

โครงการวิจัย เรื่อง การพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
และเครือข่ายสังคม เพื่อส่งเสริม
การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

โดย

นายคุณวัฒน์ วงศ์แก้ว
ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑ – ๒๕๖๒

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัย เรื่อง “การพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคม เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน” ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา ของ นายคณวัฒน์ วงศ์แก้ว เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑ – ๒๕๖๒

พลโท

(ขจรฤทธิ์ นิลกำแหง)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง “การพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคม เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน”

ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา

ผู้วิจัย นายคณวัฒน์ วงศ์แก้ว **หลักสูตร** การป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑

อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ประเทศต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และทรัพย์สินอย่างประมาณค่ามิได้มาเป็นเวลาหลายทศวรรษ แม้ล่าสุดองค์การอนามัยโลกรายงานตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระบุว่าประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก โดยเฉลี่ย สูงถึง ๒๒,๐๕๒ คนต่อปี หรือโดยเฉลี่ยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึงประมาณ ๖๐ คนต่อวัน และมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจมากกว่า ๔ แสนล้านบาทต่อปี ขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเทศกาลต่าง ๆ เกินกว่า ๕๐% เป็นหัวหน้าครอบครัวและคนในวัยทำงานที่ขับเคลื่อนอยู่ในระบบเศรษฐกิจ มีผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของสังคมไทยที่กำลังก้าวสู่สังคมสูงวัย อาจถึงขั้นวิกฤตหากสังคมยังดำเนินการแบบเดิมๆ ดังนั้น ทุกภาคส่วนจึงต้องเร่งรีบดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญ

แม้จะมีกฎจราจรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาก แต่จะคาดหวังให้ผู้คนปฏิบัติตามกฎหมาย มีวินัยในการขับขี่และปัญหาอุบัติเหตุจราจรหรือรถติดจะไม่เกิด อาจจะเป็นเรื่องที่อยู่คนคิดจนเกินไป การบังคับใช้กฎหมายจึงถือเป็นเรื่องสำคัญ ทำอย่างไรจะให้ทุกๆ คนเคารพกฎหมายจึงเป็นโจทย์ที่สังคมต้องร่วมกันหาแนวปฏิบัติและมาตรการป้องปรามไม่ให้เกิดการทำผิดกฎหมาย ขณะที่รถยนต์กลายเป็นสิ่งสำคัญที่หลายคนขาดไม่ได้ เมื่อมีคนขับรถมากขึ้น อุบัติเหตุก็ย่อมมีโอกาสเกิดได้มากขึ้น ได้เห็นข่าวหรือคลิปจากกล้องติดหน้ารถผ่านสื่อหลากหลายมิติ สังคมต่างยอมรับว่ามีประโยชน์มาก เป็นเครื่องเตือนสติและชี้ให้เห็นว่าเหตุเกิดจากอะไร และควรขับด้วยความรับผิดชอบ มีจิตสำนึกของการขับขี่ที่ปลอดภัย ต้องขับอย่างระมัดระวัง เพราะกำลังถูกตรวจสอบโดยกล้อง

เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า โลกได้เปลี่ยนแปลงจากยุค Analog ไปสู่ยุค Digital และยุค Robotic เทคโนโลยีดิจิทัลมีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตและการทำงาน มีการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีสู่ยุคดิจิทัลเต็มรูปแบบ จึงต้องใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กร และเพื่อประโยชน์ต่อสังคม กอปรกับปัจจุบันมีการใช้เครือข่ายสังคมเพื่อเผยแพร่คลิปจากกล้องหน้ารถอย่างแพร่หลายและสื่อมวลชนได้มีการนำเสนอภาพข่าวจากกล้องหน้ารถเพื่อเป็นเครื่องมือกระตุ้นเตือนสังคม การใช้เครือข่ายสังคมจึงถือเป็นทางออกที่ดีของสังคมในการส่งเสริมการลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนของประชาชน นอกจากจะลดค่าใช้จ่ายหรืองบประมาณในการลงทุนที่มีอยู่อย่างจำกัดและสามารถดำเนินการได้ทันทีแล้ว ยังนับเป็นเครื่องมือที่ทุกๆ ภาคส่วนในสังคมมีส่วนร่วมได้มากที่สุด เพราะอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ใช่เคราะห์กรรม แต่เป็นเรื่องทางวิทยาศาสตร์ที่สามารถควบคุมได้ หากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีวินัยและเคารพกฎจราจรซึ่งถือเป็นกฎแห่งความปลอดภัย

Abstract

Title “Development of Digital Technology and Social Network to Promote Road Crashes Reduction”

Field Social Psychology

Researcher Mr. Khanawat Wongkaeo

Diploma, National Defence College, the National Defence **Course** Class 61

Road accidents in Thailand has been increasingly serious. For decades, the country has lost invaluable human resources and properties. World Health Organization’s report on the number of deaths from road crashes stating that Thailand is the world’s 9th country with the highest risk in road crashes which counts as 22,052 deaths per year. On average, 60 people die from road crashes everyday causing more than 400 billion baht of economic loss per year. At the same time, more than 50% of the people who die in road crashes during holidays are family leaders and working age group who are work forces in the economic system. This seriously affects economic growth of the Thai society which is now entering ageing society. The situation might be critical if the same practices have been repeatedly carried out. Therefore, every sector has crucial roles in urgently solving the problem.

Despite a set of traffic rules and related laws, expectations on people complying with laws and traffic disciplines to prevent road crashes and traffic congestions are too ideal. Law enforcement is therefore crucial. The task for everyone in the society is to seek for guidelines and measures for how we can encourage everyone to comply with the laws in order to deter violation of laws. Cars are considered an inevitable choice of vehicles in the present leading to the increasing number of car users which results in more frequent chance of road crashes. Dashboard cameras are very useful in recording incidents which can also be a reminder and lesson for drivers and road users of the causes of road crashes. All drivers have to keep in mind to be responsible and careful road users where their behaviors are monitored through cameras.

It is obvious that the world has transformed from analog to digital and robotic era. Digital technology influences our daily and work lives. Traditional technology has now transformed to full digital technology where organizations can benefit in order to increase efficiency and benefits of the society. In addition, social networks are widely used for sharing videos recorded from dashboard cameras and broadcasted by the media as a tool to promote

social awareness. Social network is a channel for the society to promote road crashes reduction where limited expenditure and budget can be saved. In addition, road safety awareness on social media can be promoted immediately in which people from all sectors can participate. Road crashes are not a fate and can be controlled by scientific practices. When road users are disciplined and respect traffic laws, it is considered the laws of safety.

คำนำ

เทศกาลสำคัญที่โรสิ่งหนึ่งที่เหมือนกันทุกปีในสังคมไทย คือ ตัวเลขของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่สังคมไทยให้ความสนใจเพียงแค่วันสงกรานต์ วันปีใหม่ ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้ว การจราจรบนท้องถนนของประเทศไทยอันตรายมีอุบัติเหตุทำให้คนตายทุกวัน และเป็นคำถามคลาสสิกหรือคำถามยอดนิยมของสังคมไทยเช่นเดียวกับปัญหาการติด ก็คือ ใครกันแน่ที่ควรรับผิดชอบในเรื่องปัญหาอุบัติเหตุจราจร คนขับหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรบนท้องถนน หรือโทษเวรกรรม ดวงไม่ดีหรือคร่าวเคราะห์

ด้วยความความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในปัจจุบัน เราได้เห็นสื่อมวลชนนำเสนอคลิปอุบัติเหตุจากกล้องหน้ารถหรือกล้องวงจรปิดต่างๆ โดยชัดเจนตั้งแต่ต้นจนจบ สะท้อนให้เห็นถึงพฤติกรรมของมนุษย์หรือคนใช้รถใช้ถนนที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ ล้วนแล้วเป็นสิ่งที่เกิดจากพฤติกรรมของมนุษย์ล้วนๆ เป็นเรื่องทางวิทยาศาสตร์ที่สามารถป้องกันได้ หากผู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนักรู้ มีความรับผิดชอบและร่วมมือกันไม่มัวแต่โทษกันว่าใครผิด เพราะการแก้ปัญหาจราจรไม่มีสูตรสำเร็จหรือยาวิเศษใดๆ มาแก้ไข นอกจากมนุษย์หรือผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนต้องร่วมกันแก้ไข ร่วมกันรักษาวินัยจราจร ร่วมกันเคารพกฎจราจรที่มนุษย์สร้างขึ้น ซึ่งยอมรับกันว่าเป็นกฎแห่งความปลอดภัย ดังนั้น งานวิจัยเรื่องนี้จึงเป็นอีกเครื่องมือหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมการลดอุบัติเหตุจราจร โดยการนำเทคโนโลยีและเครือข่ายสังคมมาเป็นเครื่องมือ

(นายคณวัฒน์ วงศ์แก้ว)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ นายสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คนที่หนึ่ง ประธานคณะกรรมการบูรณาการ ประสานงานกรณีกู้ชีพฉุกเฉิน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ คณะกรรมการและภาคีเครือข่ายทุกท่าน คณะทำงานคัดเลือกคลิปจากกล้องหน้ารถและนาย นัท ผาสุก เลขาธิการวุฒิสภา เป็นอย่างสูงที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษา ให้ข้อเสนอแนะเป็นอย่างดี ตลอดจน ทั้งการดำเนินงานด้านการกู้ชีพฉุกเฉิน และการลดอุบัติเหตุทางถนน มาอย่างแข็งขันและต่อเนื่อง ตั้งแต่ เมษายน ๒๕๕๙ เป็นต้นมา

ขอกราบขอบพระคุณนายแพทย์แท้จรัส ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร อดีตเลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ นายแพทย์ธนพงศ์ จินวงศ์ ผู้อำนวยการสถาบันวิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่กรุณาส่งข้อมูล สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และร่วมเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อสังคมออนไลน์มาอย่างต่อเนื่องทุกวัน

ขอกราบขอบพระคุณกรรมการควบคุมวิจัย ที่ได้กรุณาให้การดูแลและให้คำแนะนำเพิ่มเติมความสมบูรณ์และความถูกต้องทางวิชาการให้แก่งานวิจัยได้ดียิ่งขึ้น รวมถึงให้ความช่วยเหลือในทุก ๆ เรื่องเป็นอย่างดียิ่งตลอดมา

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นอย่างสูงที่ให้เกียรติมาเป็นกรรมการสอบในครั้งนี้ รวมทั้งได้ให้คำแนะนำเพิ่มเติมอันเป็นประโยชน์เพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์และสามารถนำไปใช้เป็นเครื่องในการรณรงค์ส่งเสริมการลดอุบัติเหตุทางถนนได้

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คณาจารย์ทุก ๆ ท่านที่ได้ถ่ายทอดความรู้ ความสามารถทางวิชาการต่าง ๆ รวมถึงคณาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่กรุณาตรวจสอบความตรงของเครื่องมือการวิจัยและพี่ ๆ นักศึกษานักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑ ทุกคน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ ด้วยดีเสมอมา ตลอดจนเจ้าหน้าที่ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ที่ให้ความอนุเคราะห์ประสานงานทุก ๆ เรื่องเป็นอย่างดี

ท้ายที่สุดนี้ ประโยชน์และคุณค่าของงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้แก่ทุกๆ ท่านที่ร่วมส่งคลิปมาเผยแพร่ผ่านเครือข่ายสังคม เฟสบุ๊กเพจชมรมกล้องหน้ารถ เฟสบุ๊กเพจอื่นๆ และขอบคุณกำลังใจจากทุกท่าน ที่มีได้กล่าวนามมา ณ โอกาสนี้ ที่มีส่วนช่วยให้งานวิจัยสำเร็จลุล่วงด้วยดี

(นายคณวัฒน์ วงศ์แก้ว)

นักศึกษาระดับปริญญาโท วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ฌ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๓
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๔
คำจำกัดความ	๔
บทที่ ๒ ทฤษฎีและแนวคิดในการพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและสื่อสังคมออนไลน์	๕
เพื่อส่งเสริมการตลาดอุบัติเหตุบนท้องถนน	
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๕
แผนปฏิรูปประเทศ	๖
กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๖
๑. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	๖
๒. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๓๘)	๑๑
๓. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม	๑๕
๔. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑	๑๖
๕. คำสั่งคณะกรรมการรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘	๑๗
รายงานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของสำนักงานกองทุนสนับสนุน	๑๗
การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ประจำปี ๒๕๕๙	
เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Networking)	๑๗
เฟซบุ๊ก (Facebook)	๒๐
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๑
สรุปผลการพิจารณาศึกษา	๒๔

บทที่ ๓ การกำหนดแนวคิดในการพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์ เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน	๒๕
ศึกษาสภาพปัญหาของสังคมไทยต่อการใช้รถใช้ถนน	๒๕
ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถและของผู้ร่วมใช้ทาง	๓๔
ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ต่อสาเหตุของอุบัติเหตุ	๔๐
การศึกษาในพฤติกรรมการใช้เครือข่ายสังคม (Social Network)	๔๓
สรุป	๕๑
บทที่ ๔ การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล	๕๒
การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง	๕๒
การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีการติดกล้องหน้ารถ	๕๙
การศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาที่สามารถส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน	๖๐
การศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายที่ส่งผลต่อการใช้รถใช้ถนน	๖๕
สรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์	๖๙
บทที่ ๕ สรุปผลและข้อเสนอแนะ	๗๐
สรุป	๗๐
ข้อเสนอแนะ	๗๓
บรรณานุกรม	๗๗
ภาคผนวก	๗๙
ประวัติย่อผู้วิจัย	๘๘
สรุปย่อ	๘๙

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๓-๑	อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ	๒๙
๓-๒	อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จำแนกตาม มูลเหตุสำนึกพื้นฐาน	๒๙
๓-๓	สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามช่วงอายุ	๓๐
๓-๔	สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล	๓๒
๓-๕	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	๓๓
๓-๖	ผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๙	๓๔
๔-๑	การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	๖๒
๔-๒	มาตรการเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์	๖๕

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๓-๑	๕ เส้าหลัก” ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓	๒๖
๓-๒	แนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	๒๖
๓-๓	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๙	๒๗
๓-๔	สัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ	๒๘
๓-๕	รถที่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑	๓๓
๓-๖	กลุ่มประสบอุบัติเหตุรถพุ่งยับ รอดตายปาฏิหาริย์ เชื้อบารมี หลวงปู่ช่วยชีวิต	๓๕
๓-๗	สาวใหญ่ดวงถึงฆาต ชื้อเสื้อลายดอก-พวงมาลัยรดน้ำดำหัวญาติ รถพุ่งลงข้างทางดับสลด	๓๕
๓-๘	ผีบังตา! สาวเบญจเพสควบ จักรยานยนต์ข้ามฟากถูกชนดับ ชาวบ้านบอกอีกนิตจะฟื้นแล้ว	๓๖
๓-๙	นักศึกษาสาวช็อกทำให้ ชับแกงชน จักรยานยนต์ดับคาที่ แม่ผู้ตายกลับเป็นฝ่ายปลอบใจ “ไม่เป็นไรลูก”	๓๗
๓-๑๐	หกล้อมก่ง่าย กลับรถตัดหน้ารถโรงเรียน ทำหนูน้อยเจ็บระนาว	๓๘
๓-๑๑	ยูเทิร์นกะทันหัน ทำให้หนุ่มขี่จักรยานยนต์ เบรกไม่ทันชนสนั่น คอหักดับคาที่	๓๙
๓-๑๒	สภาพการจราจรกรุงเทพมหานคร ปริมาณรถ	๔๐
๓-๑๓	เสียเมา ชิงเบนซ์ชนยับ ตาย ๒ ศพ	๔๑
๓-๑๔	ภาพรวมสถิติการใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒	๔๓
๓-๑๕	อัตราการขยายการใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒	๔๔
๓-๑๖	กราฟแสดงช่วงอายุผู้ใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒	๔๔
๓-๑๗	กราฟแสดง Platforms การใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒	๔๕
๓-๑๘	กราฟแสดง Platforms การใช้ Social Media ของไทย ณ มกราคม ๒๕๖๒	๔๖
๓-๑๙	ภาพแสดงการใช้ Internet ของไทย ปี ๒๕๖๑	๔๖
๓-๒๐	การติดกล้องหน้ารถ	๔๘
๓-๒๑	โปสเตอร์ “ให้ทาง = ช่วยชีวิต ความดีที่คุณทำได้”	๔๙
๓-๒๒	สื่อสังคมแสดงความเห็นคลิป ไม่หลีกทางให้รถพยาบาล	๕๐

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

แผนภาพที่		หน้า
๔-๑	ประกาศ แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒	๖๘
๕-๑	Global Road Safety Performance Targets	๗๕

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ประเทศต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และทรัพย์สินอย่างประมาทค่ามิได้มาเป็นเวลาหลายทศวรรษ ในขณะที่รายงานล่าสุดขององค์การอนามัยโลกที่ประมาณการตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระบุว่าประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๒ ของโลก สอดคล้องกับการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลการเสียชีวิตจาก ๓ แหล่งข้อมูลสำคัญหรือข้อมูล ๓ ฐาน ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยกระทรวงสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ปรากฏข้อเท็จจริงที่น่าเชื่อได้ว่าในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ย สูงถึง ๒๒,๐๕๒ คนต่อปี หรือโดยเฉลี่ยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึงประมาณ ๖๐ คนต่อวัน

สื่อไทยรายงานต่อเนื่อง “ไทยจ่อรั้งอันดับหนึ่งของโลก อุบัติเหตุทางถนนสูญ ๔ แสนล้านบาทต่อปี” จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO) ซึ่งจัดทำขึ้นสองปี/ครั้ง พบว่าในปี ๒๕๕๘ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากทั่วโลกปีละ ๑.๒๕ ล้านคน ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๒ ของโลกรองจากลิเบีย และคาดการณ์ว่าประเทศไทยอาจวิกฤตและขยับอันดับขึ้นมาในอนาคต ขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเทศกาลต่าง ๆ เกินกว่า ๕๐ % เป็นหัวหน้าครอบครัวที่ทำงานขับเคลื่อนอยู่ในระบบเศรษฐกิจ และมีตัวเลขแฝงของจีดีพีที่เสียไปด้วย โดยมีการประเมินมูลค่าในปีพ.ศ. ๒๕๔๙ คาดว่าประเทศไทยได้สูญเสียเงินไปกว่า ๒ หมื่นล้านบาท ส่วนในปีพ.ศ. ๒๕๕๙ คาดว่ามีมูลค่าการสูญเสียประมาณ ๓.๔-๔.๕ แสนล้านบาท ซึ่งจากสถิติดังกล่าวพบว่ามีผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

นอกจากนี้ อุบัติเหตุทางถนนยังส่งผลกระทบต่อการเข้าสู่สังคมสูงวัย เนื่องจากกลุ่มคนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ ๑๕-๒๙ ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยที่จะเข้ามาขับเคลื่อนประเทศในอนาคต ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยยังมีอัตราการเกิดที่ต่ำลง

จะเห็นได้ว่าความเสียหายเชิงเศรษฐศาสตร์ของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย อุบัติเหตุจรรยาบรรณนับเป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ตลอดจนเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ มูลค่าความเสียหายเป็นจำนวนมหาศาล ซึ่งในปีหนึ่งๆ มีแนวโน้มการสูญเสียจากอุบัติเหตุจรรยาบรรณเพิ่มขึ้นทุกปีๆ

แพทยสภา ระบุเนื้อหาว่า "เมื่อประเทศไทยก้าวขึ้นเป็นอันดับ ๑ ของโลก ประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงสุด ส่งผลกระทบต่อทุกคน ระบบสาธารณสุขและประเทศชาติอย่างไร" ล่าสุด ปี ๒๕๖๐ ประเทศไทยมีอุบัติเหตุบนท้องถนนจนทำให้มีผู้เสียชีวิตสูงถึงกว่า ๒ หมื่นคน

บาดเจ็บอีกเกือบ ๑ ล้านคน เป็นที่แน่นอนว่าผู้ป่วยกลุ่มนี้มักจะถูกจัดลำดับการรักษาเป็นอันดับแรก เพราะมักจะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต พวกเขาจึง "แข่งคิว" คนใช้รายอื่นโดยไม่ตั้งใจ ไม่ว่าจะเป็คิว เอ็กซเรย์ คิวห้องผ่าตัด คิวหมอ หรือแม้กระทั่งคิวการใช้เลือดในคลังเลือดของโรงพยาบาล และบ่อยครั้ง การ "แข่งคิว" ของพวกเขา ก็ทำให้ต้องมีการเลื่อนคิวผ่าตัดของคนใช้รายอื่นๆ ทั้งที่โรงพยาบาลได้นัดหมายไว้ก่อนหน้า คนไข้ที่ถูกเลื่อนเสี่ยงต่อความสูญเสียซ้ำซ้อน อาจเกิดความไม่เข้าใจและเกิดทัศนคติที่ไม่ดีกับโรงพยาบาลและระบบสาธารณสุขของประเทศ

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๒ พบว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนน ยังคงเกิดจากการดื่มแล้วขับและขับเร็ว รวมถึงผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ ๗๙.๖๔ ซึ่งศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ประสานจังหวัดบูรณาการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัด ส่งการนายอำเภอบรรจุ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระหนึ่งในการประชุมคณะกรรมการรักษาความมั่นคงและสงบเรียบร้อยอำเภอ พร้อมกำชับให้จังหวัดถอดบทเรียน ตรวจสอบ และวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุในเชิงลึก รวมทั้งค้นหาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการและแนวทางที่เหมาะสมกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละพื้นที่ พร้อมบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นปัจจัยทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง คือ ขับเร็ว ดื่มแล้วขับ และการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ที่มา : ไทยรัฐออนไลน์ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ เวลา ๑๒:๐๒ นาฬิกา

จากสถิติในช่วง ๗ วันอันตรายและช่วงวันหยุดยาว ตลอดระยะเวลา ๕ ปี ที่ผ่านมาพบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ๕ อันดับแรก คือ เมาแล้วขับ หลับใน ขับเร็ว ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจรและขับรถประมาท ซึ่งคือฝีมือนมนุษย์ล้วนๆ และคนเหล่านี้มักจะมีกรกระทำผิดซ้ำๆ สืบให้เห็นถึงการไม่ยำเกรงต่อกฎระเบียบด้านการจราจร ไม่ยำเกรงต่อกฎหมายและอาจเกิดพฤติกรรมเลียนแบบตามมา

ทุกวันนี้รถยนต์กลายเป็นสิ่งสำคัญที่หลายคนขาดไม่ได้ เมื่อมีคนขับรถมากขึ้น อุบัติเหตุก็ย่อมมีโอกาสเกิดได้ทุกวัน เราได้เห็นข่าวหรือคลิปจากกล้องติดหน้ารถกันบ่อยๆ สังคมต่างยอมรับว่ามีประโยชน์มาก โดยเฉพาะในยุคที่จับมือใครดมไม่ค่อยจะได้ กล้องติดรถยนต์อาจไม่ใช่สิ่งที่สำคัญต่อการขับขี่ แต่ในยามที่เกิดเหตุไม่คาดคิด มันจะเป็นพยานสำคัญที่จะช่วยให้คุณได้ ในกรณีที่คุณไม่ผิด อย่างไรก็ตามในกรณีที่คุณผิดมันก็จะเป็เครื่องเตือนสติให้คุณพิจารณาว่าเหตุเกิดจากอะไร และควรขับรถด้วยความรับผิดชอบ มีจิตสำนึกของการขับขี่ที่ปลอดภัย เราจึงต้องขับอย่างระมัดระวัง เพราะคุณกำลังถูกตรวจสอบโดยกล้อง กล้องติดรถยนต์จึงช่วยในการพัฒนานิสัยการขับขี่ที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจรและกฎระเบียบ กล้องติดรถยนต์จึงกลายเป็นอุปกรณ์ประจำรถที่ควรติดตั้งอย่างยิ่งและอาจกำหนดเป็นอุปกรณ์ส่วนควบกับรถยนต์ที่บริษัทผู้ผลิตต้องติดตั้งมาพร้อมกับตัวรถต่อไป

เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า โลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จากยุค Analog ไปสู่ยุค Digital และยุค Robotic จึงทำให้เทคโนโลยีดิจิทัลมีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิต การทำงานภาครัฐหรือภาคราชการซึ่งเป็นแกนหลักของการพัฒนาประเทศ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องปรับตัว รวมทั้งต้องปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานทั้งภายในองค์กรและการเชื่อมประสานการทำงานระหว่างองค์กร ตลอดจนการปรับเปลี่ยนระบบสื่อสารองค์กรหรือกระบวนการให้บริการประชาชน ให้สอดคล้องกับบริบทของการ

เปลี่ยนแปลงและการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีสู่ยุคดิจิทัลเต็มรูปแบบ จึงควรใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กร และเพื่อประโยชน์ต่อสังคม

ปัจจุบันมีการใช้เครือข่ายสังคมเพื่อเผยแพร่คลิปจากกล้องหน้าอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะ เฟสบุ๊ก (Facebook) เห็นได้จากการที่สื่อมวลชนหลายแขนงได้มีการนำข้อมูลไปใช้นำเสนอให้เห็นถึง ข่าว ในรูปของคลิปจากกล้องหน้ารถเพื่อเป็นเครื่องมือกระตุ้นเตือนสังคมให้เห็นถึงพิษภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน แต่ข้อมูลเหล่านี้ยังไม่มี การเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ เป็นเพียงการนำเสนอข้อมูลโดยไม่มีการติดตามผลและนำไปใช้อย่างมีทิศทาง เช่น การเชื่อมโยงกับตำรวจในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย การเชื่อมโยงกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อนำไปใช้ปรับปรุงระบบและควบคุมพฤติกรรมของผู้รับใบอนุญาตขับขี่และงานทะเบียน รวมทั้งหน่วยงานๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบถนนให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน การใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์จึงน่าจะเป็นทางเลือกของสังคมในการส่งเสริมการลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนของประชาชน หากเราไม่ทำอะไรประเทศไทยก็จะพบกับความวิกฤตและการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่นับวันจะเพิ่มมากขึ้น ทั้งๆ ที่อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นเรื่องที่สามารถควบคุมได้ หากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีวินัยและเคารพกฎจราจรซึ่งถือว่าเป็นกฎแห่งความปลอดภัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)
๒. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
๓. เพื่อนำเสนอแนวทางการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยโดยเน้นการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลโดยเฉพาะกล้องหน้ารถ เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถเองและของผู้ร่วมทางซึ่งปัจจุบันมีการส่งผ่านสื่ออย่างกว้างขวางตลอดจนยังไม่มี การวิเคราะห์และศึกษาสภาพปัญหาที่สามารถส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงการศึกษาใน พฤติกรรมการใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) และข้อมูลเชิงสถิติของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มี การติดกล้องหน้ารถ ผลต่อความมั่นคงด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงมีการศึกษาในขอบเขต ของเครือข่ายสังคมออนไลน์(Social Network) ที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ เฟสบุ๊ก (Facebook)

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) โดยข้อมูลปฐมภู มิได้จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องจำนวนประมาณ ๑๕ คน และข้อมูลทุติยภูมิจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลเชิงสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถ ตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ได้รู้ถึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน จากเทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)
๒. ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
๓. มีข้อเสนอเชิงกฎหมายและมาตรการที่มีผลต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
๔. สามารถนำผลการศึกษามาใช้เป็นเครื่องมือรณรงค์ส่งเสริมการลดอุบัติเหตุได้

คำจำกัดความ

เครือข่ายสังคมออนไลน์	หมายถึง	สังคมออนไลน์ที่มีการเชื่อมโยงกันเพื่อสร้างเครือข่ายในการตอบสนองความต้องการทางสังคมที่มุ่งเน้นในการสร้างและสะท้อนให้เห็นถึงเครือข่าย หรือความสัมพันธ์ทางสังคม ในกลุ่มคนที่มีความสนใจหรือมีกิจกรรมร่วมกัน บริการเครือข่ายสังคมออนไลน์จะ ให้บริการผ่านหน้าเว็บ และให้มีการตอบโต้กันระหว่างผู้ใช้งานผ่านอินเทอร์เน็ต ที่มา : sites.google.com
Digital literacy	หมายถึง	ทักษะความเข้าใจและการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เป็นทักษะด้านดิจิทัลพื้นฐานที่จะเป็นตัวช่วยสำคัญ สำหรับการปฏิบัติงาน การสื่อสาร และการทำงานร่วมกับผู้อื่นในลักษณะ “ทำน้อย ได้มาก” ช่วยส่วนราชการสร้างคุณค่า และความคุ้มค่าในการดำเนินงาน เพื่อการก้าวไปสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ อีกทั้ง ยังเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้องค์กรและบุคลากรได้เรียนรู้และพัฒนาตนเองเพื่อให้ได้รับโอกาสการทำงานที่ดี ที่มา https://www.ocsc.go.th/DLProject /mean-dlp

บทที่ ๒

ทฤษฎีและแนวคิดในการพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

การศึกษา เรื่อง “การพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน” ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

แผนการปฏิรูปประเทศ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๓๘)
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑
- คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘

รายงานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ประจำปี ๒๕๕๙

เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Networking)

เฟซบุ๊ก (Facebook)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สรุปผล

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติได้ดำเนินการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ เห็นชอบร่างยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบกับในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) วันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ที่ประชุมได้ลงมติให้ความเห็นชอบร่างยุทธศาสตร์ชาติ และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ใช้ยุทธศาสตร์ชาติ (พุทธศักราช ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๘๒ ก ลงวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ เป็นยุทธศาสตร์ฉบับแรกของประเทศไทย ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์คือ ๑. ด้านความมั่นคง ๒. ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ๓. ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ๔. ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ๕. ด้านการสร้างการเติบโตคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ ๖. ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ

แต่การส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีเพียง ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ที่ ๓ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์

ย่อยที่ ๔.๓.๔ ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ที่กำหนดให้รัฐต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลองที่สำคัญ และมี “มาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินทาง” รวมถึงการส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำให้เชื่อมต่อการเดินทางทางบกและทางอากาศให้มีความสะดวกรวดเร็ว

แผนปฏิรูปประเทศ

ส่วนที่ ๒ เรื่องและประเด็นปฏิรูป หัวข้อที่ ๑ : การปฏิรูปด้านความสามารถในการแข่งขัน (๑) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ กล่าวไว้ว่า ถึงแม้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการในประเทศไทยจะปรับตัวดีขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมาและเป็นแกนหลักให้กับเศรษฐกิจไทย โดยมีมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจถึงร้อยละ ๒๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ศักยภาพของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวยังไม่ได้ถูกดึงมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ ด้วยปัญหาหลักสำคัญคือ แหล่งท่องเที่ยวที่สร้างขึ้น (Man-Made) มีจำกัด โดยแหล่งท่องเที่ยวของประเทศยังขาดกิจกรรมส่งเสริมสำหรับลูกค้าเป้าหมายเฉพาะ มีปัญหาการเชื่อมโยงทางคมนาคม ขาดความปลอดภัยและความสะอาดเมื่อเทียบกับประเทศญี่ปุ่นและฮ่องกง (ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การประกาศแผนการปฏิรูปประเทศ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๒๔ ก วันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๑)

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้กระจายอยู่ในกฎหมายแม่บทหลายๆ ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ.๒๔๙๙ และพระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. ๒๔๗๗ ที่ว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘

๑. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้กำหนดหลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร โดยมีลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายก็คือ กฎหมายต้องเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอ (Continuity) หมายความว่ากฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก โดยกระบวนการที่ต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบไต่ที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้

การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญา ประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขึ้นในบ้านของตนเอง

แต่หากขับเข้าไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้าก็จะเป็นความผิดทันที ทั้ง ๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตามทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงผู้ที่มีอำนาจในการใช้กฎหมายบังคับแล้วจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้อย่างเคร่งครัด ซึ่งพื้นฐานที่เกี่ยวกับการจราจรเพื่อช่วยเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจในตัวกฎหมายหลักได้ง่ายมากขึ้น ดังนี้

ที่มาของปัญหาจราจรเกิดได้จากปัจจัยสำคัญ ๔ ประการ คือ

๑. ถนนและผังเมือง
๒. ปริมาณรถและทิศทางการเดินทาง
๓. พฤติกรรมการขับขี่
๔. การบริหารงานจราจร

ถนนตามหลักวิศวกรรมจราจร แบ่งเป็น ๔ ประเภท

๑. ทางด่วน (Expressway)
๒. ถนนสายหลัก (Arterial Street)
๓. ถนนสายรอง (Collector Road)
๔. ถนนสายย่อย (Local Road)

การบริหารงานจราจร ประกอบด้วยปัจจัย ๓ E คือ

๑. E – Education การให้การศึกษา
๒. E – Enforcement การบังคับใช้กฎหมาย
๓. E – Engineering การดำเนินการทางวิศวกรรม

วิศวกรรมจราจร คือ วิศวกรรมแขนงหนึ่ง ซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผนการออกแบบ การควบคุมระบบการจราจรของถนนทางหลวง ตลอดจนการใช้บริเวณที่ดินใกล้เคียงและศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่น หรือหมายถึงการนำเอาหลักการ เครื่องมือ วิธีการ เทคนิค ตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์เพื่อให้ได้มาซึ่งความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ ๓ ประการ

๑. คนขับรถและคนเดินถนน
๒. รถและระบบการขนส่งทางบก
๓. ถนนและสัญญาณไฟจราจร

สัญญาณไฟจราจร (Traffic-Signalization) ใช้ในการควบคุมการจราจร แบ่งเป็น ๔ ประเภท

๑. ชนิดตั้งเวลาล่วงหน้า (Pre-Timed)
๒. ชนิดกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Actuated)
๓. ชนิดอัตโนมัติ (Fully- Actuated)
๔. ชนิดวัดปริมาณความหนาแน่นของรถ (Volume - Density)

ระบบควบคุมสั่งการจราจร คือ ระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการควบคุมการจราจร หรือสั่งการไปยังเจ้าหน้าที่บนท้องถนนในการประสานการทำงาน จัดการจราจร เพื่อให้เกิดการควบคุมสภาพการจราจร และมีการวางแผนการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ แบ่งออกเป็น

ระบบควบคุมและสั่งการ (Command Control System)

๑. ระบบ CCTV ควบคุมสภาพการจราจรบนท้องถนน (กล้องวงจรปิด)
๒. ควบคุมโดยศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร
๓. ระบบควบคุมการจราจรเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control: ATC) ควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามทางแยก
๔. ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถอัตโนมัติ
๕. ระบบถ่ายภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ

ระบบการสั่งการ (Command system) โดยการสร้างข่ายวิทยุสื่อสารของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง และภาคเอกชน ให้สามารถทำงานประสานกันได้และสามารถควบคุมรถยนต์ทุกชนิดไว้ในระบบเดียวกัน

ระบบสารสนเทศ (Information System)

๑. ระบบแผนที่กราฟิก (Graphic Mapping)
๒. ระบบสถิติสถานภาพข้อมูลจราจร
๓. ระบบจำลองสถานการณ์จราจร
๔. ระบบประชาสัมพันธ์(Public Relation System)
๕. ระบบแผ่นป้ายสลับข้อความ (Variable Message Signboard)
๖. ระบบรายงานข่าวทางวิทยุกระจายเสียง

คำจำกัดความในกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร

การจราจรเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรถ คน ถนนและมีกฎหมายหลายฉบับซึ่งให้ความหมายหรือคำจำกัดความไว้ต่างกัน จึงจำเป็นต้องศึกษาและทำความเข้าใจให้ชัดเจนในเรื่องดังต่อไปนี้

๑. เรื่องของ “รถ” กับกฎหมายจราจร ให้ความหมายไว้ ดังนี้

๑.๑ ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิดเว้นแต่รถไฟ และรถราง (ชนิดของรถ ยังแยกออกเป็นชนิดต่าง ๆ อีก เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถลูกเข็น รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน รถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ รถลากจูง รถพ่วง ซึ่งมีความหมายหรือคำจำกัดความต่างกันไป

๑.๒ ตาม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ “รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ ก็มีคำจำกัดความต่างกันออกไปอีก)

๑.๓ ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

ข้อสังเกต คำว่า “รถ” ตามความหมายของกฎหมายแต่ละฉบับนั้นจะมีความหมายไม่เหมือนกัน

๒. เรื่องของ “คน” กับกฎหมายจราจร ให้ความหมายไว้ ดังนี้

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้ลากเช่นยานพาหนะ “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการ หรือรถสำหรับเด็กด้วย “เจ้าของรถ” หมายความว่าผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่าผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสารและดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

๓. เรื่องของ “ทาง” กับกฎหมายจราจร มีกำหนดให้ความหมายไว้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้ความหมายดังนี้ “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทางไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และ ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

“ทาง” ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสถานที่เกิดเหตุในคดีจราจรจะต้องเกิดขึ้นในทางเสียก่อน เมื่อคดีเกิดขึ้นในทางแล้ว จึงนำเอาตัวบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เข้าไปพิจารณาที่มีความเห็นทางคดีได้ แต่ถ้าเมื่อใดสถานที่เกิดเหตุไม่ใช่ทาง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฯ นี้แล้ว พนักงานสอบสวนก็ไม่สามารถจะนำเอาตัวบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฯ นี้เข้าไปพิจารณาที่มีความเห็นทางคดีได้ เมื่อพิจารณาตามคำจำกัดความของคำว่า “ทาง” ตามมาตรา ๔ (๒) แล้ว สามารถแยกอธิบายได้เป็น ๒ ประการ คือ

๑. “ทาง” ตามความหมายที่ ๑ หมายถึง ถนนหนทางต่าง ๆ ตรอก ซอย โดยสภาพมองเห็นชัดเจน และอยู่ในความดูแลของทางราชการหรือของแผ่นดิน ในการพิจารณาใช้เป็นสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนในทางปฏิบัตินั้นไม่มีปัญหาสามารถพิจารณาได้ เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนสุขุมวิท ซอยต่าง ๆ ที่แยกออกจากถนนต่าง ๆ ดังกล่าว และตามถนนดังกล่าวก็จะมีเครื่องหมายการจราจรกำหนดไว้ และรวมถึง “ลาน” ที่ประชาชนใช้ในการจราจร ซึ่งลานดังกล่าวนี้อยู่ในความรับผิดชอบของทางราชการโดยสภาพที่มองเห็น ลานไม่ใช่ถนนแต่เป็นลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร เช่น ในกรุงเทพมหานคร คือ ลานพระบรมรูปทรงม้า เป็นต้น

๒. ทาง ตามความหมายที่ ๒ หมายถึงทางส่วนบุคคล ไม่ว่าจะ เป็นของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ก็ได้แต่ไม่ใช่ของทางราชการ ไม่ใช่ของแผ่นดิน แต่เป็น “ทาง” เพราะกฎหมายนี้กำหนดให้เป็นทาง ทางที่เป็นของส่วนบุคคลที่จะจัดว่าเป็นทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ หมายถึงทาง ที่ส่วนบุคคลนั้น (เจ้าของทาง) ยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร

สภาพของ รถ คน ถนน ตามกฎหมาย

ซึ่งส่วนใหญ่แล้วสภาพของรถจะกำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ (สำหรับรถขนาดเล็ก) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกฯ (สำหรับรถขนาดใหญ่) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่พบเห็นรถควรพิจารณาเป็นอันดับแรกให้ได้ว่ารถคันดังกล่าวนั้น ดำเนินการถูกต้องเรื่อง

สภาพของรถตามกฎหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ เช่น การจดทะเบียน การเสียภาษีประจำปีและการมีเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบครบถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ หรือเป็นรถที่ได้รับการยกเว้นตามข้อกำหนดหรือไม่ เป็นต้น

การสังเกตประเภทของรถที่จดทะเบียนตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ฯ สามารถสังเกตได้จากรหัสตัวเลข ๒ ตัว แสดงประเภทการขนส่ง แล้วตามด้วยตัวเลขอีก ๔ ตัว ซึ่งเลขรหัส ๒ ตัว ข้างหน้านั้นมีการใช้แสดงประเภทของรถขนส่ง ดังนี้

๑. รถโดยสารประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๑๐ ถึง ๑๙
๒. รถขนาดเล็ก ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๒๐ ถึง ๒๙
๓. รถโดยสารไม่ประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๓๐ ถึง ๓๙
๔. รถโดยสารส่วนบุคคล ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๔๐ ถึง ๔๙ และ ๕๐ ถึง ๕๙
๕. รถบรรทุกประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๖๐ ถึง ๖๙
๖. รถบรรทุกไม่ประจำทาง ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๗๐ ถึง ๗๙
๗. รถบรรทุกส่วนบุคคล ใช้หมายเลขตั้งแต่ ๘๐ ถึง ๘๙ และ ๙๐ ถึง ๙๙

สภาพหรือคุณสมบัติของคนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรควรจะต้องศึกษาถึง “ผู้ขับขี่” ว่าเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ขับขี่รถนั้นตรงตามกฎหมาย ตรงตามประเภทของใบอนุญาตหรือไม่ (พระราชบัญญัติรถยนต์ ฯ มาตรา ๔๓ มาตรา ๔๓ ทวิ หรือพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ฯ มาตรา ๙๒ ๙๔ และมาตรา ๙๕) เป็นต้น

สภาพของถนนหรือทางควรจะต้องพิจารณาก่อนว่าถนนหรือซอยหรือทางนั้นเป็น “ทาง” ตามความหมายของกฎหมายจราจรประเภทใด เป็นของราชการหรือส่วนบุคคล

การใช้ทางเดินรถ

ว่าด้วยการขับรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ การขับรถแซงขึ้นหน้า การใช้ความเร็วของรถ การหยุดรถ การจอดรถ ซึ่งส่วนใหญ่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กฎกระทรวง และระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งออกตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฯ

๑. การหยุด การจอด มีเครื่องหมายจราจรการห้ามหยุด และห้ามจอดมีรูปแบบต่างกันตามข้อกำหนด ฯ ออกตาม มาตรา ๒๑ แห่ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฯ กำหนดทั้งการหยุด และการจอดเป็นความผิดต่างกัน ใช้กฎหมายคนละมาตรา (มาตรา ๕๕ และ มาตรา ๕๗) ดังนั้นควรมีการทำความเข้าใจคำว่า “หยุด” กับ “จอด” ให้ถูกต้อง ดังนี้

“หยุด” หมายถึงความถึง พฤติกรรมการไม่เคลื่อนรถไปในทาง ในระยะเวลาสั้นๆ โดยผู้ขับขี่ยังอยู่ในลักษณะที่ควบคุมรถได้และสามารถจะเคลื่อนรถไปได้ทันทีที่ต้องการ

“จอด” หมายถึงความถึงพฤติกรรมการไม่เคลื่อนรถไปในทาง เป็นระยะเวลานาน และผู้ขับขี่ไม่อยู่ควบคุมรถนั้น

(พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้ความหมายของคำว่า “หยุด” และ “จอด” ไว้ดังนี้ “หยุด” เป็นกริยา หมายถึง ชะงัก นิ่งอยู่กับที่ พัก เช่น หยุดงาน ส่วนคำว่า “จอด” เป็นกริยา หมายถึง หยุดอยู่ ทำให้ติดกัน)

๒. ถ้ามีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ จะกลับรถได้หรือไม่ หรือมีเครื่องหมายห้ามกลับรถ จะเลี้ยวซ้ายหรือขวาได้หรือไม่ และตรงที่ทางร่วมทางแยกไม่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ จะ

กลับได้หรือไม่ ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา ๕๓ กำหนดห้ามเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือห้ามกลับรถ ถ้ามีเครื่องหมายจราจรห้ามเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา หรือห้ามกลับรถอย่างใด อย่างหนึ่ง กำหนดห้ามไว้ และตรงทางร่วมทางแยกกฎหมายกำหนดห้ามกลับรถ เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้ ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องศึกษาและทำความเข้าใจให้ถูกต้อง

๓. การขับรถเมื่อมาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีเครื่องหมายแสดงว่าทางใดเป็นทางเอกหรือทางโท จะให้สิทธิรถทางด้านใดไปก่อน และตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา ๗๑ กำหนดให้รถทางด้านซ้ายไปก่อน

เครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร

เป็นเครื่องหมายและสัญญาณที่ทำให้ปรากฏในทางซึ่งผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนขี่ จูง ไล่ต้อนสัตว์ต้องปฏิบัติตาม

เครื่องหมายจราจรแบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ

ประเภทที่ ๑ เครื่องหมายบังคับ

ประเภทที่ ๒ เครื่องหมายเตือน

รูปแบบของเครื่องหมายจราจร กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขตามฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๓๑ และฉบับที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๓๖ ส่วนสัญญาณจราจร แบ่งได้เป็น ๓ ชนิด ได้แก่

๑. ทำสัญญาณหรือสัญญาณมือ

๒. เสียงสัญญาณหรือสัญญาณนกหวีด และ

๓. ไฟสัญญาณหรือสัญญาณไฟ

๒. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๕ พ.ศ.

๒๕๓๘)

“พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒” (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๓๘) ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีหลักการและวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการใช้ถนนหรือทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่ต้องเดินทางเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรจึงเป็นกฎหมายที่สำคัญยิ่งในปัจจุบันและเป็นกฎหมายใกล้ตัวที่เกี่ยวข้องกับชุมชนที่ทุกคนควรรู้และนำไปปฏิบัติ ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมาย มีดังนี้

๒.๑ สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

๑. สัญญาณ หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียง นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนจูง ขี่ หรือ ไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น เช่น สัญญาณไฟเขียว ไฟแดง เป็นต้น

๒. เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางเสียสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น เช่น เครื่องหมายห้ามเลี้ยวซ้าย ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามกลับรถ หรือห้ามจอด เป็นต้น

๒.๒ สภาพรถและแผ่นป้ายทะเบียนรถ

๑. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนใช้ในทางเดินรถ ผู้ใดฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท

๒. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

๒.๓ การขับรถ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

๑. ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถเว้นแต่กรณีต่อไปนี้ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

๑.๑ ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือปิดการจราจร

๑.๒ ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

๑.๓ ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึง ๖ เมตร ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษ ปรับตั้งแต่ ๒๐๐ บาท ถึง ๕๐๐ บาท

๒. รถที่มีความเร็วช้าหรือต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้ รถบรรทุก รถบรรทุกโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้ โดยเฉพาะต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ ๔๐๐ บาท ถึง ๑,๐๐๐ บาท

๒.๔ ใบอนุญาตขับรถ

ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ และต้องมีใบอนุญาตขับรถและสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที การขอใบอนุญาตขับรถนั้น ผู้ขอใบอนุญาตต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า ๑๘ ปีบริบูรณ์ และต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนดโดยยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาตขับรถต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน ปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท

๒.๕ ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตราย ในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในท้องที่ที่กำหนดดังต่อไปนี้

๑. ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร ให้มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๕ เป็นต้นไป

๒. ในเขตท้องที่จังหวัดของแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี และอุบลราชธานี ให้มีผลใช้บังคับนับตั้งแต่วันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๓๖ เป็นต้นไป

๓. ในเขตท้องที่จังหวัดอื่น นอกจากที่กล่าวมาแล้ว ให้มีผลใช้บังคับ ๑๕ กันยายน ๒๕๓๗ เป็นต้นไป ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท

๒.๖ ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัย

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะที่โดยสารรถยนต์ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ๕๐๐ บาท

๒.๗ ห้ามมิให้เสพยาบ้า (แอมเฟตามีน) ขณะขับรถ

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาหรือรับเข้าร่างกายไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน (ยาบ้า) หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอย่างอื่นที่อธิบดีกรมตำรวจหรือผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปัจจุบันกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบ ทั้งประเภทตามที่กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาหรือรับเข้าร่างกายด้วยวิธีใด ๆ ซึ่งวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีน หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อประสาทอย่างอื่นที่กำหนดหรือไม่ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๕,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่ถ้าการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๑๐ ปี หรือปรับตั้งแต่ ๔๐,๐๐๐ บาท ถึง ๘๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

๒.๘ ห้ามมิให้แข่งรถในทางหรือถนน

ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทางหรือจัดสนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถ ทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่ จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๒,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่า ๑ เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

๒.๙ กรณีชนแล้วหนี

กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดพิเศษเพิ่มขึ้นอีกกระทงหนึ่งต่างหาก กล่าวคือ ถ้าผู้ขับรถโดยประมาทชนคนตายแล้วหลบหนี ผู้นั้นจะต้องรับโทษ ๒ ข้อหา คือ จะต้องรับโทษฐานชนแล้วหนีอีกข้อหาหนึ่งรวมเป็น ๒ ข้อหา ความผิดฐานชนแล้วหนีมีหลักเกณฑ์ดังนี้เมื่อขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์แล้วไปทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะมีความผิดของตนหรือไม่ก็ตามต้องปฏิบัติ ดังนี้

๑. ต้องหยุดรถหรือสัตว์และให้ความช่วยเหลือตามสมควรทันที
๒. แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที

๓. ต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตน และเลขหมายทะเบียนรถแก่ผู้เสียหายด้วย

ถ้าผู้ขับขี่หรือซึ่รถควบคุมสัตว์หลบหนีไป กฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถจนกว่าคดีจะถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่และถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครอง ไม่แสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่ภายใน ๖ เดือน นับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน ๓ เดือนหรือปรับตั้งแต่ ๒,๐๐๐ บาท ถึง ๑๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และถ้าเป็นกรณีที่บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัสถึงตาย ต้องระวางโทษสูงขึ้น คือจำคุกไม่เกิน ๖ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๕,๐๐๐ บาท ถึง ๒๐,๐๐๐ บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

๒.๑๐ คนเดินเท้า

๑. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

๒. ภายในระยะไม่เกิน ๑๐๐ เมตรนับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามนอกทางข้าม

๓. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางเข้าที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้าดังต่อไปนี้

๓.๑ เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟแดง ไม่ว่าจะมียูหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัยเว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดบนไหล่ทางหรือขอบทาง

๓.๒ เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมียูหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินได้

๓.๓ เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถ ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

๔. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะเดินข้ามทางเดินรถในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง ให้ปฏิบัติดังนี้

๔.๑ เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ให้หยุดรอทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่หยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

๔.๒ เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟเขียว ให้รุดผ่านทางด้านใดของทางห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น

๔.๓ เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้เข้าทางเดินรถหยุดรอบนทางเดินบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

๕. ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน

ทั้งนี้ แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

๓. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับรถโดยตรง มีด้วยกัน ๒ ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยกำหนดชนิดของรถแยกตามวัตถุประสงค์ของการขับขี่ไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ในกรณีรถยนต์ที่มีขนาดเล็กและไม่อยู่ภายใต้เงื่อนไขของการขออนุญาตประกอบการขนส่งทางบกให้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ หากเป็นกรณีรถที่มีขนาดใหญ่และใช้สำหรับการประกอบการธุรกิจขนส่งเฉพาะก็จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งคุณสมบัติของบุคคลที่จะขออนุญาตแตกต่างกันไป

บุคคลที่ขอรับใบอนุญาตขับรถจากกรมการขนส่งทางบก แบ่งออกได้เป็น ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มที่ขอใบอนุญาตขับรถชั่วคราว (ตามมาตรา ๔๓ (๑) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒) และกลุ่มที่ขอต่อใบอนุญาตขับรถตามมาตรา ๔๓ (๒) – (๑๐) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ โดยเงื่อนไขของการขอใบอนุญาตขับรถตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ในปัจจุบันระบุว่าผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถชั่วคราวนั้น จะต้องผ่านการฝึกอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง จำนวน ๔ ชั่วโมง และผ่านการตรวจทดสอบที่กรมการขนส่งทางบกทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ

เมื่อเปรียบเทียบกระบวนการขอใบอนุญาตขับรถของประเทศญี่ปุ่นกับประเทศไทย พบว่า ประเทศญี่ปุ่นมีกระบวนการอบรมและทดสอบที่เข้มข้นมากกว่าประเทศไทย ดังจะเห็นได้จากระยะเวลาในการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถที่นานกว่า ซึ่งผู้ที่ประสงค์จะขอใบอนุญาตขับรถจะต้องผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถของประเทศญี่ปุ่นจำนวน ๑๕ วัน หรือ หากไม่เข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถตามที่กำหนด ผู้ขอใบอนุญาตขับรถต้องผ่านรวมถึงกระบวนการในการทดสอบผู้ขับรถที่เข้มข้น ถึง ๔ ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนที่ ๑ การทดสอบทั่วไป ประกอบด้วย การทดสอบสายตา ตาบอดสี และการได้ยิน ขั้นตอนที่ ๒ การสอบผ่านข้อเขียนจำนวน ๕๐ ข้อ โดยต้องตอบถูกไม่น้อยกว่า ๔๕ ข้อ (ร้อยละ ๙๐) และสอบปฏิบัติในสนามสอบ เพื่อให้ได้ใบอนุญาตหัดขับขี่ ขั้นตอนที่ ๓ การฝึกขับขี่บนถนนจริงโดยใช้ใบอนุญาตประเภท ๓ เป็นเวลา ๑๐ ชั่วโมง โดยใช้เวลาอย่างน้อย ๕ วัน ภายใน ๓ เดือน ซึ่งในการฝึกหัดขับรถจะต้องมีบุคคลที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท ๑ มาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ ปี หรือได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภท ๒ หรือครูฝึกของโรงเรียนสอนขับรถนั้นควบคุมไปด้วย และขั้นตอนที่ ๔ ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้าย คือ การสอบผ่านข้อเขียนจำนวน ๑๐๐ ข้อ โดยต้องตอบถูก ๙๐ ข้อ (ร้อยละ ๙๐) และการสอบปฏิบัติบนถนนจริงอีกครั้ง จากเหตุผลดังกล่าว ผู้ขอรับใบอนุญาตส่วนใหญ่กว่าร้อยละ ๙๐ จึงเลือกที่จะเข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถตามวิธีที่ ๑ เพราะหากได้รับใบรับรองผ่านการอบรมแล้ว จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องเข้ารับการทดสอบตามวิธีที่ ๒ ซึ่งมีความยากมากกว่า

จากบทวิเคราะห์ข้างต้น พบข้อแตกต่างของกระบวนการขอใบอนุญาตขับรถของประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น โดยประเทศไทยมีกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถง่ายกว่า ใช้ระยะเวลาน้อย รวมถึงกระบวนการในการทดสอบของประเทศไทยยังขาดการเพิ่มประสบการณ์การขับรถจริงบนท้องถนน โดยมีผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถที่มีประสบการณ์มาเป็นระยะเวลานานร่วมไปกับ

ผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถชั่วคราว ซึ่งนับเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญในการสร้างทักษะและความชำนาญให้กับผู้ขับรถ รวมถึงเป็นการสร้างความมีจิตสำนึก ความรับผิดชอบให้กับผู้ขับรถและมีระบบการเตือนเมื่อผู้ขับรถหน้าใหม่เกิดความประมาท คึกคะนองในการขับขี่ได้

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับใบอนุญาตขับรถในเรื่องการเพิกถอนและการยึดใบอนุญาตขับรถเมื่อผู้ขับขี่ฝ่าฝืน หรือ กระทำผิดกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ในมาตรา ๑๕๗/๑ วรรค ๒, ๓, ๔ และ ๕ มาตรา ๑๖๐ ทวิ มาตรา ๑๖๐ ตริ และมาตรา ๑๖๒ โดยให้อำนาจศาลในการสั่งยึดใบอนุญาตขับรถเท่านั้น ดังนั้น เมื่อเจ้าพนักงานจราจรตรวจพบการกระทำความผิด การบังคับใช้กฎหมายจะเน้นหนักไปในทางการเปรียบเทียบปรับในแต่ละคราวเท่านั้น ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรจะไม่มีข้อมูลการกระทำความผิดครั้งก่อนๆ จึงไม่สามารถทำสำนวนส่งฟ้องศาลเกี่ยวกับการกระทำความผิดซ้ำได้ และในมาตรา ๑๖๑ ได้กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถบันทึกการยึดและคะแนนผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซึ่งหน้า แต่ยังไม่มีความชัดเจน

นอกจาก บทลงโทษกรณีผู้กระทำความผิดกฎหมายจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับรถแล้ว ในกรณีผู้ที่ถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่ยังไม่ฝ่าฝืนและขับรถจะมีความผิดในมาตรา ๖๔ ๖๕ และ ๖๖ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ด้วย แต่เมื่อพิจารณาถึงโทษจะเห็นว่าไม่มีโทษที่ไม่รุนแรง กล่าวคือเปรียบเทียบปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ - ๒,๐๐๐ บาท จุดนี้จึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวกฎหมาย

แต่หากเหตุการณ์ในลักษณะเช่นนี้เกิดในสหรัฐอเมริกา ผู้ขับขี่จะถูกลงโทษปรับเป็นเงินในอัตราที่สูงมากและมีโอกาสที่จะถูกศาลสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ จึงทำให้ผู้ขับขี่เกิดความระมัดระวังอย่างมาก และในญี่ปุ่นหากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ผู้ขับขี่จะต้องเข้ารับการอบรมในโรงเรียนสอนขับรถใหม่อีกครั้งซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการอบรมเสมือนการเรียนครั้งแรก การบังคับใช้กฎหมายเคร่งครัดในการทำงานนี้ทำให้ผู้ขับขี่ในประเทศที่ยกมาเป็นตัวอย่างมีความเกรงกลัวและเคารพกฎหมายจราจรในระดับสูงมาก เพราะบทลงโทษมีความรุนแรงจนไม่กล้าที่จะกระทำความผิด อีกทั้งยังมีระบบการตรวจสอบความผิดซ้ำ และ ระบบการบันทึกคะแนนที่สามารถทำให้ทั้งผู้ขับขี่ไม่กล้ากระทำความผิดกฎหมาย และ เจ้าหน้าที่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๔. พระราชบัญญัติพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.๒๕๕๑

มาตรการลดอุบัติเหตุทางถนนจากแอลกอฮอล์ ในประเทศไทยกำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ไม่เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ การเมาแล้วขับถือเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๗) พ.ศ.๒๕๕๐ บัญญัติมาตรา ๔๓(๒) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น และมาตรา ๑๖๐ ตริ “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓(๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือ ทั้งจำ ทั้งปรับและให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และพระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗ มีการแก้ไข ประเด็นสำคัญ คือ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๒ เกี่ยวกับกำหนดข้อสันนิษฐานในกรณีผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่โดยไม่มีเหตุอันควร โดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมใหม่จะให้อำนาจเจ้า

พนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อเห็นว่ารถนั้น มีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้และในกรณีที่ผู้ขับขี่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าเสี่ยงเมาสุรา หรือขับรถในขณะที่ห้อยความสามารถในอันที่จะขับหรือขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ สำหรับบทลงโทษกฎหมายใหม่ได้ปรับเพิ่มความเข้มงวดในการเอาผิดทางกฎหมาย โดยกรณีไม่ยินยอมให้ทดสอบให้สันนิษฐานว่ามีเหตุอันควรเชื่อว่าเมาไว้ก่อนจะมีบทลงโทษ คือจำคุกไม่เกิน ๑ ปี ปรับตั้งแต่ ๑๐,๐๐๐-๒๐,๐๐๐ บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยผู้ถูกกล่าวหาไปสืบพยานหักล้างในศาลได้ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้ได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี ปรับสองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสอง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปีและปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพัก ใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปีหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสอง เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปีและปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

บทสรุป ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถือว่าเมา โทษของเมาแล้วขับ โทษ จำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาทหรือทั้งจำ ทั้งปรับ พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

๕. พระราชบัญญัติคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒๒/๒๕๕๘

มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าครองชีพและรถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ข้อ ๑ ห้ามมิให้ผู้ใดรวมกลุ่มหรือมีว่สมหรือจัดให้มีการรวมกลุ่มหรือมีว่สมในลักษณะ หรือโดยพฤติการณ์ที่น่าจะเป็นการนำไปสู่การแข่งรถในทางอันเป็นความผิดและต้องรับโทษตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และข้อ ๙ ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวกับการแข่งรถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กวดขันและเร่งรัดจัดทำมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการจัดระเบียบ และลดปัญหาสังคมโดยเร่งด่วน

รายงานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการ สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ประจำปี ๒๕๕๙

รายงานฉบับนี้ เป็นการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศจากข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ ๓ ล้านข้อมูลหลัก ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติและบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งทำให้เกิดขบวนการที่ได้ตั้งจุดบุคคลในหน่วยงานจำนวนมากให้มาขับเคลื่อน เรื่องการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรและร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดต่างๆ มีการจัดตั้งเครือข่ายระดับต่างๆ ทำให้เกิดการประสานงานในแนวราบแล้ว เชื่อมโยงงานกับแนวคิดของภาคีราชการผ่านหน่วยงานที่ชื่อว่า “สอจร” หรือแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด

ด้วยแรงกระเพื่อมนี้อีสานไทยได้เริ่มเห็นการเปลี่ยนแปลงของการที่ปัญหาถูกระตุ้นให้ทุกฝ่ายร่วมกันและร่วมรับผิดชอบ โดยมี สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่เป็นผู้ร่วมสนับสนุนนับเป็นต้นแบบสำคัญของการความร่วมมือจากสหวิทยาการเพื่อร่วมสร้างเสริมสุขภาพตามนิยามร่วมสมัย เป็นหนึ่งในต้นแบบของการผลักดันนโยบายระดับจังหวัดในทุกภาคส่วนตามแนวทางทศวรรษนโยบายห่วงใยสุขภาพหรือ Health in All Policies ที่วงการสร้างเสริมสุขภาพโลกพยายามผลักดัน รวมทั้งเป็นกลไก “สามพลัง” ที่เชื่อมโยงพลังความรู้ พลังการขับเคลื่อนสังคมและพลังนโยบาย เพื่อผลักดันเรื่องยากๆ ให้ประสบผลสำเร็จได้อย่างเป็นรูปธรรม

โดยรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนปี ๒๕๕๙ ที่ สอจร.จัดทำขึ้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของการใช้ข้อมูลข่าวสารจากฐานข้อมูลต่างๆ ของประเทศไทยมาสังเคราะห์เป็นความรู้เพื่อใช้ในทางในการวางแผนและบูรณาการป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดต่างๆ รวมทั้งใช้กำกับติดตามผลการดำเนินงาน นอกจากนี้รายงานนี้ยังได้ข้อมูลสำคัญในการวิเคราะห์สถานการณ์ของจังหวัด ที่มีความแตกต่างหลากหลายที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติและในระดับประเทศควรต้องให้ความสำคัญในการนำไปใช้กำหนดนโยบายและแผนเป็นอย่างดี เพื่อนำมาซึ่งการลดจำนวนคนไทยนับหมื่นนับแสนที่ตายและบาดเจ็บพิการบนถนนเมืองไทยให้ลดลงครึ่งหนึ่งตามเป้าหมายของทศวรรษปฏิบัติการเพื่อกำหนดความปลอดภัยที่ตั้งไว้ให้บรรลุผลในปี ๒๕๖๓

รายงานสถิติการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนน รายงานจากฐานข้อมูลเดียวจะต่ำกว่าความเป็นจริงมาก แต่เมื่อรวบรวมจาก ๓ ฐานข้อมูล ทำให้เราได้ทราบความสูญเสียที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด นอกจากจะทราบจำนวนผู้เสียชีวิตโดยรวมแล้ว ยังสามารถวิเคราะห์สถานการณ์โลกในหลายจังหวัดซึ่งเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ในการจะนำไปสู่การกำหนดทิศทางและวางแผนยุทธศาสตร์ได้ถูกต้องถูกทาง ถือเป็นมาตรฐานใหม่และเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปเพื่อที่จะให้ได้ข้อมูลที่แท้จริง เรามีความจำเป็นต้องบูรณาการฐานข้อมูลหลายทางทั้ง ๓ ฐานที่มีส่วนร่วมในการบูรณาการข้อมูลดังกล่าวมาทุกปีตั้งแต่ปี ๒๕๕๕(๒๐๑๒)

โดยเราสามารถวิเคราะห์จากการรับมือกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละจังหวัด ในรายงานครั้งนี้สามารถนำเสนอในรูปแบบของ Radar Chart ซึ่งเป็นมิติใหม่ของการวิเคราะห์ความพร้อมของจังหวัดใน ๖ ปัจจัย ได้แก่ ความเข้มแข็งจริงจังของนโยบายจากผู้ว่าราชการจังหวัด ความเข้มแข็งของเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ความเข้มแข็งของภาคีเครือข่าย การจัดการความเสี่ยงสำคัญ การจัดการงบประมาณและกำลังคน และความชัดเจนของแผนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด ในรายงานฉบับนี้ได้เสนอ Good Practice Model ที่ดำเนินการจนประสบความสำเร็จในระดับจังหวัด ในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการบริหารจัดการ การบังคับใช้กฎหมาย การจัดระบบการศึกษา การแก้จุดเสี่ยง มาตรการองค์กร ระบบข้อมูล ระบบการแพทย์ฉุกเฉินในแต่ละด้านที่มีจังหวัดต้นแบบหลายจังหวัดซึ่งเป็นข้อมูลที่น่าสนใจสามารถเข้าศึกษาเจาะลึกและนำไปประยุกต์ในพื้นที่อื่นต่อไป

เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Networking)

เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Networking) หรือบริการเครือข่ายสังคม เป็นคำที่ให้ความหมายเหมือนกัน โดยในวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี ได้เปลี่ยนจากเครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นบริการเครือข่ายสังคมแล้ว มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

บริการเครือข่ายสังคม (social network service) เป็นรูปแบบของเว็บไซต์ ในการสร้างเครือข่ายสังคม สำหรับผู้ใช้งานในอินเทอร์เน็ต เขียนและอธิบายความสนใจ และกิจการที่ได้ทำและเชื่อมโยงกับความสนใจและกิจกรรมของผู้อื่น ในบริการเครือข่ายสังคมมักจะประกอบไปด้วยการแชท ส่งข้อความ ส่งอีเมล วิดีโอ เพลง อัดโหลดรูป บล็อก การทำงานคือ คอมพิวเตอร์เก็บข้อมูลพวกนี้ไว้ในฐานข้อมูล sql ส่วน video หรือ รูปภาพ อาจเก็บเป็นไฟล์ก็ได้บริการเครือข่ายสังคมที่เป็นที่นิยมได้แก่ มายสเปซ เฟซบุ๊ก ออรัท มัลติพลาย โดยเว็บเหล่านี้มีผู้ใช้งานจำนวนมาก เช่น เฟซบุ๊กเป็นเว็บไซต์ที่คนไทยใช้มากที่สุด ในขณะที่ออรัทเป็นที่นิยมมากที่สุดในประเทศอินเดีย

ปัจจุบัน บริการเครือข่ายสังคม มีผลประโยชน์คือหาเงินจากการโฆษณา การเล่นเกมโดยใช้บัตรเติมเงิน (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ๒๕๕๕:ออนไลน์)

Social Network คือ การที่ผู้คนสามารถหาความรู้จักและเชื่อมโยงกันในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง หากเป็นเว็บไซต์ เรียกว่า เป็น เว็บ และ Social Network ก็คือเว็บไซต์ที่เชื่อมโยงผู้คนไว้ด้วยกันนั่นเอง สำหรับตัวอย่าง Social Network เช่น เฟซบุ๊ก ซึ่งเป็น Social Network เต็มรูปแบบอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้คนได้มาทำความรู้จักกัน โดยเลือกได้ว่าต้องการทำความรู้จักกับใครหรือเป็นเพื่อนกับใคร (กติกาสายเสนีย์, ๒๕๕๔:ออนไลน์)

ภาวะเสพติดสังคมออนไลน์ (Facebook, Twitter, Myspace etc.)

จู่ไรรัตน์ ทองคำชื่นวิวัฒน์ (๒๕๕๓) กล่าวว่าปัจจุบันโลกอินเทอร์เน็ต กำลังอยู่ในยุคกลางหรือยุคปลาย ๆ ของ web ๒.๐ กันแล้ว จึงทำให้มีเว็บไซต์ในลักษณะ Social Networking Service (SNS) ออกมามากมาย เป็นบริการผ่านเว็บไซต์ที่เป็นจุดโยงระหว่างบุคคลแต่ละคนที่มีเครือข่าย สังคมของตัวเองผ่านเน็ตเวิร์คอินเทอร์เน็ต รวมทั้งเชื่อมโยงบริการต่างๆ อย่างเมลล์ เมสเซ็นเจอร์ เว็บบอร์ด บล็อก ฯลฯ เข้าด้วยกันตั้งแต่ Hi5, Myspace, Facebook, Bebo, LinkedIn, Multiply, Ning และอื่นๆ อีกมากมาย ซึ่งทั้งหมดจะมีส่วนที่คล้ายกันคือ "การแอ็ดเพื่อน" ตามหลักการ Friend-Of-A-Friend (FOAF) โดยปกติแล้วสิ่งที่ SNS ให้บริการพื้นฐานคือ การให้ผู้สนใจสร้าง profile ลงในเว็บ บางที่อาจอนุญาตให้อัพโหลดไฟล์แบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นภาพ เสียง หรือ คลิปวิดีโอ จากนั้นก็จะมีเรื่องของการ comment (เมนต์) มี Personal Message (PM) ให้คุยส่วนตัวกับเพื่อนบางคน และที่ต้องทำก็คือ ไล่อ่าน ไล่มเมนต์ ไปตาม Profile ของคนอื่นเรื่อยๆ

Social Network ยังไม่มีคำไทยเป็นทางการ มีการใช้คำว่า “เครือข่ายสังคม” บ้าง “เครือข่ายมิตรภาพบ้าง” “กลุ่มสังคมออนไลน์” Social Network นี้ถือว่าเป็นเทคโนโลยีอีกอันที่สามารถช่วยให้เราได้มาปฏิสัมพันธ์กัน ซึ่งวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของคำว่า Social Network นี้จริงๆ แล้วก็คือ Participation หรือ การมีส่วนร่วมด้วยกันได้ทุก ๆ คน (ซึ่งหวังว่าผู้ที่ติดต่อกันเหล่านั้นจะมีแต่ความปรารถนาดี สิ่งที่ดีๆ มอบให้แก่กันและกัน) ถ้าพูดถึง Social Network แล้ว คนที่อยู่ในโลกออนไลน์คงจะรู้จักกันเป็นอย่างดี และก็คงมีอีกหลายคนที่ได้เข้าไปท่องอยู่ในโลกของ Social Network

มาแล้ว ถึงแม้ว่า Social Network จะไม่ใช่สิ่งใหม่ในโลกออนไลน์ แต่ก็ยังเป็นที่ยอมรับอย่างมากในกลุ่มคนที่ใช้อินเทอร์เน็ต ทำให้เครือข่ายขยายวงกว้างออกไปเรื่อยๆ และจะยังคงแรงต่อไปอีกในอนาคต จากผลการสำรวจจากประเทศสหรัฐอเมริกายืนยันการใช้บริการ Social Network ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี และมาแรงเป็นอันดับต้นๆ ของโลกออนไลน์ ส่วนเว็บไซต์ที่มีจำนวนผู้เข้าชมสูงสุดทั่วโลกก็เห็นจะเป็น My space, Facebook และ Orkut สำหรับเว็บไซต์ ที่มีเปอร์เซ็นต์เติบโตเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัวก็เห็นจะเป็น Facebook

Social Networking ถือเป็นแหล่งรวมผลงานและความคิดสร้างสรรค์ เป็นแหล่งแลกเปลี่ยนเรียนรู้และต่อยอดความรู้เป็นห้องสมุดขนาดใหญ่และเป็นแหล่งสร้างเพื่อน สร้างเครือข่าย (จุไรรัตน์ ทองคำชื่นวิวัฒน์, ๒๕๕๔: ออนไลน์)

โดยสรุป เครือข่ายสังคมออนไลน์ หมายถึง สถานที่พบปะสังสรรค์แบบออนไลน์อีกแห่งหนึ่งที่ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถติดต่อกับผู้อื่น แลกเปลี่ยนเรียนรู้และต่อยอดความรู้เป็นห้องสมุดขนาดใหญ่และเป็นแหล่งสร้างเพื่อน สร้างเครือข่าย เพราะสิ่งที่สำคัญมากกว่าบุคคลหรือกลุ่ม ก็คือประเทศชาติ เครือข่ายจะสร้างสรรค์หรือทำลายขึ้นอยู่กับเรา ถ้าเราทุกคน คือ เครือข่าย เราทุกคนจึงต้องร่วมกันสร้างสรรค์สังคมออนไลน์ให้ดีและแข็งแรง ให้เป็นสังคมออนไลน์ที่ดีและมีประโยชน์มากกว่าทำลาย

เฟสบุ๊ก (Facebook)

เฟสบุ๊ก (Facebook) คือ เว็บไซต์ที่ให้บริการเครือข่ายสังคมออนไลน์ ผ่าน Internet หรือ เรียกได้ว่า เป็น Social Network ถูกก่อตั้งโดย มาร์ก ซักเคอร์เบิร์ก เฟสบุ๊กอนุญาตให้ใครก็ได้เข้าสมัครลงทะเบียนกับเฟสบุ๊ก และผู้เป็นสมาชิกของเฟสบุ๊ก นั้นสามารถสร้างพื้นที่ส่วนตัว สำหรับแนะนำตัวเอง ติดต่อกับเพื่อน ทั้งแบบ ข้อความ ภาพ เสียง และ วิดีโอ โดยผู้ใช้สามารถเลือกที่จะเป็นหรือไม่เป็นเพื่อนกับใครก็ได้ในเฟสบุ๊ก

นอกจากนี้ผู้ใ้ยังสามารถใช้เฟสบุ๊ก เพื่อร่วมทำกิจกรรมกับผู้ใช้งานท่านอื่นได้ เช่น การเขียนข้อความ เล่าเรื่อง ความรู้สึก แสดงความคิดเห็นเรื่องที่สนใจ โปสเตอร์รูปภาพ โปสต์คลิปวิดีโอ แชนพุดคุย เล่นเกมส์ที่สามารถชวนผู้ใช้งานท่านอื่นมาเล่นกับเราได้ รวมไปถึงทำกิจกรรมอื่นๆ ผ่านแอปพลิเคชัน (Applications) ที่มีอยู่อย่างมากมาย ซึ่งแอปพลิเคชันดังกล่าวได้ถูกพัฒนาเข้ามาเพิ่มเติมอยู่เรื่อยๆ แอปพลิเคชันยังแบ่งออกเป็นหลายหมวดหมู่ เช่น เพื่อความบันเทิง เกมส่ปลุกฝักยอดนิยาม เป็นต้น ไม่ว่าจะเป็นเชิงธุรกิจ หรือองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร แอปพลิเคชันของ Facebook ก็มีให้ใช้งานเช่นเดียวกัน ด้วยเหตุนี้ Facebook จึงได้รับความนิยมไปทั่วโลก

การใช้งาน Facebook ในปัจจุบันนี้ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เนื่องจากการขยายตัวของตลาด Smartphone และเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่มีความเร็วมากขึ้น ทำให้การเข้าถึงสื่อออนไลน์ทำได้ง่ายขึ้น จะเห็นว่าข่าวสารต่าง ๆ ถูกแชร์ผ่านทาง Facebook เป็นจำนวน บางข่าวก็เป็นความจริง บางข่าวก็ไม่ใช่ความจริง นอกจากข่าวแล้วบทความต่าง ๆ ก็มักถูกเผยแพร่โดยวิธีการแชร์ผ่านทาง Facebook เช่นกัน ซึ่งทั้งข่าว และบทความต่าง ๆ ก็ล้วนแต่ต้องใช้ดุลพินิจและวิจารณญาณเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีข้อมูลที่เป็นความจริง และข้อมูลที่ไม่เป็นความจริงนั่นเอง และด้วยความนิยมที่คนไทย

มีใช้ Facebook กันเป็นจำนวนมาก จึงควรศึกษาถึงประโยชน์ของ Facebook เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ประโยชน์ของ Facebook

๑. ใช้สื่อสารด้วยความกับเพื่อน ๆ ได้สะดวก และช่วยให้ประหยัดค่าโทรศัพท์ได้มากทีเดียว เราสามารถสื่อสารกับเพื่อน ๆ ได้โดยการโพสต์ หรือส่งข้อความผ่านทาง messenger
๒. การจัดกลุ่มช่วยให้คุณสามารถสื่อสารได้ดีขึ้น เช่น กลุ่มเพื่อนสนิท กลุ่มคนรู้จัก และกลุ่มอื่น ๆ ที่เราสามารถจัดกลุ่ม และตั้งชื่อได้ ทำให้เราสามารถเลือกโพสต์ข้อความเฉพาะกลุ่มได้
๓. สำหรับคนที่ต้องการเปิดร้าน ไม่ว่าจะหน้าเก่าหรือหน้าใหม่ก็ตาม การสร้างเพจถือเป็นเรื่องที่ต้องศึกษา เพราะมีคนใช้ Facebook เพิ่มขึ้นทุกวัน
๔. การสร้างกลุ่ม ในที่นี้หมายถึงกลุ่มที่สร้างขึ้นและเชิญเพื่อน ๆ ให้เป็นสมาชิกของกลุ่ม เช่น กลุ่มคนรักกล้องถ่ายรูป, กลุ่มคนรักปลาสวยงาม ชมรมกล้องถ่ายรูป เป็นต้น การสร้างกลุ่มก็คือการรวมตัวกันของคนที่ชอบอะไรเหมือน ๆ กันนั่นเอง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๑. โครงการการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมาย กรณีเมาแล้วขับ โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ ตะกะโทก และคณะ จากมหาวิทยาลัยนเรศวร

มีการศึกษาและวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยชี้ให้เห็นถึงภารกิจของกรมคุมประพฤติได้นำภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในภารกิจ ดังนี้

๑. งานอาสาสมัครคุมประพฤติ มีหลักการอยู่บนพื้นฐานแนวความคิดการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งกรมคุมประพฤตินำส่งเสริมให้ประชาชนที่มีความสนใจ เสียสละ มีคุณสมบัติเหมาะสม สมัครเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน แสวงหาข้อเท็จจริง การติดตาม การสอดส่อง รวมทั้งการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิด ตลอดจนกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการคืนคนดีสู่สังคมอาสาสมัครคุมประพฤติ (อ.ส.ค.)

๒. โครงการเครือข่ายยุติธรรมชุมชน : โครงการเครือข่ายยุติธรรมชุมชน ได้ดำเนินงานมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๘ จนถึงปัจจุบัน โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกระทรวงยุติธรรมในฐานะเป็นหุ้นส่วนและมีบทบาทในการดำเนินงาน เช่น การป้องกันและแก้ไขอาชญากรรม การแก้ไขและฟื้นฟูและช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้กระทำผิด การลดข้อพิพาทความขัดแย้งในชุมชน เป็นต้น และได้อบรมพัฒนาให้ความรู้ความเข้าใจแก่สมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชนเกี่ยวกับบทบาทภารกิจของกระทรวงยุติธรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติงานร่วมกับภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ได้มีการรวมตัวของสมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชนในการจัดตั้งศูนย์ยุติธรรมชุมชน เพื่อเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐกับเอกชนในการสร้างความเข้มแข็ง ความเป็นธรรมและความสงบสุขแก่ชุมชนและสังคมต่อไปสมาชิกเครือข่ายยุติธรรมชุมชน

ข้อเสนอแนะ

๑. การพัฒนาต้นแบบกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพ : จากการสัมภาษณ์ในพื้นที่และเวทีระดมความคิดเห็น พบว่านอกจากภาคีที่มีอยู่ในปัจจุบันแล้วมีบทบาทที่สำคัญในการเชื่อมโยงความเป็นจริงที่เกิดขึ้นจากมาแล้วซ้ำกับการสร้างจิตสำนึกที่ดีของผู้กระทำผิดมาแล้วซ้ำ และในหลายพื้นที่ได้นำเครือข่ายเหล่านี้มีส่วนร่วมในการเป็นวิทยากรในการอบรมที่ดี

๒. ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานหลักสูตรและการจัดการ : ควรพัฒนาให้เกิดเป็นมืออาชีพ มีมาตรฐาน และเกิดผลสัมฤทธิ์ จำเป็นจะต้องคำนึงถึงความยั่งยืนในการทำงานของผู้ให้การอบรมด้วย ในส่วนของเจ้าหน้าที่คุมประพฤติ จากการวิเคราะห์ภาระงานและรูปแบบการทำงาน อาจมีข้อจำกัดในการบริหารจัดการด้านเวลาในการทำงาน ให้สอดคล้องกับผู้เข้ารับการอบรมได้ อาจพิจารณาทางเลือกอื่นๆ เช่น การจัดหาทีมวิทยากรจากเครือข่ายมาแล้วซ้ำเข้ามาเป็นผู้อบรม โดยหางบประมาณเข้ามาสนับสนุนวิทยากรเหล่านั้น โดยใช้แนวคิดประชารัฐ ดึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนที่กฎหมายกำหนดให้ต้องจ้างผู้ฝึกการ สามารถจ้างผู้ฝึกการเพื่อมาทำงานเป็นวิทยากรให้กับหลักสูตรการอบรมได้ โดยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของงานด้าน CSR ขององค์กร สำหรับผู้กระทำผิดซ้ำและผู้เสพติด ควรมีการพัฒนาหลักสูตรเฉพาะที่มีผู้เชี่ยวชาญโดยตรงเข้ามารับผิดชอบในการอบรมและหาวิธีการป้องกันการย้อนกลับไปทำผิด ควบคู่ไปกับการบำบัดการเสพติดไปพร้อมๆ กัน โดยหลักสูตรดังกล่าวควรพัฒนาให้เป็นหลักสูตรที่ผู้กระทำผิดต้องจ่ายเงินค่าเข้าอบรมในหลักสูตร ซึ่งจะเป็เครื่องมือในการป้องปรามด้วยมาตรการทางการเงินได้อีกวิธีหนึ่งด้วย

๒. การพัฒนาความร่วมมือมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการ แก้ไขปัญหาเมาแล้วซ้ำ จังหวัดภูเก็ต โดย สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ โรงพยาบาลกลาง จังหวัดภูเก็ต

งานวิจัยนี้ขึ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อ พัฒนาความร่วมมือมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาเมาแล้วซ้ำของภาคีเครือข่ายจังหวัดภูเก็ต โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะที่สำคัญคือ เพื่อสร้างกระบวนการสร้างความมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการแก้ไขปัญหาเมาแล้วซ้ำของภาคีเครือข่ายจังหวัดภูเก็ต รวมถึงศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จของความร่วมมือมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการแก้ไขปัญหาเมาแล้วซ้ำของภาคีเครือข่ายจังหวัดภูเก็ต ซึ่งผลการศึกษามีข้อเสนอแนะจากงานวิจัย ดังนี้

๑. การลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอันเกี่ยวเนื่องจากแอลกอฮอล์ ต้องใช้การประชาสัมพันธ์เพื่อให้คนส่วนใหญ่มีความเข้าใจ ยอมรับมาตรการด้านกฎหมาย ซึ่งการประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางจะทำให้ประชาชนเกิดความตื่นตัว และสนับสนุนต่อการบังคับใช้กฎหมาย เห็นได้จากการยอมรับของกระแอสังคมว่าเป็นโครงการที่ดี แต่จะได้ผลน้อยมากต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตัวอย่างเช่น การรณรงค์ช่วงเทศกาล จึงต้องร่วมกับเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมาย การเพิ่มความถี่การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี้อย่างต่อเนื่อง จนเกิดการรับรู้ต่อความเสี่ยงในการถูกตรวจจับ ซึ่งความถี่จะได้ผลมากกว่าการลงโทษรุนแรงที่ทำห่างๆ ดังนั้นจึงควรมีการการตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์และประชาสัมพันธ์ต่อเนื่องตลอดทั้งปี

๒. ด้านการสร้างความร่วมมือมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น สถานประกอบการ สถานบันเทิง ควรเริ่มจากการพบปะอย่างไม่เป็นทางการ พูดคุยบ่อยๆ เกี่ยวกับปัญหาฯ รับฟังความ

คิดเห็น/ความต้องการของชุมชน และร่วมหาทางออกแก้ไขด้วยกัน โดยยึดหลัก ๔ H (Heart Help Hope How to) Heart คือ การให้ความจริงใจ เข้าใจ เห็นอกเห็นใจ Help คือการให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนการดำเนินงาน Hope คือการมองอนาคตว่าเมื่อดำเนินการไปแล้ว จะได้ผลดีอย่างไร How to การหาทางออกและวิธีการในการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ซึ่งกระบวนการดังกล่าวจะสร้างความร่วมมือ และทำให้การดำเนินงานเป็นไปตามทิศทางที่พึงประสงค์ต่ออุปสรรคที่อาจพบจากมาตรการดำเนินการ บังคับใช้กฎหมายหรือดำเนินการโดยที่ไม่มีส่วนร่วมของภาคีและชุมชน ซึ่งจะสามารถลดกระแสการต่อต้านลงได้

๓. รายงานวิชาการ “พลังผู้บริโภค เพื่อลดภาระมลพิษภัย”

งานสัมมนาระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ ๑๐ “ทศวรรษแห่ง การลงมือทำ : Time for Action” วันที่ ๒๕-๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๔ ณ ศูนย์นิทรรศการและการ ประชุมไบเทค บางนากรุงเทพมหานคร โดยมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

การเสวนาโดยตัวแทนภาควิชาการ ภาครัฐ ภาคเอกชนและสื่อมวลชน ในหัวข้อเรื่อง

๑. ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ

๒. ศูนย์เฝ้าระวังภาคประชาชน และเทคโนโลยีทันสมัยที่ใช้ในการเฝ้าระวัง

ความปลอดภัยด้านรถโดยสาร

๓. ความจำเป็นที่ต้องมีกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสาร

จากการเสวนาทำให้ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย/การต่อยอดงานในอนาคต ดังนี้

๑. รถตู้ไม่ควรใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะ ควรใช้รถโดยสารขนาดกลางแทน

๒. รถโดยสาร ๒ ชั้นไม่ควรนำมาให้บริการรับส่งผู้โดยสารในเส้นทางอันตราย

(ภาคเหนือที่มีภูเขาสลับซับซ้อน)

๓. ผลักดันและบังคับใช้กฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถตู้และรถโดยสาร

ทางไกล

๔. บังคับใช้กฎหมายจำกัดความเร็วรถยนต์โดยสารสาธารณะอย่างจริงจัง

๕. ควรส่งเสริมสนับสนุนให้มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเฝ้าระวัง

การร้องเรียนและชดเชยความเสียหาย

๖. ควรส่งเสริมสนับสนุนเครือข่ายภาคประชาชนให้เข้ามีส่วนร่วมในการเข้าไป

กำกับดูแลด้านความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะให้มากขึ้นทั้งในระดับจังหวัดและระดับประเทศ

๗. ยกกระดับเกณฑ์ให้ความช่วยเหลือเยียวยาผู้เสียหาย ต้องพิจารณาที่ความ

รุนแรงของการละเมิดมากกว่าหลักฐานนารูป

สรุปผลการพิจารณาศึกษา

จากการพิจารณาศึกษา วิเคราะห์และทบทวนเพื่อทำความเข้าใจนโยบายภาครัฐ ยุทธศาสตร์ชาติ แผนปฏิรูปประเทศ กฎหมายต่างๆ รายงานด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เครือข่ายสังคมออนไลน์ เฟสบุ๊ก(Facebook) และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องข้างต้น พบว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนหลายฉบับ ซึ่งแต่ละฉบับมีรายละเอียดที่ระบุไว้จำนวนมากทั้งในส่วนของ ราชการที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย และส่วนของประชาชนผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และบางฉบับใช้ มามากกว่า ๔๐ ปี ซึ่งมีความล้าหลังไม่สอดคล้องกับโครงสร้างการจราจร ทั้งโครงสร้างระบบถนน ยานพาหนะและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน ซึ่งจากรายงานการศึกษาและวิจัยที่เกี่ยวข้องมี การเสนอแนะให้มีการสร้างเครือข่ายสังคมทั้งทางกายภาพและการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง หลากหลายช่องทาง แต่ยังมี การนำเสนอวิธีการ หรือการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเครือข่ายสังคม(Social Network) เข้ามาสนับสนุนหรือใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินงานอยู่น้อยมากๆ เมื่อเปรียบเทียบกับ สัดส่วนของถนน จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งที่มาจากนโยบายของรัฐบาล ความจำเป็น ของครอบครัวและความต้องการใช้ของประชาชน ส่งผลให้ปริมาณการสัญจรบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้น กอปรกับตัวเลขอุบัติเหตุทางถนนที่มีจำนวนมากในปัจจุบัน ซึ่งทุกภาคส่วนล้วนต้องตระหนักรู้และ ร่วมกันแก้ไขอย่างเร่งด่วน รวมทั้งผู้วิจัยจะได้ดำเนินการศึกษาเพื่อประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม และสอดคล้องตามสถานการณ์ พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนและบริบทของสังคมในปัจจุบัน

บทที่ ๓

การกำหนดแนวคิดในการพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์ เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

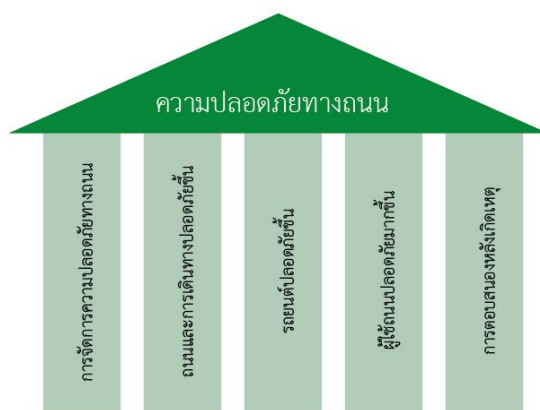
การศึกษาเรื่อง “การพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์ เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน” ครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) โดยข้อมูลปฐมภูมิได้จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องจำนวนประมาณ ๑๕ คน และการศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องรวมถึงข้อมูลเชิงสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากหน่วยงานต่างๆ รวมถึงพฤติกรรมทางสังคมของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ศึกษาสภาพปัญหาของสังคมไทยต่อการใช้รถใช้ถนน

องค์การสหประชาชาติได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ (Decade of Action for Road Safety ๒๐๑๑ – ๒๐๒๐) เพื่อเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ ๕ ประการ ดังนี้^๑

๑. การจัดการความปลอดภัยทางถนน
๒. ถนนและการเดินทางปลอดภัยขึ้น
๓. ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น
๔. ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น
๕. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

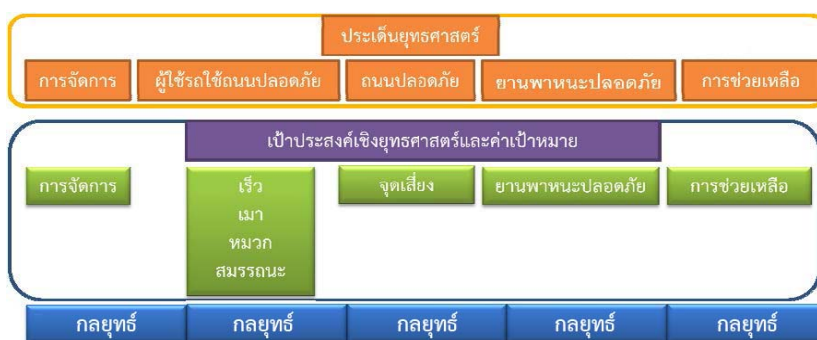
^๑ การประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย และได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ (ค.ศ. ๒๐๑๑ – ๒๐๒๐) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๓



ที่มา : องค์การอนามัยโลก, พ.ศ. ๒๕๖๐

ภาพที่ ๓-๑ “๕ เสาหลัก” ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓

เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๓ ประเทศไทยโดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้ “ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกหน่วยงาน และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จัดทำแผนปฏิบัติการ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรม รวมทั้งได้กำหนดแนวทาง ๘ ประเด็นหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน^๒ ภายใต้กรอบแนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ ๕ เสาหลัก ได้แก่ การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี้นยานพาหนะ การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย การปรับพฤติกรรม การใช้ความเร็ว การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย การพัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ



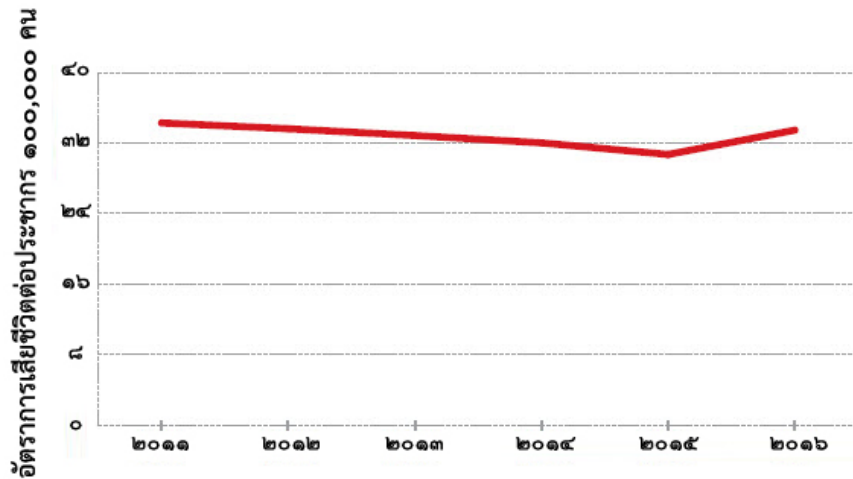
ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, พ.ศ. ๒๕๕๔

ภาพที่ ๓-๒ แนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

^๒ แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ ภายใต้กรอบแนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ

๑. สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

ด้วยความสำคัญของปัญหาความปลอดภัยทางถนน ประเทศไทยโดยรัฐบาล และทุกภาคส่วนได้ร่วมผลักดันการดำเนินงานและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง และจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งเป็นรายงานล่าสุดขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงซึ่งนับเป็นสัญญาณที่ดี อย่างไรก็ตามจากรายงานดังกล่าวยังพบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๙ ตามภาพที่ ๓ ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่า ๓๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน^๓ ซึ่งสูงที่สุดเป็นอันดับหนึ่งของเอเชีย และจากภาพที่ ๔ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เสียชีวิตร้อยละ ๗๔ ซึ่งเป็นสัดส่วนสูงที่สุดของจำนวนผู้ใช้ถนนที่เสียชีวิตในประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตว่า “คนเดินเท้า” เป็นกลุ่มที่มีผู้เสียชีวิตร้อยละ ๘ ซึ่งสูงเป็นอันดับ ๒ รองจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์

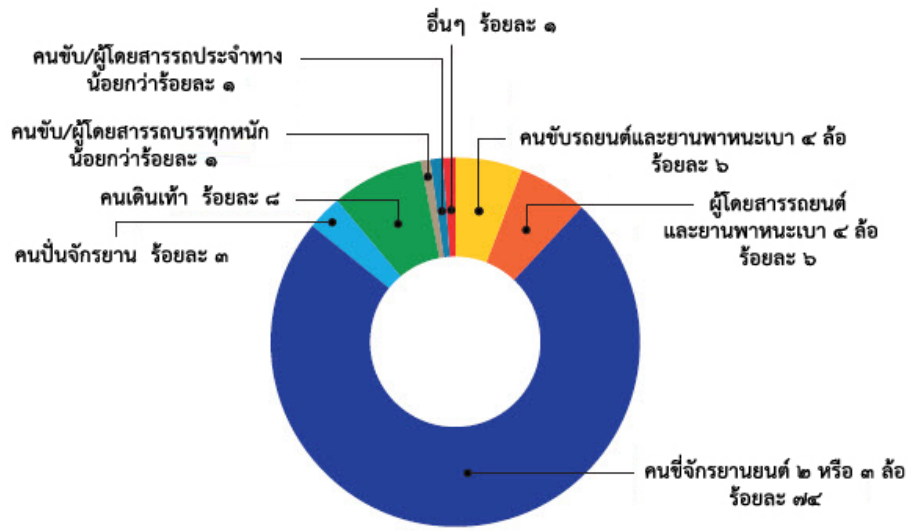


ที่มา : องค์การอนามัยโลก, พ.ศ. ๒๕๖๑

ภาพที่ ๓-๓ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๕๙

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ตามภาพที่ ๔ กับจำนวนอุบัติเหตุตามตารางที่ ๑ พบว่ารถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุร้อยละ ๓๕.๙๖ ของจำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดและมีผู้เสียชีวิตสูงถึงร้อยละ ๗๔ ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุที่เกิดกับรถยนต์ ๔ ล้อรวมกันทั้งหมด ได้แก่ รถยนต์นั่ง รถบรรทุกขนาดเล็ก รถแท็กซี่ และรถตู้ ซึ่งเกิดอุบัติเหตุรวมกันร้อยละ ๕๐.๗๖ มีผู้ขับขี่และผู้โดยสารเสียชีวิตร้อยละ ๑๒ ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด

^๓ รวบรวมข้อมูลจาก ๓ ฐานข้อมูล คือ ไบรณยะบัตร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ



ที่มา : องค์การอนามัยโลก, พ.ศ. ๒๕๖๑

ภาพที่ ๓-๔ สัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙
จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ลำดับ	ยานพาหนะ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
๑	รถจักรยานยนต์	๓๒,๑๑๕	๓๕.๙๖
๒	รถยนต์นั่ง	๒๖,๐๑๐	๒๙.๑๓
๓	รถบรรทุกขนาดเล็ก	๑๕,๙๔๓	๑๗.๘๕
๔	รถแท็กซี่	๒,๒๖๘	๒.๕๔
๕	คนเดินเท้า	๒,๖๑๓	๒.๙๓
๖	รถบรรทุก ๖ ล้อ	๑,๕๐๔	๑.๖๘
๗	รถบรรทุก ๑๐ ล้อขึ้นไป	๑,๔๖๐	๑.๖๔
๘	รถตุ๊ก	๑,๑๐๕	๑.๒๔
๙	รถโดยสารขนาดใหญ่	๗๙๖	๐.๘๙
๑๐	รถจักรยาน	๒,๒๐๒	๒.๔๗
๑๑	รถสามล้อเครื่อง	๒๖๗	๐.๓๐
๑๒	รถสามล้อ	๕๗	๐.๐๖
๑๓	อื่นๆ	๒,๙๕๖	๓.๓๑
	รวม	๘๙,๒๙๖	๑๐๐

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พ.ศ. ๒๕๖๐

ตารางที่ ๓-๑ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

มูลเหตุสันนิษฐาน	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ร้อยละ
๑. ขับรถเร็ว	๙,๘๘๕	๑๕.๒๒
๒. ตัดหน้ากระชั้นชิด	๙,๘๒๘	๑๕.๑๔
๓. ขับรถตามกระชั้นชิด	๗,๓๑๐	๑๑.๒๖
๔. อุบัติเหตุซ้ำซ้อน	๕,๗๖๗	๘.๘๘
๕. ขับรถผิดช่องทาง/क्रमเส้น	๓,๖๒๓	๕.๕๘
๖. ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น	๓,๔๙๗	๕.๓๙
๗. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	๒,๙๙๔	๔.๖๑
๘. เมาสูรา	๙๐๖	๑.๔
๙. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟเครื่องหมายจราจร	๘๘๙	๑.๓๗
๑๐. หลับใน	๘๖๙	๑.๓๔
ไม่ให้สัญญาณจอด/เลี้ยว	๗๙๗	๑.๒๓
แซงรถผิดกฎหมาย	๓๒๐	๐.๔๙
ไม่สวมหมวกนิรภัย	๒๓๘	๐.๓๗
ไม่เปิดไฟ	๒๐๔	๐.๓๑
สัตว์วิ่งตัดหน้า	๑๙๖	๐.๓
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย	๑๔๘	๐.๒๓
ขับรถช่องซ้ายสุด	๗๖	๐.๑๒
ฝ่าฝืนป้ายหยุด	๖๖	๐.๑
บรรทุกเกินอัตรา	๒๙	๐.๐๔
เสพยาเสพติด	๒๓	๐.๐๔
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	๑๙	๐.๐๓
อื่นๆ	๑๗,๒๔๓	๒๖.๕๖
รวม	๖๔,๙๒๗	๑๐๐

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พ.ศ. ๒๕๖๐

ตารางที่ ๓-๒ อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จำแนกตามมูลเหตุสันนิษฐาน

๒. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน^๔

จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ตามตารางที่ ๒ พบว่ามูลเหตุสันนิษฐานหลักหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ๗ อันดับแรก ได้แก่ การขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด อุปรณชำระรถ ขับรถผิดช่องทาง/คร่อมเส้น ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น และไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน ซึ่งข้อมูลข้างต้นสอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๙ – ๒๕๕๗ ตามตารางที่ ๓ ซึ่งชี้ว่าอุบัติเหตุการจราจรของประเทศไทยส่วนใหญ่เกิดจากบุคคล โดยมีปัจจัยหลัก ๗ อันดับแรก ได้แก่

๑. ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
๒. เมาสุรา
๓. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด
๔. ขับรถตามกระชั้นชิด
๕. ขับรถไม่ชำนาญ
๖. ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน และ
๗. ขับรถแข่งอย่างผิดกฎหมาย

ซึ่งทั้งหมดล้วนเกิดจากพฤติกรรมของคนที่เป็นผู้ที่ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นพฤติกรรมของบุคคลและเป็นเหตุผลทางวิทยาศาสตร์ที่ทุกๆ คนสามารถควบคุมได้ ไม่ใช่โชคชะตาหรือเวรกรรมกรรมเก่า แต่เป็นสิ่งมนุษย์ได้สร้างขึ้นทั้งที่ตั้งใจหรือเล็งเห็นผลหากเรามีสติ มีวินัย รู้ถึงแนวปฏิบัติขณะใช้รถ ใช้ถนน หากเราปล่อยปละหรือละเลยสิ่งเหล่านี้ล้วนทำให้เกิดปัญหาจราจรทั้งสิ้น ดังนั้น เราควรวางแผนและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่กล่าวมา จนสร้างปัญหาจราจรให้กับประเทศไทยมากมาย เริ่มต้นเปลี่ยนแปลงตั้งแต่วันนี้เพื่อความปลอดภัยต่อคนรอบข้างที่ต้องใช้รถใช้ถนนร่วมกัน และร่วมกันผลักดันให้มีการขยายวงกว้างโดยใช้เทคโนโลยีและเครือข่ายสื่อสารที่มีการใช้งานอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน

เด็ก-เยาวชน ตายเฉลี่ยปีละ 2,510 ราย
วัยรุ่น 15-19 ปี ตายสูงสุด



กลุ่มอายุ	จำนวนผู้เสียชีวิต (แยกรายปี)				
	2554	2555	2556	2557	เฉลี่ย
0-4 ปี	216	190	199	164	193
5-9 ปี	166	175	166	165	168
10-14 ปี	500	420	450	473	461
15-19 ปี	1,638	1,702	1,757	1,652	1,688
20-24 ปี	1,451	1,371	1,426	1,508	1,439
25-29 ปี	1,241	1,243	1,235	1,248	1,242

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข

ตารางที่ ๓-๓ สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามช่วงอายุ

^๔ รศสธารณะ ในรายงานการพิจารณาศึกษานี้หมายถึง รถบรรทุก และรถโดยสาร ตามที่กรมการขนส่งทางบก กำหนด

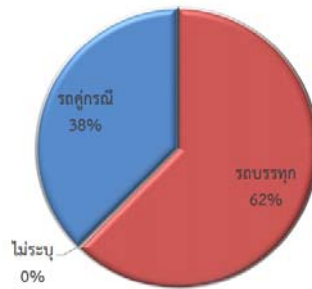
ข้อมูลของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข พบว่า เด็กและเยาวชนอายุระหว่าง ๑๕-๑๙ ปี เป็นกลุ่มอายุที่มีการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนสูงสุด ตามด้วย กลุ่มอายุ ๒๐-๒๔ ปี กลุ่มอายุ ๒๕-๒๙ ปี และกลุ่มอายุ ๑๕-๑๙ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่เป็นกำลังหลักในการพัฒนาทางด้านสังคม ครอบครัวและเศรษฐกิจของประเทศ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	๒๕๕๙	๒๕๕๐	๒๕๕๑	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗
สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม	๙,๘๒๘	๙,๙๖๐	๘,๖๗๙	๑๑,๑๒๙	๑๒,๖๒๖	๑๘,๕๕๐	๑๗,๕๓๐	๑๘,๐๒๘	๑๕,๙๖๖
สาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่	๖,๓๖๙	๖,๕๕๐	๖,๗๑๑	๘,๕๕๗	๙,๐๓๗	๑๓,๖๑๐	๑๒,๕๑๑	๑๐,๕๕๗	๙,๘๘๕
สาเหตุจากบุคคล	๓๔,๖๗๐	๓๙,๖๕๒	๓๓,๕๗๗	๓๖,๗๕๓	๓๙,๗๓๓	๔๖,๒๕๔	๔๕,๐๓๖	๔๓,๑๙๓	๔๑,๕๘๐
เมาสุรา	๕,๔๘๕	๗,๗๕๙	๗,๗๑๙	๙,๔๘๑	๗,๖๔๑	๕,๕๖๐	๓,๗๘๒	๒,๖๔๕	๑,๕๐๑
เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	๒๔	๓๐	๑๐	๓๗	๓๐	๑๐๔	๑๘	๑๘	๑๙
ใช้โทรศัพท์มือถือ	๒๓	๒๘	๒๒	๒๔	๔๘	๑๙	๒๒	๑๙	๒๒
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	๒๙	๔๐	๒๔	๒๔	๕๖	๗๗	๗๒	๖๑	๖๑
ไม่สวมหมวกนิรภัย	๕๐๕	๕๑๒	๓๕๙	๔๕๖	๖๐๒	๘๗๑	๘๔๑	๘๕๘	๗๕๓
ไม่ให้สัญญาณจอดรถ/เลี้ยว/ชะลอ	๖๘๕	๗๓๘	๓๕๓	๔๕๐	๔๘๙	๕๕๖	๕๑๙	๖๐๑	๔๓๓
ไม่หยุดรถในช่องทางข้าม	๗๖	๑๑๕	๑๑๔	๑๓๗	๙๖	๑๔๙	๑๑๘	๑๑๐	๗๙
ไม่ให้คอมไฟในเวลาค่ำคืน	๑๓๑	๑๑๘	๙๕	๑๑๕	๑๒๔	๑๕๖	๑๔๘	๑๒๐	๑๔๔
ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน	๙๘๔	๑,๐๒๖	๑,๒๐๔	๑,๖๐๒	๑,๕๓๒	๑,๙๐๗	๑,๘๕๒	๑,๘๙๙	๒,๑๕๖
ไม่เปิดประตูรถโดยสาร	๘	๑๘	๑๗	๕	๘	๑๒	๒๑	๑๓	๗
ไม่เปิดลิ้นชักกระเป๋าย้าย	๓	๕	๓	๓	๖	๑๑	๔	๖	๕
ขับรถนอกช่องประจำทาง	๑๐๐	๑๐๔	๕๗	๘๘	๙๘	๑๓๑	๑๑๙	๑๒๕	๑๐๙
ขับรถกลับใน	๓๒๘	๓๒๔	๓๐๐	๓๔๔	๔๔๕	๔๙๘	๕๖๐	๕๕๐	๕๓๐
ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	๕,๕๗๓	๖,๐๑๘	๕,๕๕๐	๕,๑๖๓	๖,๒๔๗	๗,๔๐๒	๖,๘๙๑	๗,๔๗๐	๖,๙๗๑
ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	๓,๖๖๔	๔,๗๙๖	๓,๕๕๕	๓,๖๐๗	๔,๖๒๙	๕,๓๘๗	๖,๖๖๖	๖,๓๑๔	๖,๕๙๗
ขับรถตามกระชั้นชิด	๒,๙๓๔	๓,๗๒๔	๓,๔๔๓	๓,๓๙๙	๔,๑๗๕	๕,๒๒๐	๕,๒๔๕	๔,๖๑๘	๔,๘๘๘
ขับรถผิดช่องทาง	๘๕๙	๘๒๗	๗๑๘	๗๐๓	๘๓๐	๑,๐๔๐	๑,๑๐๒	๙๕๒	๑,๐๓๑
ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณ	๗๖๓	๗๘๕	๗๒๙	๖๓๙	๗๘๘	๘๗๔	๘๒๘	๗๓๒	๗๓๒
ขับรถคร่อมเส้นแบ่งทาง	๕๓๙	๖๗๕	๖๓๕	๖๓๗	๖๘๒	๙๑๘	๗๕๓	๗๐๒	๖๙๓
ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย	๑,๒๕๑	๑,๓๑๘	๑,๐๗๔	๙๗๔	๙๖๒	๑,๔๖๘	๑,๓๙๗	๑,๑๖๕	๙๘๘
ขับรถไม่ชำนาญ	๑,๓๗๑	๑,๓๒๗	๑,๔๐๒	๑,๖๒๖	๑,๗๓๖	๒,๖๑๔	๒,๓๙๐	๓,๐๕๓	๓,๓๐๐
บรรทุกเกินอัตรา	๔๕	๓๙	๒๘	๒๗	๔๓	๓๙	๓๐	๒๗	๓๙
เจ็บป่วยกะทันหัน	๖	๖	๖	๖	๓	๑๒	๖	๑๗	๑๒
หยุดรถโดยสารถนอกเขตป้าย	๖	๙	๑๓	๙	๑๑	๑๒	๑๔	๑๓	๘
ชะลอ/หยุดรถกะทันหัน	๔๒๔	๓๗๒	๓๔๔	๒๘๔	๔๙๕	๙๖๕	๘๖๗	๖๙๙	๕๕๒
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณ	๕๕	๖๔	๓๙	๕๕	๘๓	๙๑	๘๖	๖๕	๖๕
ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง	๓๖	๕๑	๔๔	๓๒	๔๓	๖๕	๕๖	๕๖	๓๒
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม/แยก	๒๐๐	๒๑๖	๑๖๗	๒๐๐	๑๖๓	๔๒๔	๔๖๓	๒๔๐	๑๕๗
ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	๒๒๐	๑๕๗	๑๕๖	๑๗๕	๒๒๗	๓๐๕	๒๙๓	๒๔๐	๓๒๗
อื่นๆ	๘,๓๔๓	๘,๕๕๑	๖,๒๙๗	๖,๔๕๑	๗,๔๔๑	๙,๔๖๗	๙,๘๗๓	๙,๘๑๕	๙,๓๙๙

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, พ.ศ. ๒๕๕๗

ตารางที่ ๓-๔ สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล

จากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุการรถบรรทุก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑) พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา และรถบรรทุกมักจะเป็นต้นเหตุสำคัญของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยมีปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ ๖๙ มาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ ได้แก่ การขับรถประมาท การขับรถเร็ว การขับติดต่อกันเป็นระยะเวลานานเป็นผลทำให้ร่างกายอ่อนเพลียหรือหลับใน การเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด การขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด ตลอดจนการไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยของคู่อุปกรณ์เพื่อลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัยและการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, พ.ศ. ๒๕๖๑

ภาพที่ ๓-๕ รถที่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

สำหรับกรณีรถโดยสาร ข้อมูลจากรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑) พบว่ารถโดยสารสาธารณะมักจะเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่คือผู้ที่มาทับรถโดยสาร ตามตารางที่ ๔ สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ – ๒๕๖๑ คือ ขับรถด้วยความเร็ว ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ผนตกลนลื่น ขับตามหลังในระยะกระชิด หลับใน และประมาท ซึ่งเมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๓ ปีที่ผ่านมา พบว่ารถโดยสารไม่ประจำทางมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นทุกปี แต่ละปีมีจำนวนอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน และปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถเช่นเดียวกับกรณีรถบรรทุก

๑ ต.ค. ๒๕๖๐ – ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๑	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)
ต้นเหตุจากรถโดยสาร	๒๖๔	๑๓๑	๗๖๐
ต้นเหตุจากรถคู่กรณี	๒๐๙	๙๙	๑๒๖
ประมาทรวม	๔	๐	๐
รวม	๔๗๗	๒๓๐	๘๘๖

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, พ.ศ. ๒๕๖๑

ตารางที่ ๓-๕ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสาร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้อสังเกต จากสถิติคืออุบัติเหตุการจราจรทางบกของประเทศไทย รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถบรรทุก และรายงานอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ พบว่า “พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับรถ” คือปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และ “เมาสุรา” เพียงปัจจัยเดียวเท่านั้นที่มีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗

สำหรับกรณีรถจักรยานยนต์ การหยุดรถกะทันหันและไม่สวมหมวกนิรภัย ถึงแม้ว่าจะไม่เป็นมูลเหตุสันนิษฐานอันดับต้นๆ ของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย^๕ แต่จากรายงานผลการสำรวจ “อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๙” โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ตามตารางที่ ๖ พบว่าตั้งแต่ปี

^๕ หยุดรถกะทันหันเป็นมูลเหตุสันนิษฐานอันดับที่ ๑๙ และไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นมูลเหตุสันนิษฐานอันดับที่ ๒๐ ของอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ตามรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม

พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๙ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารร้อยละ ๔๓ หากพิจารณาจำแนกตามตำแหน่งที่นั่ง พบว่าผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๕๑ และในขณะที่ผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๒๐

การไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บบริเวณศีรษะและเสียชีวิตของผู้ใช้งานรถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน การสวมหมวกนิรภัยมีจุดประสงค์เพื่อลดความเสี่ยงที่ศีรษะและสมองจะได้รับบาดเจ็บจากการปะทะหรือแรงกระแทกศีรษะ อย่างไรก็ตามคุณภาพของหมวกนิรภัยและอุปกรณ์ป้องกันใบหน้าก็ส่งผลต่อความเสี่ยงที่จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและการเสียชีวิตเช่นกัน กล่าวคือ แม้ว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยจะเป็นปัจจัยเสี่ยงหนึ่ง แต่สิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเช่นกัน คือ การสวมหมวกนิรภัยคุณภาพไม่ดีและไม่ได้มาตรฐาน ทำให้ผู้ขับขี่มีความเสี่ยงมากขึ้นที่จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและถึงแก่ชีวิตเมื่อประสบอุบัติเหตุ^๖ รวมถึงหมวกนิรภัยที่เคลือบสารกันแสง หรือวัสดุทึบแสง ซึ่งมักถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการก่ออาชญากรรม

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	๒๕๕๓ (ร้อยละ)	๒๕๕๔ (ร้อยละ)	๒๕๕๕ (ร้อยละ)	๒๕๕๖ (ร้อยละ)	๒๕๕๗ (ร้อยละ)	๒๕๕๘ (ร้อยละ)	๒๕๕๙ (ร้อยละ)
รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	๔๔	๔๖	๔๓	๔๓	๔๒	๔๓	๔๓
ผู้ขับขี่	๕๓	๕๔	๕๒	๕๑	๕๑	๕๑	๕๑
ผู้โดยสาร	๑๙	๒๔	๒๐	๑๙	๑๙	๒๐	๒๐

ที่มา : มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, พ.ศ. ๒๕๖๐

ตารางที่ ๓-๖ ผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๓-๒๕๕๙

ศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถและของผู้ร่วมใช้ทาง

ต่อประเด็นนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถและผู้ร่วมใช้ทาง ตามข้อมูลที่ปรากฏตามสื่อต่างๆ ทั้งจากสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อโทรทัศน์ ตลอดทั้งสื่อสังคมออนไลน์ เช่น Facebook YouTube ที่มีการเผยแพร่ภาพและคลิปวิดีโอเหตุการณ์อุบัติเหตุต่างๆ รวมทั้งการร่วมแสดงความคิดเห็นของบุคคลต่อเหตุการณ์นั้นๆ ในช่วงระยะ ๒ ปีที่ผ่านมา พบว่ามีพฤติกรรมของผู้ใช้รถและผู้ร่วมใช้ทางที่น่าสนใจและเป็นประเด็นที่ไม่ควรละเลย สรุปได้ดังนี้

๑. ความเชื่อว่าอุบัติเหตุเพราะปาฏิหาริย์ บารมีสิ่งศักดิ์สิทธิ์

ข้อมูลจากข่าว เวลา ๒๑.๓๐ น. วันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ร้อยเวรสอบสวน สถานีตำรวจภูธรอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี รับแจ้งมีอุบัติเหตุรถเก๋งพุ่งชนราวกันเหล็กขอบทางแยกบนถนนเพชรเกษมขาช่องใต้ ฝั่งตรงข้ามโรงเรียนชะอำคุณหญิงเนื่องบุรี เขตเทศบาลเมืองชะอำ

^๖ ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากรถสองและรถสามล้อเครื่อง จากคู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้มีอำนาจตัดสินใจและผู้ปฏิบัติงาน ขององค์การอนามัยโลก (WHO)

อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ๑ ราย จึงรีบไปตรวจสอบที่เกิดเหตุพร้อมด้วยกู้ภัยสว่างสรรเพชราฯ ที่เกิดเหตุพบรถยนต์เก๋ง ในสภาพด้านหน้ากระโปรงรถชนเข้ากับราวกันขอบทางแยกจนตัวรถกระเด็นอยู่กลางถนน พวงมาลัยและคอนโซลหน้ารถแตกหัก กระจกหน้าแตกเป็นรอยสี่เหลี่ยม พังยับเยิน คนขับได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยที่หน้าผาก ที่เกิดเหตุยังพบราวกันเหล็กมีร่องรอยถูกชนได้รับความเสียหาย ตนเองกำลังขับรถจะกลับบ้านในเขต อำเภอชะอำ เมื่อมาถึงจุดเกิดเหตุได้เกิดหลับในซึ่งเป็นช่วงทางโค้งและเป็นแยก รุ่งๆ รถของตนได้เสียหลักพุ่งชนเข้ากับราวกันเหล็กทางแยกอย่างจัง รถกระเด็นหมุนไปกลางถนน สี่เหลี่ยมรถไปกระแทกกับกระจกหน้ารถเข้าอย่างจังจนแตก สร้อยพญาครุฑที่ตนห้อยมาขาดตกลงพื้นภายในรถ เศราะห์ดีที่ตนได้รับบาดเจ็บไม่มาก ตนยังโชคดีหากขับมาเร็วกว่านี้ต้องได้รับบาดเจ็บหนักหรือไม่ก็อาจเสียชีวิต โดยอุบัติเหตุครั้งนี้ถือได้ว่าตนรอดตายปาฏิหาริย์ เชื่อว่ามีพญาครุฑหลวงพ่อผาดวัดไร่ที่ตนห้อยมาช่วยชีวิตตนไว้



ภาพที่ ๓-๖ หม่อมประสບอุบัติเหตุรถพังยับ รอดตายปาฏิหาริย์ เชื่อบารมีหลวงปู่ช่วยชีวิต

๒. ความเชื่อว่าอุบัติเหตุเพราะอาถรรพ์ คราวเคราะห์หรือดวงถึงฆาต



ภาพที่ ๓-๗ สาวใหญ่ดวงถึงฆาต ซื่อเสื่อลายดอก-พวงมาลัยรดน้ำดำหัวญาติ รถพุ่งลงข้างทางดับสลด

วันที่ ๑๓ เมษายน ๒๕๖๒ เวลา ๑๔.๐๐ น. พนักงานสอบสวนเวร สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ ได้รับแจ้งว่าเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ล้มลงข้างทางมีผู้เสียชีวิต ที่

บริเวณร่องกลาง ถนนสายกาฬสินธุ์ - กมลาไสย ตำบลห้วยโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์ จึงเข้าทำการตรวจสอบในที่เกิดเหตุพร้อมหน่วยกู้ภัย ในที่เกิดเหตุพบรถจักรยานยนต์ สีดำ สภาพล้มลงข้างทาง ใกล้กันพบร่างผู้เสียชีวิตเป็นหญิงกระแทกถูกไฟฟ้า โดยบริเวณที่เกิดเหตุยังพบเสื้อลายดอกและพวงมาลัย ซึ่งผู้ตายขับไปซื้อที่ตลาดในตัวเมืองกาฬสินธุ์ ก่อนจะขับกลับเสียหลักพุ่งตกลงข้างทางจนเสียชีวิต

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ชีพเบื้องต้นทราบว่าก่อนเกิดเหตุได้รับแจ้งจากทางเจ้าหน้าที่ตำรวจว่า พบรถจักรยานยนต์ล้มลงข้างทาง จึงเข้าทำการตรวจสอบ โดยพอมายังที่เกิดเหตุพบรถจักรยานยนต์คันดังกล่าวจอดล้มลงข้างทาง ใกล้กันพบหญิงนอนแน่นิ่งกระแทกกับเสาไฟฟ้า ตรวจสอบพบว่าไม่มีชีพจรแล้วจึงแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทีมแพทย์ให้มาทำการตรวจสอบ ส่วนสาเหตุคาดว่าผู้ตายขับรถออกมาจากซื้อเสื้อลายดอกและพวงมาลัย จากตัวเมืองกาฬสินธุ์ เพื่อกลับไปรดน้ำดำหัวญาติวันสงกรานต์ที่ อ.ฆ้องชัย แต่พอมายังที่เกิดเหตุ รถได้เกิดเสียหลักพุ่งตกลงข้างทาง ส่วนร่างกายได้กระเด็นตกลงไปกระแทกกับเสาไฟฟ้าจนเสียชีวิตคาที่



ภาพที่ ๓-๘ ผีบังตา! สาวเบญจเพสควบ จักรยานยนต์ข้ามฟากถูกชนดับ ชาวบ้านบอกอีกนิตจะพ้นแล้ว

วันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒ เวลา ๘.๓๐ น. ผู้สื่อข่าวรายงานว่า เจ้าหน้าที่กู้ภัยสยามรวมใจปู่อินทร์ จังหวัดระยอง รับแจ้งมีอุบัติเหตุรถชน บนถนนสายพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง จึงรีบรุดไปที่เกิดเหตุ เมื่อไปถึงที่เกิดเหตุพบรถยนต์กระบะสีขาว หมายเลขทะเบียน 1ฒพ 2497 ระยอง จอดคร่อมเลนถนน ในฝั่งเลนถนนมุ่งหน้าหาดพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ใกล้กันพบรถจักรยานยนต์ หมายเลขทะเบียน 1ภฉ 1865 นครราชสีมา จอดล้มตะแคงอยู่ริมถนนฝั่งเลนถนนมุ่งหน้าตลาดบ้านฉาง

เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบกล้องวงจรปิดพบว่าจักรยานยนต์ขณะออกมาจากซอยถนนหมู่บ้าน และขณะกำลังจะข้ามเลนถนนก็มีรถกระบะที่ขับมาด้วยความเร็ว จึงทำให้เบรกไม่ทันชนเข้าบริเวณช่วงท้ายของรถจักรยานยนต์ จนรถจักรยานยนต์กระเด็นไปอีกฟากถนนหนึ่ง ไปกระแทกเข้ากับช่วงท้ายบริเวณซุ้มล้อหลังด้านขวาของรถยนต์กระบะ ทะเบียนป้ายแดง ข 0035 ระยอง ที่จอดอยู่ริมทางตรงข้ามฟากถนน ส่งผลให้ คนขับศีรษะไปกระแทกกับสิ่งของในบริเวณจุดเกิดเหตุ และเสียชีวิตในเวลาต่อมาในที่เกิดเหตุ

อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่กู้ภัยสยามรวมใจปุอินทร์จุดบ้านฉาง ได้เผยว่าอยากฝากเตือนไว้เป็นอุทาหรณ์ให้กับประชาชนใช้รถใช้ถนนควรระมัดระวัง และบริเวณแยกแห่งนี้ก็มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง ส่วนชาวบ้านไทยมุงที่อยู่ในเหตุการณ์ต่างวิพากษ์วิจารณ์ว่าเหลืออีกนิดเดียว จักรยานยนต์ก็พ้นแล้วเหมือนผีบังตา จึงทำให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์มองไม่เห็นรถยนต์กระบะที่ขับมาเลยเกิดอุบัติเหตุขึ้นในครั้งนี้

๓. ความเชื่อว่าอุบัติเหตุ เป็นเหตุสุดวิสัย

นักศึกษาสาวกำลังขับรถจะไปสอบที่วิทยาลัยแห่งหนึ่ง จู่ๆ จักรยานยนต์ที่ขับตีคู่กันมา กลับรถกะทันหัน เก่งนักศึกษาเบรกไม่ทันชนเข้าอย่างจัง ดับสลดกลางถนน เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดระยองและกู้ภัยสว่างพรกุศล รับแจ้งมีอุบัติเหตุที่บริเวณสายบ้านค่าย - นิคมพัฒนา ระหว่างรถยนต์เก๋งสีบรอนซ์เทา ชนกับรถจักรยานยนต์ มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ตรวจสอบที่เกิดเหตุพบรถยนต์เก๋งจอดอยู่ริมถนนไหล่ทาง สภาพด้านหน้าซ้ายของรถเก๋งมีร่องรอยเฉี่ยวชน ไฟหน้าซ้ายแตกหลุดออก กระชกข้างซ้ายหลุด ด้านท้ายรถพบรถจักรยานยนต์จอดล้มตะแคง สภาพด้านหน้ารถจักรยานยนต์พังยับ ใกล้กันพบร่างผู้ขับขี่จักรยานยนต์นอนเสียชีวิตอยู่บริเวณกลางถนน

สอบถามผู้ขับเป็นนักศึกษาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง เป็นผู้ขับขี่รถเก๋งคันดังกล่าว ได้เล่าถึงเหตุการณ์ขณะนั้นว่า ขับรถออกมาจากบ้าน กำลังมุ่งหน้าเพื่อที่จะไปสอบที่วิทยาลัย ซึ่งตนขับรถยนต์อยู่ในเลนขวาส่วนจักรยานยนต์ของผู้ตายได้ขับอยู่เลนซ้าย ขณะที่ขับมา จู่ๆ จักรยานยนต์ก็ได้เฉี่ยวกลับรถกะทันหัน จึงทำให้ตนเบรกไม่ทันชนเข้าอย่างจังและเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิตคาที่ในที่เกิดเหตุ นักศึกษาที่เป็นคนขับรถเก๋ง ได้แต่ร้องไห้และกราบขอโทษทางญาติผู้เสียชีวิต ในขณะที่มาดูศพในที่เกิดเหตุ บอกว่า "หนูขอโทษ หนูไม่ได้ตั้งใจ" ซึ่งทางมารดาผู้ตายบอกว่า "ไม่เป็นไรลูก เหตุมันเกิดไปแล้ว" ส่วนทางแม่ของนักศึกษาคนขับเก่งยินดีช่วยเหลือทางผู้ตายเต็มที่ ซึ่งทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะดำเนินการตามกฎหมายต่อไป



ภาพที่ ๓-๙ นักศึกษาสาวช็อกทำให้ ขับเก่งชน จักรยานยนต์ดับคาที่ แม่ผู้ตายกลับเป็นฝ่ายปลอบใจ "ไม่เป็นไรลูก"

๔. ความเชื่อว่าอุบัติเหตุ เพราะความมั่งง่ายของคู่กรณี

วันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เวลา ๐๘.๐๐ น. สารวัตรเวรสอบสวน สถานีตำรวจภูธรอำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ได้รับแจ้งเกิดอุบัติเหตุ รถยนต์บรรทุกหกล้อตู้ที่ขนาดใหญ่ กลับรถตัดหน้ารถยนต์มินิบัส ของโรงเรียนเอกชนชื่อดังประจำอำเภอแห่งหนึ่ง ซึ่งมีเด็กนักเรียนระดับอนุบาล และประถมศึกษาที่นั่งมาในรถ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่ของโรงเรียนและคนขับรวม ๓๔ คน ได้รับบาดเจ็บจำนวนหลายราย ที่เกิดเหตุพบอาสาสมัครหน่วยกู้ภัยฉะเชิงเทรา กำลังช่วยกันลำเลียงเด็กนักเรียนผู้ได้รับบาดเจ็บพร้อม เจ้าหน้าที่ประจำรถของโรงเรียน ซึ่งส่วนใหญ่มีบาดแผลถลอกตามร่างกาย โดยมีอาการเจ็บปวดทางกระดูกรวม ๔ ราย ห่างจากจุดเกิดเหตุไปประมาณ ๔๐ เมตร มีรถยนต์แบบหกล้อตู้ที่ขนาดใหญ่ จอดแอบอยู่ริมข้างทางและมีรถยนต์มินิบัสรับส่งนักเรียนสี่ล้อถูกนำไปจอดแอบไว้ที่ข้างทางเช่นเดียวกัน สภาพด้านหน้าพังเสียหายยับเยิน กระจกบานหน้าแตกหลุดออกจากตัวรถ

จากการสอบถามคนขับรถรับส่งนักเรียน แจ้งว่าได้เดินทางขับรถไปรับเด็กนักเรียนมาตามสายทางบนถนนสุขุมวิท (สายเก่า) โดยมีต้นทางมาจากในพื้นที่ ตำบลคลองด่าน อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อนำนักเรียนมาส่งยังที่โรงเรียน แต่ขณะมาถึงยังในที่เกิดเหตุได้มีรถยนต์หกล้อตู้ที่บรรทุกสินค้าขับพุ่งออกมาจากข้างทางบริเวณด้านหน้าร้านข้าวต้มเพื่อที่จะกลับรถ ซึ่งเป็นการออกมาตัดหน้าอย่างกะทันหัน จึงทำให้รถคันที่ตนขับมาตามเส้นทางตรงพุ่งเข้าชนกลางคันของตัวรถบรรทุกหกล้ออย่างจัง ที่บริเวณด้านหน้ารถจนได้รับความเสียหายยับเยิน และมีเด็กนักเรียนได้รับบาดเจ็บดังกล่าว



ภาพที่ ๓-๑๐ หกล้อมั่งง่าย กลับรถตัดหน้ารถโรงเรียน ทำหูน้อยเจ็บระนาว

๕. ความเชื่อว่าอุบัติเหตุ เป็นความประมาทของเหยื่อที่ไม่ระวัง

วันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เวลา ๐๘.๐๐ น. รองสารวัตรสอบสวน สถานีตำรวจภูธรเนินขาม อำเภอหันคา จังหวัดชัยนาท รับแจ้งอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ชนกับรถกระบะ มีผู้เสียชีวิต ที่บริเวณ ถนนสายหันคา-หุซ้าง หมู่ ๕ ตำบลเนินขาม อำเภอเนินขาม จังหวัดชัยนาท รุด

ตรวจสอบที่เกิดเหตุพร้อมเจ้าหน้าที่อาสาสมัครมูลนิธิร่วมกตัญญูจังหวัดชัยนาทและแพทย์เวรโรงพยาบาลเนินขาม ที่เกิดเหตุพบศพนอนเสียชีวิตอยู่ติดกับรถจักรยานยนต์ สภาพศพคอและกระดูกหักหลายแห่ง สภาพรถฝั่งคนขับกระจกรวมองข้างหัก และซุ้มล้อยุบ จากการสอบสวนทราบว่าผู้ตาย เป็นพนักงานโรงงานน้ำตาลที่ จ.อุทัยธานี กำลังขี่ จักรยานยนต์ไปทำงาน ไปในทางตรงปกติ พอมาถึงจุดเกิดเหตุ คนขับกระเบได้แฉะล้อของจากร้านสะดวกซื้อ พอล้อเสื่อก็ก็กลับรถจากเลนส์ซ้ายสุดไปฝั่งตรงข้าม ทำให้ผู้ตายที่ขี่มาด้วยความเร็วเบรกไม่ทัน จึงชนเข้าอย่างจังจนเป็นเหตุสลดดังกล่าว



ภาพที่ ๓-๑๑ ยูเทิร์นกะทันหัน ทำให้หนุมขี่จักรยานยนต์ เบรกไม่ทันชนสนั่น คอหักดับคาที่

ศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ต่อสาเหตุของอุบัติเหตุ



ที่มา <https://www.cartrack.co.th/ปัญหาจราจร ณ 18 November 2018>

ภาพที่ ๓-๑๒ สภาพการจราจรกรุงเทพมหานคร ปริมาณพล

การขับขี่รถทุกประเภทจำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด สาเหตุเพื่อเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในทุกวินาที กระนั้นสิ่งที่เรามักเห็นเป็นข่าวคราวกันประจําวันนั้นคืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่คนไทยที่ไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมายนั่นเอง สิ่งเหล่านี้มันทำให้กลายเป็น ปัญหาจราจร จนคนอื่นได้รับความเดือดร้อนกันมากมาย โดยจะขอ ยกตัวอย่างพฤติกรรมยอดฮิตของคนไทยที่สร้างปัญหาทางการจราจรอยู่ตลอดว่ามีพฤติกรรมประเภท ไหนบ้าง

๑. เมาแล้วขับ พฤติกรรมอันดับต้น ๆ จนกลายเป็นปัญหาจราจร

พฤติกรรมเมาแล้วขับยังคงเป็นปัญหาจราจร และปัญหาที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน เป็นอันดับแรกสุด ที่เรามักเห็นกันอยู่เป็นประจำโดยยกตัวอย่างข่าวในเรื่องนี้ที่สร้างความเดือดร้อนให้กับผู้อื่น กรณี เมาแล้วขับซึ่งเสีย ๑๘ ล้อ หนุ่มวัย ๓๐ อาการสาหัส เหตุเกิดที่บริเวณสี่แยก การเคหะเมืองใหม่บางพลี อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ เวลาราว ๒๒.๐๐ น. ของวันที่ ๒๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ บรรดาหน่วยกู้ภัยกำลังพยายามเร่งตัดถ่างเพื่อจัดเอาผู้ที่ประสบเหตุติดอยู่ในรถ เก๋งออกมา หลังรถคันดังกล่าวเสียหลักพุ่งไปชนเข้ากับรถ ๑๘ ล้อ แบบเต็ม ๆ โดยเจ้าหน้าที่ใช้เวลาถึง ๑๕ นาทีกว่าจะนำตัวผู้ขับขี่รถยนต์ออกมาได้สำเร็จ ผู้ขับมีอาการบาดเจ็บสาหัส อีกทั้งในตัวยังมีกลิ่น เหล้าคูลิ่งเต็มไปหมด เจ้าหน้าที่รับนำตัวส่ง โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ๓ มีการสอบถามผู้เห็นเหตุการณ์ เล่าให้ฟังว่า ตอนที่รถติดไฟแดงอยู่พอดีกับจังหวะที่รถพ่วงคันโดนชนไฟเขียวทำให้คนขับรถ ๑๘ ล้อ ก็ ขับมาถึงกลางแยก ทว่าอยู่ดี ๆ ก็มีรถเก๋งขับมาด้วยความเร็วจากฝั่งบางพลีมุ่งหน้าบางบ่อฝ่าไฟแดงชน เข้ากับรถพ่วงอย่างจัง เสียงดังสนั่น



ภาพที่ ๓-๑๓ เสียเมา ซึ่งเบนซ์ชนยับ ตาย ๒ ศพ

อีกกรณี ที่เป็นข่าวอื้อฉาวช่วงสงกรานต์ จากกรณีนายสมชาย เวโรจน์พิพัฒน์ อายุ ๕๖ ปี เจ้าของบริษัท ไทยคาร์บอนแอนด์ การ์ไฟต์ เมาแล้วขับรถเบนซ์สปอร์ตพุ่งชนรถเก๋งของ พันตำรวจโท จตุพร หรือรองดี งามสุวิชากุล รอง ผู้กำกับการ ๒ กองบัญชาการตำรวจปราบปรามเสียชีวิตพร้อม ภรรยา และบุตรสาวอายุ ๑๒ ปีได้รับบาดเจ็บสาหัส ซึ่งนายสมชายออกมายอมรับทุกอย่างโดยไม่คิดจะหลบหนี ตามที่มีการเสนอข่าว จนมีหลายภาคส่วน อาทิ มูลนิธิเมาไม่ขับ นำโดยนายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ อดีตผู้อำนวยการสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับ พลตำรวจเอก วิระชัย ทรงเมตตา รอง ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ และ นายสุทธิชัย หยุ่น พร้อมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันจัดงานเสวนาในหัวข้อ เมาชนคนตาย สังคมไทยจะเอาอย่างไร ซึ่งการเสวนาจัดขึ้นเพื่อสร้างกระแสความตื่นตัวในสังคมเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากสุรา เสริมสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนไม่ขับรถขณะเมาสุรา เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้สนใจทั่วไปได้มีส่วนร่วมรณรงค์ และเพื่อขยายขอบเขตการรณรงค์ไปยังกลุ่มบุคคลต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง ถึงเวลาแล้วที่เราทุกคนจะต้องหันมาใส่ใจและจริงจังกับปัญหาเหล่านี้ รวมทั้งเพื่อให้เห็นถึงการดำเนินคดีอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย ทำให้ชีวิตและทรัพย์สินผู้อื่นได้รับความเดือดร้อนนั้น ไม่ใช่แค่ถูกลงโทษในข้อหาประมาท แต่ควรให้เป็นความผิดฐาน ฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา และพยายามฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา และความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และคาดหวังให้สังคมไทยจะตระหนักในการใช้ชีวิตมากขึ้นเพื่อไม่ให้ไปเบียดเบียนชีวิตของผู้อื่น

๒. ขับฝ่าไฟแดง พฤติกรรมสุดแย่ที่สร้างปัญหาจราจร

พฤติกรรมต่อมา คือ การขับรถฝ่าไฟแดง ถือเป็นปัญหาจราจรที่มักสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ใช้ถนนคนอื่นอยู่เป็นประจำ มีตัวอย่างข่าวเกี่ยวกับการขับรถฝ่าไฟแดงที่กำลังโด่งดัง อย่างเป็นโรคติดต่อ ฝ่าไฟแดงชนแล้วหนีสุดท้ายไม่รอด วันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ได้มีการโพสต์คลิปวิดีโอผ่านเฟซบุ๊กชื่อ ณรงค์ฤทธิ์ ใจรักษ์ ซึ่งเป็นผู้ประสบอุบัติเหตุโดนรถยนต์ขับพุ่งชนเข้าอย่างจังที่บริเวณ ห้าแยกลาดพร้าว โดยคลิปวีดีโอดังกล่าวเป็นคลิปที่ได้มาจากพลเมืองดีซึ่งพยายามชี้รถจักรยานยนต์ไล่ตามเพื่อสกัดรถยนต์สีขาวชนคนฝ่าไฟแดงแล้วหนี อีกทั้งยังได้มีการตะโกนเรียกเจ้าหน้าที่ตำรวจตลอดเส้นทางจนในที่สุดก็สามารถสกัดเอาไว้ได้

ล่าสุดทางเจ้าตัวที่เป็นผู้ก่อเหตุขับรถฝ่าไฟแดงแล้วชนเข้ากับบรรดารถทั้งหลายที่กำลังติดไฟแดงอยู่นั้นได้ออกมาบอกว่าที่จริงแล้วตนเองไม่ได้อยากขับหนีแต่ตนเองเป็นโรคติดต่อสร้างความงงวอยให้กับคนในสังคมอย่างมากว่าการเป็นโรคติดต่อแล้วมันเกี่ยวอะไรกับการขับรถฝ่าไฟแดงจนรถคันอื่นแล้วหลบหนีไปหน้าตาเฉย

๓. ขับรถย้อนศร พฤติกรรมชินตาแต่สร้างปัญหาจราจร

หลายคนอาจคิดว่าการขับรถย้อนศรเป็นเรื่องปกติโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ทว่าที่จริงแล้วเรื่องนี้สร้างปัญหาจราจรให้กับสังคมบ่อยมาก และนี่เป็นอีกพฤติกรรมที่จะยกตัวอย่างมาให้ได้รับรู้กัน คิดได้ไง กระทบขับย้อนศรทำรถหักหลบได้รับบาดเจ็บ – ได้มีการแชร์เรื่องราวบนโลกออนไลน์เกี่ยวกับเรื่องของการขับรถย้อนศรโดยเป็นคลิปวิดีโอจากกล้องหน้ารถยนต์ที่ขับมาตามถนนปกติ จู่ ๆ ก็มีรถกระทบขับย้อนศรมาในเลนฝั่งของตนเองจนทำให้เขาต้องเบรกกะทันหันจนกลายเป็นอุบัติเหตุ

ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นที่หน้าหมู่บ้านก้องตะวัน ต.เมืองเก่า อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี ยิงดีที่อุบัติเหตุดังกล่าวไม่มีใครได้รับบาดเจ็บมากหรือเสียชีวิต ล่าสุดผู้ขับขี่รถกระทบคันดังกล่าวได้เข้ามาขอตัวแล้วทราบชื่อคือ นายสมจิตร วาจาตรง วัย ๗๑ ปี เจ้าตัวขับไปส่งพระสงฆ์เพื่อทำกิจบริเวณดังกล่าว พอเสร็จก็ขับรถออกมาทันทีโดยไม่รู้ว่าเป็นการย้อนศรด้วยเป็นโรคเบาหวานกับความดันทำให้มองเห็นไม่ชัดเจน ล่าสุดก็ได้มีการเคลียร์คดีและดำเนินการทางกฎหมายเรียบร้อยแล้ว

๔. พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

เป็นพฤติกรรมสุดฮิตเลยก็ว่าได้ ที่เราเห็นมากที่สุดบนท้องถนนในปัจจุบัน ก็การใช้โทรศัพท์หรือเล่นโทรศัพท์ในขณะขับรถ นี่เป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาจราจรด้วยเช่นกัน เพราะตัวผู้ขับขี่ที่เล่นโทรศัพท์ไปด้วยนั้น จะไม่สามารถรับรู้ หรือเห็นสิ่งรอบข้างได้ ทำให้เสียสมาธิในการขับรถ โดยที่เห็นส่วนมากจะเล่นมือถือกันเพราะคิดว่า รถติดอยู่ ซึ่งทั้งที่จริงๆ แล้วเป็นจังหวะรถติดนิดเดียว หรือติดไฟแดงแล้วไม่สังเกตไฟเขียว พอรถเคลื่อนก็ไม่ทันเห็นเพราะเล่นมือถืออยู่ ทำให้รถข้างหลังไม่สามารถไปต่อได้ หรือบางรายก็ขับเหมือนปล่อยให้รถไหลมากกว่า ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวรถติดยาวเป็นหางว่าว นี่เป็นปัญหาที่ผู้ขับขี่ควรพึงระวัง และไม่ควรทำในขณะขับขี่ เพราะนอกจากจะสร้างความเดือดร้อนแล้ว ยังอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือการเฉี่ยวชนเพราะไม่ทันสังเกตรอบข้างได้ และนั่นจะทำให้เกิดรถติดยาวแน่นอน

๕. ขับแข่งเลนขวด้วยความเร็วต่ำ จนสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ที่รีบเร่ง

อันนี้เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เห็นใจผู้ใช้รถคันอื่นๆ การที่เราใช้รถในเลนขวานั้นหมายถึงการใช้ความเร็วที่จะต้องเร็วกว่ารถในเลนซ้าย เพื่อแซง แต่ต้องอยู่ในความเร็วที่กำหนดไว้ พฤติกรรมไม่รู้ร้อนรู้หนาวนั้น ทำให้ผู้ที่ต้องการแซงขว หรือใช้รถที่ใช้ความเร็วมาทางเลนขวด้วยกันไปไม่ได้ ปัญหาทำให้เลนขวที่ควรจะต้องเป็นเลนคล่องตัวนั้น ซ้ำลงและรถจำเป็นต้องแซงซ้ายแทน และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการแซงซ้ายขว รวมไปถึงการใช้ความเร็วที่มากเกินไปจนเกิดอุบัติเหตุและก่อให้เกิดปัญหาจราจรได้เช่นกัน ดังนั้น การใช้รถในเลนขว ควรทำความเข้าใจและเห็นใจผู้ใช้ถนนคนอื่นๆ เช่นกัน

๖. การหักเปลี่ยนเลนแบบไม่แคร์ใคร

อีกหนึ่งอย่าง ที่ทำให้เกิดการชะลอตัวของการเดินทาง บางรายต้องการซัดซ้ายจากเลนขวาสุด แต่มาหักเข้าซ้ายกะทันหัน บางรายก็เพิ่งออกจากซอยหรืออยู่เลนซ้ายสุด ก็หักขวาทันทีเพื่อต้องการซัดเลนขวา นั้นทำให้เกิดการเบรกและการจราจรต้องชะงักเป็นทอดๆ ไป เราจะเห็นเหตุการณ์และพฤติกรรมเช่นนี้ได้บ่อยตามบริเวณหน้าทางเข้าห้างสรรพสินค้า หรือสถานที่จุดจอดรถโดยสาร เรามักเห็นรถเมล์จะหักจากเลนขวาสุดเพื่อมาเข้าจอดรับผู้โดยสารที่ป้ายรถเมล์ที่อยู่ทางซ้าย หรือแท็กซี่ที่จอดแช่ไม่ยอมไปไหนยาวเลยออกไปนอกจุดที่จัดเตรียมไว้ให้ รวมไปถึงรถยนต์ส่วนตัวที่มีให้เห็นทั่วไป สิ่งเหล่านี้ล้วนทำให้เกิดปัญหาจราจรทั้งสิ้น ดังนั้น เราควรวางแผนและเปลี่ยนเลนก่อนที่จะถึงที่หมายของเราซัก ๒๐๐ - ๓๐๐ เมตรก่อนถึงที่หมาย ไม่ควรหักเลี้ยวทันทีเมื่อต้องการหรือขอเปลี่ยนเลนกระชั้นชิดเกินไป เพราะจะทำให้เราต้องชะลอหรือหยุดรถเพื่อขอเปลี่ยนเลนในทันที ทำให้รถติดข้างหลังจำนวนมากและเป็นอีกหนึ่งเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

จากพฤติกรรมทั้งหมดที่กล่าวมานี้จะเห็นเลยว่าแต่ละพฤติกรรมยอดฮิตจนสร้างปัญหาจราจร ให้กับประเทศไทยมากมาย เริ่มต้นเปลี่ยนตนเองตั้งแต่วันนี้เพื่อความปลอดภัยต่อคนรอบข้างที่ต้องใช้รถใช้ถนนร่วมกับคุณดีกว่า

การศึกษาในพฤติกรรมการใช้เครือข่ายสังคม (Social Network)

๑. การใช้งาน Social Media เติบโตในประเทศกำลังพัฒนา จำนวนผู้ใช้งาน Social Media ปี ๒๐๑๙ อยู่ที่ ๓,๔๘๔ ล้านคน เติบโตจากปี ๒๐๑๘ ที่มีผู้ใช้สื่อสังคมออนไลน์อยู่ที่ ๓,๑๙๖ ล้านคน



ที่มา <https://www.marketingoops.com/reports/global-and-thailand-digital-trend-2019/>

ภาพที่ ๓-๑๔ ภาพรวมสถิติการใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒

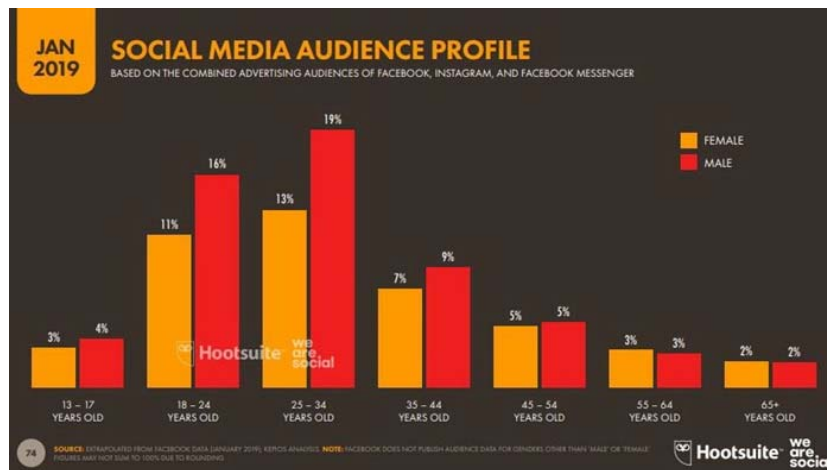
“จีน” เป็นประเทศที่มีการเติบโตของจำนวนผู้ใช้ Social Media มากที่สุดของโลก ตามมาด้วยอินเดีย อินโดนีเซีย บราซิลและฟิลิปปินส์



ที่มา <https://www.marketingoops.com/reports/global-and-thailand-digital-trend-2019/>

ภาพที่ ๓-๑๕ อัตราการขยายการใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒

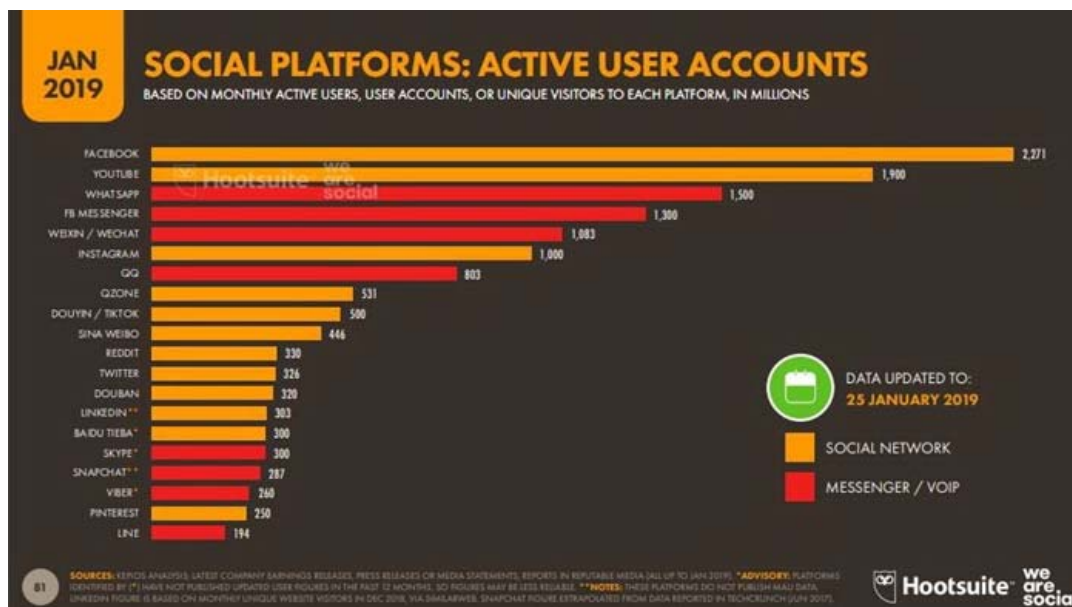
จะสังเกตได้ว่าการเติบโตของผู้ใช้งาน Social Media มาจากประเทศกำลังพัฒนาเป็นหลักและ กลุ่มประชากรใหญ่ที่ใช้ Social Media ยังคงเป็นกลุ่มอายุ ๑๘-๒๔ ปี และช่วงอายุ ๒๕-๓๔ ปี โดยใช้เวลาไปกับ Social Media โดยเฉลี่ย ๒ ชั่วโมง ๑๖ นาทีต่อวัน และประชากร ๑ คน โดยเฉลี่ยแล้วมีบัญชี Social Media ๘.๙ บัญชี



ที่มา <https://www.marketingoops.com/reports/global-and-thailand-digital-trend-2019/>

ภาพที่ ๓-๑๖ กราฟแสดงช่วงอายุผู้ใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒

๒. เฟสบุ๊ก (Facebook) ยังเป็นสื่อสังคมออนไลน์ทรงอิทธิพลอันดับ ๑ ของโลก

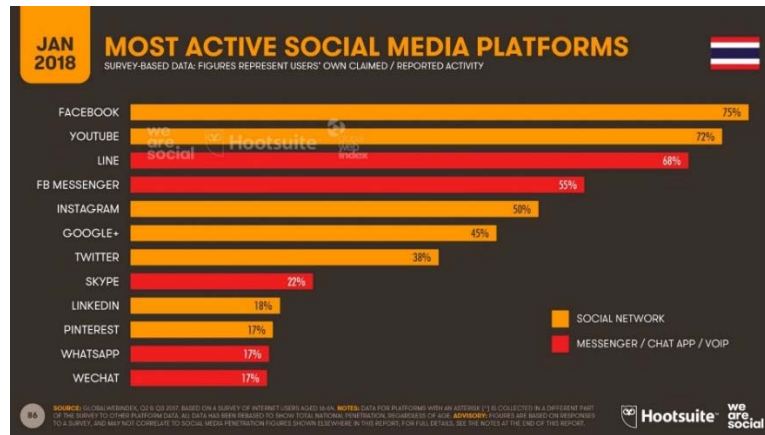


ที่มา <https://www.marketingoops.com/reports/global-and-thailand-digital-trend-2019/>

ภาพที่ ๓-๑๗ กราฟแสดง Platforms การใช้ Social Media ณ มกราคม ๒๕๖๒

Social Media ยอดนิยม อันดับ ๑ คือ Facebook ยอดผู้ใช้งานกว่า ๒,๒๐๐ ล้านคน อันดับ ๒ YouTube ๑,๙๐๐ ล้านคน อันดับ ๓ WhatsApp ๑,๕๐๐ ล้านคน อันดับ ๔ Facebook Messenger ๑,๓๐๐ ล้านคน / อันดับ ๕ WeChat ๑,๐๘๓ ล้านคน ดังนั้น เราจึงควรใช้โอกาสในกระแสนิยมนี้ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูล/ข่าวสาร สถิติต่างๆ รวมทั้งกิจกรรมที่จะกระตุ้นเตือนสังคมให้ได้รับทราบ

ผู้ใช้งาน Facebook ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ ๑๘ - ๒๔ ปี และกลุ่ม ๒๕ - ๓๔ ปี และ ๙๖% ของผู้ใช้ Facebook เข้าผ่านสมาร์ทโฟนและแท็บเล็ต อีก ๒๕% เข้าผ่านคอมพิวเตอร์ ซึ่งบุคคลในกลุ่มนี้เป็นกลุ่มคนส่วนใหญ่ที่มักประสบอุบัติเหตุ



ที่มา https://cdn-images-1.medium.com/max/1600/1*9a3n2Has59mSh05BKrh9xg.jpeg

ภาพที่ ๓-๑๘ กราฟแสดง Platforms การใช้ Social Media ของไทย ณ มกราคม ๒๕๖๒

ซึ่งคนไทยส่วนใหญ่ใช้งานผ่านสื่อโซเชียลมีเดียทั้งหมด ๕๑ ล้านคน หรือคิดเป็น ๗๔% ของประชากรทั้งหมด และผู้ใช้งานสื่อโซเชียลมีเดียผ่านทางสมาร์ทโฟนทั้งหมด ๔๖ ล้านคน หรือคิดเป็น ๖๗% ของประชากรทั้งหมด ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจโดย ETDA ซึ่งได้ประกาศผลสำรวจพฤติกรรมผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตประเทศไทยปี ๒๕๖๑ พบคนไทยใช้อินเทอร์เน็ตนานขึ้นเฉลี่ย ๑๐ ชั่วโมง ๕ นาทีต่อวัน เป็นผลจากการเปลี่ยนผ่านชีวิตไปสู่ดิจิทัลเพิ่มมากขึ้น เผย Gen Y ครองแชมป์ใช้งานอินเทอร์เน็ตสูงสุดติดต่อกันเป็นปีที่ ๔ โดยเฉพาะการใช้ Facebook, Instagram, Twitter และ Pantip สูงถึง ๓ ชม. ๓๐ นาทีต่อวัน โดยห่วงความปลอดภัยการใช้งานอินเทอร์เน็ต หลังพบผู้ใช้ไม่ยอมเปลี่ยนรหัสผ่านทุก ๓ เดือน การให้วันเดือนปีเกิดที่แท้จริงผ่านสื่อออนไลน์ เตรียมจัดตั้ง Digital Asia Hub Thailand หวังสร้างความร่วมมือ เชื่อมโยงเครือข่ายอินเทอร์เน็ตและสังคมของเครือข่ายในระดับภูมิภาคและระดับโลก



ที่มา <https://www.etda.or.th/content/etda-reveals-thailand-internet-user-profile-2018.html>

ภาพที่ ๓-๑๙ ภาพแสดงการใช้ Internet ของไทย ปี ๒๕๖๑

สำหรับกลุ่ม Baby Boomer เป็นกลุ่มที่น่ากังวลมากที่สุด เช่น เมื่อทำธุรกรรมทางการเงินผ่านเว็บไซต์ธนาคารก็จะละเอียดที่จะสังเกตว่าเป็นเว็บไซต์ที่ขึ้นต้นด้วย https:// หรือไม่ ๕๕.๙๔%

และเมื่อสิ้นสุดการใช้งานคอมพิวเตอร์สาธารณะ/อุปกรณ์เคลื่อนที่ของผู้อื่นก็ไม่ลบประวัติการใช้งาน ๔๖.๙๖% หรือไม่ลงชื่อออกจากการใช้งานจากเครื่องดังกล่าว ๒๖.๑๔% รวมถึงการที่ไม่ได้ล็อกหน้าจออัตโนมัติ ๒๙.๗๑%

ขณะที่ Gen Z จะมีความเสี่ยงในเรื่องของการให้วันเดือนปีเกิดที่แท้จริงผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ๕๕.๙๗% การไม่เปลี่ยนรหัสผ่านทุกๆ ๓ เดือน ๕๓.๗๓% หรือเปิดอีเมล/คลิกลิงก์ที่ไม่รู้จัก ๕๑.๔๙% รวมทั้งเมื่อใช้งานคอมพิวเตอร์สาธารณะ/อุปกรณ์เคลื่อนที่ของผู้อื่นมักตั้งค่าให้อุปกรณ์ดังกล่าวจดจำรหัสผ่าน เพื่อจะได้ไม่ต้องพิมพ์ใหม่ทุกครั้ง ๒๘.๓๖% และคลิกลิงก์ของธนาคารที่ได้จากแหล่งอื่นที่ไม่ใช่เว็บไซต์ของธนาคารโดยตรง ๑๖.๔๒%

ส่วน Gen Y มักจะชอบทำกิจกรรมเสี่ยงผ่านสื่อสังคมออนไลน์ โดยตั้งค่าเป็นสาธารณะ เช่น การอัปโหลดรูปถ่าย/วิดีโอทันทีหลังถ่าย ๓๗.๙๐% รวมทั้งการอัปโหลดภาพตัวเครื่องบิน/Boarding pass ก่อนการเดินทาง ๓๓.๗๗% และการแชร์ตำแหน่ง (Location) แบบ Real time ๑๓.๕๗% ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ถือเป็นการสร้างความไม่ปลอดภัยให้กับเจ้าของข้อมูล ดังนั้นจึงควรตั้งค่าดังกล่าวเป็นส่วนตัว เปิดให้เฉพาะเพื่อน หรือญาติพี่น้อง หรือคนที่ไว้ใจได้เท่านั้น

๓. สถานภาพการติดกล้องหน้ารถ

ใช้บังคับแล้ว ติดกล้องหน้ารถ ได้ส่วนลดเบี้ยประกัน ๕-๑๐% เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษา ได้เผยแพร่ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับคำสั่งนายทะเบียนที่ ๘/๒๕๖๐ เรื่อง ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ตามคำสั่งนายทะเบียน เรื่อง ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย รวมถึงได้เผยแพร่คำสั่งนายทะเบียนในเรื่องดังกล่าว เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรแก่ประชาชน จึงส่งเสริมให้เจ้าของรถมีการติดตั้งกล้องหน้ารถยนต์ อันเป็นอุปกรณ์ที่มีส่วนช่วยในการตรวจสอบวินัยจราจร อีกทั้ง ยังสามารถใช้เป็นหลักฐานสำคัญ ในการยืนยันถึงการกระทำผิดจากการใช้รถยนต์ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. ๒๕๓๕

พร้อมกันนี้ ให้บริษัทให้ส่วนลดเบี้ยประกันภัยในการรับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ทุกประเภทเป็นส่วนลดอื่นในอัตราร้อยละ ๕-๑๐ ของเบี้ยประกันภัยสุทธิ โดยรถยนต์ที่ติดตั้งกล้องหน้ารถ ต้องแสดงหลักฐานภาพถ่ายการติดตั้งระบบกล้องคืนเอาประกันภัย ในเวลาทำสัญญาประกันภัย และต้องติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ไว้ตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย ทั้งนี้ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ ให้หมายถึงกล้องติดรถยนต์ทุกประเภทที่ใช้ติดตั้งภายในรถยนต์ที่สามารถบันทึกภาพเคลื่อนไหว แต่ไม่รวมถึงอุปกรณ์อื่นที่นำมาดัดแปลง เพื่อให้มีลักษณะการใช้งานเช่นเดียวกับกล้องติดรถยนต์ และไม่มีกำหนดมาตรฐาน คุณภาพ ราคา ของกล้องติดรถยนต์

การตอบรับอย่างดียิ่งของภาคเอกชน ยอมรับคำสั่งคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.) ให้ส่วนลดเบี้ยประกันภัยรถยนต์กับรถยนต์ที่ติดตั้งกล้อง

หน้ารถมีส่วนกระตุ้นให้ตลาดไทยโต พบว่าปริมาณรถยนต์ใหม่ป้ายแดงในไทยที่ติดกล้องหน้ารถ มีจำนวนราว ๙ หมื่นถึง ๑ แสนคันต่อปี คิดเป็น ๑๐% แม้จะน้อยกว่าตลาดจีนนำอย่างญี่ปุ่นหรือเกาหลี ที่มีสัดส่วนสูง ๕๐-๗๐% สัดส่วนนี้ถือว่าเติบโตขึ้นแล้ว จากแรงผลักดันที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยหรือคปภ. ให้ส่วนลดจากเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ๕-๑๐% กับรถยนต์ที่ติดตั้งกล้องวงจรปิดหน้ารถ เพราะภาพจากกล้องแดชแคมเหล่านี้ช่วยให้การทำงานของเจ้าหน้าที่สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น



ที่มา <https://www.facebook.com/CarCameraClub>

ภาพที่ ๓-๒๐ การติดกล้องหน้ารถ

เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ(นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช) ได้เปิดเผยข้อมูลต่อสื่อมวลชนอย่างหนึ่งที่จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ คือ การติดกล้องหน้ารถให้ได้ ๗๐-๘๐% ของรถในประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลทางอ้อมทำให้ผู้ขับขี่ไม่กล้าที่จะกระทำผิดบนถนน เพราะรู้ว่ามียกกล้องหน้ารถคันอื่นจับภาพอยู่ แม้จะไม่โดนเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจจับ แต่จะโดนสังคมออนไลน์ประณาม ซึ่งหนักกว่า เพราะจะมีการสืบสาวประวัติถึงตระกูล ฉะนั้น หากรถในไทยมีกล้องทุกคัน เชื่อว่าพฤติกรรมคนที่ทำไม่ผิดบนถนนจะลดลง

ซึ่งมีการตอบรับจากผู้บังคับใช้กฎหมาย โดย พลตำรวจตรี เอกภักษ์ ลี้มสังกาศ ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล ๓ กล่าวว่า เมื่อเกิดเหตุบนท้องถนน ภาพและเสียงจากกล้องหน้ารถสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในชั้นศาลได้ โดยแบ่งเป็น ๒ กรณี คือ หลักฐานจากคู่มือและจากพยานบุคคลอื่น นอกจากนี้ การติดกล้องยังก่อให้เกิดประโยชน์ ๓ ส่วนหลัก ได้แก่

๑. ปกป้องตัวเองและครอบครัว
๒. ช่วยเหลือคนอื่น ๆ ในสังคม เป็นการปกป้องคนดี ไม่ให้เป็นจำเลย และ
๓. เมื่อรถทุกคันติดกล้อง ก็จะเป็นการป้องปรามไม่ให้คนทำผิด จึงควรส่งเสริมให้ติดสติ๊กเกอร์ photo in car เหมือนกับที่มี baby in car เป็นการกระตุ้นเตือนผู้ที่จะทำผิด

๔. ความร่วมมือของสื่อสังคมออนไลน์ต่อการให้ทางรถกู้ชีพฉุกเฉิน

อีกตัวอย่างของความสำเร็จในการใช้สื่อสังคมออนไลน์ คือ การรณรงค์การให้ทางรถกู้ชีพฉุกเฉิน โดยคณะกรรมการบูรณาการ ประสานงานกรณีกู้ชีพฉุกเฉิน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ร่วมกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนกว่า ๓๐ องค์กร ภายใต้การทำงานร่วมกัน ร่วมกันคิดค้นคำขึ้นมาเพื่อรณรงค์และกระตุ้นจิตสำนึกให้ประชาชนทั่วไปเห็นความสำคัญของการหลีกเลี่ยงให้รถพยาบาลฉุกเฉิน และได้ลงนามบันทึกความร่วมมือ โดยตกลงใช้สโลแกนร่วมกัน คือ “ให้ทาง = ช่วยชีวิต ความดีที่คุณทำได้” เพื่อใช้รณรงค์ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ ร่วมกับภาคีเครือข่าย ผลักดันให้การกู้ชีพฉุกเฉินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดการสูญเสียชีวิตของผู้ป่วยฉุกเฉินให้ได้มากที่สุดอีกด้วย



ภาพที่ ๓-๒๑ โปสเตอร์ “ให้ทาง = ช่วยชีวิต ความดีที่คุณทำได้”

โดย คณะกรรมการบูรณาการ ประสานงานกรณีกู้ชีพฉุกเฉิน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ๒๕๕๙

ทั้งนี้จากการเก็บสถิติของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ในขั้นตอนของการนำส่งผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตจาก จุดเกิดเหตุเพื่อไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลพบว่าเป็นไปอย่างล่าช้าโดยที่ผ่านมามีผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตต้องเสียชีวิต ช่วงก่อนถึงโรงพยาบาลมากกว่า ๒๐ เปอร์เซ็นต์ ซึ่งสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตเป็นไปอย่างล่าช้า คือ สภาพปัญหาของการจราจรที่ติดขัดและความรู้ความเข้าใจเรื่องการหลีกเลี่ยงให้รถพยาบาลฉุกเฉินของประชาชนที่ยังมีไม่เพียงพอ

นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร อดีตเลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ได้กล่าวถึงการลงนามบันทึกความร่วมมือในครั้งนี้ไว้ว่า “ที่ผ่านมาสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้รณรงค์ในเรื่องนี้กันมาตลอด และพยายามส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเพื่อต่อชีวิตผู้ป่วยฉุกเฉิน การลงนามบันทึกความร่วมมือในครั้งนี้ จึงถือเป็นความเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่พวกเราทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจะได้มาช่วยกันทำให้การส่งต่อผู้ป่วยฉุกเฉินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยการบูรณาการการทำงานร่วมกันในครั้งนี้ แต่ละหน่วยงานจะรับผิดชอบในการดำเนินการด้านต่างๆ ตามกรอบแนวทางการปฏิบัติการด้านการแพทย์ฉุกเฉินช่วงก่อนถึงโรงพยาบาลเพื่อให้เกิดการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ

ปัจจุบันมีการตอบรับจากสังคมเป็นอย่างดี โดยได้ร่วมกันขยายผลดังตัวอย่างโลกออนไลน์จวดยับ รถเก่งขาวทำตัวเป็นไอ้แซ่ขวางคลอง ไม่ยอมขยับให้รถพยาบาลเปิดไฟฉุกเฉินขอทางผ่านไปก่อน จนสุดท้ายต้องเป็นฝ่ายขยับไปทางอื่นเอง และอีกหลายกรณี สื่อสังคมได้ร่วมกัน

แชร์ ทำให้เกิดการหลีกทางให้รถฉุกเฉินสามารถส่งผู้ได้เร็วขึ้นแม้การจราจรติดขัด ดังตัวอย่างคลิป
ไม่หลีกทางให้รถพยาบาล ซึ่งมีผู้เรียกดูหรือเข้ามาชม มากกว่า ๘ แสนครั้ง และมีผู้กด Like
มากกว่า ๓ พันคน

06:14:52

ขอบคุณภาพ
Facebook: Supanut Sirirattana

แอด 2 วันนี้ที่ฟานมาไม่มีคำศัพท์ค้างหน้าจอเลยนะ SMS 4838990

GET! GET - On Demand Li...
Ad ★★★★★☆ FREE INSTALL

จวกยับ! เก่งไม่หลบรถฉุกเฉินส่งคนเจ็บ
คนบนรถมาเคาะกระจกขอทางก็แล้ว
สุดท้ายต้องยอมหลบเอง

891,008 views

3.6K 376 Share Download Save

ที่มา <https://youtu.be/XmV2L8Y6sRk>

ภาพที่ ๓-๒๒ สื่อสังคมแสดงความเห็นคลิป ไม่หลีกทางให้รถพยาบาล

สรุป

การศึกษาสภาพปัญหาของสังคมไทยต่อการใช้รถใช้ถนน พฤติกรรมของผู้ใช้รถและของผู้ร่วมทาง รวมถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ต่อสาเหตุของอุบัติเหตุ การใช้เทคโนโลยีกล้องหน้ารถ รวมทั้งการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติการใช้เครือข่ายสังคมของประชาชนโดยทั่วไป รวมถึงข่าวพาดหัวเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ครอบงำสังคมไทย การศึกษานี้จึงวิธีการที่ทำให้เห็นถึงแนวคิดของสังคมต่ออุบัติเหตุ มักจะสะท้อนไปในเชิงของอาชญากรรม เคารพกรรม ดวงหรือโชคไม่ดีของผู้ขับขี่เองและของผู้ร่วมทาง หรือนำเสนอว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ป้องกันไม่ได้ เช่น ฝนตก น้ำท่วมขังหรือถนนลื่น ฯลฯ แต่เมื่อมีการใช้เทคโนโลยีจึงได้เห็นเหตุการณ์จริงจากคลิปวิดีโอที่ส่งออกเผยแพร่ทางเครือข่ายสังคม ทำให้เห็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน อันเนื่องมาจาก ๗ สาเหตุหลักๆ คือ การขับเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด อุปกรณ์ชำรุด ขับรถผิดช่องทาง/คร่อมเส้น ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น และไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน ตามที่แสดงในตารางที่ ๓ และแนวโน้มอุบัติเหตุที่พบจากคลิปวิดีโอนอกจากรถจักรยานยนต์แล้วในส่วนของรถยนต์พบว่ารถหรือรถที่มีราคาแพงมักจะทำให้เกิดความอึดใจในการฝ่าฝืนกฎหมาย และมักจะถูกลงโทษจากสังคมด้วยหลักฐานเชิงประจักษ์ข้างต้น สุดท้ายก็ต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย ดังนั้นการสื่อสารในยุคของเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าและความนิยมของเครือข่ายสังคม เราจึงต้องฉกฉวยโอกาส สื่อสารเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงต่อการป้องกันและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน บนพื้นฐานความคิดและข้อเท็จจริงว่ามนุษย์มักผิดพลาดได้เสมอ ระบบที่ดีจะลดความสูญเสียได้ ดังนั้นจึงต้องลดและเลิกการสื่อสารเพื่อเชื่อมโยงว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องชะตากรรม เป็นเรื่องสุดวิสัย แต่เพิ่มการสื่อสารเชิงวิทยาศาสตร์มีการคิดวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ ทางด้านข้อกฎหมายต้องเพิ่มการสอบสวนและการพิสูจน์หาสาเหตุที่แท้จริง จากนั้นจึงสื่อสารเพื่อสร้างการรับรู้ความเข้าใจให้สังคม

บทที่ ๔

การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาและวิเคราะห์ในงานวิจัยนี้ ได้ออกแบบประเด็นสัมภาษณ์ที่สอดคล้องตามประเด็นปัญหา สาเหตุและวัตถุประสงค์ เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงตามขอบเขตของงานวิจัย และนำไปสู่ประโยชน์ในการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีผู้เชี่ยวชาญ ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่มีประสบการณ์ในการรณรงค์และขับเคลื่อนกิจกรรม การดำเนินงานเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ทั้ง ๕ สาขาหลัก รวมทั้งผู้ที่มีประสบการณ์ในการประสานและร่วมดำเนินงานในระดับสากล อาทิ องค์การอนามัยโลก

การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผลการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องซึ่งมีความรู้และประสบการณ์ จำนวน ๑๕ คน ซึ่งสามารถประมวลผลการสัมภาษณ์ ทั้ง ๕ ประเด็น ได้ดังนี้

๑. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่นับวันจะเพิ่มมากขึ้นๆ และต่อเนื่องมาเกือบทุกปี ?

สามารถสรุปความเห็นต่อสถิติการเกิดอุบัติเหตุฯ ได้ดังนี้

๑. การเกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยมาจาก ๓ ปัจจัยหลัก คือ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม มีสถิติที่สูงมากเมื่อเทียบอัตราส่วนต่อปริมาณประชากรและปริมาณรถกับประเทศอื่นๆ นอกจากสถิติอุบัติเหตุสูงแล้ว สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนก็สูงด้วยเช่นกัน จนถึงขนาดเคยติดอันดับ ๒ ของโลก ทั้งนี้ การเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติ ควรต้องคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งจำนวนรถและปริมาณการสัญจรให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง เนื่องจากขาดกลไกควบคุมที่เหมาะสมทั้ง ๓ ปัจจัย กล่าวคือ

๑.๑ คน : พฤติกรรมการขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญที่สุด เกิดจากการขาดวินัย การขาดความเข้าใจที่ถูกต้องในการขับขี่ การประเมินสถานการณ์หรือคู่กรณีผิดพลาด การไม่ทราบข้อจำกัดของตนเอง การไม่รู้/ไม่รับรู้ถึงอันตรายของความเสี่ยง เป็นต้น แม้ว่าการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ครอบคลุมเรื่องเหล่านี้แล้ว แต่มนุษย์ก็ยังมีรักที่จะเสี่ยงขับรถเร็ว ขับรถขณะมีเมมา ขาดวินัยและความรับผิดชอบต่อตนเองและเพื่อนร่วมทาง ดังนั้น เราต้องคัดกรองผู้ขอรับใบขับขี่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีกลไกที่ใช้ควบคุมพฤติกรรมขับขี่หลังจากได้รับใบขับขี่แล้ว คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

๑.๒ รถ : ขาดการเอาใจใส่ดูแลจากเจ้าของ/ผู้ขับ โดยเฉพาะรถรุ่นใหม่ ผู้ขับต้องศึกษาสมรรถนะและการทำงานของรถและอุปกรณ์ส่วนควบให้ถี่ถ้วน รวมถึงการไม่มีทักษะการขับขี่ที่ถูกต้องปลอดภัย ก็อาจเกิดอันตรายขณะขับได้ รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยของคนโดยสารที่ต้องพิจารณาดำเนินการและสนับสนุนให้นำมาใช้ เช่น สนับสนุนให้มีการติดตั้งระบบเบรก

ABS(Anti-lock Brake System) ในรถรุ่นใหม่ทุกชนิด ส่งเสริมการติดตั้งระบบ ESC (Electronic Stability Control) เพื่อช่วยในการควบคุมการทรงตัวของรถ เป็นต้น

๑.๓ ถนนและสิ่งแวดลอม : ถนนในประเทศไทยมีประมาณ ๕ แสนกิโลเมตร สร้างโดยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานท้องถิ่น ซึ่งมีการก่อสร้างกันอย่างต่อเนื่อง ถนนส่วนใหญ่แม้จะก่อสร้างตามมาตรฐาน แต่ยังคงขาดการตรวจสอบความปลอดภัย ทำให้จุดเสี่ยง/จุดอันตรายไม่ได้รับการแก้ไข ดังนั้น หากนำสมมติฐานการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ว่า “คนมีโอกาสผิดพลาดได้” มาพิจารณา ลักษณะถนนควรเป็น Forgiving Road เพื่อลดความรุนแรงเมื่อเกิดเหตุ

๒. ปริมาณผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุยังมีจำนวนสูงกว่าสถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการกระทำผิดทางอาญา รัฐจึงต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและเข้มงวด โดยเฉพาะรถใหญ่และรถจักรยานยนต์ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นจำนวนมากแต่นโยบายของรัฐยังไม่มีส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางโดยรถสาธารณะได้เพียงพอ ทำให้มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย มากกว่านั้นคือคุณภาพของถนนและสิ่งแวดลอมก็ทำให้อุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น วินัยการจราจรลดน้อยถอยลงเพราะความแออัดของผู้ใช้รถใช้ถนน การแข่งขันกันและความเร่งรีบของบุคคลทำให้อุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นในทุกปี

๓. ปัญหาอุบัติเหตุยังต่อเนื่องก่อให้เกิดปัญหาเศรษฐกิจและปัญหาสังคมตามมาอีกมากมาย เพราะรัฐและผู้เกี่ยวข้องต้องมีการเยียวยาผู้บาดเจ็บและญาติผู้สูญเสีย (ทรัพยากรด้านการเงิน) รัฐยังต้องเสียบุคลากรของประเทศไปจำนวนมากจากการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ทรัพยากรด้านบุคคล) ในขณะที่เดียวกันเมื่อมีอุบัติเหตุหนึ่งๆ เกิดขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งรัฐและเอกชน ต้องมาดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง (ทรัพยากรด้านการเงินและด้านเวลา)

๔. ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนมีการเชื่อมโยงกันทุกภาคส่วน โดยใช้ความรู้และข้อมูลเป็นฐาน สามารถวิเคราะห์แนวโน้มได้จริงมากกว่าความรู้สึก เพราะหากสามารถลดจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวได้ รัฐและภาคเอกชนย่อมมีโอกาสที่แปรเปลี่ยนทรัพยากรที่จะต้องสูญเสียไปกับอุบัติเหตุทางถนนไปพัฒนา สร้างความก้าวหน้าให้กับประเทศได้มหาศาล

๕. ภาคประชาชนให้ความสำคัญในการป้องกันน้อยเกินไป คิดว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่เกิดจากความประมาทเป็นเรื่องของเวรกรรมหลีกเลี่ยงไม่ได้และมาตรการของรัฐยังขาดความเข้มแข็งในบางเรื่อง เช่นมาตรการทางกฎหมายที่หนักพอให้คนหลายจำ

๒. ท่านคิดว่าอะไรที่เป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่สำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทย ?

สามารถสรุปความเห็นต่อประเด็นที่เป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่สำคัญต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุฯ ได้ดังนี้

๑. ประเทศไทยปัญหาสำคัญที่สุดคือปัจจัยด้านคน เพราะปรากฏข้อมูลจากสถิติการออกใบสั่งให้กับผู้ขับขี่ที่ทำผิดกฎจราจรจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในระบบ Police Ticket Management (PTM) เมื่อ ปี ๒๕๖๑ มีจำนวนมากกว่า ๑๓ ล้านใบ ซึ่งสะท้อนถึงการขาดวินัยและขาดการเคารพกฎหมาย นอกจากนั้นสถิติดังกล่าว ยังปรากฏอีกว่า ในจำนวนใบสั่งกว่า ๑๓ ล้านใบนั้น มีการชำระค่าปรับประมาณ ๒ ล้านกว่าใบ โดยมีผู้กระทำผิดที่ค้างชำระค่าปรับเป็นจำนวนกว่า ๑๑ ล้านใบ

ยิ่งสะท้อนวินัยในเรื่องการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชนในประเทศ อันแสดงให้เห็นว่า หากรัฐไม่สามารถติดตามนำตัวผู้ถูกออกใบสั่งมาชำระค่าปรับตามใบสั่งได้ ประชาชนที่ได้รับใบสั่งมีแนวโน้มที่จะเพิกเฉยต่อใบสั่งดังกล่าวเพราะรัฐไม่สามารถบังคับโทษกับตนเองได้

๒. ระบบการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดกฎจราจร แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายจราจรที่ถือว่าทันสมัย แต่กระบวนการดำเนินคดีในชั้นตำรวจและชั้นศาลในคดีจราจรกลับไม่มีระบุไว้ จึงทำให้ขาดประสิทธิภาพในการบังคับโทษกับผู้กระทำผิด แตกต่างจากต่างประเทศที่มีศาลจราจร หรือกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ที่เกิดจากการฝ่าฝืนใบสั่งไว้โดยเฉพาะ ซึ่งหากประเทศไทยสามารถจัดตั้งศาลจราจร หรือมีกระบวนการพิจารณาคดีจราจรไว้โดยเฉพาะ เพื่อบังคับโทษกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างเป็นรูปธรรมได้แล้ว ปัจจัยด้านคนที่ขาดวินัยจราจร ก็จะลดลง เพราะคนจะเกรงกลัวกระบวนการบังคับโทษทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพนั่นเอง

๓. โครงสร้างและการจัดการยังไม่มีประสิทธิภาพ ขาดบูรณาการร่วมกันของ ภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาสังคมอย่างต่อเนื่อง การจัดการกับรถที่มีความเสี่ยง ขาดการกระจายอำนาจในการแก้ไขถนนที่มีจุดเสี่ยง รวมถึงการตระหนักรู้ของประชาชนถึงความสูญเสียที่มากมายอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจรต่อตนเองต่อสังคมและประเทศชาติ อีกทั้งขาดการสนับสนุนจากภาคนโยบาย ขาดการใช้ข้อมูล ความรู้และผลการวิจัยมาใช้ในการระบุปัญหา ในการแก้ไขและวางนโยบาย

๔. พฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและยังเป็นปัจจัยที่ทำให้อุบัติเหตุลดลงด้วย ดังนั้น เมื่อการเคารพกฎหมายว่าด้วยการจราจรที่ค่อนข้างต่ำการเดินทางด้วยรถสาธารณะค่อนข้างน้อย จำนวนรถยนต์ที่มากกว่าขนาดของถนนทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายหรือเกิดอุบัติเหตุ ความไม่มีวินัยและไม่เคารพกฎจราจร ทำผิดจนเคยชิน เพราะการทำแบบไฟไหม้ฟาง

๕. ผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วนยังขาดความตระหนักถึงอันตรายขณะขับขี่ ส่วนหนึ่งเกิดจากขาดวินัยและการรับรู้ความเสี่ยง คึกคะนอง ขาดสมาธิขณะขับขี่ โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งขาดทักษะการประเมินเหตุอันตราย ในขณะที่ระบบการศึกษาของไทยขาดการสร้างทักษะการใช้ชีวิตอย่างมีคุณภาพ ทำให้เด็กขาดการตระหนักรู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์ต่าง ๆ ดังนั้น หากมีการพัฒนาหลักสูตรการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับใบขับขี่ให้มีระยะเวลาเพียงพอที่จะเรียนรู้สิ่งที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ จะทำให้ผู้ขับขี่มือใหม่ขับรถอย่างปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ การสอดแทรกการปลูกฝังวินัยจราจรตั้งวัยเยาว์ทุกระดับ จะเป็นการสร้างวินัยการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่เด็ก และสร้างทักษะการประเมินสถานการณ์อันตรายที่จะมาถึงตัวด้วย

๓. จากกระแสความตื่นตัวของเครือข่ายสังคมและความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ท่านคิดว่าภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำมาใช้ประโยชน์แล้วมากน้อยอย่างไร ?

สามารถสรุปความเห็นต่อกระแสความตื่นตัวของเครือข่ายสังคมและความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ท่านคิดว่าภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้นำมาใช้ประโยชน์ ได้ดังนี้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้นำเครือข่ายสังคมและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี มาช่วยในด้านความปลอดภัยทางถนนใน ๒ ลักษณะ ซึ่งได้ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมแล้ว ได้แก่

๓.๑ ด้านการสอบสวนคดีอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจร โดยการนำภาพจากกล้องบันทึกภาพที่ติดด้านหน้ารถ และ/หรือ ด้านหลังรถ ซึ่งจะบันทึกภาพการเกิดอุบัติเหตุตามสภาพที่เกิดขึ้นจริงมาใช้พิสูจน์การกระทำผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งในอดีตคดีอุบัติเหตุจราจร มักต้องต้องอาศัยหลักฐานจากการตรวจสภาพรถที่เกิดเหตุ ประกอบกับคำให้การของคู่กรณี เพื่อที่พนักงานสอบสวนจะนำมาซึ่งน้ำหนักพยานหลักฐานในการพิจารณาความเห็นทางคดี ซึ่งคู่กรณีย่อมให้การเป็นประโยชน์กับตน ส่วนการตรวจพิสูจน์รถเป็นเพียงการพิสูจน์ร่องรอย แต่ย่อมไม่อาจแสดงภาพเหตุการณ์การเฉี่ยวชนได้อย่างเป็นที่ประจักษ์ เมื่อเกิดเทคโนโลยีกล้องบันทึกภาพดังกล่าว และนำมาประยุกต์ใช้กับการขับขี่รถ โดยบันทึกภาพผ่านมุมมองผู้ขับขี่ เทคโนโลยีกล้องบันทึกภาพนี้ จึงสามารถบันทึกเหตุการณ์อุบัติเหตุต่างๆ และมีคุณค่าในเชิงพยานหลักฐาน เป็นวิทยาศาสตร์ ซึ่งพนักงานสอบสวนย่อมตรวจสอบจากภาพเหตุการณ์และวินิจฉัยทำความเข้าใจได้อย่างถูกต้อง เป็นธรรม และนอกจากนั้นระบบเครือข่ายออนไลน์ ที่ประชาชนสามารถส่งและรับข้อมูลต่างๆ ได้โดยตลอดผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ทำให้การแสวงหาพยานหลักฐานจากกล้องดังกล่าวเป็นไปได้โดยง่าย และยิ่งเกิดเป็นกลุ่ม ชมรม ที่รวบรวมภาพจากกล้องดังกล่าว มาเพื่อเป็นประโยชน์ทางคดีด้วย

๓.๒ ด้านการสืบสวนป้องกันเหตุ ภาพจากกล้องหน้ารถตามข้อ ๑ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษ กรมการขนส่งทางบก สามารถนำข้อมูลเหตุการณ์จากกล้องมาประมวลและเก็บสถิติอัตราการเกิดอุบัติเหตุ และใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุ ว่าเกิดจากสาเหตุใด ซึ่งจะได้แก้ไขได้ถูกจุด เช่น ถนนเส้นไหนมีกรณีที่รถหลุดทางโค้งบ่อยๆ และลักษณะการหลุดโค้งเป็นไปในลักษณะเดียวกัน แปลว่าปัจจัยที่เกิดขึ้นย่อมมาจากถนนเป็นหลัก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะสามารถแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุด

๓.๓ กรมการขนส่งทางบกได้นำระบบ GPS Tracking และศูนย์ควบคุม GPS ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค มาใช้ในการควบคุมพฤติกรรมรถขนส่งและได้ Big Data ที่จะนำไปใช้ในการศึกษา วิเคราะห์เพื่อสร้างความปลอดภัยเชิงป้องกัน รวมถึงการติดตั้งกล้องวงจรปิดโดยภาครัฐ ส่วนท้องถิ่นและเอกชน และการใช้ประโยชน์จาก YouTube ของจิตอาสายังสามารถใช้เป็นช่องทางในการเผยแพร่ความรู้สำหรับให้ผู้ประสงค์ขอรับใบขับขี่ได้เรียนรู้ด้วยตนเอง ทั้งเจ้าหน้าที่กรมที่ทำหน้าที่วิทยากรบรรยายก็สามารถใช้ประโยชน์ในการนำไปใช้ประกอบการอบรมผู้ขอรับใบขับขี่ได้ และในอนาคตจะจัดทำเป็น e-Learning โดยผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถไม่ต้องเข้ารับการอบรมที่สำนักงาน หรือโรงเรียนสอนขับรถ

๓.๔ มีการใช้เทคโนโลยีอย่างจำกัดอาจเป็นเพราะมีระเบียบและข้อบังคับของราชการ ทำให้การใช้เครือข่ายทางสังคมและความก้าวหน้าของเทคโนโลยีมีรูปแบบที่เป็นเชิงตั้งรับมากกว่าเชิงรุก เน้นการป้องกันมากกว่าการดูแลแก้ไข จึงต้องอาศัยภาคเอกชนและภาคสังคม ต้องใช้โซเชี่ยลมีเดีย เป็นอาวุธในการควบคุม ประณามและกดดันคนที่ไม่เคารพกฎหมาย และการไม่บูรณาการ เนื่องจากอุปสรรคด้านกฎ ระเบียบ ที่ไม่สามารถให้ภาครัฐและเอกชนร่วมลงทุนด้านความปลอดภัยได้ รวมทั้งต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น และกรมการขนส่งทางบกได้รับแจ้งการกระทำผิดของผู้ขับรถหรือผู้ประกอบการจากศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารและรับเรื่องร้องเรียน (โทร. 1584, Facebook, Line App. ฯลฯ) จึงมีหลักฐานสำหรับดำเนินการกับผู้กระทำผิด

๔. ท่านคิดว่าเราควรจะใช้วิธีสื่อสารเพื่อจูงใจอย่างไรกับผู้บริโภคใช้ถนน เพื่อให้สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมีนัยสำคัญ ?

สามารถสรุป วิธีสื่อสารเพื่อจูงใจอย่างไรกับผู้บริโภคใช้ถนน เพื่อให้สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมีนัยสำคัญ ได้ดังนี้

๔.๑ สื่อสารเน้นในเรื่องของการตระหนักถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุเมื่อมันเกิดขึ้น เพื่อให้ผู้ขับขี่หวาดกลัวผลนั้นๆ ที่ได้เคยเกิดขึ้นมาแล้ว อาจจะมาเกิดขึ้นกับตนก็ได้ ซึ่งรัฐ/หน่วยงาน/ภาคเอกชน/องค์กร อาจร่วมกันสื่อข้อมูลที่อาจรวบรวมได้ตามข้อ ๓ (เครือข่ายสังคมและความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ในที่นี้คือ กล้องหน้ารถ) เสนอต่อสาธารณะให้เห็นเป็นระยะๆ โดยเสนอเหตุการณ์ที่หลากหลาย เพื่อสะท้อนให้เห็นว่าอุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นได้เกือบทุกกรณี ผลกระทบที่ตามมาหลังการกระทำผิด รวมถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ได้รับผลกระทบ เช่น ครอบครัวผู้สูญเสีย ความพิการ เป็นต้น การสร้างสื่อคลิป VDO เสมือนจริง หรือเสมือนผู้ดูอยู่ในเหตุการณ์ ออกเผยแพร่สู่ช่องทางที่ทุกวัยได้มีโอกาสเห็น สะท้อนให้ผู้ขับขี่ต้องมีความระมัดระวังสูงสุด และร่วมกันลดปัจจัยเสี่ยงในการขับขี่ลง

๔.๒ สื่อสารให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิบัติตามกฎจราจร (นอกเหนือจากประโยชน์ด้านความปลอดภัย) เช่น การไม่มีประวัติการกระทำผิดจะเป็นผลดีในการทำสัญญาประกันภัยภาคสมัครใจ หรือรถขนส่งมวลชนสาธารณะ ที่ไม่มีประวัติการกระทำผิด ต้องส่งเสริมและแสดงสัญลักษณ์ว่าเป็นรถคันตัวอย่าง เพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการกับผู้ขับขี่หรือรถคันนั้นๆ ซึ่งจะเป็นการจูงใจให้ผู้ขับขี่รถขนส่งสาธารณะ มีแรงจูงใจที่จะทำตามกฎจราจร คือ สร้างมุมมองในมุมมองหรือสื่อสารเชิงบวก จากแต่เดิมว่า ทำผิดกฎหมายต้องถูกลงโทษต่างๆ เปลี่ยนเป็นการสื่อสารว่า หากทำถูกกฎหมายจะได้ประโยชน์อะไรบ้าง เป็นต้น ซึ่งในอนาคต รัฐและหน่วยงานภาคเอกชน อาจต้องหานโยบายใหม่ เพื่อจูงใจให้ประชาชนทำตามกฎจราจร เช่น ในรอบปีหากไม่มีประวัติการกระทำผิดกฎจราจร เมื่อชำระภาษีประจำปีอาจได้รับส่วนลด เป็นต้น

๔.๓ การสื่อสารผ่านหลายช่องทาง เช่น ป้ายโฆษณา บนรถโดยสาร รถไฟฟ้า สถานศึกษาทุกระดับ โรงภาพยนตร์ สื่อ online ทีวี เป็นต้น เพื่อกระตุ้นจิตสำนึกทุกคนให้ตระหนักและร่วมกับบรรณรงค์ไม่เป็นต้นเหตุความสูญเสีย บางพื้นที่ต้องใช้สื่อที่เข้าถึงชุมชนทุกแห่งทั่วประเทศ ทั้งนี้ ควรทำความเข้าใจกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นทั้งต่อผู้ใช้รถโดยโดยตรง ในกระบวนการขอใบอนุญาตขับขี่รถ เนื้อหาต้องครอบคลุมประเด็นข้อมูล เน้นการสื่อสารเชิงอารมณ์ต่อผลกระทบ ภาพเหตุการณ์ความเสียหายจากอุบัติเหตุและการสื่อสารแบบเฉพาะเจาะจงประเด็น เช่น เมา เร็ว รถโรงเรียน ฯลฯ ควรนำประสบการณ์ที่ได้เรียนรู้จากประเทศญี่ปุ่น ที่มีการเรียนการสอนและจัดระเบียบวินัยจราจรในโรงเรียน ตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาเป็นต้นไป เน้นให้เกิดความยั่งยืน เพื่อสร้างผู้ขับขี่ที่มีวินัยจราจร โดยเด็กรุ่นใหม่ตระหนักรับรู้มากขึ้นและในอนาคตก็จะมาทดแทนคนรุ่นเก่า

๔.๔ การสื่อสารเตือนทันทีที่กระทำผิดโดยใช้เทคโนโลยีบนรถ เช่น ง่วงหรือโทรแล้วขับ การไม่คาดเข็มขัด ไม่สวมหมวก การบังคับเบ้าหาระดับแอลกอฮอล์ ผ่านการป้องกันการเมาก่อนรถออก การเตือนเมื่อความเร็วสูง เสี่ยงที่จะเกิดอันตรายและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมใช้ทาง การ

ปรับจริงไม่จ่ายจะยิ่งรับโทษหนัก การตั้งด่านตรวจต้องยึดหลักทำผิดจะเจอเตือน การตรวจการปรับหรือ
 กลไกใดๆ ต้องทำอย่างสม่ำเสมอ

๕. ภาครัฐควรมีนโยบายหรือมาตรการอย่างไรต่อการลดอุบัติเหตุ?

ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นโดยสรุปว่า ภาครัฐควรมีนโยบายหรือมาตรการอย่างไรต่อ
 การลดอุบัติเหตุฯ ดังนี้

๕.๑ รัฐต้องถือเป็นวาระของชาติ มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านวิชาการ จัดเก็บ
 ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำเสนอนโยบาย/มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามความ
 เหมาะสมของพื้นที่ ตลอดจนติดตามประเมินผล โดยองค์กรนี้ต้องได้รับอำนาจในการมอบหมายและ
 ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ มีการจัดสรรงบประมาณ โดยต้องเร่งสร้างแรงจูงใจให้
 ประชาชนทำตามกฎหมายจราจร โดยเน้นประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ เพื่อจูงใจให้คนยินดีที่จะ
 ปฏิบัติตาม (เพราะเมื่อทำตามแล้วจะได้ประโยชน์จากรัฐเพิ่มขึ้น) รวมทั้งต้องทำต่อเนื่องทั้งปี และมี
 กลไกรายงานกิจกรรมต่อรัฐสภาทุกปี

๑. การกระจายหน้าที่ อำนาจ และทรัพยากรให้ท้องถิ่น ลดเจ็บลดตาย
 บนถนนอย่างจริงจัง ถือเป็นหน้าที่ของท้องถิ่นเป็นเรื่องแรก

๒. เพิ่มมาตรการทางกฎหมายให้ผู้มีส่วนได้เสียต้องรับผิดชอบร่วม
 อาทิ ร้านขายเหล้าที่ขายจนลูกค้าเมาต้องรับผิดชอบ ผู้จำหน่ายรถและตกแต่งรถหรือตรวจสภาพรถ
 แล้วรถมีความเสี่ยงจนทำให้สภาพไม่ปลอดภัยไปก่อเหตุ ต้องมีส่วนร่วมเมื่อมีความผิด การเปิดช่องให้ผู้
 ก่อสร้างดูแลถนนไม่ปลอดภัยถูกฟ้องได้ตั้งแต่ยังไม่เกิดเหตุ แต่พิสูจน์ได้ว่าสิ่งนั้นมีความเสี่ยง สามารถ
 ฟ้องได้ง่ายและมีการเอาเรื่องจริงอย่างจริงจัง

๓. ทุกองค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลผู้ได้บังคับบัญชา หากผู้ได้บังคับ
 บัญชาไปก่อเหตุ ขับรถประมาทหรือไม่ปลอดภัย ต้องถูกดำเนินการเอาผิดด้วย

๔. ในขณะที่กลุ่มคนที่ขาดวินัยจราจร เพิกเฉย ไม่สนใจต่อกฎจราจร
 รัฐต้องดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับคนกลุ่มนี้อย่างจริงจัง เข้มข้นและมีประสิทธิภาพ เช่น ใบสั่ง
 จราจร จะต้องสร้างมาตรการในการบังคับโทษตามใบสั่งนั้นๆ (รัฐบังคับได้ง่าย ประชาชนเข้าสู่
 กระบวนการได้ง่าย) ซึ่งต้องทำโดยการตั้งศาลจราจร หรือมีกระบวนการพิจารณาตัดสินการเฉพาะ

๕. เปลี่ยนจิตสำนึกในเรื่องการขับซี้ จากเดิมที่มีแนวคิดว่าการขับซี้
 เป็นสิทธิ เสรีภาพ ประชาชนมีอิสระในการขับซี้ เป็นว่า เมื่อขับซี้รถจะต้องตระหนักและพร้อม
 รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่ตนเองก่อให้เกิดในถนนได้ รวมทั้งต้องเอาผิดกับผู้จำหน่ายสุราหรือ
 ส่งเสริมให้มีบริการ “ขับรถส่งบ้าน” การส่งเสริมให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบเพื่อความปลอดภัย
 ภายในรถแต่ละประเภท โดยใช้มาตรการการคลังและภาษี

๖. ปรับปรุงวิธีการคัดกรองผู้ขับรถเข้าสู่ถนน ทั้งก่อนและหลังจาก
 ได้รับใบขับขี่โดยสร้างระบบการออกใบอนุญาตการขับซี้ การต่อใบอนุญาตขับซี้ สำหรับกลุ่มคนรุ่นใหม่
 โดยให้คำนึงถึงประสบการณ์และประวัติการขับรถในแต่ละช่วงเวลา มากกว่าที่จะมุ่งเน้นการเพิ่ม
 จำนวนชั่วโมงการอบรม เช่น การนำแนวคิดเรื่องกระบวนการออกใบอนุญาตขับซี้ของกลุ่มประเทศ
 ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์มาใช้ ซึ่งกลุ่มประเทศดังกล่าว ใบขับขี่ชั่วคราวจะมีหลายระดับ และ

แต่ระดับจะมีเงื่อนไขที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตาม หรือเงื่อนไขห้ามผู้ขับขี่กระทำ จึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ในระดับสูงขึ้นไปได้

๗. แม้จะมีการตั้งคณะทำงานต่างๆ ศูนย์อำนวยการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามนโยบายรัฐบาลเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุแต่ยังขาดประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนให้เกิดการทำงานตามนโยบาย ซึ่งเป็นสิ่งที่รัฐจะต้องกระตุ้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหามาตรการและแนวทางใหม่ๆ มาต่อยอดการลดอุบัติเหตุทางถนน ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์และบังคับใช้กฎหมาย

๘. การควบคุมกำกับ คน รถ ถนน ต้องอ้างอิงตามเป้าหมาย ๑๒ ประการของยูเอ็นที่ประกาศให้ทุกประเทศในโลก ดำเนินการตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนถนนที่ยั่งยืนและสอดคล้องตามหลักสากล

การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีการติดกล้อง หน้ารถ

มีคำถามมากมายเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน เช่น คุณเคยประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์มั๊ย? ถ้าไม่เคย คุณเคยพบเห็นผู้อื่นประสบอุบัติเหตุหรือไม่? แล้วคุณจะมั่นใจได้อย่างไร ว่าเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้จะไม่เกิดขึ้นกับคุณในวันใดวันหนึ่ง เพราะ อุบัติเหตุ คือ เหตุที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน หรือ เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เราไม่มีทางรู้เลยว่าจะมีเหตุร้ายต่างๆ เกิดขึ้นเมื่อไร หรือเกิดขึ้นที่ไหน และถ้าคุณเป็นคนขับรถ แล้วเหตุการณ์เกิดขึ้นในที่ๆ ไม่มีผู้คนชุกชุม ไม่มีใครถ่ายวิดีโอและไม่มีใครเห็นเหตุการณ์ คุณหรือเจ้าของรถคู่กรณี ใครจะเป็นฝ่ายผิด? แต่สิ่งหนึ่งที่ผู้ใช้รถทุกคนเตรียมพร้อมล่วงหน้าได้คือ "หลักฐาน" และนี่คือคำตอบสำคัญที่สุดของคำถาม ...ทำไมคุณต้องมีกล้องติดรถ? เหล่านี้เป็นที่สิ่งกล่าวถึงกันอย่างแพร่หลายบนโลกโซเชียล จนภาครัฐเองได้มีคำสั่งนายทะเบียน เรื่องให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยจราจรแก่ประชาชน จึงส่งเสริมให้เจ้าของรถมีการติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed-Circuit Television : CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ อันเป็นอุปกรณ์ที่มีส่วนช่วยในการตรวจสอบวินัยจราจร อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นหลักฐานสำคัญ ในการยืนยันถึงการกระทำความผิดจากการใช้รถยนต์ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๓๐ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.๒๕๓๕ นายทะเบียนจึงมีคำสั่ง ที่ ๘/๒๕๖๐ เรื่อง ให้ใช้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ ตั้งแต่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๐ เป็นต้นมา

คำสั่งดังกล่าวระบุให้บริษัทให้ส่วนลดเบี้ยประกันภัยในการรับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ทุกประเภทเป็นส่วนลดอื่นในอัตราร้อยละ ๕-๑๐ ของเบี้ยประกันภัยสุทธิ สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่ติดตั้งกับรถยนต์ โดยแสดงหลักฐานภาพถ่ายการติดตั้งระบบสำหรับรถยนต์ ที่ติดตั้งกล้องหน้ารถ ต้องแสดงหลักฐานภาพถ่ายการติดตั้งระบบกล้องคันเอาประกันภัย ในเวลาทำสัญญาประกันภัย และต้องติดตั้งระบบกล้องกับรถยนต์ไว้ตลอดระยะเวลาเอาประกันภัยด้วย

นอกจาก คลิปวิดีโอจากกล้องติดรถจะใช้เป็นหลักฐานเพื่อระบุ ใครถูก ใครผิดแล้ว กล้องติดรถยังมีประโยชน์อื่นๆ ที่เราอาจจะไม่คาดคิดมาก่อน กล่าวคือ

๑. ใช้เพื่อขอลดหย่อนเบี้ยประกันภัยรถยนต์ 5-10 % ถึงแม้เราจะรู้กันดีว่าติดกล้องแล้วขอลดเบี้ยได้ แต่ก็มีหลายๆคนที่ไม่แจ้งหรือลืมนแจ้งบริษัทประกันเพื่อใช้สิทธิ์ดังกล่าว ทำให้ต้องจ่ายเบี้ยเต็มเม็ดเต็มหน่วยในทุกๆ ปี

๒. บันทึกประวัติการขับรถของคุณ เราเคยเห็นโค้ชทีมฟุตบอลนำเทปบันทึกภาพการเล่นของทีมตัวเองกลับมาศึกษาเพื่อพัฒนาแผนการเล่นใหม่ การขับรถก็เช่นกัน หากเรามีวิดีโอที่บันทึกทุกวินาทีในการขับขี่ ก็สามารถนำไฟล์มารีเพลย์ดูซ้ำ เพื่อหาวิธีปรับปรุงสไตล์การขับขี่ให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้นได้

๓. เป็นหลักฐานให้ผู้อื่นที่ประสบอุบัติเหตุ คุณอาจเป็นฮีโร่ของเพื่อนร่วมทาง หรืออาจช่วยไขปัญหาข้อพิพาทต่างๆ เพียงเปิดคลิปวิดีโอจากกล้องติดรถเพียง ๑ นาที และนอกจากนั้น กล้องติดรถบางรุ่นยังมีฟังก์ชัน Wi-Fi ทำให้ง่ายในการส่งข้อมูลเข้าสมาร์ทโฟน และง่ายในการแชร์ให้ผู้อื่นอีกด้วย

๔. กล้องบางรุ่นมีระบบ GPS ทำให้เราทราบตำแหน่งของรถ และยังสามารถบันทึกประวัติเส้นทางการเดินทางเพื่อดูย้อนหลังได้อีกด้วย

๕. บันทึกช่วงเวลาประทับใจ หรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นกะทันหัน เรื่องราวร้ายๆ อาจเกิดขึ้นกะทันหัน เรื่องราวดีๆ ก็อาจเกิดขึ้นและผ่านไปอย่างรวดเร็วเช่นกัน แต่หากเหตุการณ์เกิดขึ้นระหว่างคุณขับรถ คุณก็สามารถเก็บเรื่องราวต่างๆ ไว้ได้ผ่านกล้องติดรถเพียงเครื่องเดียว

๖. เสียงที่กล้องติดรถบันทึกได้ สำคัญไม่แพ้ภาพเคลื่อนไหว ในบางครั้งเราอาจใช้ประโยชน์ทั้งภาพและเสียงจากกล้องติดรถ ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ทะเลาะวิวาท ใสร้ายใส่ความ หรือแม้แต่การถูกตั้งข้อหาอย่างไม่เป็นธรรมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ฟังก์ชันไมโครโฟนในกล้องติดรถจึงเป็นอีกหนึ่งสิ่งสำคัญที่เราควรเปิดใช้งาน เฉกเช่นเครื่องบันทึกที่มีกล้องดำบันทึกเหตุการณ์ตลอดเวลาที่ทำการบิน

๗. ชนแล้วหนีตอนจอด กล้องติดรถบางรุ่นมีฟังก์ชัน parking mode หรือบันทึกวิดีโอตอนจอดเมื่อมีแรงสั่นสะเทือนมาที่รถ ทำให้เราทราบเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นแม้ไม่ได้อยู่ในรถตลอดเวลา

๘. ปกป้องคุณทางอ้อม คู่กรณีของคุณ อาจจะไม่ทำร้ายคุณ เพียงเพราะสังเกตเห็นกล้องติดรถของคุณก็เป็นได้ (คงไม่มีใครอยากดิ่งในทางที่ไม่ดี)

กล้องติดรถยนต์ จึงไม่ใช่สินค้าแฟชั่นและไม่ใช้สินค้าฟุ่มเฟือย แต่เป็นพยานสำคัญที่ผู้ใช้รถทุกคันต้องมี เรื่องราวไม่คาดฝัน มักมาตอนเราไม่คาดคิด เสียงจากคำบอกเล่าหรือจะหนักแน่นเท่า ภาพจากกล้องวิดีโอ ด้วยเหตุนี้ทำให้ปัจจุบันมีการติดกล้องหน้ารถอย่างแพร่หลาย ล่าสุดมีการเปิดสถิติไม่ธรรมดาในวงการกล้องติดหน้ารถหรือแดชแคมของตลาด ผู้บริหารกล้องชั้นนำในตลาด ผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยต่างตอบรับคำสั่งคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย(คปภ.) ให้ส่วนลดเบี้ยประกันภัยรถยนต์กับรถยนต์ที่ติดตั้งกล้องหน้ารถมีส่วนกระตุ้นให้ตลาดไทยโต พบว่าวันนี้รถใหม่ป้ายแดงมีอัตราการติดกล้องมากกว่า ๑๐% และนับวันจะเพิ่มมากขึ้น และขณะนี้มียี่ห้อที่ออกใหม่หลายรุ่นถือเป็นอุปสรรคเพื่อความปลอดภัยเป็นส่วนควบที่ติดมากับรถ โดยผู้ซื้อไม่ต้องติดตั้งเพิ่ม

การศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาที่สามารถส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ได้รายงานผลการดำเนินงานของประเทศไทย^๑ โดยพิจารณาภายใต้กรอบแนวทางทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติ ๕ เสาหลัก ตามตารางที่ ๗

๕ เสาหลัก	การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
เสาหลักที่ ๑ การจัดการความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานหลัก (Lead agency) งบประมาณจากรัฐ งบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้รับ มีบางส่วน

^๑ บางส่วนจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ขององค์การอนามัยโลก (WHO)

๕ เสาหลัก	การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
เสาหลักที่ ๒ ถนนและการ เดินทาง ปลอดภัยขึ้น	โครงสร้างถนนสายใหม่ต้องผ่านการตรวจสอบหรือประเมินระดับดาว	มีบางส่วน
	การออกแบบเพื่อความปลอดภัยสำหรับการเดินเท้าและการขี่จักรยาน	มีบางส่วน
เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะ ปลอดภัยขึ้น	มาตรฐานยานพาหนะ (UNECE WP.29)	ไม่มี
	มาตรฐานการชนด้านหน้า	ไม่มี
	ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทรงตัว	มี
	การป้องกันคนเดินเท้า	ไม่มี
	ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) สำหรับรถจักรยานยนต์	ไม่มี
เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้ถนน ปลอดภัยขึ้น	กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วสูงสุด	มี
	หน่วยงานระดับท้องถิ่นสามารถปรับเปลี่ยนความเร็วสูงสุดได้	ไม่ได้
	การบังคับใช้กฎหมาย	ได้คะแนน ๕ จาก ๑๐
	วิธีการหลักในการบังคับใช้กฎหมาย	โดยเจ้าหน้าที่
	กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มแล้วขับ	มี
	การสุ่มตรวจลมหายใจ	มี
	การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในกรณีชนรุนแรงถึงแก่ชีวิต	ตรวจผู้ขับขี่บางราย
	การเสียชีวิตจากการชนบนถนนที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์	ร้อยละ ๑๔
การบังคับใช้กฎหมาย	ได้คะแนน ๖ จาก ๑๐	
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย	บังคับใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสาร	มี
	กำหนดให้ต้องรัดสายคาดและกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัย	ใช่
	อัตราการสวมหมวกนิรภัย	ร้อยละ ๕๑ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
	การบังคับใช้กฎหมาย	ร้อยละ ๒๐ ของผู้โดยสาร ได้คะแนน ๖ จาก ๑๐
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย	บังคับใช้กับคนขับและผู้โดยสารทั้งเบาะหน้าและเบาะหลัง	มี
	อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย	ใช่
	การบังคับใช้กฎหมาย	ร้อยละ ๕๘ ของคนขับ ร้อยละ ๔๐ ของผู้โดยสารเบาะหน้า ได้คะแนน ๖ จาก ๑๐
กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่	ห้ามใช้โทรศัพท์ที่ต้องถือขณะขับรถ	มี
	ห้ามใช้โทรศัพท์ที่ไม่ต้องถือขณะขับรถ (hands-free)	ใช่ ไม่ใช่

๕ เสาหลัก	การดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน
	กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับอุปกรณ์รัดตึงนิรภัยสำหรับเด็ก	ไม่มี
	กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการใช้สารเสพติดขณะขับรถ	มี
เสาหลักที่ ๕ การตอบสนอง หลังเกิด อุบัติเหตุ	หมายเลขโทรศัพท์การแพทย์ฉุกเฉินของประเทศ ระบบทะเบียนการบาดเจ็บ ประกาศนียบัตรวิชาชีพสำหรับบุคลากรในระบบการแพทย์ ฉุกเฉิน การประเมินระบบการแพทย์ฉุกเฉินในระดับประเทศ	หมายเลขเดียวกันทั่วประเทศ มีบางแห่ง มี มี

ที่มา : องค์การอนามัยโลก, พ.ศ. ๒๕๖๑

ตารางที่ ๔-๑ การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
จากตารางที่ ๔-๑ ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
ชี้ให้เห็นถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคทั้ง ๕ เสาหลัก สรุปได้ดังนี้

๑. เสาหลักที่ ๑ การจัดการความปลอดภัยทางถนน

๑.๑ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นส่วนราชการที่มีภารกิจหน้าที่
หลายด้าน รวมทั้งปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
ตั้งนั้นปัจจุบันประเทศไทยจึงยังไม่มีหน่วยงานหลัก (Lead agency) ที่แท้จริงที่ดำเนินงานในฐานะ
องค์กรผู้นำในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง

๑.๒ งบประมาณสนับสนุนไม่ครอบคลุมการดำเนินงานตามแผนและยุทธศาสตร์
ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ ส่งผลให้การดำเนินงานอยู่ในวงจำกัด ขาดการพัฒนาต่อยอดใน
เชิงวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน ขาดการสานต่อการดำเนินงานโครงการ/กิจกรรมต่างๆ และเป็น
ข้อจำกัดในการขยายผลการดำเนินงานเชิงรุกในระดับพื้นที่โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน อีกทั้งการ
ดำเนินงานเพื่อการลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานต่างๆ ยังมีข้อจำกัดในการขอรับจัดสรรเงิน
จากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)^๒ เป็นต้น

๒. เสาหลักที่ ๒ ถนนและการเดินทางปลอดภัยขึ้น

๒.๑ ถนนที่ก่อสร้างสายใหม่บางเส้นทางเท่านั้นที่ผ่านกระบวนการประเมินความ
ปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) หรือประเมินระดับดาว รวมทั้งการออกแบบเพื่อความ
ปลอดภัยสำหรับการเดินเท้าและการขี่จักรยาน ได้ออกแบบเฉพาะบางเส้นทางเช่นเดียวกัน

๒.๒ ถนน สะพานหรือทางลอด ไม่มีช่องทางเฉพาะหรือไม่มีความกว้างเพียงพอ
ที่จะรองรับการเดินทางของรถจักรยานยนต์ให้ใช้ร่วมกับรถยนต์ที่มีความเร็วต่ำได้อย่างปลอดภัย
โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตชุมชนหรือเขตเมืองที่มีปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางเป็น
จำนวนมาก

^๒ ขอบเขตการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตามกฎกระทรวง ข้อ ๑๖ (๑) เป็นเงินช่วยเหลือ
เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก

๓. เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น

๓.๑ ไม่บังคับใช้มาตรฐานปกป้องผู้โดยสารจากการชนด้านหน้าของตัวรถ^๓ ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบความปลอดภัยที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Passive Safety)

๓.๒ ไม่บังคับใช้มาตรฐานระบบช่วยควบคุมการทรงตัวของรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์^๔ (ECE R13H) ซึ่งเป็นระบบความปลอดภัยเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ (Active Safety) โดยมีข้อกำหนดทางเทคนิคในการทดสอบระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Stability Control System-ESC System) โดยการสร้างสถานการณ์การหลบหลีกกะทันหันในขณะที่รถยนต์วิ่งด้วยความเร็ว ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๓.๓ ไม่บังคับใช้ระบบเบรกป้องกันล้อล็อกสำหรับรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Antilock Braking System : ABS) ซึ่งเป็นระบบที่จะช่วยให้ผู้ขับขี่รักษาเสถียรภาพในระหว่างการเบรกและลดระยะการหยุด (Stopping Distance) เพื่อให้สามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุร้ายแรงและนำไปสู่การเสียชีวิต^๕

๔. เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น

นอกจากกฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับอุปกรณ์รัดตรึงนิรภัยสำหรับเด็กที่ไม่ได้บังคับใช้แล้ว ประเทศไทยบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการจำกัดความเร็วสูงสุด กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มแล้วขับ กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับหมวกนิรภัย กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย กฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ และกฎหมายระดับชาติเกี่ยวกับการใช้สารเสพติดขณะขับรถ โดยอาศัยการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นวิธีการหลักในการบังคับใช้กฎหมาย และผลการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ได้คะแนน ๕ - ๖ จาก ๑๐ คะแนน

๕. เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

การจัดทำทะเบียนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Trauma registry) มีเพียงบางแห่ง เช่น โรงพยาบาลศูนย์ และโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยที่เป็น Trauma center เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีปัญหา

^๓ มาตรฐานการป้องกันผู้โดยสารจากการชนด้านหน้า (UNECE R94) ยังมีการประกาศใช้ไม่แพร่หลาย และส่วนใหญ่เป็นประเทศในกลุ่มรายได้สูง ตามรายงานฉบับสมบูรณ์โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของกรมการขนส่งทางบก

^๔ ประเทศไทยได้เปิดตัวโครงการ ECO-CAR โดยให้แรงจูงใจทางภาษีแก่รถยนต์ที่ติดตั้งระบบ ESC แต่ไม่ได้มีการบังคับใช้กับรถยนต์ทั้งหมด

^๕ คณะทำงานเฉพาะกิจแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ กระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการทดสอบประสิทธิภาพของระบบเบรก ABS และ CBS ของรถจักรยานยนต์ และกรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างดำเนินการยกร่างประกาศกำหนดให้ระบบเบรก ABS และ CBS เป็นอุปกรณ์ส่วนควบของรถจักรยานยนต์ใหม่ทุกคัน ทุกประเภท และทุกขนาดซีซี ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

และอุปสรรคทางด้านผู้ปฏิบัติ^๖ เช่น ข้อมูลและตัวชี้วัดจำนวนมาก การเก็บข้อมูลใช้เวลานาน การใช้ประโยชน์จากข้อมูล เข้าถึงข้อมูลได้ยาก นโยบายองค์กรไม่ชัดเจน ขาดผู้รับผิดชอบหลัก และไม่มีการออกแบบระบบที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบเฝ้าระวังปัญหาการบาดเจ็บและการนำข้อมูลไปใช้ในระดับนโยบายเพื่อการเฝ้าระวังระดับชาติ

นอกจากสภาพปัญหาและอุปสรรคทั้ง ๕ เสาหลัก ตามรายงานผลการดำเนินงานของประเทศไทยแล้ว ยังมีมาตรการเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์^๗ ตามตารางที่ ๘ ซึ่งทั่วโลกประเมินแล้วว่ามีความหลายมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ และทำให้ผู้ใช้ถนนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อีกทั้งในปัจจุบันประเทศไทยได้ดำเนินการมาตรการดังกล่าวเช่นกัน อาทิ การขยายช่องจราจรด้านซ้ายเพื่อรถจักรยานยนต์ เปิดไฟหน้าในเวลากลางวัน กฎหมายการบังคับสวมหมวกนิรภัย ห้ามมีผู้นั่งซ้อนหลายคน การบังคับจดทะเบียนรถและต้องขอใบอนุญาตขับขี่ การทดสอบภาคบังคับในการออกใบอนุญาตขับขี่ การฝึกทักษะถอดหมวกนิรภัยสำหรับการฝึกอบรมปฏิบัติการแพทย์ขั้นพื้นฐานและช่วยปฏิบัติการแพทย์ขั้นสูง เป็นต้น แต่มีมาตรการที่มีประสิทธิภาพหรือมีแนวโน้มว่าจะสำเร็จที่ไม่ได้บังคับใช้ในปัจจุบัน ได้แก่ อุปกรณ์จำกัดความเร็ว ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS) ระบบคะแนนความผิด (Demerit Point System) และการเพิ่มบทลงโทษ เป็นต้น

มาตรการสำคัญ	มาตรการเฉพาะ	ประสิทธิผล		
		มีประสิทธิภาพ	มีแนวโน้มว่าจะสำเร็จ	หลักฐานไม่พอ
การจัดการความปลอดภัยทางถนน	ช่องจราจรเฉพาะรถจักรยานยนต์ ช่องเลี้ยวโดยมีแนวป้องกัน และช่องจราจรหรือไหล่ถนนกว้าง จัดสิ่งอันตรายริมถนน อุปกรณ์จำกัดความเร็วและโครงสร้างเพื่อชะลอการจราจร ปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน ปรับปรุงวัสดุที่ใช้ผลิตราวกันถนน (Roadside Barrier)			
ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น	ระบบป้องกันเบรกล็อก (Antilock Brake Systems หรือ ABS) เปิดไฟหน้าในเวลากลางคืน เปิดไฟหน้าในเวลากลางวัน ปรับปรุงให้ทรงตัวดีขึ้น ถุงลมนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ ระบบคมนาอมัจฉริยะ ไฟเบรก (Brake Lights)			
ผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น	การกำหนดและบังคับใช้กฎหมายการบังคับสวมหมวกนิรภัย มาตรฐานหมวกนิรภัย เพิ่มบทลงโทษ ระบบคะแนนความผิด (Demerit Point System)			

^๖ ปัญหาของผู้ปฏิบัติ จากเอกสารประกอบการบรรยายเรื่องรูปแบบที่ควรจะเป็นในการทำงานเป็นทีมด้านข้อมูลการบาดเจ็บภายใต้ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ของนายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

^๗ มาตรการสำคัญและมาตรการเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถสองและรถสามล้อเครื่อง จากคู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้มีอำนาจตัดสินใจและผู้ปฏิบัติงาน ขององค์การอนามัยโลก

มาตรการสำคัญ	มาตรการเฉพาะ	ประสิทธิผล		
		มีประสิทธิภาพ	มีแนวโน้มว่าจะสำเร็จ	หลักฐานไม่พอ
	การสวมชุดสะท้อนแสงและชุดป้องกันอุปกรณ์ทนความร้อน			
	การบังคับให้จดทะเบียนรถจักรยานยนต์และต้องขอใบอนุญาตขับขี่			
	ระบบออกใบอนุญาตขับขี่เป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing System)			
	จำกัดอายุเด็กที่จะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์			
	ห้ามมีผู้นั่งซ้อนหลายคน			
	ตรวจสอบข้อบกพร่องของเครื่องยนต์ (Mechanical Defects) สมบูรณ์			
	กำหนดความสูงขั้นต่ำของผู้นั่งซ้อนท้าย			
	กำหนดให้ผู้ขับขี่มือใหม่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดเล็ก			
	การทดสอบภาคบังคับในการออกใบอนุญาตรถจักรยานยนต์			
	การฝึกอบรมหลังได้รับใบอนุญาตขับขี่ (Post-License Training)			
การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	การถอดหมวกคอ (Collar Brace) / หมวกนิรภัย ณ จุดเกิดเหตุ			

ที่มา : องค์การอนามัยโลก, พ.ศ. ๒๕๖๐

ตารางที่ ๔-๒ มาตรการเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

การศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายที่ส่งผลต่อการใช้รถใช้ถนน

เผยคนไทยขับรถโดยไม่มีใบขับขี่จำนวนกว่า ๑๐ ล้านคน ซึ่งกฎหมายไม่ได้เปิดช่องให้ตำรวจรื้อไถ เพราะตามกฎหมายใหม่ถ้าเข้าเกณฑ์ขับรถไม่มีใบขับขี่ ตำรวจไม่มีอำนาจปรับต้องส่งฟ้องศาลสั่งลงโทษ โดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีการเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมายจราจรพระราชบัญญัติรถยนต์ ของกรมการขนส่งทางบก(ขบ.) ในการเพิ่มโทษใบขับขี่ว่า ๓ มาตรา ได้แก่

๑. มาตรา ๖๔ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต ตามกฎหมายเดิมลงโทษจำคุกไม่เกิน ๑ เดือน ปรับสูงสุดไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท กฎหมายใหม่เสนอให้ปรับเพิ่มโทษเป็น จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ปรับสูงสุดไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

๒. มาตรา ๖๕ ขับรถในระหว่างใบอนุญาตสิ้นอายุ ถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาต หรือถูกยึดใบอนุญาต ตามกฎหมายเดิมลงโทษปรับไม่เกิน ๒,๐๐๐ บาท กฎหมายใหม่เสนอให้เพิ่มโทษจำคุกเข้ามาด้วย คือ จำคุกไม่เกิน ๓ เดือน ส่วนโทษ ปรับเพิ่มขึ้นเป็นสูงสุดไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท

๓. มาตรา ๖๖ ขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาต ตามกฎหมายเดิมปรับไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท แต่ตามกฎหมายใหม่ เสนอให้ปรับสูงสุดไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี(ครม.) ก่อนที่จะส่งร่างเข้าสู่การพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) โดยกรณีดังกล่าวมีประชาชนที่ไม่เห็นด้วยออกมาต่อต้านเป็นจำนวนมากซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต้องชี้แจง

ว่าการแก้ไขกฎหมายเพิ่มโทษใบขับขี่นั้นเพื่อต้องการที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนเพราะในการที่ประชาชนจะออกมาขับขี่รถจำเป็นจะต้องผ่านการทดสอบขั้นพื้นฐาน ผ่านมาตรฐานตามเกณฑ์ที่กรมขนส่งฯได้กำหนดไว้ เพื่อจะเป็นการวัดว่าคนที่ออกมาขับขี่รถนั้นจะขับขี่อย่างถูกกฎหมายและไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและปัญหาการจราจรตามมา โดยในการเพิ่มโทษสำหรับผู้ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่ได้มีการนำไปใช้ในต่างประเทศซึ่งพบว่าได้ผลเป็นอย่างมาก

ปัจจุบัน มีการตรวจสอบพบว่าปัจจุบันคนไทยไม่มีใบขับขี่จำนวน ๑๐ ล้านคนแบ่งเป็นรถจักรยานยนต์ ๘ ล้านคน รถยนต์จำนวน ๒ ล้านคน โดยพบว่าในแต่ละปีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถดำเนินการคดีกับประชาชนที่ขับขี่โดยไม่ใช่ใบอนุญาตขับขี่ได้ประมาณแสนกว่ารายต่อปีทั่วประเทศไทย และขณะนี้ในการจับปรับข้อหาไม่พกพาใบขับขี่หากเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจพบจะดำเนินการให้ใบสั่งและเปรียบเทียบปรับที่อัตรา ๑,๐๐๐ บาท สำหรับกฎหมายใหม่นั้นเป็นการเพิ่มโทษที่สูงขึ้นเกินโทษ ดังนั้นหากมีการตรวจสอบจับกุมเจ้าหน้าที่ตำรวจจะไม่สามารถเปรียบเทียบปรับได้เหมือนที่ผ่านมา โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องทำสำนวนส่งฟ้องศาลทุกกรณีเพื่อให้ศาลเป็นผู้พิจารณาเปรียบเทียบปรับหรือลงโทษตามความเหมาะสม ดังนั้น ที่มีการตั้งข้อสงสัยว่าเป็นการเปิดช่องทางให้ตำรวจรีดไถหรือไม่นั้น เมื่อมีการแก้ไขกฎหมายแล้วตำรวจจะไม่มีอำนาจเรียกเก็บค่าปรับได้เหมือนที่ผ่านมา เพราะกฎหมายมีโทษสูงขึ้นเกินโทษ โดยขั้นตอนการดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนจะทำในลักษณะเดียวกับข้อหาเมาแล้วขับ คือ จะต้องส่งฟ้องศาลทุกราย อ่านต่อที่ :

<https://www.dailynews.co.th/bangkok/662295> ^๘

การทำให้การสัญจรทางถนนเป็นระบบที่ปลอดภัยหรือ Safe System Approach คำนี้ถึงความผิดพลาดของคน สภาพร่างกายที่เปราะบางของคน ความรับผิดชอบร่วมกัน และต้องทำให้ทุกส่วนของระบบเข้มแข็ง เมื่อหันมาพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาความไม่ปลอดภัยของเด็กที่ขับขี่รถจักรยานยนต์^๙ ซึ่งในนี้เด็ก หมายถึง ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า ๑๘ ปีบริบูรณ์ (ตามอนุสัญญาสิทธิเด็กขององค์การสหประชาชาติ และพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. ๒๕๕๖) เห็นได้ชัดเจนทางกายภาพว่าทั้งจักรยานยนต์และเด็กมีความเปราะบาง การขับขี่ของเด็กย่อมมีความผิดพลาดได้มากกว่าผู้ใหญ่ที่มีประสบการณ์ด้านการขับขี่พ่อแม่ ผู้ปกครองย่อมมีความรับผิดชอบต่อเด็กและร่วมกันกับเด็ก ในกรณีที่น่ามาพิจารณาปัญหาความไม่ปลอดภัยของเด็กที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำกัดเฉพาะเด็กที่มีอายุเข้าเกณฑ์ตามกฎหมายไทย สามารถมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือเรียกสั้น ๆ ว่าใบขับขี่ นั่นคือกลุ่มอายุ ๑๕-๑๘ ปี ในพฤติการณ์โดยทั่วไปของเด็กส่วนใหญ่ที่ขับขี่จักรยานยนต์ ไม่รวมถึงเด็กที่ใช้รถจักรยานยนต์ประลองความเร็วกันบนทางสาธารณะหรือเด็กแว้น ตามที่เข้าใจกันโดยทั่วไป ทั้งนี้กลุ่มอายุดังกล่าวข้างต้นอยู่ในกลุ่มอายุ ๑๕ – ๑๙ ปี ซึ่งจากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บพบว่า เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บมากที่สุดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอายุอื่น

^๘ (๓) เกลินิวส์. (2561). ขับรถไม่มีใบขับขี่กว่า 10 ล.คน ชี้ก.ม. ใหม่ ต.ร. ปรับไม่ได้. (24 สิงหาคม 2561). สืบค้นจาก <https://today.line.me/th/pc/article/ขับรถไม่มีใบขับขี่กว่า10ล+คน+ชี้ก+ม+ใหม่+ต.ร.+ปรับ+ไม่ได้-moz08Z>

^๙ (๕) ธนะชาติ ปาลียะเวทย์ (๒๕๖๒) มาตรการเพื่อความปลอดภัยของเด็กที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ สืบค้นจาก <https://ldpthailand.org/th/2018/10/มาตรการเพื่อความปลอดภัย/>

มาตรการทางกฎหมายทั้งไทยและต่างประเทศต่างก็กำหนดให้มีใบขับขี่ เห็นว่าระบบใบอนุญาตขับรถแบบลำดับขั้น (Graduated Driving Licensing : GDL) ที่ใช้อยู่ในหลายประเทศสามารถพัฒนาสมรรถนะของเด็ก (อายุ ๑๕-๑๘ ปี) ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ได้รับความปลอดภัยมากขึ้นได้และให้พ่อแม่ ผู้ปกครองมีส่วนร่วมสำคัญในหลายส่วน หากใช้ระบบนี้ในไทยต้องยอมรับได้ว่าทำให้ออกใบขับขี่ได้ยากขึ้นและอาจไม่ช่วยแก้ปัญหาที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หลายล้านคนไม่มีใบขับขี่ ในขณะที่มาตรการต่อหลายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กที่ก่อให้เกิดอันตรายและความสูญเสียเป็นปัจจัยนำไปสู่ความปลอดภัยที่มากขึ้นได้หากทำให้เกิดความเกรงกลัว ช่มชู้ยั้ง เปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิด และลดการกระทำผิดซ้ำๆ ได้ ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยของเด็กที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่

๑. จากการทำพ่อแม่ ผู้ปกครองมีความรับผิดชอบต่อการคุ้มครองเด็ก ความรับผิดชอบนี้ใบขับขี่ ความรับผิดชอบในทางละเมิดและความรับผิดชอบในคดีอาญาร่วมกับบุตร จึงควรเพิ่มความตระหนักรู้และให้พ่อแม่ ผู้ปกครองมีส่วนร่วมมากขึ้นกับกิจกรรมหรือมาตรการลดเจ็บลดตายของเด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะชี้ให้เห็นความเสี่ยงและปัญหาจากการละเลยหรือยินยอมให้เด็กใช้รถจักรยานยนต์ขณะที่ไม่มีใบขับขี่ และคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของเด็กเป็นสำคัญ

๒. บุคคลและองค์กรที่ทำงานด้านคุ้มครองเด็กและผู้ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนควรร่วมมือกันหาวิธีการที่เหมาะสมร่วมกับโดยใช้ขอกฎหมายการคุ้มครองเด็กไปสู่พฤติกรรมความปลอดภัย

๓. โรงเรียนควรเพิ่มกิจกรรมและการฝึกอบรมให้แก่เด็กที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นนักเรียนของโรงเรียนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย ความรับผิดชอบต่อสังคม และความปลอดภัยแก่นักเรียนได้

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีและบริบทของสังคมในปัจจุบัน รวมทั้งเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จึงได้มีการประกาศแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อทำการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมในมาตรา ๓๑/๑ ว่า "ในขณะขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจในกรณีที่ผู้ขับขี่แสดงใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ถือว่าผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวตามวรรคหนึ่งแล้ว" ซึ่งหมายความว่า ผู้ขับขี่สามารถแสดงใบขับขี่เป็นแบบเดิม ผ่านทางแอปของกรมการขนส่งทางบก หรือภาพถ่ายสำเนาใบขับขี่ก็ได้ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการจัดเก็บใบขับขี่ได้ดีขึ้น นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ภาพถ่ายใบขับขี่แล้วเอามาแสดงให้ทางเจ้าหน้าที่ก็ได้อีกด้วย โดยจะมีผลให้สามารถใช้งานได้อย่างเป็นทางการ หลังจากการประกาศครั้งนี้ ๑๒๐ วัน ซึ่งจะตรงกับวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๒ ซึ่งได้มีการเปิดเผยข่าวสารนี้สู่ภาคประชาสังคมอย่างแพร่หลายผ่านสื่อสังคมออนไลน์ในปัจจุบัน



ภาพที่ ๔-๑ ประกาศ แก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๖๒

สรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์

ผลการศึกษาและวิเคราะห์ในงานวิจัยนี้ ตามสรุปผลข้อมูลการสัมภาษณ์ที่สอดคล้องตามประเด็นปัญหา สาเหตุและวัตถุประสงค์ ทำให้ได้ข้อเท็จจริงตามขอบเขตของงานวิจัย สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุทางถนน และเมื่อพิจารณาปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ มูลเหตุสันนิษฐานหลักของอุบัติเหตุทางถนน และรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ ตามกรอบแนวทางทศวรรษความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ ๕ เสาหลัก พบว่าปัญหาที่ควรแก้ไขอย่างเร่งด่วน ได้แก่ ปัญหาด้านงบประมาณสนับสนุนที่ไม่ครอบคลุมการดำเนินงานตามแผนและยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ ซึ่งเป็นปัญหาด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน และปัญหาด้านผู้ใช้ถนนปลอดภัยขึ้น เพราะแม้ว่ากฎหมายและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำผิดกฎจราจรจะมีความเข้มข้นมากขึ้น แต่ผู้ขับขี่ยังคงขาดวินัยและสำนึก ไม่รู้ผิด มีพฤติกรรมทำผิดเพิ่มขึ้นและทำผิดซ้ำๆ อย่างต่อเนื่อง ผู้ขับขี่จำนวนมากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงและเพิกเฉยต่อการบังคับใช้ทางกฎหมาย ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน ความสงบเรียบร้อยของประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการกระทำผิดกฎจราจรที่เป็นปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ การขับเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย

จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกภาคส่วนในสังคมจะได้ร่วมกันรณรงค์ ร่วมกันสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจให้สังคมได้ตระหนักถึงภัยและผลเสียหายทั้งต่อบุคคลและต่อเศรษฐกิจของประเทศ ที่ต้องสูญเสียไปเป็นจำนวนมหาศาล มากกว่าสี่แสนล้านบาทต่อปี ซึ่งหากเราสามารถประหยัดหรือลดอุบัติเหตุที่เกิดทางถนนลงได้ ก็จะทำให้สามารถสร้างความมั่งคั่งให้กับระบบเศรษฐกิจ มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลดีต่อความเป็นอยู่ของบุคคล ครอบครัวและสังคมเป็นเงาตามตัว

จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและกระแสความตื่นตัวของภาคประชาสังคมต่อความนิยมในการใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์นับว่าเป็นช่องทางหนึ่งที่จะใช้สื่อสารข้อมูลสู่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ เพราะจากสถิติต่างๆ ได้ศึกษาพบว่าช่วงอายุของผู้ที่มักประสบอุบัติเหตุและผู้ที่นิยมใช้สื่อสังคมออนไลน์ในสังคมจะเป็นกลุ่มเดียวกัน อีกทั้งในช่วงที่ประเทศมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ การใช้เทคโนโลยีและสื่อสังคมออนไลน์มาเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการลดอุบัติเหตุ โดยใช้ความร่วมมือของเครือข่ายสังคมออนไลน์ของภาคประชาสังคม จึงน่าจะมีประสิทธิภาพและมีความเหมาะสมกับบริบทของสังคมไทยเป็นอย่างยิ่ง ดังเช่น โครงการจิตอาสา โครงการอาสาจราจร ที่ประสบความสำเร็จและมีการยอมรับของสังคมในปัจจุบัน

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

๑. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ต่อการการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคม (Social Network)

๑.๑ คนไทย อายุ ๑๕-๑๙ ปี ตามมาด้วยช่วงอายุ ๒๐-๒๔ ปี และ ๒๕-๒๙ ปี เสี่ยงบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้น โดยเหตุผลหลักที่คนไทยนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ จากข้อมูลของมูลนิธิไทยโรดส์ ระบุคือ ความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดค่าใช้จ่าย และการไม่มีรถโดยสารวิ่งผ่านละแวกบ้านหรือที่ทำงาน ซึ่งเป็นกลุ่มเดียวกับผู้ใช้งานเครือข่ายสังคมออนไลน์(Social Network) ผ่านสื่อสังคมออนไลน์(Social Media) ดังนั้นเราจึงต้องใช้โอกาสในความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและกระแสความสนใจของผู้ใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์เพื่อสื่อสารผ่านสื่อสังคมออนไลน์(Social Media) ร่วมรณรงค์ส่งเสริมเพื่อจูงใจ และบางกรณีต้องอาศัยกระแสความตื่นตัวของเครือข่ายสังคมร่วมกดดันให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนักรู้ อันจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่กล้าทำผิดพลาดอีก

๑.๒ ความยิ่งใหญ่ของ Facebook ในฐานะแพลตฟอร์มที่คนเข้ามาเสพข่าวสารต่าง ๆ มากเป็นอันดับหนึ่ง และตามมาด้วย YouTube, WhatsApp, Twitter และ Instagram ซึ่งผู้บริโภครู้สึกพอใจกับข่าวสารที่ตนเองได้รับผ่านโซเชียลมีเดีย แม้มันจะถูกคัดกรองโดยอัลกอริทึม พฤติกรรมอีกประการหนึ่งที่พบว่าเปลี่ยนไปในหมู่ผู้บริโภคยุคใหม่ ก็คือ การเสพข่าวผ่านสมาร์ตโฟน โดยเข้าไปอ่านจากโซเชียลมีเดีย แทนที่จะเข้าเว็บหรือเปิดแอปของสำนักข่าวนั้น ๆ โดยตรง ซึ่งพฤติกรรมในข้อนี้จะทำให้เป็นโอกาสของสังคมสามารถนำมาใช้ส่งเสริมเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้อย่างมีนัยสำคัญ

๑.๓ ความนิยมในการติดกล้องหน้ารถยนต์ ก่อนหน้านี้เราจะรู้สึกว่าเป็นของสิ้นเปลืองมาก แต่เมื่อเห็นหลายๆ อุบัติเหตุที่ส่งผ่านสื่อแล้ว จะรู้ว่าการติดกล้องรถยนต์นั้นสำคัญมาก ๆ ในยามเกิดอุบัติเหตุเพราะเป็นหลักฐานชั้นดีในการพิสูจน์เหตุการณ์สำคัญและลดข้อพิพาทยามเกิดอุบัติเหตุได้อย่างดีเยี่ยมเฉกเช่นเครื่องบินที่มีกล่องดำบันทึกเหตุการณ์ตลอดเวลาที่ทำการบิน จนปัจจุบันรถหลายๆ รุ่นได้ติดมาพร้อมรถใหม่จากโรงงาน จึงนับเป็นความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้ผลิตรถยนต์ภาครัฐจึงควรยกระดับกล้องหน้ารถเป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เพื่อช่วยป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุและเป็นเครื่องมือในการปกป้องคนดี ช่วยชี้คนผิดมิให้ใช้ความไม่รู้หรือไม่มีหลักฐานเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอีกต่อไป

๒. ปัญหาและอุปสรรคการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๒.๑ ประเทศไทยปัญหาสำคัญที่สุดคือปัจจัยด้านคน เพราะปรากฏข้อมูลจากสถิติสะท้อนถึงการขาดวินัยและขาดการเคารพกฎหมาย โดยมีผู้กระทำความผิดที่ค้างชำระค่าปรับเป็นจำนวนกว่า ๑๑ ล้านใบจากทั้งหมด ๑๓ ล้านใบ ยิ่งสะท้อนวินัยในเรื่องการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชนในประเทศ อันแสดงให้เห็นว่า หากรัฐไม่สามารถติดตามนำตัวผู้ถูกออกใบสั่งมาชำระค่าปรับตามใบสั่งได้ ประชาชนที่ได้รับใบสั่งมีแนวโน้มที่จะเพิกเฉยต่อใบสั่งดังกล่าวเพราะรัฐไม่สามารถบังคับโทษกับตนเองได้ ประกอบกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและยังเป็นปัจจัยที่ทำให้อุบัติเหตุลดลงด้วย ดังนั้น เมื่อการเคารพกฎหมายว่าด้วยการจราจรที่ค่อนข้างต่ำการเดินทางด้วยรถสาธารณะค่อนข้างน้อย จำนวนรถยนต์ที่มากกว่าขนาดของถนนทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายหรือเกิดอุบัติเหตุ ความไม่มีวินัยและไม่เคารพกฎจราจร ทำผิดจนเคยชิน เพราะการทำแบบไฟไหม้ฟาง

๒.๒ ผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วนยังขาดความตระหนักถึงอันตรายขณะขับขี่ ส่วนหนึ่งเกิดจากขาดวินัยและการรับรู้ความเสี่ยง คึกคะนอง ขาดสมาธิขณะขับขี่ โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งขาดทักษะการประเมินเหตุอันตราย ในขณะที่ระบบการศึกษาของไทยขาดการสร้างทักษะการใช้ชีวิตอย่างมีคุณภาพ ทำให้เด็กขาดการตระหนักรู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์ต่าง ๆ ดังนั้น หากมีการพัฒนาหลักสูตรการอบรมและทดสอบเพื่อขอรับใบขับขี่ให้มีระยะเวลาเพียงพอที่จะเรียนรู้สิ่งที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่ จะทำให้ผู้ขับขี่มือใหม่ขับขี่รถอย่างปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ การสอดแทรกการปลูกฝังวินัยจราจรตั้งวัยเยาว์ทุกระดับ จะเป็นการสร้างวินัยการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้แก่เด็ก และสร้างทักษะการประเมินสถานการณ์อันตรายที่จะมาถึงตัวด้วย

๒.๓ โครงสร้างและการจัดการยังไม่มีประสิทธิภาพ ขาดบูรณาการร่วมกันของภาครัฐภาคเอกชนและภาคประชาสังคมอย่างต่อเนื่อง ขาดการจัดการกับรถที่มีความเสี่ยง ไม่มีการกระจายอำนาจในการแก้ไขถนนที่มีจุดเสี่ยง อีกทั้งขาดการสนับสนุนจากภาคนโยบาย ขาดการใช้ข้อมูล ความรู้และผลการวิจัยมาใช้ในการระบุปัญหา ในการแก้ไขและวางนโยบาย

๓. ข้อเสนอเชิงกฎหมายและมาตรการที่มีผลต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๓.๑ การไม่ระบุกระบวนการดำเนินคดีในชั้นตำรวจและชั้นศาลในคดีจราจร จึงทำให้ขาดประสิทธิภาพในการบังคับโทษกับผู้กระทำความผิด แตกต่างจากต่างประเทศที่จะมีศาลจราจรหรือกระบวนการพิจารณาคดีจราจร ที่เกิดจากการฝ่าฝืนใบสั่งไว้โดยเฉพาะ ซึ่งหากประเทศไทยสามารถจัดตั้งศาลจราจร หรือมีกระบวนการพิจารณาคดีจราจรไว้โดยเฉพาะ เพื่อบังคับโทษกับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างเป็นรูปธรรมได้แล้ว ปัจจัยด้านคนที่ขาดวินัยจราจร ก็จะลดลงเพราะคนจะเกรงกลัวกระบวนการบังคับโทษทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพนั่นเอง

๓.๒ ความเข้มงวดเกี่ยวกับอายุของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ประเทศไทยอนุญาตให้บุคคลทั่วไปมีใบขับขี่ครั้งแรก ในกรณีจักรยานยนต์ด้วยวัยเพียง ๑๕ ปี และในกรณีรถยนต์ส่วนบุคคลเมื่อมีอายุตั้งแต่ ๑๘ ปี นับเป็นประเทศหนึ่งที่มีเยาวชนและวัยรุ่น (Young Driver) จำนวนมากที่ขับขี่รถตามลำพังอยู่บนท้องถนนซึ่งถือว่าเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายและมีโอกาสที่จะเสียชีวิตก่อนวัยอันควร ในขณะที่หลายประเทศอย่างสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นต่างเข้มงวดกวดขัน ไม่ยอมปล่อยให้กลุ่มผู้ขับขี่

ชี่อายุน้อย (Young Driver) เหล่านี้ขับซึ่รถเพียงลำพัง โดยมีมาตรการบังคับว่าต้องมีผู้ม่ี่ประสบการณ์คอยควบคุม ตลอดจนกำหนดช่วงเวลาในการขับซึ่และจำกัดอัตราความเร็วที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยสาธารณะ ซึ่งประเทศไทยม่ี่ม่ี่การจำกัดเรื่ององเวลาในการขับซึ่และอัตราความเร็วของผูู้ขับชี่อายุน้อยหรือผูู้ขับชี่หน้าใหม่แต่อย่างใด เพราะใช้มาตรฐานเดียวกันกับผูู้ได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทถาวร

๔. เครื่องมือรณรงค์ส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและกระแสความสนใจของผูู้ใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์ ที่ สื่อสารผ่านสื่อสังคมออนไลน์(Social Media) เป็นเครื่องมือที่รัฐและส่วนที่เกี่ยวข้องต้องนำมาใช้รณรงค์ส่งเสริมเพื่อจูงใจ และบางกรณีต้องอาศัยกระแสความตื่นตัวของเครือข่ายสังคมร่วมกดดันให้ผูู้ใช้รถใช้ถนนได้ตระหนักรู้ อันจะนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่กล้าทำผิดพลาดอีก โดยเป้าหมายสุดท้ายเพื่อให้สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยสรุปดังนี้

๔.๑ การสื่อสารเน้นในเรื่องของการตระหนักถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุเมื่อมันเกิดขึ้น เพื่อให้ผูู้ขับชี่หวาดกลัวผลนั้นๆ ที่ได้เคยเกิดขึ้นมาแล้ว อาจจะมาเกิดขึ้นกับตนก็ได้ ซึ่งรัฐ/หน่วยงาน/ภาคเอกชน/องค์กร อาจร่วมกันสื่อข้อมูลที้อจรวบรวมได้จากเครือข่ายสังคมและกล้องหน้ารถ มาเผยแพร่ต่อสาธารณะให้เห็นเป็นระยะๆ โดยเสนอเหตุการณ์ที่หลากหลาย เพื่อสะท้อนให้เห็นว่าอุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นได้เกือบทุกกรณี ผลกระทบที่ตามมาหลังการกระทำผิด รวมถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับผูู้ที่ได้รับผลกระทบ เช่น ครอบครัวผู้สูญเสีย ความพิการ เป็นต้น การสร้างสื่อคลิป VDO เสมือนจริง หรือเสมือนผูู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ ออกเผยแพร่สู่ช่องทางทีทุ่กวัยได้มีโอกาสเห็น สะท้อนให้ผูู้ขับชี่ต้องมีความระมัดระวังสูงสุดและร่วมกันลดปัจจัยเสี่ยงในการขับชี่ลง

๔.๒ สื่อสารให้เห็นถึงประโยชน์ทีจะได้รับจากการปฏิบัติตามกฎจราจร (นอกเหนือจากประโยชน์ด้านความปลอดภัย) เช่น การม่ี่ประวัติการกระทำผิดจะเป็นผลดีในการทำสัญญาประกันภัยภาคสมัครใจหรือรถขนส่งมวลชนสาธารณะทีม่ี่ม่ี่ประวัติการกระทำผิด ต้องส่งเสริมและแสดงสัญลักษณ์ว่าเป็นรถตัวอย่าง เพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการกับผูู้ขับชี่หรือรถผูู้ให้บริการนั้นๆ ซึ่งจะเป็นการจูงใจให้ผูู้ขับชี่รถขนส่งสาธารณะ ถือเป็นการสร้างแรงจูงใจมุกกลับหรือสื่อสารเชิงบวก จากแต่เดิมว่า ทำผิดกฎหมายต้องถูกลงโทษต่างๆ เปลี่ยนเป็นการสื่อสารว่า หากทำถูกกฎหมายจะได้ประโยชน์อะไร ซึ่งในอนาคต รัฐและหน่วยงานภาคเอกชน อาจต้องหานโยบายหรือขยายโอกาสเพื่อจูงใจให้ประชาชนทำตามกฎจราจร เช่น ในรอบปีหากม่ี่ประวัติการกระทำผิดกฎจราจร เมื่อชำระภาษีประจำปีอาจได้รับส่วนลด เป็นต้น

๔.๓ การสื่อสารผ่านหลายช่องทาง เช่น ป้ายโฆษณา บนรถโดยสาร รถไฟฟ้า สถานศึกษาทุ่กระดับ โรงภาพยนตร์ สื่อ online ทีวี เป็นต้น เพื่อกระตุ้นจิตสำนึกทุกคนให้ตระหนักและร่วมกับรณรงค์ไม่เป้นต้นเหตุความสูญเสีย บางพื้นที่ต้องใช้สื่อทีเข้าถึงชุมชนทุ่กแห่งทั่ทั่วประเทศ ทั้งนี้ ควรทำควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มขันทั้งต่อผูู้ใช้รถโดยโดยตรง ในกระบวนการขอใบอนุญาตขับรถ เนื้อหาต้องครอบคลุมประเด็นข้อมูล เน้นการสื่อสารเชิงอารมณ์ต่อผลกระทบ ภาพเหตุการณ์ความเสียหายจากอุบัติเหตุและการสื่อสารแบบเฉพาะเจาะจงประเด็น เช่น เม้า เร็ว รถโรงเรียน ฯลฯ ควรนำประสบการณ์ทีได้เรียนรู้จากประเทศญี่ปุ่น ทีม่ี่การเรียนการสอนและจัดระเบียบ

วินัยจราจรในโรงเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาเป็นต้นไป เน้นให้เกิดความยั่งยืน เพื่อสร้างผู้ขับขี่ที่มีวินัยจราจร โดยเด็กรุ่นใหม่ตระหนักรู้มากขึ้นและในอนาคตก็จะมาทดแทนคนรุ่นเก่า

๔.๔ การสื่อสารเตือนทันทีที่กระทำผิดทางถนนโดยใช้เทคโนโลยีบนรถ เช่น ว่างหรือโทรแล้วขับ การไม่คาดเข็มขัด ไม่สวมหมวก การเป่าหาระดับแอลกอฮอล์ ผ่านการป้องกันการเมา ก่อนรถออก การเตือนเมื่อความเร็วบนถนนทุกประเภท ปรับจริงไม่จ่ายจะยิ่งรับโทษหนัก การตั้งด่านตรวจต้องยึดหลักทำผิดจะเจอเตือน โดยใช้กล้อง CCTV ควบคู่กับนำเสนอผ่านจอ LCD ที่มีการติดตั้งบริเวณทางแยกหรือป้ายประชาสัมพันธ์ในเส้นทางจราจร ทั้งนี้การตรวจการปรับหรือกักไต่ใดๆ ต้องทำอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ

เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยพบว่ามูลเหตุสันนิษฐานหลักหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ๗ อันดับแรก ได้แก่ การขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด อุปกรณ์ชำรุด ขับรถผิดช่องทาง/คร่อมเส้น ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น และไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ซึ่งมีถึง ๖ มูลเหตุที่เป็นพฤติกรรมที่เกิดจากการกระทำของคนที่ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น ทุกๆ ภาคส่วน ทั้งภาครัฐ องค์กรเอกชนและภาคประชาสังคมจึงต้องร่วมกำหนดมาตรการที่สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการลดอุบัติเหตุอย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อให้มีความยั่งยืน ดังนี้

๑. รัฐต้องถือเป็นวาระของชาติ มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านวิชาการ จัดเก็บ ศึกษา วิเคราะห์ ข้อมูล เพื่อนำเสนอนโยบาย/มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามความเหมาะสมของพื้นที่ ตลอดจนติดตามประเมินผล โดยองค์กรนี้ต้องได้รับอำนาจในการมอบหมายและติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ มีการจัดสรรงบประมาณ โดยต้องเร่งสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนทำตามกฎหมายจราจร โดยเน้นประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ เพื่อจูงใจให้คนยินดีที่จะปฏิบัติตาม (เพราะเมื่อทำตามแล้วจะได้ประโยชน์จากรัฐเพิ่มขึ้น) รวมทั้งต้องทำต่อเนื่องทั้งปี และมีกลไกรายงานกิจกรรมต่อรัฐสภาทุกปี

๒. รัฐต้องตั้งมีการกระจายหน้าที่ อำนาจ และทรัพยากรให้ท้องถิ่น ดำเนินการ/กิจกรรมเพื่อลดเจ็บลตตายบนถนนอย่างจริงจัง ถือเป็นหน้าที่ของท้องถิ่นเป็นเรื่องแรก รวมทั้งการเพิ่มหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ในระดับมัธยมต้น มัธยมปลาย รวมทั้งระดับอาชีวศึกษา ในทุกๆ พื้นที่และนำผลการวัดผลมาใช้ประกอบการออกใบอนุญาตขับขี่

๓. เพิ่มมาตรการทางกฎหมายให้ผู้มีส่วนได้เสียต้องรับผิดชอบร่วม อาทิ ร้านขายเหล้าที่ขายจนลูกค้าเมาต้องรับผิดชอบ ผู้จำหน่ายรถและตกแต่งรถหรือตรวจสภาพรถแล้วรถมีความเสี่ยงจนทำให้สภาพไม่ปลอดภัยไปก่อเหตุ ต้องมีส่วนร่วมเมื่อมีความผิด การเปิดช่องให้ผู้ก่อสร้างดูแลถนนไม่ปลอดภัยถูกฟ้องได้ตั้งแต่ยังไม่เกิดเหตุ แต่พิสูจน์ได้ว่าสิ่งนั้นมีความเสี่ยง สามารถฟ้องได้ง่ายและมีการเอาเรื่องจริงอย่างจริงจัง

๔. ทุกองค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลผู้ไต่บังคับบัญชา หากผู้ไต่บังคับบัญชาไปก่อเหตุ ขับรถประมาทหรือไม่ปลอดภัย ต้องถูกดำเนินการเอาผิดด้วย โดยต้องจัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้ฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติและศาลยุติธรรม (ทุกศาลทั่วประเทศ) ซึ่งจะเป็นหลักฐานสำคัญที่จะช่วย

นายทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ สามารถออกคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถได้ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี และสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำในกรณีที่มีการฟ้องร้องในศาลยุติธรรมได้

๕. ในขณะที่กลุ่มคนที่ขาดวินัยจราจร เพิกเฉย ไม่สนใจต่อกฎจราจร รัฐต้องดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับคนกลุ่มนี้อย่างจริงจัง เข้มขันและมีประสิทธิภาพ เช่น ใบสั่งจราจรจะต้องสร้างมาตรการในการบังคับโทษตามใบสั่งนั้นๆ (รัฐบังคับได้ง่าย ประชาชนเข้าสู่กระบวนการได้ง่าย) ซึ่งต้องทำโดยการตั้งศาลจราจร หรือมีกระบวนการพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ

๖. เปลี่ยนจิตสำนึกในเรื่องการขับขี่ จากเดิมที่มีแนวคิดว่าการขับขี่ เป็นสิทธิ เสรีภาพ ประชาชนมีอิสระในการขับขี่ เป็นเมื่อขับขี่รถจะต้องตระหนักและพร้อมรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่ตนอาจก่อให้เกิดในถนนได้ รวมทั้งต้องเอาผิดกับผู้จำหน่ายสุราหรือส่งเสริมให้มีบริการ “ขับรถส่งบ้าน” การส่งเสริมให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบเพื่อความปลอดภัยภายในรถแต่ละประเภท โดยใช้มาตรการการคลังและภาษี













๗. ปรับปรุงวิธีการคัดกรองผู้ขับรถเข้าสู่ถนน ทั้งก่อนและหลังจากได้รับใบขับขี่โดยสร้างระบบการออกใบอนุญาตการขับขี่ การต่อใบอนุญาตขับขี่ สำหรับกลุ่มคนรุ่นใหม่ โดยให้คำนึงถึงประสบการณ์และประวัติการขับขี่ในแต่ละช่วงเวลา มากกว่าที่จะมุ่งเน้นการเพิ่มจำนวนชั่วโมงการอบรม เช่น การนำแนวคิดเรื่องกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ของประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์มาใช้ ซึ่งกลุ่มประเทศดังกล่าว ใบขับขี่ชั่วคราวจะมีหลายระดับแต่ละระดับจะมีเงื่อนไขที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามหรือเงื่อนไขห้ามผู้ขับขี่กระทำ จึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ในระดับสูงขึ้นไปได้ รวมทั้งต้องติดตามพฤติกรรมผู้ขับขี่ภายหลังจากที่สอบผ่านได้รับใบอนุญาตครั้งแรก ตัวอย่างประเทศญี่ปุ่น จะมีการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังจากได้ใบอนุญาตหัดขับรถ โดยจะมีการติดตามในช่วงเวลา ๖ เดือน และมีการทดสอบหลายขั้นตอนซึ่งทำให้ยากกว่าจะได้รับใบอนุญาตขับรถ ทำให้ใบอนุญาตมีคุณค่าและเกิดการหวงแหน

๘. ให้มีหน่วยงานเจ้าภาพหลักด้าน การประชาสัมพันธ์ในหลากหลายมิติ เพื่อประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนให้เกิดการทำงานตามนโยบาย ซึ่งรัฐจะต้องกระตุ้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้หามาตรการและแนวทางใหม่ๆ มาต่อยอดการลดอุบัติเหตุทางถนน ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์และบังคับใช้กฎหมาย อาทิ การใช้สื่อโซเชียลมีเดียบนโซเชียลเน็ตเวิร์ค สื่อโทรทัศน์ ป้ายโฆษณา ศิลปิน โรงภาพยนตร์ รวมถึงสื่อดิจิทัลต่างๆ รูปแบบ โดยต้องทำอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งต้องมีการเผยแพร่สถิติการเกิดอุบัติเหตุทุกวันผ่านสื่อข้างต้น

๙. ต้องมีการรณรงค์ส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ทั้งมิติดถนนและตัวรถ เช่น กล้องติดหน้ารถต้องยกระดับจากอุปกรณ์เสริมเป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เพราะเราสามารถนำคลิปจากกล้องหน้าเป็นหลักฐานทางกฎหมาย สะท้อนพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้ร่วมใช้ทาง รวมทั้งการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุ เช่น นำไปใช้ถอดบทเรียนจากคลิปอุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งให้เห็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เป็นเรื่องทางวิทยาศาสตร์ที่สามารถป้องกันได้ ไม่ใช่โชคชะตา ดวง หรือชะตากรรม เป็นต้น รวมทั้งจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลขนาดใหญ่หรือ Big Data ที่จะนำไปใช้ศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุตามหลักวิทยาศาสตร์ รวมทั้งการเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือโดยอาศัยความร่วมมือจากโรงเรียนสอนขับรถและผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย


๑๐. การควบคุมกำกับ คน รถ ถนน ต้องอ้างอิงตามเป้าหมาย ๑๒ ประการของยูเอ็น
ที่ประกาศให้ทุกประเทศในโลก ดำเนินการตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนถนนที่ยั่งยืน

GLOBAL ROAD SAFETY PERFORMANCE TARGETS

<p>TARGET 1 2020</p>  <p>Target 1: By 2020, all countries establish a comprehensive multisectoral national road safety action plan with time-bound targets.</p>	<p>TARGET 2 2030</p>  <p>Target 2: By 2030, all countries accede to one or more of the core road safety-related UN legal instruments.</p>	<p>TARGET 3 2030</p>  <p>Target 3: By 2030, all new roads achieve technical standards for all road users that take into account road safety, or meet a three star rating or better.</p>	<p>TARGET 4 2030</p>  <p>Target 4: By 2030, more than 75% of travel on existing roads is on roads that meet technical standards for all road users that take into account road safety.</p>
<p>TARGET 5 2030</p>  <p>Target 5: By 2030, 100% of new (defined as produced, sold or imported) and used vehicles meet high quality safety standards, such as the recommended priority UN Regulations, Global Technical Regulations, or equivalent recognized national performance requirements.</p>	<p>TARGET 6 2030</p>  <p>Target 6: By 2030, halve the proportion of vehicles travelling over the posted speed limit and achieve a reduction in speed-related injuries and fatalities.</p>	<p>TARGET 7 2030</p>  <p>Target 7: By 2030, increase the proportion of motorcycle riders correctly using standard helmets to close to 100%.</p>	<p>TARGET 8 2030</p>  <p>Target 8: By 2030, increase the proportion of motor vehicle occupants using safety belts or standard child restraint systems to close to 100%.</p>
<p>TARGET 9 2030</p>  <p>Target 9: By 2030, halve the number of road traffic injuries and fatalities related to drivers using alcohol, and/or achieve a reduction in those related to other psychoactive substances.</p>	<p>TARGET 10 2030</p>  <p>Target 10: By 2030, all countries have national laws to restrict or prohibit the use of mobile phones while driving.</p>	<p>TARGET 11 2030</p>  <p>Target 11: By 2030, all countries to enact regulation for driving time and rest periods for professional drivers, and/or accede to international/regional regulation in this area.</p>	<p>TARGET 12 2030</p>  <p>Target 12: By 2030, all countries establish and achieve national targets in order to minimize the time interval between road traffic crash and the provision of first professional emergency care.</p>

■ PILLAR 1: Road safety management
■ PILLAR 2: Safer roads and mobility
■ PILLAR 3: Safe vehicles
■ PILLAR 4: Safe road users
■ PILLAR 5: Post-crash response

Following the request of the United Nations General Assembly, on November 22, 2017 Member States reached consensus on 12 global road safety performance targets. For more information: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/



ที่มา https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf

รูปภาพที่ ๕-๑ Global Road Safety Performance Targets

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

แม้ในระยะยาวภาครัฐได้ปรับปรุงระบบการขนส่งเป็นระบบรางเพิ่มมากขึ้น แต่การจราจรทางถนนก็ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และด้วยความร่วมมือของทุกๆ ภาคส่วนในการนำเทคโนโลยีมาใช้อย่างกว้างขวางตามแผนการพัฒนาประเทศสู่ Thailand ๔.๐ ควรมีการศึกษาและวิจัยเพิ่มเติม ดังนี้

๑. การสร้างภูมิคุ้มกัน เพื่อให้มีความปลอดภัยจากเครือข่ายสังคม เพราะหากมีการใช้เครือข่ายโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ อาจตกเป็นเหยื่อของผู้ไม่หวังดีและอาจได้รับความเสียหายตามมา

๒. นำเทคโนโลยีล้ำสมัยอย่าง AI และ Big Data มาใช้ คงปฏิเสธไม่ได้ว่าทุกวันนี้คำว่า AI และ Big Data เป็นที่นิยมอย่างมาก ในยุคที่เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทอย่างมาก ปัจจุบันเราเริ่มเห็นหลายองค์กรเปลี่ยนภาพการทำงานไปสู่การทำงานที่เน้นข้อมูลและการวิเคราะห์ขั้นสูง ต้องทำงานด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัยอย่าง AI และ Big Data อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะในอนาคตระบบต่างๆ จะมีการรวบรวมข้อมูลจำนวนมหาศาลเอาไว้ พร้อมให้เรานำไปใช้วิเคราะห์ได้ เช่น ข้อมูลการพูดคุยของคนบน Social Network ข้อมูลรูปภาพที่มีการส่งต่อบน Internet ข้อมูลวิดีโอจากกล้องวงจรปิด กล้องหน้ารถหรืออื่นๆ เราจึงต้องศึกษาและประยุกต์ใช้ประโยชน์จากระบบ Big Data เพื่อนำเทคโนโลยีสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลหรือ Data Analytics หรือเรียกรวม Big Data Analytics เพื่อพัฒนา AI มาเป็นเครื่องมือในการป้องกันอุบัติเหตุทั้ง ๕ สาหลัก เช่น การแจ้งเตือนจุดเสี่ยงทางถนน ผ่านระบบนำทางหรือ GPS ที่นอกจากจะใช้นำทางแล้วอาจจะใช้แจ้งเตือนในมิติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน เช่น

๒.๑ การแจ้งเตือนในถนนที่มีอุบัติเหตุบ่อยๆ หรือจุดเสี่ยงต่างๆ

๒.๒ การแจ้งเตือนกรณี ฝนตกครั้งแรก มีคราบน้ำมันทำให้ถนนลื่น เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก

๒.๓ การเชื่อมโยงกับระบบ GPS ของภาครัฐหรือหน่วยงานภาคีเครือข่าย เพื่อรายงานสถิติการทำความผิดซ้ำซ้อน เป็นต้น

บรรณานุกรม

เอกสารวิจัย

ทวีศักดิ์ ตะระโทก และคณะ. “โครงการการศึกษาแนวทางการพัฒนาหลักสูตรอบรมเพื่อฟื้นฟูและปรับพฤติกรรมผู้กระทำผิดกฎหมาย กรณีเมาแล้วขับ” เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, มหาวิทยาลัยนเรศวร, ๒๕๖๐.

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์. “การพัฒนาความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการ แก้ไขปัญหาเมาแล้วขับ จังหวัดภูเก็ต” เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, โรงพยาบาลกลาง จังหวัดภูเก็ต, ๒๕๖๐.

สัมภาษณ์

นายแพทย์ แท้จริง ศิริพาณิชย์, เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายแพทย์ อนุชา เศรษฐเสถียร, อดีตเลขาธิการ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์, ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์, ผู้จัดการแผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับ องค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน และรองประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

พลตำรวจโท อนันต์ ศรีหิรัญ, อดีต ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

พลตำรวจตรี เอกรัช ลิ้มสังกาศ, ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล 3 หัวหน้าทีมปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย พ.ร.บ.จราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นางวาทีณี สุวรรณพงศ์, นักวิชาการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายแพทย์พรเทพ แซ่เฮ็ง, หัวหน้ากลุ่มงานปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน ศูนย์เอราวัณ สำนักงานการแพทย์ กรุงเทพมหานคร . สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

ผู้อำนวยการกองสาธารณสุขฉุกเฉิน, สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นางสาวสุดารัตน์ นิราพาธ, ผู้อำนวยการกลุ่มสื่อสารองค์การ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

พันตำรวจโท พชร ฐานปณฑุรักษ์, สารวัตรงานอบรมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร, . สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายสุชีพ บุญเส็ง, ผู้แทน ผู้จัดการมูลนิธิพ่อแม่กึ่ง . สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นางสาวจุลิตี สว่างอรุณ, ผู้แทน ชมรมแท็กซี่ไทยอินเตอร์ เพื่อการท่องเที่ยว. สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายเทพฤทธิ์ เอื้อวิเศษวัฒนา, ผู้แทน บริษัท อยุธยา แคปปิตอล ออโต้ ลีส จำกัด . สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

นายอภิสุข เวทวิชิตชัย, กรรมการบริหารบริษัทแปซิฟิครูป จำกัด (จส.๑๐๐) . สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

วิสุทธ รุ่งโรจน์สกุลทร, ผู้แทน ชมรมแท็กซี่ไทยอินเตอร์ เพื่อการท่องเที่ยว . สัมภาษณ์, พฤษภาคม ๒๕๖๒.

กฎหมาย

“พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒”. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๙๖ ตอนที่ ๘ ฉบับพิเศษ , ๒๙ มกราคม ๒๕๒๒, หน้า ๑

“พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๓๘)”. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๑๒ ตอนที่ ๔๒ ก, ๖ ตุลาคม ๒๕๓๘, หน้า ๑

“พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒”. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๙๖ ตอนที่ ๗๗ ฉบับพิเศษ, ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๒๒, หน้า ๒๒

“พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงรถจักรยานยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๑”. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๕ ตอนที่ ๓๓ ก, ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑, หน้า ๓๔

“คำสั่งคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าด้วยเรื่องระเบียบวิธีปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการพลเรือนสามัญ พ.ศ. ๒๕๕๘”. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๓๒ ตอนที่ พิเศษ ๑๗๑ ง, ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๘, หน้า ๗

“กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการอุปการะเลี้ยงดู อบรมสั่งสอน และพัฒนาเด็กที่อยู่ในความปกครองดูแล พ.ศ. ๒๕๔๙”. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๒๓ ตอนที่ ๘๔ ก, ๒๒ สิงหาคม ๒๕๔๙, หน้า ๑๐

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

เดลินิวส์. (๒๕๖๑). ขับรถไม่มีใบขับขี่กว่า ๑๐ ล้านคน ชี้ก.ม. ใหม่ ต.ร. ปรับไม่ได้. (๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑). สืบค้นจาก <https://today.line.me/th/pc/article/ขับรถไม่มีใบขับขี่กว่า10ล+คน+ชี้ก+ม+ใหม่+ตร+ปรับ+ไม่ได้-moz08Z>

บทความ เรื่อง แนวคิดกฎหมายใหม่เรื่องใบอนุญาตขับรถ “ออกยาก ยืดง่าย จ่ายแพง” ที่มา “<https://ldpthailand.org/th/2016/09/บทความ-เรื่อง-แนวคิดกฎหมาย/>” สืบค้น ณ ๓ มีนาคม ๒๕๖๒

พิสิษฐ์ วงศ์เจริญธนา. (๒๕๖๑). การทบทวนเรื่องอายุขั้นต่ำของผู้มีสิทธิขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราว. มูลนิธิป้องกันภัยอุบัติเหตุแห่งเอเชีย ประเทศไทย. สืบค้นจาก <https://ldpthailand.org/th/2018/03/การทบทวนเรื่องอายุขั้นต่ำ/>

ธนะชาติ ปาลียะเวทย์ (๒๕๖๒) มาตรการเพื่อความปลอดภัยของเด็กที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ สืบค้นจาก <https://ldpthailand.org/th/2018/10/มาตรการเพื่อความปลอดภัย/>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

คำสั่งคณะกรรมการบูรณาการประสานงาน กรณีกู้ชีพฉุกเฉิน
สถานิติบัญญัติแห่งชาติ

৯৬

ഭരണ

ॐ

ภาคผนวก ข
คำสั่งคณะกรรมการจัดทำแผนและมาตรการ
ลดความสูญเสียบนท้องถนน

ಸಣ

ประวัติย่อผู้วิจัย

นายคุณวัฒน์ วงศ์แก้ว

เกิดวันที่ ๒๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๖

การศึกษา

ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (คณิตศาสตร์/คอมพิวเตอร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (วิทยาการคอมพิวเตอร์) สถาบันบัณฑิตพัฒน
บริหารศาสตร์ (นิด้า)

หลักสูตร การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม. ๑๕) สถาบันพระปกเกล้า
หลักสูตร นักบริหารการงบประมาณระดับสูง (นงส.๕) สำนักงานงบประมาณ

ประวัติการทำงานโดยย่อ

๒๕๕๖-ปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ผู้อำนวยการสำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ผู้อำนวยการประชาสัมพันธ์ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

คณะกรรมการบูรณาการ ประสานงานกรณีผู้ชื้อพดุงเงิน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

๒๕๕๑-๒๕๕๖

นักวิชาการคอมพิวเตอร์เชี่ยวชาญ

ผู้อำนวยการกลุ่มงานวิทยาการคอมพิวเตอร์ สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

๒๕๓๔-๒๕๕๑

นักวิชาการคอมพิวเตอร์ปฏิบัติการ/ชำนาญการและชำนาญการพิเศษ สำนักสารสนเทศ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ตำแหน่งปัจจุบัน

ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ชั้น ๑๕ อาคารสุขประพฤติ ถนนประชาชื่น เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา

เรื่อง การพัฒนาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคม เพื่อส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ผู้วิจัย นายคณวัฒน์ วงศ์แก้ว หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ตำแหน่ง ที่ปรึกษาด้านระบบงานนิติบัญญัติ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนของไทยนับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ประเทศต้องสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และทรัพย์สินอย่างประมาธค่ามิได้มาเป็นเวลาหลายทศวรรษ แม้ล่าสุดองค์การอนามัยโลกรายงานตัวเลขการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ระบุว่าประเทศไทยมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๙ ของโลก โดยเฉลี่ย สูงถึง ๒๒,๐๕๒ คนต่อปี หรือโดยเฉลี่ยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึงประมาณ ๖๐ คนต่อวัน และมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจมากกว่า ๔ แสนล้านบาทต่อปี ขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเทศกาลต่าง ๆ เกินกว่า ๕๐% เป็นหัวหน้าครอบครัวและคนในวัยทำงานขับเคลื่อนอยู่ในระบบเศรษฐกิจ และมีตัวเลขแฝงของจิตพิที่เสียไปด้วย มีผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของสังคมไทยที่กำลังก้าวสู่สังคมสูงวัย อาจถึงขั้นวิกฤตหากเราและทุกภาคส่วนในสังคมดำเนินการแบบเดิม ดังนั้นทุกๆ ภาคส่วนจึงต้องเร่งรีบดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญ

ผู้ช่วยกลุ่มนี้มักจะถูกจัดลำดับการรักษาเป็นอันดับแรก เพราะมักจะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิต พวกเขาจึง "แข่งคิว" คนใช้รายอื่นโดยไม่ตั้งใจ ไม่ว่าจะเป็คิวเอ็กซเรย์ คิวห้องผ่าตัด คิวหมอ หรือแม้กระทั่งคิวการใช้เลือดในคลังเลือดของโรงพยาบาล และการ "แข่งคิว" ของพวกเขา มักทำให้ต้องมีการเลื่อนคิวผ่าตัดของคนใช้รายอื่นๆ คนใช้ที่ถูกเลื่อนอาจเกิดความเสี่ยงที่จะมีความสูญเสียซ้ำซ้อนเป็นเงาตามตัว และล่าสุดจากสถิติในช่วง ๗ วันอันตราย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ๕ อันดับแรก คือ ขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด หลับใน ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร และเมาแล้วขับ ซึ่งก็คือฝีมือนมนุษย์ล้วนๆ และคนเหล่านี้มักจะมีผลกระทบซ้ำๆ สือให้เห็นถึงการไม่ยำเกรงต่อกฎระเบียบด้านการจราจรหรือไม่ยำเกรงกฎหมาย

แม้เราจะมีกฎหมายจราจรทางบก การคาดหวังให้ผู้คนปฏิบัติตามกฎหมายและมีวินัยในการขับขี่ และปัญหาอุบัติเหตุจราจรหรือรถติดจะไม่เกิด อาจจะดูเป็นเรื่องที่อุดมคติจนเกินไป แม้หลักการกฎหมาย คือ กฎ ระเบียบข้อบังคับ ที่นำมาใช้กับผู้คนในสังคม ถ้าใครฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม ก็ต้องมีโทษ ถ้าคนเราทุกคนพร้อมปฏิบัติตามกฎหมาย ตำรวจ อัยการ อาจเป็นสิ่งที่ไม่จำเป็นสำหรับสังคมเลย การบังคับใช้กฎหมาย จึงเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการอยู่ร่วมกันในสังคม การบังคับใช้กฎหมายจราจร มิใช่การพูดแต่เพียงฝ่ายเดียวว่า ให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎหมายแล้วก็จบ การบังคับใช้

กฎหมายจึงถือเป็นเรื่องสำคัญ ทำอย่างไรจะให้ทุกๆ คนเคารพกฎหมาย จึงเป็นสิ่งที่สังคมต้องร่วมมือกันปฏิบัติตามและป้องปรามไม่ให้ใครทำผิดกฎหมาย

รถยนต์ รถจักรยานยนต์กลายเป็นสิ่งสำคัญที่หลายคนขาดไม่ได้ เมื่อมีคนขับรถมากขึ้น อุบัติเหตุก็ย่อมมีโอกาสเกิดได้ทุกวัน มีการเสนอข่าวหรือคลิปจาก “กล้องติดหน้ารถ” ผ่านสื่อหลากหลายมิติ สังคมต่างยอมรับว่ามีประโยชน์อย่างมาก กล้องติดรถยนต์จึงเป็นสิ่งที่สำคัญต่อการขับขี่ที่ควรถือได้ว่าเป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยเพราะในยามที่เกิดเหตุไม่คาดคิด คลิปจากกล้องจะเป็นพยานสำคัญในการปกป้องคนที่ขับรถดี มีวินัย เคารพกฎจราจรในการใช้รถใช้ถนน (ช่วยคนดี ชี้คนผิด) กรณีที่เราผิดมันก็จะเป็นเครื่องเตือนสติให้พิจารณาว่าเหตุเกิดจากอะไร และควรขับรถด้วยความรับผิดชอบ มีจิตสำนึกของการขับขี่ที่ปลอดภัย ต้องขับอย่างระมัดระวัง เพราะเรากำลังถูกตรวจสอบโดยกล้อง ดังนั้น กล้องจึงช่วยในการพัฒนานิสัยการขับขี่ที่ดี ส่งเสริมให้การปฏิบัติตามกฎจราจรและกฎระเบียบ เปรียบเหมือนกล่องดำบนเครื่องบินที่จะใช้เป็นหลักฐานในการติดตามพฤติกรรมของคนขับ โดยเฉพาะรถสาธารณะที่ผู้ขับต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ร่วมใช้ทาง

ปัจจุบันมีการใช้เครือข่ายสังคมเพื่อเผยแพร่คลิปจากกล้องหน้าอย่างกว้างขวางและสื่อมวลชนหลายแขนงได้มีการนำเสนอภาพข่าวจากกล้องหน้ารถเพื่อกระตุ้นเตือนสังคม สามารถเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ให้นำเสนอข้อมูลหรือติดตามผลและนำไปใช้อย่างมีทิศทาง เช่น การเชื่อมโยงกับตำรวจนำไปใช้บังคับตามกฎหมาย การเชื่อมโยงกับกรมการขนส่งเพื่อปรับเปลี่ยนและควบคุมพฤติกรรมของผู้รับใบอนุญาต รวมทั้งหน่วยงานๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบถนนให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน นับเป็นเครื่องมือที่ทุกๆ ภาคส่วนในสังคมมีส่วนร่วมได้มากที่สุด เพราะอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ใช่เคราะห์กรรม ไม่ใช่ดวงหรือเคราะห์ของผู้ใช้ แต่เป็นเรื่องทางวิทยาศาสตร์ที่สามารถควบคุมได้ หากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีวินัยและเคารพกฎจราจรซึ่งถือว่าเป็นกฎแห่งความปลอดภัย

เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า โลกมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จากยุค Analog ไปสู่ยุค Digital และยุค Robotic จึงทำให้เทคโนโลยีดิจิทัลมีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตและการทำงาน ภาครัฐหรือราชการซึ่งเป็นแกนหลักของการคมนาคมและเป็นกลไกหลักในการพัฒนาประเทศ จึงต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับบริบทของการเปลี่ยนแปลง และการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยีสู่ยุคดิจิทัลเต็มรูปแบบ รวมทั้งเทคโนโลยีกล้องหน้ารถและเครือข่ายสังคม เราจึงควรใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่กล่าวนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กร และเพื่อประโยชน์ต่อสังคม ด้วยเหตุที่กล่าวมารัฐจึงต้องยกระดับกล้องหน้ารถให้เป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ต้องผลักดันให้ผู้ผลิตทำการติดตั้งมาพร้อมกันกับตัวรถผ่านกระบวนการผลิตที่ได้มาตรฐาน โดยรัฐควรใช้มาตรการด้านภาษีเพื่อเป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการได้เร่งรัดดำเนินการ เพราะอุบัติเหตุยังคงดำรงอยู่ทุกวัน ทุกชั่วโมง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network)
๒. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
๓. เพื่อนำเสนอแนวทางการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยโดยเน้นการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลโดยเฉพาะกล้องหน้ารถ เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถเองและของผู้ร่วมทาง ซึ่งปัจจุบันมีการส่งผ่านสื่ออย่างกว้างขวาง แต่ยังไม่มีการวิเคราะห์และศึกษาสภาพปัญหาที่สามารถส่งเสริมการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงการศึกษาในพฤติกรรมการใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Social Network) และข้อมูลเชิงสถิติของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีการติดกล้องหน้ารถ ผลต่อความมั่นคงด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจึงมีการศึกษาในขอบเขตของเครือข่ายสังคมออนไลน์(Social Network) ที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้ได้แก่ Facebook

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) โดยข้อมูลปฐมภูมิจึงได้จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องจำนวนประมาณ ๑๕ คน และข้อมูลทุติยภูมิจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลเชิงสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ผลการวิจัย

๑. ได้รู้ถึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนจากเทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายสังคมออนไลน์(Social Network)
๒. ได้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
๓. มีข้อเสนอเชิงกฎหมายและมาตรการที่มีผลต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
๔. สามารถนำผลการศึกษามาใช้เป็นเครื่องมือรณรงค์ส่งเสริมการลดอุบัติเหตุได้

ข้อเสนอแนะ

เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยพบว่ามีสาเหตุสันนิษฐานหลักหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ๗ อันดับแรก ได้แก่ การขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด อุบัติเหตุจากรถ ขับรถผิดช่องทาง/คร่อมเส้น ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น และไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ซึ่งมีถึง ๖ มูลเหตุที่เป็นพฤติกรรมที่เกิดจากการกระทำของคนที่ใช้รถใช้ถนน ดังนั้น ทุกๆ ภาคส่วน ทั้งภาครัฐ องค์กรเอกชนและภาคประชาสังคมจึงต้องร่วมกำหนดมาตรการที่สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการลดอุบัติเหตุอย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยความยั่งยืน ดังนี้

๑. รัฐต้องถือเป็นวาระของชาติ มีหน่วยงานรับผิดชอบด้านวิชาการ จัดเก็บ ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำเสนอนโยบาย/มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามความเหมาะสมของพื้นที่ ตลอดจนติดตามประเมินผล โดยองค์กรนี้ต้องได้รับอำนาจในการมอบหมายและติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ มีการจัดสรรงบประมาณ โดยต้องเร่งสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนทำตามกฎหมายจราจร โดยเน้นประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ เพื่อจูงใจให้คนยินดีที่จะปฏิบัติตาม

(เพราะเมื่อทำตามแล้วจะได้ประโยชน์จากรัฐเพิ่มขึ้น) รวมทั้งต้องทำต่อเนื่องทั้งปี และมีกลไกรายงานกิจกรรมต่อรัฐสภาทุกปี

๒. รัฐต้องตั้งมีการกระจายหน้าที่ อำนาจ และทรัพยากรให้ท้องถิ่น ดำเนินการ/กิจกรรมเพื่อลดเจ็บลตตายบนถนนอย่างจริงจัง เพราะถนนมากกว่า ๕๐% อยู่ในความรับผิดชอบของท้องถิ่น ถือเป็นหน้าที่ของท้องถิ่นที่ควรเร่งดำเนินการเป็นเรื่องแรก รวมทั้งการเพิ่มหลักสูตรการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตั้งแต่ระดับมัธยมต้น มัธยมปลาย รวมทั้งระดับอาชีวศึกษา ในทุกๆ พื้นที่และนำผลการวัดผลมาใช้ประกอบการออกใบอนุญาตขับขี่

๓. เพิ่มมาตรการทางกฎหมายให้ผู้มีส่วนได้เสียต้องรับผิดชอบร่วม อาทิ ร้านขายเหล้าที่ขายจนลูกค้าเมาต้องรับผิดชอบ ผู้จำหน่ายรถและตกแต่งรถหรือตรวจสภาพรถแล้วรถมีความเสี่ยงจนทำให้สภาพไม่ปลอดภัยไปก่อเหตุ ต้องมีส่วนร่วมเมื่อมีความผิด การเปิดช่องให้ผู้ก่อสร้างดูแลถนนไม่ปลอดภัยถูกฟ้องได้ตั้งแต่ยังไม่เกิดเหตุ แต่พิสูจน์ได้ว่าสิ่งนั้นมีความเสี่ยง สามารถฟ้องได้ง่ายและมีการเอาเรื่องจริงอย่างจริงจัง

๔. ทุกองค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลผู้ใต้บังคับบัญชา หากผู้ใต้บังคับบัญชาไปก่อเหตุ ขับรถประมาทหรือไม่ปลอดภัย ต้องถูกดำเนินการตรวจสอบหากมีการปล่อยปละหรือละเลยต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย โดยต้องมีการจัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้ฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติและศาลยุติธรรม (ทุกศาลทั่วประเทศ) ซึ่งจะเป็นหลักฐานสำคัญที่จะช่วยนายทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ สามารถออกคำสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ตามความเหมาะสมแล้วแต่กรณี และสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีกับผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำในกรณีที่มีการฟ้องร้องในศาลยุติธรรมได้

๕. ในขณะที่กลุ่มคนที่ขาดวินัยจราจร เพิกเฉย ไม่สนใจต่อกฎจราจร รัฐต้องดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับคนกลุ่มนี้อย่างจริงจัง เข้มข้นและมีประสิทธิภาพ เช่น ใบสั่งจราจร จะต้องสร้างมาตรการในการบังคับโทษตามใบสั่งนั้นๆ (รัฐต้องบังคับใช้กฎหมายได้และประชาชนสามารถเข้าสู่กระบวนการได้ง่าย) ต้องเร่งดำเนินการตั้งศาลจราจร หรือให้มีกระบวนการพิจารณาคดีจราจรเป็นการเฉพาะ เพื่อป้องกันการทำความผิดซ้ำซ้อนและป้องกันการไม่เคารพกฎหมาย โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถหรูแล้วไม่ยำเกรงกฎหมาย

๖. เร่งปรับเปลี่ยนจิตสำนึกในเรื่องการขับขี่ จากเดิมที่มีแนวคิดว่าการขับขี่ เป็นสิทธิเสรีภาพ ประชาชนมีอิสระในการขับขี่ เป็นว่า เมื่อขับขี่ขับขี่รถจะต้องตระหนกและพร้อมรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่ตนอาจก่อให้เกิดในถนนได้ รวมทั้งต้องเอาผิดกับผู้จำหน่ายสุราหรือส่งเสริมให้มีบริการ “ขับขี่กลับบ้าน” การส่งเสริมให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบเพื่อความปลอดภัยภายในรถแต่ละประเภท โดยใช้มาตรการการคลังและภาษี เพื่อกระตุ้นให้ผู้ผลิตรถทำการติดตั้งโดยตรงในกระบวนการผลิตและมีมาตรฐาน

๗. ปรับปรุงวิธีการคัดกรองผู้ขับขี่เข้าสู่ถนน ทั้งก่อนและหลังจากได้รับใบขับขี่โดยสร้างระบบการออกใบอนุญาตการขับขี่ การต่อใบอนุญาตขับขี่ สำหรับกลุ่มคนรุ่นใหม่ โดยให้คำนึงถึงประสบการณ์และประวัติการขับขี่ในแต่ละช่วงเวลา มากกว่าที่จะมุ่งเน้นการเพิ่มจำนวนชั่วโมงการอบรม เช่น การนำแนวคิดเรื่องกระบวนการออกใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มประเทศออสเตรเลีย และ

นิวซีแลนด์มาปรับใช้ ซึ่งกลุ่มประเทศดังกล่าว ใบขับขี่ชั่วคราวจะมีหลายระดับแต่ระดับจะมีเงื่อนไขที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตาม หรือเงื่อนไขห้ามผู้ขับขี่กระทำ จึงจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ในระดับสูงขึ้นไปได้ รวมทั้งต้องติดตามพฤติกรรมผู้ขับขี่ภายหลังจากที่สอบผ่านได้รับใบอนุญาตครั้งแรก ตัวอย่างประเทศอย่างญี่ปุ่น จะมีการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับขี่ภายหลังจากได้ใบอนุญาตหัดขับรถ โดยจะมีการติดตามในช่วงเวลา ๖ เดือน และมีการทดสอบหลายขั้นตอนซึ่งทำให้ยากกว่าจะได้รับใบอนุญาตขับรถ ทำให้ใบอนุญาตมีคุณค่าและเกิดการหวงแหน

๘. ให้มีหน่วยงานเจ้าภาพหลักด้าน การประชาสัมพันธ์ในหลากหลายมิติ เพื่อประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนให้เกิดการทำงานตามนโยบาย ซึ่งรัฐจะต้องกระตุ้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้หามาตรการและแนวทางใหม่ๆ มาต่อยอดการลดอุบัติเหตุทางถนน ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์และบังคับใช้กฎหมาย อาทิ การใช้สื่อโซเชียลมีเดียบนโซเชียลเน็ตเวิร์ค สื่อโทรทัศน์ ป้ายโฆษณา ศิลปิน โรงภาพยนตร์ รวมถึงสื่อดิจิทัลอื่นๆ รูปแบบ โดยต้องทำอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งต้องมีการเผยแพร่สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทุกวันผ่านสื่อข้างต้นให้ประชาชนได้รับทราบและตระหนักถึงความเสียหาย เช่นเดียวกับมาตรการ ๗ วันอันตราย เป็น ๓๖๕ วัน อันตราย ตายทุกวัน...

๙. ต้องมีการรณรงค์ส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ทั้งมิตินอนและตัวรถ เช่น กล้องติดหน้ารถต้องยกระดับจากอุปกรณ์เสริมเป็นอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เพราะเราสามารถนำคลิปจากกล้องหน้าเป็นหลักฐานทางกฎหมาย สะท้อนพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้ร่วมใช้ทาง รวมทั้งการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุ เช่น นำไปใช้ถอดบทเรียนจากคลิปอุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งให้เห็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เป็นเรื่องทางวิทยาศาสตร์ที่สามารถป้องกันได้ ไม่ใช่โชคชะตา ดวงไม่ดี คราวเคราะห์ เป็นชะตากรรมหรือโทษว่าเป็นความผิดพลาดของผู้อื่น เป็นต้น รวมทั้งต้องจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลขนาดใหญ่หรือ Big Data ที่จะนำไปใช้ศึกษาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและนำไปใช้ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุตามหลักวิทยาศาสตร์ รวมทั้งการเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือโดยอาศัยความร่วมมือจากโรงเรียนสอนขับรถและผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย

๑๐. การควบคุมกำกับ คน รถ ถนน ต้องอ้างอิงตามเป้าหมาย ๑๒ ประการของยูเอ็น (Global Road Safety Performance Targets) ที่ประกาศให้ทุกประเทศในโลก ดำเนินการตาม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยบนถนนที่ยั่งยืน