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรคือ ผู้ใช้ทาง ในที่นี้หมายถึง ผู้ขับขี่ คนเดินถนนและคนโดยสาร ประมาณได้ว่ร้อยละ ๔๐ ของอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดขึ้นเกิดจากการกระทำที่ผิดพลาดของผู้ใช้ทาง (Pignataro 1973: 274) เนื่องจากผู้ใช้ทางขาดความรู้ในเรื่องกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่ ยานพาหนะและการเดินเท้า ขาดความรับผิดชอบและขาดมารยาทในการใช้รถใช้ถนนที่ดี รวมถึงการมีสภาพร่างกายและจิตใจไม่ปกติ

วิจัย บุญโยโทระ และคณะ (มปป: ๖๓-๖๔) ได้ศึกษาความรู้ความสามารถของผู้ใช้ทาง พบว่า ความรู้ความสามารถของผู้ใช้ทางอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ผู้ใช้ทางไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ คนเดินถนนหรือคนโดยสาร ขาดความรู้และความรับผิดชอบในการใช้ทาง สาเหตุสำคัญน่าจะสืบเนื่องมาจากปัญหาการให้การศึกษาด้านการใช้รถใช้ถนนดังต่อไปนี้

๑. ในปัจจุบันการให้การศึกษาในการใช้ทางอย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายแก่นักเรียน นิสิต นักศึกษา ยังไม่เพียงพอและต่อเนื่อง เหมาะสมกับวัยการให้ การศึกษานี้หมายรวมถึง วิธีการเดินถนนอย่างถูกต้อง วิธีการใช้รถโดยสาร ตลอดจนวิธีการขับรถที่ดีและมีมารยาท ดังจะเห็นได้ว่าการกำหนดหลักสูตรเกี่ยวกับเรื่องนี้ในโรงเรียนและสถาบันการศึกษาทุกระดับยังไม่ได้เน้นไว้ให้ชัดเจน จึงไม่ก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติเท่าที่ควร
๒. การประชาสัมพันธ์เผยแพร่ เพื่อให้ความรู้ในการใช้ทางแก่ประชาชนทั้งในด้านการเดินถนน และวิธีการขับรถ ก็ยังขาดประสิทธิภาพ และไม่มีหน่วยงานที่

รับผิดชอบโดยตรง ส่วนใหญ่เป็นการเผยแพร่ความรู้เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าจาก การสอบถามผู้ขับขี่รถบรรทุกและรถโดยสาร จำนวน ๗๐๔ คน จากทั่วประเทศใน โครงการประเมินผลวันรณรงค์เพื่อมองเห็นอุบัติเหตุระหว่าง ๑ - ๑๔ เมษายน ๒๕๒๒ พบว่ามีเพียงร้อยละ ๑๓ ที่ฝึกหัดและรู้เรื่องเกี่ยวกับรถโดยผ่านโรงเรียน สอนขับรถยนต์ อีกร้อยละ ๘๓ ฝึกหัดด้วยตนเองหรือหัดจากเพื่อนหรือญาติ จึงทำให้ ผู้ขับขี่รถในปัจจุบัน เป็นผู้ขับขี่รถได้สามารถขับเคลื่อนรถยนต์ แต่ขับรถไม่เป็น ไม่ สามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่เกิดขึ้น เช่น การควบคุมรถเมื่อยางระเบิด และหา ความรู้เกี่ยวกับกฎข้อบังคับการจราจร

๓. ขาดแผนงานการให้การศึกษาแก่ผู้ใช้ทางที่มีเอกภาพและมีประสิทธิภาพ มีการ ดำเนินการอยู่บ้างทั้งในหน่วยงานของรัฐและภาคเอกชน แต่เป็นการดำเนินการ ที่มาจากความสนใจของผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น ยังไม่มีแผนงานที่แน่นอนและยังไม่มี การจัดสรรงบประมาณให้อย่างจริงจัง เจ้าหน้าที่ยังขาดความรู้ ประสบการณ์ ในวิทยาการใหม่ ๆ ที่จะทำการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้การศึกษาแก่ผู้ใช้ทาง
๔. โรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่มีอยู่ ส่วนใหญ่ยังขาดคุณภาพและมาตรฐานที่จะทำการ ฝึกอบรมประชาชนให้เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีคุณภาพและมีความรับผิดชอบ

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุการจราจรด้านการศึกษา

๑. ทบทวนและปรับปรุงหลักสูตร เกี่ยวกับความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและ ปลอดภัยหรือจัดให้มีหลักสูตร เกี่ยวกับเรื่องนี้ในสถานศึกษาทุกระดับ จัดให้มีการ สอนอย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่องและจริงจัง ทั้งนี้เพื่อให้นักเรียน นิสิต นักศึกษา มีความรู้ความสามารถในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุบนถนน สามารถช่วย เหลือ ผู้อื่นที่ประสบอุบัติเหตุ และสามารถถ่ายทอดความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่าง ปลอดภัยให้กับผู้อื่นได้
๒. จัดให้มีแผนการให้การศึกษา ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่วิธีการใช้รถใช้ถนน อย่างถูกต้องและปลอดภัยให้กับประชาชนทุกระดับชั้น โดยผ่านทางสื่อสารมวลชน สาขาต่าง ๆ การปฏิบัติตามแผนนี้ควรจะต้องดำเนินการไปอย่างต่อเนื่องและ จริงจัง
๓. จัดให้มีการรณรงค์ต่อต้านอุบัติเหตุการจราจรทางบกทั่วประเทศเป็นระยะ ๆ เพื่อ

มุ่งเน้นให้ประชาชนได้ทราบถึงอันตรายและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ รวมทั้งแนะนำวิธีการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย

๔. ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการรณรงค์ต่อต้านอุบัติเหตุบนถนนให้มากยิ่งขึ้น
๕. ปรับปรุงโรงเรียนสอนขับรถยนต์ หรือจัดให้มีโรงเรียนสอนขับรถยนต์ที่ได้มาตรฐาน เพื่อผลิตนักขับรถที่ดี ขับรถเป็น รู้กฎหมายจราจร มีความรับผิดชอบ ต่อสังคม และควรให้มีคณะกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนถนน และผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านนี้ ทำหน้าที่ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการในการควบคุม มาตรฐานของโรงเรียนสอนขับรถยนต์
๖. จัดทำโครงการระยะยาวในการให้การศึกษาด้านการใช้รถใช้ถนนแก่ประชาชนทุกระดับ การดำเนินการของโครงการนี้ ควรจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่องและจริงจังมีการประสานงานการปฏิบัติจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ ทางด้านนี้ ทั้งจากหน่วยงานของรัฐและ เอกชน



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย