

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปีพ.ศ. 2547 องค์การอนามัยโลกได้กำหนดให้เรื่องความปลอดภัยบนถนนเป็นประเด็นที่ทั่วโลก ทั้งภาครัฐและภาคประชาชนจะร่วมมือกันสร้างความเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น อันจะเป็นผลให้ประชากรโลกมีสุขภาพและคุณภาพชีวิตที่ดี โดยได้กำหนดคำขวัญในการรณรงค์ว่า "Road Safety is No Accident" หรือ "สำนึกดี ขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ" โดยเหตุผลที่องค์การอนามัยโลกพิจารณาเรื่องความปลอดภัยบนถนนเป็นเรื่องที่ทั่วโลกควรจะร่วมมือกันอย่างจริงจัง เนื่องจากปัจจุบันอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นได้ก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมาก โดยเฉพาะความเสียหายที่เกิดกับชีวิต ในแต่ละวันทั่วโลกมีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางบกเฉลี่ย 14,000 คน เสียชีวิต 3,000 คน และพิการ 15,000 คน นอกจากนี้ยังคาดการณ์ว่าปัญหาความปลอดภัยบนถนนที่เกิดขึ้นจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยในปีค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) จำนวนผู้เสียชีวิตและพิการจากอุบัติเหตุจราจรทางบกจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 60 ซึ่งปรากฏการณ์ดังกล่าวทำให้อุบัติเหตุจราจรทางบกกลายเป็นปัจจัยหลักสำคัญของการเสียชีวิตและพิการของประชากรโลก (World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004)

ในส่วนของประเทศไทย ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกนับได้ว่าเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าประเทศอื่นๆ ทั่วโลก จากสถิติพบว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของประชากรในปี 2527 อัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจราจรเป็น 5.7 ต่อประชากรแสนคน และในปี พ.ศ.2544 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 18.8 ต่อประชากรแสนคน หรือเพิ่มขึ้น 3.3 เท่า และมีผู้บาดเจ็บจาก 17.3 ต่อประชากรแสนคนในปี 2527 เพิ่มขึ้นเป็น 86.9 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ.2544 หรือเพิ่มขึ้น 5.0 เท่า (สุวิทย์ วิบุลย์ผลประเสริฐ, 2545: 215) ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายภายนอกที่เป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งที่เกิดจากความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินทั้งที่เห็นได้เป็นรูปธรรมและที่ไม่สามารถวัดความสูญเสียเป็นตัวเงินได้ จากการวิเคราะห์ประเมินค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในสมมุคกษาของสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย ดร.ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์ (2537) สรุปว่า ในแต่ละปีประเทศไทยต้องเสียเงินเฉลี่ยเป็นจำนวนถึง 90,000 ล้านบาท ที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรดังกล่าว

ตารางที่ 1 สถิติความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พื้นที่ทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2540-2544

ปี	รับแจ้ง (ราย)	ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล (ราย)						มูลค่าทรัพย์สิน เสียหาย (บาท)
		ตาย		บาดเจ็บสาหัส		บาดเจ็บเล็กน้อย		
		ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
2540	82,336	11,225	2,611	8,857	3,053	26,545	10,256	1,571,786,469
2541	73,725	9,703	2,531	11,717	3,294	26,208	11,319	1,378,673,826
2542	67,800	9,385	2,655	8,612	3,442	25,242	10,474	1,345,985,811
2543	73,737	9,415	2,573	8,920	3,582	28,532	12,077	1,242,205,524
2544	77,616	9,256	2,396	8,553	3,481	29,362	12,564	1,240,801,187

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2545

จากตารางจะพบว่าตั้งแต่พ.ศ. 2540 ถึงพ.ศ. 2544 จำนวนที่รับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเพิ่มขึ้นทุกปี และต้องสูญเสียมูลค่าทรัพย์สินที่เสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกปีละกว่าพันล้านบาท แม้ว่าจำนวนการตายและการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับบุคคลบางปีจะลดลง แต่ก็ยังถือว่าเป็นจำนวนที่ก่อให้เกิดความสูญเสียและส่งผลกระทบต่อประเทศเป็นอย่างมาก

การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกก่อให้เกิดความสูญเสียและผลกระทบหลายด้าน ดังนี้ (World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004)

1. ความสูญเสียทางด้านสังคมและกำลังคน เนื่องจากอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ รวมถึงการเป็นสาเหตุของความพิการที่สำคัญ จากรายงานผลการศึกษาทางการแพทย์ ประมาณได้ว่ามีคนพิการปีละมากกว่า 4,000 คนที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยมีทั้งพิการบางส่วน แม้ว่าจะยังทำงานได้แต่รายได้และความสามารถลดลงถาวร ในขณะที่อีกส่วนพิการมากจนต้องสูญเสียทั้งอาชีพและรายได้ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2547) ดังนั้น การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจึงเป็นต้นเหตุของการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญที่จะพัฒนาประเทศ อีกทั้งเป็นภาระของครอบครัว ชุมชน และสังคมในการดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่บาดเจ็บ หรือพิการ

2. ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ เป็นการเสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุอีกด้วย

3. ความสูญเสียทางด้านสุขภาพอนามัย ผู้ประสบอุบัติเหตุที่บาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลนานกว่าการเจ็บป่วยด้วยโรคอื่นๆ เป็นการสิ้นเปลืองยา และบุคลากรทางการแพทย์อย่างมาก

4. ความสูญเสียด้านจิตใจ ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจะมีอาการตกใจ กังวล ภาพหลอน ส่งผลให้สุขภาพจิตเสื่อม นอกจากนี้ครอบครัวและผู้ใกล้ชิดกับผู้ประสบอุบัติเหตุก็ได้รับความกระทบกระเทือนจิตใจอีกด้วย

ความสูญเสียจำนวนมหาศาลที่เกิดขึ้นดังกล่าว ทำให้อุบัติเหตุจราจรทางบกกลายเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน นับเป็นความสูญเสียที่ส่งผลกระทบต่อครอบครัว ชุมชน และสังคม แม้ว่าความสูญเสียเหล่านี้เป็นความสูญเสียที่ป้องกันได้ (World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004) โดยการให้ความสำคัญกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้ง 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ และปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2535: 1) หากพิจารณาถึงสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 10 ลำดับแรก จะพบว่ามาจากปัจจัยที่เกิดจากคนที่มีพฤติกรรมจราจรขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังตาราง

ตารางที่ 2 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก พื้นที่ทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2540-2544

ลำดับ	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ปี พ.ศ.				
		2540	2541	2542	2543	2544
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	23,408	18,592	15,830	16,777	17,156
2	ตัดหน้ากระชั้นชิด	11,627	10,786	10,418	10,225	10,948
3	แซงรถผิดกฎหมาย	9,222	7,824	6,725	6,432	6,982
4	ไม่ให้สัญญาณจอด	4,665	3,221	2,715	3,502	3,703
5	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	4,317	3,706	3,610	3,800	3,654
6	ตามกระชั้นชิด	2,475	3,345	2,652	3,459	3,968
7	ฝ่าฝืนป้ายหยุด	3,445	2,381	2,335	2,560	2,717
8	ขับผิดช่องทาง	1,412	2,191	1,625	2,215	2,381
9	ไม่ขับในช่องซ้ายสุด	2,909	1,783	1,731	1,926	2,061
10	เมาสุรา	1,438	1,431	1,346	1,811	2,089

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2545

จากสถิติอุบัติเหตุจากรถทางบกที่จำแนกตามประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ 5 ลำดับแรก พบว่าประเภทของรถที่ผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ ดังตาราง

ตารางที่ 3 สถิติอุบัติเหตุจากรถทางบก พื้นที่ทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2540-2544

ลำดับ	ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ	ปี พ.ศ.				
		2540	2541	2542	2543	2544
1	รถยนต์	36,664	30,525	23,347	26,494	26,828
2	รถจักรยานยนต์	24,734	20,359	16,101	17,814	18,671
3	รถปิกอัพ	15,570	12,520	9,814	10,160	11,047
4	รถแท็กซี่	4,107	4,420	3,574	3,932	4,416
5	รถโดยสาร	5,301	4,228	3,592	3,775	4,012

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2545

การที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และไม่ป้องกันตนเอง จนนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ นั้น อาจกล่าวได้ว่ามาจากสภาพแวดล้อมทางสังคม หรือภูมิหลังของบุคคล เช่น สภาพครอบครัว การอบรมเลี้ยงดู ที่ก่อให้เกิดทัศนคติต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้องกับคนๆ นั้น ดังนั้นกระบวนการขัดเกลาทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จึงเป็นการได้รับรูปแบบของบุคลิกภาพ การเรียนรู้ และการดำเนินชีวิตในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากตัวแทนการขัดเกลาทางสังคมไม่ว่าจะเป็นจากครอบครัว กลุ่มเพื่อน โรงเรียน และสื่อมวลชน

นอกจากอุบัติเหตุจากรถทางบกจะเกิดขึ้นจากปัจจัยด้านคนดังกล่าวแล้ว ยังมีปัจจัยอีก 2 ปัจจัย คือยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ที่ล้วนแต่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกเช่นกัน เช่น ความบกพร่องของอุปกรณ์ ยานพาหนะที่ใช้ขับขี่ สภาพถนน หรือสัญญาณไฟ เป็นต้น จากรายงานเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา (2549: S75) พบว่า มีความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกเกือบทุกครั้งมีสาเหตุร่วมหลายประการ โดยพฤติกรรมขับขี่เป็นปัจจัยหลักถึงร้อยละ 73 ถนนและสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยลำดับที่ 2 ยานพาหนะเป็นลำดับที่ 3 นอกจากนี้ยังเป็นปัจจัยร่วมระหว่างพฤติกรรมขับขี่ ถนนและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงความปลอดภัยของยานพาหนะ ร้อยละ 50 ความบกพร่องของยานพาหนะร่วมกับพฤติกรรมขับขี่ ร้อยละ 27 ถนนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับพฤติกรรมขับขี่ ร้อยละ 23

แม้ว่าอุบัติเหตุจากรถทางบกจะเป็นเหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้น โดยไม่คาดคิดจากการเดินทางบนท้องถนนก็ตาม แต่หากพิจารณาจากปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว จะพบว่าอุบัติเหตุจากรถทางบกเป็นเหตุการณ์ที่สามารถป้องกันไม่ให้เกิดขึ้น หรือลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกได้

คั้งนั้นงานวิจัยเรื่อง “การประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ: กรณีศึกษาผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจ” จึงมุ่งศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ซึ่งน่าจะเป็นผลส่วนหนึ่งจากการขาดแคลนทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ และการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ และปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม โดยทำการศึกษาพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันดังกล่าว เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการหามาตรการป้องกัน และเสริมสร้างความรู้ ความตระหนักต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกอย่างเหมาะสมต่อไป

## 2. คำถามการวิจัย

1. การประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำเกิดขึ้นจากปัจจัยที่แตกต่างกันหรือไม่
2. ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับขี่ ทศนคติต่ออุบัติเหตุและการป้องกัน รวมถึงกระบวนการขาดแคลนทางสังคมมีความสัมพันธ์กับการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุเพียงใด

### 3. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก และพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ

### 4. ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้จะดำเนินการศึกษาเฉพาะผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2548 - มกราคม 2549 ทั้งที่มีคู่มือและไม่คู่มือ โดยเป็นฝ่ายกระทำหรือฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และฝ่ายถูกกระทำหรือฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจ ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2548 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ. 2549

### 5. ข้อจำกัดของงานวิจัย

ผู้วิจัยเลือกศึกษาเฉพาะกรณีศึกษาผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจในช่วงที่ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล และยินยอมให้สัมภาษณ์เท่านั้น การสัมภาษณ์โดยการให้กรณีศึกษาเล่าย้อนหลังถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไปแล้ว ทำให้ข้อมูลที่ได้ มาจากความทรงจำของกรณีศึกษาเป็นหลัก ดังนั้นผลการศึกษาจากกรณีศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ จึงสามารถใช้อธิบายพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเฉพาะประชากรกลุ่มหนึ่งเท่านั้น อีกทั้งกรณีศึกษาที่เป็นประชากรกลุ่มนี้เป็นผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาลตำรวจ ซึ่งมีสภาพร่างกายและจิตใจที่บอบช้ำจากการประสบ-

อุบัติเหตุ ดังนั้นในการเก็บข้อมูลจึงมีข้อจำกัดในเรื่องเวลาการสัมภาษณ์ที่ต้องเป็นไปตามระเบียบของโรงพยาบาล และต้องหลีกเลี่ยงการสัมภาษณ์ที่อาจกระทบกระเทือนต่อสภาพจิตใจของกรณีศึกษาที่ได้รับความสะดวกสบายจากการเกิดอุบัติเหตุเป็นหลัก

นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดที่พบระหว่างดำเนินการวิจัย เนื่องจากผู้วิจัยวางแผนที่จะศึกษากลุ่มทั้ง 2 ฝ่ายที่ประสบอุบัติเหตุครั้งเดียวกัน เพื่อนำมาใช้เปรียบเทียบ และตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล แต่ผู้วิจัยไม่พบกรณีที่กลุ่มทั้ง 2 ฝ่ายประสบอุบัติเหตุ และเข้ารับการรักษาคิวที่โรงพยาบาลตำรวจ ทำให้ไม่สามารถเก็บข้อมูลจากกลุ่มทั้ง 2 ฝ่าย อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลจากแหล่งอื่น ได้แก่ รายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รายละเอียดของผู้ประสบภัยจากรถ และใบแจ้งอุบัติเหตุผู้ประสบภัยจากรถ ในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์กรณีศึกษาเพื่อให้ข้อมูลมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

## 6. คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

**อุบัติเหตุจากรถทางบก** หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดจากการเดินทางบนท้องถนน ถึงขั้นนำความเสียหาย และ/หรือความสูญเสียแก่ชีวิต และ/หรือทรัพย์สินแก่ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ

**ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก** หมายถึง ผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่อาจเป็นผู้กระทำหรือผู้เสียหายที่ประสบอุบัติเหตุจากรถในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และเข้ารับการรักษาคิวเป็นผู้ป่วยในโรงพยาบาลตำรวจ ในช่วงเดือนธันวาคม 2548 และเดือนมกราคม 2549

**พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก** หมายถึง การแสดงออกในลักษณะของการปฏิบัติหรือการกระทำที่ถูกต้อง เพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกในช่วงก่อนและระหว่างการขับขี่ ซึ่งได้แก่

### 1) พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกก่อนขับขี่ ได้แก่

- การตรวจเช็คสภาพรถ หมายถึง การตรวจเช็คสภาพอุปกรณ์ของยานพาหนะให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ก่อนการขับขี่ ได้แก่ อุปกรณ์สัญญาณไฟ ยาง ล้อ เบรก ไฟ กระบอก
- การหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ หมายถึง การไม่ดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมงก่อนการขับขี่รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์

## 2) พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกขณะขับขี่ ได้แก่

- การขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด หมายถึง การขับขี่ด้วยความเร็วตามข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขต กทม. และเขตเทศบาล หรือ ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตดังกล่าว หรือขับขี่ด้วยอัตราความเร็วที่กำหนด

พฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก หมายถึง การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ หรือการสวมหมวกนิรภัยที่ได้รับการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม โดยต้องคาดสายรัดคางแน่นพอดีกระชับกับศีรษะ และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

กระบวนการจัดการทางสังคม หมายถึง เรียนรู้ ขอมรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่างๆ ผ่านตัวแทนของการจัดการทางสังคม ได้แก่ ครอบครัว กลุ่มเพื่อน โรงเรียน และสื่อมวลชน ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้จะหมายถึงกระบวนการจัดการทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกเท่านั้น

## 7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ
2. ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ
3. สามารถนำผลการศึกษาที่ได้เป็นแนวทางในการส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถ รวมทั้งสามารถใช้เป็นแนวทางในการให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกอย่างเหมาะสมต่อไป