

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้รวบรวม แนวคิด และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมของชุมชน
2. การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
3. การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

การมีส่วนร่วมของชุมชน

แนวคิดการมีส่วนร่วมของชุมชน

แนวคิดระบบสุขภาพภาคประชาชน โดยการให้ประชาชนพึ่งพาตนเองด้านสุขภาพได้อย่างยั่งยืนต้องอาศัยความร่วมมือ ร่วมแรง ร่วมใจของประชาชนเพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนำไปสู่การสร้างเสริมสุขภาพในทิศทางที่ดีขึ้น แนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาจึงได้รับการส่งเสริมและสนับสนุน โดยภาครัฐ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8-9 มุ่งเน้นการพัฒนาแบบองค์รวมให้คน ชุมชน และองค์กรชุมชนเป็นแกนกลางในการพัฒนา โดยการส่งเสริมศักยภาพของประชาชน ผู้นำชุมชน และเครือข่ายองค์กรชุมชนเพื่อให้มีส่วนร่วมและเกิดการรวมกลุ่มให้สามารถพึ่งตนเองได้ ดังนั้นประชาชนจึงเป็นกลไกสำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย (ศิริกุล กสิวิวัฒน์, 2546) การกระตุ้นสนับสนุนและเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน รู้จักวิเคราะห์สถานการณ์ที่ตนเองเป็นอยู่และพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงเมื่อจำเป็น เพื่อให้เกิดกิจกรรมที่ประชาชนเป็นเจ้าของมีความรับผิดชอบ มีการบริหารจัดการให้กิจกรรมคงอยู่ สามารถยืดหยุ่นและพึ่งตนเองได้อย่างแท้จริงและมีความยั่งยืนตลอดไป แนวคิดการมีส่วนร่วมจึงเป็นหัวใจของการพัฒนาหรือการแก้ปัญหาของชุมชน การมีส่วนร่วมของประชาชนยังเป็นรูปแบบหนึ่งของแนวความคิดการกระจายอำนาจจากส่วนกลางมาสู่ส่วนท้องถิ่น เพราะประชาชนในท้องถิ่นคือผู้ที่รู้ปัญหาและความ

ต้องการของท้องถิ่นตนเองดีกว่าผู้อื่น การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเป็นการเปิดกว้างในความคิดเห็น โดยการสื่อสารสองทางในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับประชาชน ซึ่งในแต่ละประเด็นนั้นไม่สามารถใช้เกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งมาตัดสินใจได้เหมือนกัน (ถวิลวดี บุรีกุล, 2548)

ชินรัตน์ สมสืบ (2539) กล่าวว่าการพัฒนาชนบทผู้ปฏิบัติงานพัฒนาจะต้องเชื่อหรือพัฒนาความเชื่อว่า ประชาชนในชนบทรู้ว่าพวกตนต้องการอะไรเพื่อการพัฒนาของตนเอง ประชาชนในชนบทมีศักยภาพที่จะมีส่วนร่วมในการปรับปรุงชีวิตของพวกเขา ผู้จัดทำนโยบายข้าราชการ และผู้ที่สัมผัสกับประชาชนต้องเชื่อว่า ผู้อาศัยในชนบทแม้ว่าจะเป็นชนดั้งเดิมมีชีวิตง่ายๆ และไม่ได้รับการศึกษา แต่พวกเขามีความสามารถที่จะค้นหาทั้งทางเลือกของท้องถิ่นและความเป็นไปได้ต่างๆ จากภายนอก เพื่อการแก้ไขปัญหาของพวกเขาเอง และวางแผนเพื่อการพัฒนาตนเอง

ความหมายการมีส่วนร่วมของชุมชน

การมีส่วนร่วมของชุมชน เป็นวิธีการที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลายในการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาในชุมชน จึงมีผู้ให้ความหมายต่างๆ ขึ้นอยู่กับแนวความคิด สถานการณ์ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์การทำงาน ดังต่อไปนี้

ถวิลวดี บุรีกุล (2548) ให้ความหมายการมีส่วนร่วมของชุมชนหมายถึง การที่ประชาชนมีสิทธิและหน้าที่เข้าร่วมกระบวนการตัดสินใจต่างๆ ในการแก้ปัญหาของชุมชน การสำรวจตรวจสอบ การระดมทรัพยากร เสนอแนะแนวทางแก้ไข การก่อตั้งและดำรงรักษายองค์กรในท้องถิ่น

สนธยา พลศรี (2547) ให้ความหมายการมีส่วนร่วมของชุมชนหมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนได้เข้ามาร่วมคิด ร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในทุกขั้นตอน ทั้งร่วมคิด ร่วมวางแผนร่วมปฏิบัติงาน ร่วมประเมินผล และร่วมรับผิดชอบที่เกื้อหนุน การมีส่วนร่วมของชุมชนจึงเป็นแนวคิดหนึ่งของการพัฒนาชุมชนซึ่งจะประสบผลสำเร็จได้ต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐและชุมชน ไม่ปล่อยให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรับผิดชอบเพียงฝ่ายเดียว นอกจากการสนับสนุนส่งเสริมของรัฐบาลอย่างเหมาะสมแล้ว ยังสามารถขอการสนับสนุนจากภาคเอกชนภายนอกที่พร้อมจะให้การสนับสนุนได้อีกทาง

ศิริกุล กสิวิวัฒน์ (2546) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมหมายถึง การที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมพัฒนาด้วยความสมัครใจตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุด เพื่อพัฒนาชุมชนของตนด้วยความรู้สึกรับผิดชอบร่วมกัน

ปารีชาติ วลัยเสถียร และคณะ (2546) ให้ความหมายการมีส่วนร่วมมี 2 ลักษณะคือ

- 1) การมีส่วนร่วมในลักษณะที่เป็นกระบวนการของการพัฒนา โดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ ได้แก่ การค้นหาปัญหา การวางแผน การตัดสินใจ การระดมทรัพยากร การติดตามประเมินผลรวมทั้งการรับผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการ โดยโครงการดังกล่าวจะต้องมีความสอดคล้องกับวิถีชีวิตและวัฒนธรรมของชุมชน
- 2) การมีส่วนร่วมในนัยทางการเมือง โดยการส่งเสริมสิทธิหรือพลังอำนาจของประชาชน เป็นการคืนอำนาจในการพัฒนาให้แก่ประชาชนให้มีส่วนร่วมในการกำหนดอนาคตของตนเอง เป็นการกระจายอำนาจจากส่วนกลางเป็นส่วนภูมิภาค โดยชุมชนพัฒนาขีดความสามารถของตนเองในการจัดการเพื่อรักษาผลประโยชน์ ควบคุมการใช้การกระจายทรัพยากรในชุมชนและการได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนา

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2543) ให้ความหมายว่าการมีส่วนร่วมเป็นการระดมความร่วมมือของบุคคลในการจัดทำแผนงาน/กิจกรรม/โครงการตามที่ภาครัฐเป็นผู้กำหนด และให้อำนาจชุมชนในการตัดสินใจกำหนดกิจกรรมและวิธีการตั้งแต่เริ่มกำหนดปัญหา ค้นหาสาเหตุ วางแผน ลงทุน ปฏิบัติ ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลรวมทั้งการรับผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้น

เพ็ญศรี เปลี่ยนจำ (2542) ให้ความหมายการมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนในชุมชนนั้นเป็นผู้ตระหนักถึงปัญหาในชุมชนของตนเป็นอย่างดี กำหนดปัญหา วิเคราะห์ปัญหาและกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาของชุมชน บริหารจัดการแก้ไขปัญหาที่สามารถทำได้ ส่วนที่นอกเหนือความสามารถก็ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้แก้ปัญหาต่อไป

องค์การสหประชาชาติ (United Nation, 1981, อ้างใน ประภาภรณ์ ประเสริฐสม, 2543) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า เป็นกระบวนการที่เกี่ยวกับการกระทำและเกี่ยวข้องกับมวลชนระดับต่างๆ กระทำโดยสมัครใจเกี่ยวกับจุดประสงค์ทางสังคมและการจัดสรรทรัพยากร กำหนดความต้องการของตนเอง การตัดสินใจและควบคุมกิจกรรมต่างๆ มากกว่าเป็นฝ่ายตั้งรับ

องค์การอนามัยโลก (WHO, 2002) กล่าวว่า การมีส่วนร่วมของชุมชนคือ กระบวนการที่ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจในประเด็นที่เป็นปัญหาของชุมชน โดยร่วมประเมิน วางแผน แก้ไขปัญหาและปฏิบัติร่วมกัน การมีส่วนร่วมของคนในชุมชนทำให้เข้าใจ เข้าถึงและใช้แหล่งประโยชน์ของชุมชนอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

จอห์น เอ็ม โคเฮน และ นอร์แมน ที อัฟฮอฟ (John M. Cohen & Norman T. Uphoff, 1980) ให้ความหมายการมีส่วนร่วมในการพัฒนา หมายถึง การมีส่วนร่วมจะประกอบด้วยส่วนที่

เกี่ยวข้องกับประชาชน 4 ประการ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ (decision making) มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการ (implementation) ร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ (benefits) และร่วมในการประเมินผล (evaluation)

จากการทบทวนวรรณกรรม การมีส่วนร่วมของชุมชน หมายถึง การที่ชุมชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรม/แผนงาน/โครงการโดยการสนับสนุนของภาครัฐ เพื่อการพัฒนาหรือแก้ไข ปัญหาของชุมชน โดยเข้าร่วมดำเนินงานตั้งแต่ขั้นตอนการตัดสินใจ ค้นหาปัญหา การวางแผนแก้ไข ปัญหา การปฏิบัติตามแผน การรับผลประโยชน์และการประเมินผลการดำเนินงาน ดังนั้นการ พัฒนาหรือแก้ไข ปัญหาของชุมชนต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายๆ ฝ่าย นอกจากจะได้รับการ ส่งเสริมสนับสนุนจากภาครัฐหรือองค์กรต่างๆ แล้ว การร่วมมือ การประสานงานที่ดีและการใช้ ทรัพยากรคนในท้องถิ่นให้เกิดประโยชน์สูงสุด อาทิ ผู้นำชุมชน องค์กรชุมชน องค์กรบริหารส่วน ตำบล อาสาสมัครสาธารณสุข สื่อท้องถิ่น สื่อพื้นบ้านก็เป็นสิ่งสำคัญ การประสานงานในทุกระดับ จึงมีความจำเป็นตั้งแต่ระดับชาติลงมาถึงระดับชุมชนหรือหมู่บ้าน โดยโรงพยาบาลและสถานีอนามัยมีบทบาทสำคัญในการเป็นตัวประสานความร่วมมือกับผู้นำชุมชนและแกนนำกลุ่มต่างๆ ในการปฏิบัติการแก้ไขหรือพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ โดยมีบทบาทหน้าที่ร่วมในการจัดทำ แผนพัฒนาสาธารณสุขหมู่บ้าน เผยแพร่ข่าวสารด้านสุขภาพ สนับสนุนการพัฒนาแก้ไขพฤติกรรม เสี่ยงด้านสุขภาพในหมู่บ้าน ร่วมกันเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพในชุมชน ร่วมสำรวจสภาพปัญหา ทางพฤติกรรมสุขภาพและรวบรวมข้อมูลป้อนกลับให้เจ้าหน้าที่สาธารณสุขเพื่อแก้ไข ปัญหา ประสานการเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพและการประเมินผล (กองสุขศึกษา, 2541)

การได้รับความร่วมมือ โดยเฉพาะจากกลุ่มผู้นำต่างๆ ในชุมชน จะเป็นตัวขับเคลื่อนทำ ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากผู้นำชุมชนเป็นผู้ที่มีอิทธิพลเหนือคนอื่นๆ สามารถทำให้คนอื่น ปฏิบัติตามและให้ความเคารพเชื่อถือใจและให้ความร่วมมือในการทำงานต่างๆ รวมทั้งเป็นผู้ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่นำไปสู่ผลสำเร็จที่ดีหรือบรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้วางไว้ (ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2546) นับจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ที่ผ่านมา รัฐบาลได้พยายามเน้นเรื่องการพัฒนาองค์กรประชาชนในระดับหมู่บ้าน ให้มารับผิดชอบทั้งการ จัดการกิจกรรมทั้งทางสังคมและทางด้านเศรษฐกิจ การบริหารการพัฒนาเพื่อให้สามารถเป็น ตัวแทนของประชาชน หรือเป็นกลุ่มตัวแทนเพื่อให้รักษาผลประโยชน์ ความสำเร็จขององค์กร ประชาชนจึงต้องขึ้นอยู่กับกรณีจำนวนผู้นำ หรือตัวแทนองค์กรพอสมควรในชุมชน ดังนั้นการจะ แก้ปัญหาในชุมชนในเบื้องต้นต้องได้รับความเห็นชอบและร่วมมือจากผู้นำชุมชน เนื่องจากจะเป็น ผู้ที่พยายามหาทางให้ประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ พฤติกรรมของผู้นำจะมีอิทธิพล เหนือท้องถิ่นหรือมีอำนาจสามารถชักจูงคนในชุมชนได้ อันจะก่อให้เกิดความร่วมมือในการทำงาน

โดยมุ่งความสำเร็จของชุมชนเป็นสำคัญ (จิตจาง กิติกิริติ, 2533) เช่นเดียวกับหลักการพัฒนาของ สมนึก ปัญญาสิงห์ (2532) ซึ่งกล่าวว่า หลักการและแนวทางพัฒนาแบบมีส่วนร่วมของชุมชนการ เริ่มต้นกิจกรรมต้องอาศัยผู้นำชุมชน ผู้นำชุมชนโดยทั่วไปจะสามารถรับทราบและยอมรับสิ่ง ใหม่ๆ ได้เร็ว และเป็นผู้นำที่ชาวบ้านมีความศรัทธาอยู่ในตัวอยู่แล้ว การเริ่มต้นจากผู้นำจึงเป็นไปได้ เร็วกว่าประชาชนทั่วไป รวมทั้งขั้นตอนต่างๆ ต้องให้ชุมชนมีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นต้น กล่าวคือร่วมหา ข้อมูล สาเหตุของปัญหา ร่วมปรึกษาหารือหรือหาทางแก้ไข ร่วมตัดสินใจ ร่วมวางแผนการ ปฏิบัติงาน ร่วมติดตามประเมินผลจนถึงขั้นร่วมบำรุงรักษาในระยะยาว จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่สำคัญ ประการหนึ่งที่ส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมคือ กลไกของรัฐทั้งในระดับนโยบายและ ระดับปฏิบัติ โดยโครงสร้างของระบบราชการจะต้องเอื้ออำนวย และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามา มีส่วนร่วมในกิจกรรมพัฒนา

ลักษณะการมีส่วนร่วมของชุมชน

ลักษณะการมีส่วนร่วมของชุมชน ประชาชนจะเข้าร่วมในกิจกรรมหรือกระบวนการ ต่างๆ ได้มีผู้จำแนกลักษณะการเข้าร่วมไว้หลายๆ มุมมองโดย โคอเสน และ อัฟฮอฟ (1980) กล่าวว่า ลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานพัฒนา โดยทั่วไปประชาชนอาจเข้าร่วมใน กระบวนการตัดสินใจว่าจะทำอะไร เข้าร่วมในการนำโครงการไปปฏิบัติโดยเสียสละทรัพยากร ต่างๆ เช่นแรงงาน วัสดุ เงิน หรือร่วมมือในองค์กรหรือกิจกรรมเฉพาะด้าน เข้าร่วมในผลประโยชน์ ที่เกิดจากการพัฒนาและร่วมในการประเมินผลโครงการ

ศิริกุล กสิวิวัฒน์ (2546) กล่าวถึงลักษณะการมีส่วนร่วม โดยการเข้าร่วมของประชาชน อาจเป็นไปได้ด้วยความเต็มใจและสมัครใจ หรืออาจจะเกิดขึ้นอย่างฉับพลันหรือเกิดจากการชักชวน ให้เข้าร่วม

ลี.เจ.แคร์รี (1970, อ้างใน ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2546) กล่าวว่าลักษณะการมี ส่วนร่วม ประชาชนอาจเข้าร่วมในกิจกรรมด้วยความจำเป็นตามบทบาท หน้าที่ของผู้เข้าร่วม ดังนี้

1. เป็นสมาชิก (membership)
2. เป็นผู้เข้าประชุม (attendance at meeting)
3. เป็นผู้บริจาคเงิน (financial contribution)
4. เป็นกรรมการ (membership on committees)
5. เป็นประธาน (leader)

ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ (2546) สรุปลักษณะการมีส่วนร่วมอาจแบ่งโดย

1. การสนับสนุนทรัพยากร คือ การสนับสนุนเงิน วัสดุอุปกรณ์ แรงงาน หรือการช่วยทำกิจกรรม คือ การเข้าร่วมในการวางแผน การประชุมแสดงความคิดเห็น การดำเนินการ การติดตามและการประเมินผล

2. อำนาจหน้าที่ของผู้เข้าร่วม คือ เป็นผู้นำ เป็นกรรมการ เป็นสมาชิก ซึ่งลักษณะการมีส่วนร่วมนี้ แสดงถึงระดับอำนาจของผู้เข้าร่วมจึงมีการโต้แย้งว่า การมีส่วนร่วมโดยใช้วิธีการพัฒนาความสามารถของประชาชน เป็นเพียงการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าร่วมเพียงบางส่วน เพราะในหลายกรณี ประชาชนไม่มีโอกาสเข้าร่วมในการตัดสินใจ ทางออกที่ควรเป็นคือการเสริมสร้างพลังอำนาจ (empowerment) แก่ประชาชน

สรุป ลักษณะการมีส่วนร่วมของชุมชนมักแตกต่างกันไปแล้วแต่เงื่อนไขของการเข้าร่วม อาจขึ้นกับเหตุผล วัตถุประสงค์ ผลประโยชน์ และความต้องการในการแก้ปัญหาของแต่ละชุมชน ลักษณะการเข้าร่วมอาจโดยประชาชนโดยตรงหรือเข้าร่วมโดยผ่านตัวแทนของชุมชน เช่น เป็นผู้นำชุมชนหรือคณะกรรมการกลุ่มต่างๆ หรือเข้าร่วมเพราะถูกบังคับหรือเพราะความจำเป็นตามบทบาทหน้าที่เช่น เข้าร่วมในฐานะเป็นสมาชิก เป็นผู้เข้าประชุม เป็นผู้บริจาค เป็นกรรมการหรือเป็นประธาน โดยธีระพงษ์ แก้วหาญ (2544) กล่าวว่า ลักษณะการเข้าร่วมเกิดจากความสนใจของกลุ่ม/องค์กร หรือความสมัครใจไม่ใช่ทุกคนในชุมชนจะเข้าร่วมเมื่อเสมอไป แต่เป็นความพยายามให้กลุ่มบุคคลผู้สนใจ ผู้ได้รับผลกระทบ ผู้นำชุมชน ผู้ที่ปฏิบัติงานด้านนี้ รวมทั้งอาสาสมัครหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภาครัฐและเอกชน องค์กรปกครองท้องถิ่น เข้ามาร่วมมือเพื่อกิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตและสุขภาพของประชาชน โดยส่วนรวม รูปธรรมในการปฏิบัติเพื่อการพัฒนาสุขภาพจึงให้ความสำคัญกับกลุ่มบุคคลเหล่านี้ ได้แก่ กลุ่มอาสาสมัคร โดยเฉพาะอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) กลุ่มผู้นำที่มีความรู้ด้านสุขภาพ กลุ่มผู้นำองค์กรต่างๆ ทั้งที่เป็นทางการและผู้นำตามธรรมชาติ เช่น กรรมการหมู่บ้าน กลุ่มผู้นำที่เป็นทางการในฐานะหน่วยปกครองท้องถิ่น เช่น องค์กรบริหารส่วนตำบล ซึ่งมีบทบาทโดยตรงในการส่งเสริมสนับสนุนเพื่อการแก้ไขปัญหาและพัฒนา รวมทั้งการจัดบริการด้านสุขภาพที่จำเป็นแก่ประชาชน ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้การส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิตทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนดำเนินกิจกรรมร่วมกับชุมชนท้องถิ่น

จากการทบทวนวรรณกรรมสรุปได้ว่า ผู้นำชุมชนมีบทบาทสำคัญในการเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาของชุมชน โดยจะเป็นตัวขับเคลื่อนให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ เนื่องจากผู้นำจะมีอิทธิพลในชุมชนหรือมีอำนาจสามารถชักจูงคนในชุมชนได้ อันจะก่อให้เกิดความร่วมมือในการทำงานโดยมุ่งความสำเร็จของชุมชนเป็นสำคัญ

ดังเช่นแนวคิดของยูวัฒน์ วุฒิเมธี (2534) ได้กล่าวว่าผู้นำท้องถิ่นมีบทบาทและอิทธิพลต่อการตัดสินใจ ขอมรับหรือไม่ยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในชุมชนการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ จึงต้องปรึกษาหารือปัญหาต่างๆ ของชุมชนกับผู้นำท้องถิ่นตลอดเวลา คุณสมบัติผู้นำนอกจากจะเป็นผู้ริเริ่มกิจกรรมหรือโครงการต่างๆ ในชุมชนแล้ว ยังมีบทบาทในการกระตุ้นชักชวน ชักนำ ให้เหตุผล ชี้แนะ เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการพัฒนามากยิ่งขึ้น (เสรี ซาเหลา, 2544) การศึกษาครั้งนี้ซึ่งมุ่งป้องกันปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชนจึงเริ่มที่กลุ่มผู้นำชุมชนซึ่งจะเป็นแกนนำที่สามารถชักชวน โน้มน้าวและเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ชุมชน การริเริ่มสิ่งใหม่ๆ พร้อมทั้งหาแนวทางปฏิบัติ การช่วยวิเคราะห์ปัญหา การแสดงความคิดเห็น ความรู้สึก และแรงบันดาลใจ กระตุ้นเตือนและชี้แนะให้เกิดการกระทำ การสร้าง เพื่อให้เกิดผลสำเร็จตามเป้าประสงค์ (สัญญาวิวัฒน์, 2526)

ขั้นตอนของการมีส่วนร่วมของชุมชน

การมีส่วนร่วมของชุมชนในการทำกิจกรรมหรือกระบวนการต่างๆ ประชาชนจะต้องมีส่วนร่วมในแต่ละขั้นตอน โดยมีผู้กำหนดขั้นตอนของการมีส่วนร่วมของชุมชนไว้ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization, 1986) ได้เสนอการมีส่วนร่วมไว้ 4 ขั้นตอน คือ

1. การวางแผน ประชาชนจะต้องมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ปัญหา จัดระดับความสำคัญ ตั้งเป้าหมาย กำหนดการใช้ทรัพยากร กำหนดวิธีการติดตามประเมินผล ที่สำคัญคือต้องมีการตัดสินใจด้วยตนเอง
2. การดำเนินกิจกรรม คือการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ บริหารการใช้ทรัพยากร การจัดสรรควบคุมการเงิน
3. การใช้ประโยชน์ คือการมีส่วนร่วมในการนำเอากิจกรรมมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มระดับของการพึ่งตนเอง และควบคุมทางสังคม
4. การได้รับประโยชน์ คือการมีส่วนร่วมได้รับการแจกจ่ายผลประโยชน์จากชุมชนในพื้นที่ที่เท่าเทียมกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ส่วนตัว สังคม หรือในรูปวัตถุก็ได้

จอห์น เอ็ม โคเฮน และ นอร์แมน ที อัฟซอฟ (1980) เสนอขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน 4 ขั้นตอนประกอบด้วย

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (decision making) ในกระบวนการของการตัดสินใจนั้นประการแรกที่ต้องกระทำคือ การกำหนดความต้องการและการจัดลำดับความสำคัญต่อจากนั้นจึงเลือกนโยบายและประชากรที่เกี่ยวข้อง การตัดสินใจนี้เป็นกระบวนการต่อเนื่องที่ต้องดำเนินการไปเรื่อยๆ ตั้งแต่การตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น การตัดสินใจในช่วงวางแผนและการตัดสินใจในช่วงการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้

2. การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ (implementation) ในส่วนนี้มาจากคำถามที่ว่าใครจะทำประโยชน์ให้กับโครงการ ได้บ้างและจะทำประโยชน์ได้โดยวิธีใด เช่น การมีส่วนร่วมในการสละทรัพยากร เงิน แรงงาน การขอความช่วยเหลือ และร่วมปฏิบัติกิจกรรมด้วยความเต็มใจ

3. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (benefits) ทั้งด้านที่เป็นประโยชน์ของสาธารณะหรือสังคมและผลประโยชน์ด้านบุคคล ผลประโยชน์ของโครงการนี้รวมทั้งที่เป็นผลประโยชน์ในทางบวกและผลที่เกิดขึ้นในทางลบ ซึ่งจะเป็นประโยชน์และโทษต่อบุคคลและสังคมด้วย

4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (evaluation) เป็นการมีส่วนร่วมในการวัดผลค้นหาข้อดีข้อเสียและวิเคราะห์ผลของการดำเนินงานให้เหมาะสมต่อไป

บัญญัติ แก้วส่อง (2537, อ้างใน อรรถนุญา ศรีสุนทรวิวัฒน์, 2547) แบ่งขั้นตอนการมีส่วนร่วมเป็น 5 ขั้นตอน ดังนี้

1. ขั้นริเริ่มพัฒนา ประชาชนมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา สาเหตุของปัญหา กำหนดความต้องการและความสำคัญของปัญหา ตลอดจนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

2. ขั้นตอนการวางแผนพัฒนา ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ กำหนดวิธีและแนวทางการดำเนินงาน ตลอดจนกำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่จะใช้

3. ขั้นดำเนินการพัฒนา ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างประโยชน์ โดยการสนับสนุนทุน วัสดุอุปกรณ์และแรงงาน หรือการเข้าร่วมบริหารงาน ประสานงานและดำเนินการขอความร่วมมือช่วยเหลือจากภายนอก

4. ขั้นรับผลประโยชน์จากการพัฒนา ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ที่พึงได้จากการพัฒนา หรือยอมรับผลกระทบอันเกิดจากการพัฒนาในทุกด้าน

5. ขั้นประเมินผลการพัฒนา ประชาชนมีส่วนร่วมในการประเมินผลการพัฒนาที่ได้กระทำไป ว่าสำเร็จตามวัตถุประสงค์เพียงใด ซึ่งการประเมินผลอาจทำในรูปของการประเมินผล

ย่อย (formative evaluation) อันเป็นการประเมินผลความก้าวหน้าที่ทำเป็นระยะหรือการประเมินผลรวบยอด (summative evaluation) อันเป็นผลโดยรวมหลังเสร็จสิ้น โครงการ

วิรัช วิรัชนิการวรรณ (2530, อ้างใน ปรีชาดิ วลัยเสถียร และคณะ, 2546) กล่าวว่า กระบวนการมีส่วนร่วมมี 4 ขั้นตอนคือ การศึกษาชุมชน การวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามแผน การประเมินผล ซึ่งเป็นกระบวนการพัฒนาที่แยกเป็นองค์ประกอบที่สำคัญได้ดังนี้ (วิรัช วิรัชนิการวรรณ, 2532)

1. การพัฒนาชุมชนเป็นกระบวนการที่มีขั้นตอน มีระเบียบระบบในการทำงาน
2. กระบวนการเริ่มจากประชาชนในชุมชนริเริ่มวางแผนดำเนินงานกันเอง เพราะประชาชนย่อมรู้ตัวเองว่าต้องการอะไรและอย่างไร อันเป็นการให้ความสำคัญกับศักยภาพของประชาชน และปรารถนาให้ประชาชนเป็นแกนนำในการพัฒนาชุมชนของตนเอง
3. ประชาชนริเริ่มดำเนินการวางแผน และลงมือกระทำการพัฒนาด้วยตัวเอง ซึ่งอาจกระทำได้โดยทางตรง เช่น ร่วมลงมือลงแรงทำงาน หรือโดยทางอ้อม เช่น ออกเงินหรือวัสดุสิ่งของสนับสนุน เป็นต้น
4. การปฏิบัติงานพัฒนาชุมชนควรพยายามใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในชุมชนให้มากที่สุด เพื่อจะได้ไม่ต้องพึ่งชุมชนภายนอกอื่นๆ
5. หากประชาชนไม่อาจพัฒนาได้ดีเท่าที่ควรอาจขอความร่วมมือในด้านบริการ วัสดุอุปกรณ์ หรือความรู้ทางเทคนิควิชาการจากองค์กรของรัฐบาลหรือของเอกชนอื่นๆ

วิรัช วิรัชนิการวรรณ (2532) กล่าวว่า กระบวนการพัฒนาได้พยายามเน้นหนักในเรื่องการพัฒนาชุมชนในทางปฏิบัติ โดยให้ประชาชนในชุมชนเป็นผู้ร่วมวางแผนและลงมือปฏิบัติงาน รวมทั้งเป็นผู้กำหนดเองว่า ชุมชนของตนควรจะมีคามเป็นอยู่ที่ดีขึ้นไปในทิศทางใด เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนา วิรัช วิรัชนิการวรรณ (2532) ได้กล่าวถึง การพัฒนาชุมชนไว้ว่า

การพัฒนาชุมชนต้องเริ่มที่การพัฒนาตนเองก่อน นักพัฒนาก่อนจะไปพัฒนาผู้อื่น จะต้องพัฒนาตนเองก่อน การพัฒนาตนเองจึงเป็นขั้นแรกสุดของการพัฒนาชุมชน โดยการพัฒนาสภาพร่างกายและจิตใจ การพัฒนาสภาพร่างกาย เช่น ฝึกและรักษาร่างกายให้แข็งแรง ออกกำลังกาย สามารถลงไปปฏิบัติงานในพื้นที่ชนบทได้ สามารถกินอาหาร หลับนอน ขับถ่ายตามสภาพชุมชนได้ การพัฒนาจิตใจ เช่น การเตรียมใจเพื่อจะไปพบกับปัญหาอุปสรรคต่างๆ การเผชิญกับสภาพที่ไม่สะดวกสบาย การฝึกตนเองให้มีอุดมการณ์ ศึกษาแนวคิด ปรัชญาการพัฒนาชนบทให้ถ่องแท้ สามารถประสานงานหรือร่วมแก้ปัญหา กับประชาชนได้และไม่สร้างปัญหาให้แก่ชุมชน การพัฒนาชุมชนจะบังเกิดผลจำเป็นจะต้องเข้าใจสภาพปัญหา สาเหตุ และความต้องการของชุมชน ทำได้หลายวิธี เช่น การศึกษาจากเอกสาร การสำรวจ สอบถาม การวิจัยสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลหรือสภาพ

ข้อเท็จจริงของชุมชนอย่างเที่ยงตรงมากที่สุด และอภิปรายตรวจสอบข้อเท็จจริงของปัญหาพร้อมกับชุมชน ทำให้ประชาชนมีความรู้สึกว่าได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาไตร่ตรองปัญหาต่างๆ ในชุมชนด้วยตนเอง จากนั้นจึงร่วมกันวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของปัญหา การเรียงลำดับว่าปัญหาใดในชุมชนควรได้รับการแก้ไขหรือทำการพัฒนา ก่อน ซึ่งบางครั้งผู้ปฏิบัติงานพัฒนาอาจต้องชี้แจงข้อเท็จจริงบางประการให้ประชาชนทราบ เพราะบางเรื่องประชาชนไม่อาจมองปัญหา หรือแจกแจงเรียงลำดับปัญหาได้อย่างสมบูรณ์ และร่วมกันวางแผนพัฒนาแก้ไขปัญหามาในรูปแบบของกิจกรรมพัฒนา อาจแจกแจงว่า ใครทำอะไร ที่ไหน เมื่อใด มีการใช้จ่ายเท่าใด และต้องประสานงานกับใคร การร่วมกันวางแผนพัฒนา เป็นการประชุมร่วมกันของประชาชนในชุมชน ไม่จำเป็นต้องนั่งประชุมอย่างเป็นทางการ มีโต๊ะเก้าอี้หรือการจดบันทึกการประชุมดังเช่นการประชุมอย่างเป็นทางการทั่วไป อาจประชุมวางแผนกันที่โรงเรียน ศาลาวัด หรือที่สะดวก การประชุมไม่จำเป็นต้องมีหนังสือเชิญ อาจเป็นแบบบอกต่อๆ กัน หรือประกาศเสียงตามสาย หรือนัดกันอย่างกะทันหันแล้วแต่โอกาส ทั้งนี้ กระบวนการไม่ยึดติดรูปแบบ แต่เป็นการร่วมมือกันวางแผน โดยวิธีที่เรียบง่าย เป็นกันเอง สะดวก ประหยัด และสอดคล้องกับวัฒนธรรมของชุมชนนั้นๆ นอกจากนี้การวางแผนไม่จำเป็นต้องมีการลงมติ ยกมือ หรือนับคะแนนเสียง โดยใช้เสียงส่วนมากตัดสินทุกครั้งไป แต่ควรเป็นการหาข้อยุติร่วมกันอย่างสันติและเป็นกันเอง การระดมทรัพยากรเพื่อใช้ในการพัฒนาที่มีอยู่ภายในและภายนอกชุมชน บางครั้งอาจต้องใช้งบประมาณจากทางราชการ การเตรียมกำลังแรง นัดหมายเวลา อุปกรณ์เครื่องมือ และการลงมือปฏิบัติตามกิจกรรมที่วางแผนไว้ โดยการแบ่งงานกัน ทำให้สอดคล้องกับความถนัดและประสบการณ์ของแต่ละคน และติดตามประเมินผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้ให้มากที่สุด การติดตามผลในทุกๆ ระยะเวลาจะเป็นการหลีกเลี่ยงความล้มเหลวหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งช่วยปรับปรุงการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ปัญหาอุปสรรคของขั้นตอนนี้คือประชาชนในชุมชน ไม่ได้มีโอกาสเข้าร่วมแม้แต่บ่อย รวมทั้งไม่เห็นความสำคัญจึงไม่ทำการติดตามและประเมินผล การแก้ไขโดยให้ความรู้และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมอย่างแท้จริงไม่ใช่ถือว่าขั้นตอนนี้เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น

ดังนั้น การแก้ปัญหาในชุมชนจะประสบผลสำเร็จจะต้องเกิดความร่วมมือทั้งจากนักพัฒนาและประชาชน ดังนั้นนักพัฒนาที่คิดจะต้องพัฒนาตนเองให้มีความพร้อมเพื่อทำงานในชุมชน และเป็นผู้กระตุ้นให้ประชาชนปฏิบัติกิจกรรมในขั้นตอนต่างๆ ซึ่ง วิรัช วิรัชนิการวรรณ (2530, อ้างใน ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2546) ได้สรุปการมีส่วนร่วมในการพัฒนาประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก คือ

1. การศึกษาชุมชน คือ การค้นหาปัญหาและความต้องการของชุมชน ศึกษาสภาพความเป็นอยู่ ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมต่างๆ ในชุมชนร่วมกับชาวบ้าน ทำให้ประชาชนรู้สึกว่าคุณเองได้เข้ามามีส่วนร่วมในการอภิปราย ถกเถียงพิจารณาไตร่ตรองปัญหาต่างๆ ในชุมชนด้วยตนเอง มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน

2. การวางแผนเพื่อแก้ไขปัญหา โดยการร่วมอภิปรายแสดงความคิดเห็น ชาวบ้านควรมีโอกาสเข้าร่วมอภิปราย พิจารณา แสดงความเห็นให้มากที่สุดและอย่างเต็มที่ ประชาชนโดยความร่วมมือประสานงานของนักพัฒนาได้ร่วมกันวางแผนแก้ไขปัญหาให้ออกมาในรูปของกิจกรรมพัฒนา โดยผู้ปฏิบัติงานพัฒนาจำเป็นต้องชี้แจงข้อเท็จจริงบางประการให้ประชาชนทราบ เพราะบางครั้งประชาชนไม่อาจมองปัญหาหรือแจกแจงเรียงลำดับปัญหาได้อย่างสมบูรณ์

3. การปฏิบัติตามแผน โดยชาวบ้านมีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้จะต้องร่วมด้วยความศรัทธาและเชื่อมั่นในตนเองที่จะพัฒนาชุมชน เป็นการแบ่งงานกันทำให้สอดคล้องกับความถนัดและประสบการณ์ของประชาชน การกำหนดผู้รับผิดชอบ การวางแผนประสานความร่วมมือกับใครบ้าง รวมถึงการระดมทรัพยากรที่มีอยู่ภายในและภายนอกชุมชน หรืออาจต้องใช้งบประมาณจากทางราชการ การเตรียมกำลังแรง การกำหนดเวลา อุปกรณ์เครื่องมือ

4. การประเมินผล โดยชาวบ้านและนักพัฒนาร่วมกันกำหนดขั้นตอนในการประเมินผล ตลอดจนปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติเพื่อจะได้แก้ไขได้ทันที เป็นขั้นตอนที่ติดตามดูแลควบคุมให้การปฏิบัติงานตามแผนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ให้มากที่สุด

จากการทบทวนวรรณกรรมขั้นตอนการมีส่วนร่วมดังกล่าว จะเห็นว่ามีส่วนที่คล้ายคลึงกัน โดยรวม สรุปได้ดังนี้

1. การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา สาเหตุของปัญหา กำหนดความต้องการของชุมชนและจัดลำดับความสำคัญของปัญหา

2. การมีส่วนร่วมในการวางแผน แสดงความคิดเห็นเพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการ วิธีการ และแนวทางดำเนินงานพัฒนาหรือแก้ไขปัญหา

3. การมีส่วนร่วมในการดำเนินการตามแผน ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจบริหารทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์รวมทั้งร่วมกันสนับสนุนทุน วัสดุอุปกรณ์หรือแรงงานและปรับปรุงวิธีการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน การวิเคราะห์ข้อดีข้อเสีย การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและร่วมบำรุงรักษาโครงการหรือกิจกรรมให้คงอยู่และใช้ประโยชน์ต่อไปและมีส่วนที่แตกต่างกันโดยนักวิชาการบางท่านมีขั้นตอนการรับผลประโยชน์โดยร่วมกันรับผลประโยชน์หรือผลกระทบในทุกด้านจากการดำเนินงาน ทั้งด้านที่เป็นประโยชน์

ของสาธารณะหรือสังคมและผลประโยชน์ด้านบุคคล ผลประโยชน์ของโครงการนี้รวมทั้งที่เป็น
ผลประโยชน์ในทางบวกและผลที่เกิดขึ้นในทางลบ ซึ่งจะเป็นประโยชน์และโทษต่อบุคคลและ
สังคมด้วย

การศึกษาครั้งนี้ จึงประยุกต์ใช้ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2530,
อ้างใน ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2546) ซึ่งมีส่วนคล้ายกับขั้นตอนการมีส่วนร่วมที่สรุปได้จาก
การทบทวนวรรณกรรม มี 4 ขั้นตอน คือ การค้นหาปัญหา การวางแผนแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตาม
แผน และการประเมินผล มาเป็นแนวทางในการศึกษา การมีส่วนร่วมของชุมชนจึงหมายถึง การที่
ผู้นำชุมชนได้มีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการเข้าร่วม
ดำเนินงานในขั้นตอนต่างๆ ดังนี้ 1) การค้นหาปัญหา 2) การวางแผนแก้ไขปัญหา 3) การปฏิบัติตาม
แผน และ 4) การประเมินผล

การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กำลังเป็นปัญหาสุขภาพที่สำคัญของประเทศเนื่องจากมีสถิติ
การเกิดมากที่สุดเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด ทำให้บาดเจ็บและสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน
เป็นจำนวนมาก

อุบัติเหตุ จากพจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ.2530 หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้น โดยไม่
คาดคิดมาก่อน ความบังเอิญเป็น

การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง การป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายที่
เกิดขึ้น โดยไม่คาดคิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต้องร่วมมือร่วมใจจากหลายๆ ฝ่าย ที่สำคัญการ
แก้ไขที่สาเหตุได้แก่ ตัวผู้ขับขี่ สภาพยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม กฎหมายจราจร รวมทั้งการ
กำหนดนโยบายและความเข้มข้นในการปฏิบัติโครงการต่างๆ หรือการรณรงค์เพื่อเสริมสร้างวินัย
ในการขับขี่ที่ปลอดภัย การป้องกันอุบัติเหตุแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ การป้องกันปฐมภูมิ การป้องกัน
ทุติยภูมิ และการป้องกันตติยภูมิ (บุญรงค์ นิลวงศ์, 2545) มีรายละเอียดดังนี้

1. การป้องกันปฐมภูมิ (primary prevention) คือการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ
ได้แก่ การกำหนดมาตรการป้องกัน และการดึงชุมชนให้มีส่วนร่วมและเห็นความสำคัญของการ

ป้องกันอุบัติเหตุ ร่วมกันต่อต้านผู้กระทำผิดและเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่มีการปฏิบัติตามกฎจราจร รัฐบาลได้กำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในระดับปฐมภูมิ ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และยุทธศาสตร์ด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมในส่วนของยกระดับมาตรฐานถนน ถนนและสิ่งแวดลอมสภาพถนนควรเรียบมีเส้นแบ่งผิวถนนชัดเจน มีเครื่องหมายจราจรและป้ายเตือนมองเห็นง่าย สัญญาณไฟต้องสว่างชัดเจน การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอันตรายจากการใช้ถนนโดยการแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงจุดที่น่าจะได้รับการพิจารณาในการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่าง หรือจุดอันตรายบนถนนเพื่อให้ได้รับการปรับปรุงแก้ไข (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) ในส่วนของยานพาหนะผู้ประกอบการด้านการผลิตรถจักรยานยนต์มีส่วนช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุโดยให้ความสำคัญกับการผลิตยานพาหนะที่มีคุณภาพ การพัฒนาระบบเบรกที่มีประสิทธิภาพสูง หรือการพัฒนากระบวนการปรับและควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (intelligent speed adaptation) เพื่อใช้ในการจำกัดความเร็วของรถยนต์มาประยุกต์ใช้ในการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ (กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์, 2550) โดยให้ตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้ใช้เป็นหลัก ได้แก่ การผลิตอุปกรณ์รถที่ได้มาตรฐานและมีคุณภาพเน้นระบบความปลอดภัย ยานพาหนะอยู่ในสภาพดีสมบูรณ์ต่อการใช้งาน เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบไฟ ยาง กระบอก ผู้ใช้รถมีการตรวจสภาพสม่ำเสมอ จากการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี พบว่าอุบัติเหตุเกิดจากปัญหาของยานพาหนะร้อยละ 9 ได้แก่ สภาพยางรั่ว เบรกเครื่องยนต์ขัดข้อง และมีการปฏิบัติในเรื่องการดูแลสภาพยานพาหนะให้สมบูรณ์ในระดับสูงเพียงร้อยละ 24 ประกอบด้วย การดูแลเกี่ยวกับเส้นยาง ระบบไฟ สภาพเบรก คลัช กระบอกส่งข้าง และการไม่ตัดแปลงรถ หรือการแจ้งข้อมูลที่มีการซ่อมบำรุง หรือแจ้งเตือนเมื่อถึงเวลาซ่อมต้องบำรุง เพื่อใช้ร่วมกับข้อมูลอุบัติเหตุในการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุและจุดอันตราย วิเคราะห์ความปลอดภัยในเชิงวิศวกรรมจราจร วิเคราะห์ทัศนวิสัยและการจัดไฟฟ้าแสงสว่างที่เหมาะสม (สถาบันพระปกเกล้า, 2548)

1.2 ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายต้องเคร่งครัดมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนอย่างจริงจัง ผู้ขับขี่มีจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก.พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ร่วมสัญจรอื่นๆ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังได้กำหนดแนวปฏิบัติโดยการ

นำมาตรการ 3ม 2ข 1ร ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการยานยนต์ได้แก่ เมาไม่ขับ พาหนะได้มาตรฐาน สวมหมวกนิรภัย มีใบขับขี่ ไม่ขับรถเร็ว ลงสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง ความเคร่งครัดในกฎจราจร อย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่จะมีผลให้ประชาชนปฏิบัติตามและระมัดระวังในการขับขี่ สอดคล้อง กับการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในส่วนของการมีส่วนร่วมด้านกฎหมาย นโยบายจราจร พบว่าประชาชนมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรค่อนข้างสูง อาจเป็นผลจากความ เข้มงวดในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ซึ่งทำให้มีผลในทางปฏิบัติมาก (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) ในส่วนของรถจักรยานยนต์ภาครัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ฝ่ายปกครอง สาธารณสุข อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) องค์กรบริหารส่วนตำบล (อบต.) และภาคเอกชน ให้การสนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ เช่น การรณรงค์สวมหมวก นิรภัย การเปิดไฟหน้ารถมอเตอร์ไซด์ การรณรงค์ไม่ดื่มสุราและขับขีรถขณะมีเมา การตรวจสอบ สภาพรถให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งาน มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่ขับรถเร็ว เกินที่กฎหมายกำหนด จากการศึกษาของ บรรจง ไหบุญงค์ (2542) เรื่องการกระทำผิดกฎจราจรของ ผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร: ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 2 พบว่า ผู้กระทำผิดซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษามีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรผ่านเกณฑ์ มาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกเพียงร้อยละ 57.9 ตัวผู้ขับขี่ควรมีความรู้ความชำนาญในการขับขี่ ยานพาหนะนั้นๆ ไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ไม่ดื่มสุราหรือสารเสพติดต่างๆ สุขภาพแข็งแรง มีสภาพอารมณ์และจิตใจที่พร้อม ไม่ประมาท เคารพกฎจราจรมีความคิดในการป้องกันการเกิด อุบัติเหตุเสมอจะลดการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากตัวผู้ขับขี่ซึ่งการศึกษาปัจจัยบางประการที่มี ผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่นของอาภาพรณ คงสงค์ (2543) พบว่า เยาวชนมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรร้อยละ 53.70 โดยกฎจราจรที่ฝ่าฝืนคือ การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ร้อยละ 69.81 การฝ่าสัญญาณไฟ ร้อยละ 26.89 และการเลี้ยวรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวร้อยละ 22.17 และการศึกษา ของ อรุณรัตน์ ไชยวิริยโชติ (2546) เรื่อง แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในช่วง เทศกาล พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรเกิดจากปัจจัยด้านคนเป็นหลักถึงร้อยละ 95.33 โดยพบว่ามี พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การไม่สวมหมวก นิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มสุราขณะขับขี่เป็นต้น และการศึกษาของ กฤษเนตร เกษสระ (2548) เรื่อง การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์กับ นักศึกษาหลักสูตร สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง) คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีสาเหตุที่ถูกเจ้าหน้าที่ ตำรวจเรียกตรวจเนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และขับรถผิดกฎ

จรรยา และการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีใบอนุญาตขับขี่เพียงร้อยละ 67.2

1.3 ยุทธศาสตร์ด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม การเสริมสร้างความเชื่อและค่านิยมด้านการจราจรที่ถูกต้องให้แก่ประชาชนกลุ่มต่างๆ เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยผ่านเครื่องมือทางสังคมที่เกี่ยวข้องทั้งการเรียน การสอน การอบรม การประชาสัมพันธ์เป็นต้น สื่อที่สำคัญในการถ่ายทอดความรู้ประชาสัมพันธ์หรือณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุคือสื่อโทรทัศน์เนื่องจากมีทั้งภาพและเสียง ทำให้เกิดความน่าสนใจติดตามและเข้าถึงชุมชนมากที่สุด นอกจากนี้การถ่ายทอดความรู้ประชาสัมพันธ์หรือณรงค์ผ่านสื่ออื่นๆ เช่น ป้ายผ้า ป้ายคัดเอ้าท์ ป้ายบอกทางมีความสำคัญเพราะเป็นป้ายขนาดใหญ่ รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ โดยใช้วิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน ให้ความรู้และสาระสำคัญโดยการสอดแทรก กฎ ข้อปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัยซึ่งเป็นเครื่องเตือนใจให้ผู้ขับขี่ได้เป็นอย่างดี ที่สำคัญควร สนับสนุนให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ เช่น เมาไม่ขับ การปฏิบัติตามกฎจราจร การรณรงค์ห้ามสอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่เล็กๆ โดยสร้างทัศนคติว่าการสอนในเด็กอายุน้อยไม่ใช่สิ่งที่ควรภาคภูมิใจ การให้การศึกษาแก่ประชาชนทั่วไปที่สำคัญในเรื่องกฎจราจรควรเริ่มตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน และชุมชนตั้งแต่วัยเด็กจนถึงปัจจุบันทุกช่วงอายุให้มีการสอนกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัยให้กับนักเรียนใน ชั้นเรียน ที่อายุถึงเกณฑ์ที่สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ได้ (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) รวมทั้งชุมชนมีส่วนร่วมในการกำหนดจุดตรวจบนถนนภายใน หมู่บ้านร่วมกันทำหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือน ชัยยังผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับรถขึ้นบนถนนสายหลัก (คณะทำงานเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สาขาขอนแก่น, 2548) จากการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) พบว่าร้อยละ 74 ของกลุ่มตัวอย่างต้องการได้รับ ข่าวสารเพิ่มเติมในเรื่องความรู้ในเรื่องการตรวจสอบสภาพรถร้อยละ 85.4 ความรู้เกี่ยวกับการ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจรรยา ร้อยละ 53.5 และความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ร้อยละ 49.7

2. การป้องกันทุติยภูมิ (secondary prevention) คือการป้องกันอันตรายต่อร่างกาย และชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยเช่นการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่ และผู้นั่งซ้อนท้าย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาลอย่างเหมาะสม รวดเร็วโดยหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่มีความรู้มีมาตรฐาน การอบรมให้ความรู้แก่อาสาสมัคร หรือประชาชนทั่วไปในการช่วยเหลือปฐมพยาบาล การจัดตั้งระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เพื่อการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ เป็นต้น

3. การป้องกันตติยภูมิ (tertiary prevention) คือการป้องกันไม่ให้มีอาการรุนแรงมากขึ้นจนถึงขั้นเสียชีวิตหรือพิการเมื่อประสบอุบัติเหตุ เช่น การรักษาพยาบาลตามมาตรฐานทาง การแพทย์และการฟื้นฟูจากความพิการ หรือการส่งต่อผู้ป่วยไปยังสถานพยาบาลระดับที่สูงขึ้น ที่มีศักยภาพในการดูแลผู้ป่วยเป็นต้น

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นการ ป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์อันตรายจากการขับขี่จึงเป็นการป้องกันในระดับปฐมภูมิ โดยการ ป้องกันในระดับนี้อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ 3E ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม การป้องกันในระดับชุมชนที่สามารถปฏิบัติ ได้ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม โดยการปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยได้แก่ การร่วมกันแก้ไขหรือแจ้งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับปรุงหรือติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ หรือไฟส่องสว่างบนถนนที่มีความเสี่ยง การแจ้งจุดอันตรายบนถนนแก่ผู้นำชุมชนหรือ เจ้าหน้าที่เพื่อให้ได้รับการปรับปรุงแก้ไข การเข้าร่วมออกกำลังกายหรือกำลังทรัพย์เพื่อแก้ไข ปรับปรุงถนนหรือจุดอันตรายในหมู่บ้าน การแจ้งเหตุต่อผู้รับผิดชอบหรือเจ้าหน้าที่เมื่อพบสิ่งกีด ขวางถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการขับขี่ เช่น การหักโค่นของเสาไฟฟ้าหรือกิ่งไม้ การสร้างถนนกอง หินกองทรายที่กีดขวางเส้นทางจราจร โดยไม่มีป้ายเตือนหรือถนนชำรุด การตรวจสอบสภาพ รถจักรยานยนต์ให้มีสภาพพร้อมใช้งาน การป้องกันภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายที่ ประชาชนควรให้ความร่วมมือได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด การเปิดไฟหน้ารถ มอเตอร์ไซค์ขณะขับขี่ การไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ การปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ได้แก่ ไม่ขับรถขณะมีเมามาสุรา พาหนะได้มาตรฐาน โดยการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ การสวมหมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ การไม่ขับรถเร็วโดยในเขตเทศบาลใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. และการป้องกัน ภายใต้ยุทธศาสตร์ด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม โดยการเผยแพร่ความรู้ในการ ขับขี่ที่ปลอดภัยได้แก่ การประชาสัมพันธ์โดยใช้วิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน โดย การเผยแพร่ความรู้ ข้อควรปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย การมีส่วนร่วมในการณรงค์ ประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร่วมกับเจ้าหน้าที่ การไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้ เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด การมีส่วนร่วมในการกำหนดตั้ง จุดตรวจบนถนนภายในหมู่บ้านร่วมกันทำหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือน ชัยยังผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับรถขึ้น บนถนนสายหลัก

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

การเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากหลายปัจจัยได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม เช่นเดียวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสาเหตุไม่แตกต่างจากอุบัติเหตุจราจรทั่วไป โดยคณะกรรมการความปลอดภัยจราจรทางถนน กระทรวงคมนาคมประเทศสหรัฐอเมริกาได้ดำเนินโครงการ motorcycle safety program โดยสาเหตุหลักของอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ก็มีลักษณะเดียวกับรถประเภทอื่น จึงได้เสนอกรอบแนวคิดในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งได้มุ่งเน้นการแก้ปัญหาจาก 3 ปัจจัย คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม (เท็ดสัคคี รองวิริยะพานิช, 2550) เช่นเดียวกับการศึกษาของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขปี 2543 สรุปปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม โดยสาเหตุหลักของอุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์มีลักษณะเดียวกับรถประเภทอื่น ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จึงจำเป็นต้องใช้มาตรการที่ครอบคลุมทั้งด้านยานพาหนะ ผู้ขับขี่และถนน ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนโดยสาร คนเดินเท้า โดยคนขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเนื่องจากเป็นผู้ควบคุมตนเองและยานพาหนะ โดยมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องคือ

1.1 อายุและเพศ พบว่าคนหนุ่มสาวทำให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนกลุ่มอายุอื่นๆ เพราะมีลักษณะชอบแสดงออกมีความระมัดระวังน้อย และมักฝ่าฝืนกฎจราจร เมื่ออายุมากขึ้นพฤติกรรมการขับขี่จะดีขึ้น เช่นเดียวกับการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปัตตานีของสุภาวลัย ผ่องใส (2543) พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มอายุ 25-45 ปีและกลุ่มอายุมากกว่า 45 ปีมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี โดยทั่วไปเพศชายเป็นผู้ก่ออุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงซึ่งตรงกับการศึกษาของ เยาวเรศ บรรณ และ สุวิทย์ สมบัติ (2540) ได้ศึกษาการสร้างเสริมพฤติกรรมสุขภาพด้านความปลอดภัยจากการจราจร โดยนักเรียน นักศึกษาในจังหวัดแพร่และการศึกษาเรื่องการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษาในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี ของกฤษพนธ์ รักจรรยาบรรณ (2546) ผลการศึกษาพบว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

1.2 ทักษะและประสบการณ์ เช่น ได้รับการฝึกฝนไม่พอ ไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ ผู้ขับไม่ชำนาญทาง สอดคล้องกับการศึกษาของกฤษพนธ์ รักจรรยาบรรณ (2546)

พบว่าประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และการศึกษาของนภดล บำรุงกิจ (2544) เรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน พบว่า จำนวนปีขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

1.3 สภาวะร่างกายและจิตใจ ที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุจราจร (กองสุขบัญญัติแห่งชาติ, 2546 อ้างใน สุริวัลย์ สะอิดี, 2547) ได้แก่

1.3.1 สภาพร่างกาย ที่มีอิทธิพลต่อการขับขี เช่น ความเหน็ดเหนื่อยอ่อนเพลียอาจทำให้่วงนอนการตัดสินใจช้าลง อาการป่วย การขับขีรถทางไกลทำให้เมื่อยล้า ยางบางชนิด เช่นยางแก๊ส ฆาลดความอ้วน โดยเฉพาะยากระตุ้นประสาทเมื่อยาหมดฤทธิ์จะทำให้่วงนอนมากขึ้นที่ ความพิการทำให้อวัยวะทำงานประสานกันไม่ได้ไม่เท่าที่ควร การดื่มสุรา ทำให้เกิดอาการมึนงง การตัดสินใจผิดพลาดได้ นอกจากนี้การมองเห็นไม่ชัด การไม่ได้ยิน สิ่งเหล่านี้ถือว่าเป็นสภาพร่างกายที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.3.2 สภาพจิตใจและอารมณ์ กรณีคนขับอยู่ในอารมณ์โกรธ อุนเฉียว ทำให้ขับขีรถเร็ว ขาดความขังคิด ขาดความระมัดระวัง อารมณ์ซึมเศร้า วิตกกังวลอาจทำให้เหม่อลอย ไม่มีสมาธิในการขับขีรถตัดสินใจผิดพลาดได้ง่าย

1.4 พฤติกรรมการขับขี อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับขีที่ผิดพลาดของบุคคล ความประมาท การขาดความรู้ความเข้าใจในเครื่องหมายและสัญญาณจราจร การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การศึกษาของ กฤษพนธ์ รักษารยาบรรณ (2546) พบว่าพฤติกรรมที่พบมากและก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์คือ การขับขีแข่งหรือตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และจากการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขีของ บรรจง ใหญ่ยงค์ (2542) เรื่องการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขียานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร : ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 2 พบว่าพฤติกรรมที่กระทำผิดมีสาเหตุมาจากความประมาท กระทำผิดโดยเจตนา และกระทำผิดโดยไม่รู้กฎจราจร และการศึกษาของ สุพจน์ ยอดสวาท (2546) เรื่องการพัฒนาพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ตามกฎจราจร: กรณีศึกษานักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพชุมแพ อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดขอนแก่น พบว่า สาเหตุการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษาเนื่องจากขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ขาดมารยาทในการใช้รถใช้ถนน และขาดความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ พบอุบัติเหตุจากพาหนะที่เก่า ชำรุด ความบกพร่องของเครื่องยนต์ขาดการบำรุงรักษา การเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องยนต์ (ศรีสมร การ์อน, 2539)

เช่นเดียวกับการศึกษาของ สุพจน์ ยอดสวาท (2546) ที่พบว่า นักศึกษาขาดความรู้เกี่ยวกับการดูแลและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์

3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม สภาพถนนและสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้ออำนวยประกอบกับการขับขี่ที่ไม่ระมัดระวังส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนี้

3.1 สภาพถนน จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายได้แก่ ทางแยก ทางโค้ง ทางลาดชัน สะพาน ผิวหน้าถนนเป็นหลุมบ่อ ถนนแคบ โดยลักษณะถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ (กองสุขบัญญัติแห่งชาติ, 2546 อ้างใน สุริวัณย์ สะอิติ, 2547) ได้แก่

3.1.1 ความกว้างและช่องทางเดินรถ ช่องทางเดินรถ 2 ช่องทาง มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเพราะพื้นที่ในการสัญจรไปมาน้อย

3.1.2 แนวกั้นกลางถนน ใช้เป็นแนวกั้นถนนที่มีการจราจรสวนกันไปมา การตีเส้นบนพื้นถนนหรือทำสัญลักษณ์ที่ไม่ชัดเจน เช่น ไม่สะท้อนแสงเวลากลางคืนทำให้มองเห็นช่องเดินรถไม่ชัดเจน

3.1.3 ไหล่ทาง ได้แก่บริเวณพื้นผิวข้างถนน ไหล่ทางที่แคบมีสิ่งกีดขวาง

3.1.4 เครื่องกั้นข้างทาง เครื่องกั้นข้างทางป้องกันไม่ให้รถวิ่งออกนอกเส้นทาง เป็นสิ่งเตือนสติผู้ขับขี่ให้ระวังตัว

3.1.5 ลักษณะพื้นผิวถนนขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ คูพัง หรือใช้วัสดุไม่ได้มาตรฐานอาจทำให้ลื่นเกิดอุบัติเหตุได้

3.1.6 แสงสว่าง ความมืดทำให้ผิดพลาดในการมองเห็น ทำให้การประมาณการณ์ต่างๆ คลาดเคลื่อน แสงไฟที่ไม่เหมาะสมทั้งไฟจากถนนและจากยานพาหนะมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.2 สภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมรอบตัวผู้ขับขี่ที่อาจมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

3.2.1 อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ เช่น ป้ายการจราจรต่างๆ ที่มองเห็นไม่ชัดเจน ซึ่งป้ายการจราจรควรติดตั้งในที่ที่มองเห็นชัดเจนทั้งเวลากลางวันและกลางคืน การตีเส้นถนนใช้สีสะท้อนแสงชัดเจน มีสัญญาณไฟเพียงพอใช้งานได้

3.2.2 สภาพภูมิประเทศและอุปสรรคทางธรรมชาติ ลักษณะถนนที่โค้งชัน ฝนตกถนนลื่น น้ำท่วมถนน หมอกกลางจัด คว้นไฟหนาที่บทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี

3.2.3 การกระทำของคน เช่น การสร้างถนนที่ทำให้การสัญจรไม่สะดวก การเผาหญ้าข้างทางทำให้เกิดควันที่มีผลต่อการมองเห็น การปล่อยให้สัตว์เลี้ยงเดินบนถนน การบรรทุกดินเกินจำนวนถึงบรรทุกและตกลงถนน เหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

การจราจรได้ถ้าขับซึ่รถโดยไม่ระมัดระวัง ตรงกับการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวิสุข (2544) พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากมีรถ คน สัตว์วิ่งตัดหน้า และขับซึ่รถด้วยความเร็วขณะฝนตก ถนนลื่น และมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในด้านบุคคลด้านยานพาหนะในระดับสูงเพียงร้อยละ 14.4

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

การป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้กำหนดเป็นนโยบายระดับประเทศโดยกำหนดเป็นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยพ.ศ.2547-2551 ซึ่งครอบคลุมอุบัติเหตุทุกประเภทรวมทั้งอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ด้วย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548) ได้กำหนดยุทธศาสตร์หลักไว้ 5 ยุทธศาสตร์ (5 E) สำหรับใช้เป็นแนวทางในการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (engineering) ยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (emergency medical service system) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (evaluation and information) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (education, public relation & participation) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (enforcement) เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง และเคร่งครัด โดยมีแนวทางดำเนินงานให้ความสำคัญด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรและคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการกำหนดข้อบังคับทางจราจรเพื่อให้ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์และผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวดจะลดการเกิดอุบัติเหตุลงไปได้มาก เช่น การบังคับใช้มาตรการ 3ม 2ข 1ร ลงสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังโดยความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่และภาคประชาชนร่วมกันตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสและเป็นธรรมแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน การทบทวนกฎหมายและแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัยโดยจำแนกเป็นด้านต่างๆ เช่น ด้านการควบคุมการจราจร ด้านออกใบอนุญาตขับซึ่ การจดทะเบียนและตรวจสอบสภาพยานพาหนะ สนับสนุนการตั้งจุดสกัดกั้นในชุมชนทั้งในช่วงปกติและเทศกาลเพื่อให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนของตนเอง โดยเฉพาะปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการเมาสุราขณะขับซึ่จะเป็นการควบคุมและลดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) การตั้งจุดตรวจเพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลสำคัญเช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ลอยกระทง เป็นต้น การขอแก้ไขพ.ร.บ. จราจรทางบกพ.ศ.2522 ในส่วนของบทบัญญัติว่าด้วยอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจวัดความเมาของผู้ขับซึ่ โดยการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด

จากลมหายใจ ปีศาจหรือการตรวจเลือดเป็นต้น ซึ่งการศึกษาของ บรรจง ใหญ่ยงค์ (2542) พบว่า สาเหตุการกระทำผิดของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎจราจรมากที่สุดเนื่องมาจากผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจรคิดเป็นร้อยละ 72.6 รองลงมาคือขาดความรู้เรื่องกฎจราจรร้อยละ 50.80 และให้ความเห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการจับกุมอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องร้อยละ 24.20 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอาภาพรธม คงสงค์ (2543) เรื่อง ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่นพบว่า เยาวชนจำนวนมากยังรับรู้การบังคับใช้กฎจราจรไม่ถูกต้องถึงร้อยละ 63.50 เห็นว่า หากถูกจับเมื่อกระทำผิดกฎจราจรเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ลงโทษใดๆ และร้อยละ 31.90 คิดว่าเมื่อกระทำผิดกฎจราจรโทษที่ได้รับไม่รุนแรง การฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุดในเรื่องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนท้ายผู้โดยสารเกิน 1 คนร้อยละ 94.70 รองลงมาคือ การเบรกรถจักรยานยนต์กะทันหัน และการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 90.40 และ 82.30 ตามลำดับ

2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (engineering) เร่งปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนนและยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย การวางแผนและออกแบบถนนสัมพันธ์กับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เช่น ลักษณะพื้นผิวจราจรที่ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ความกว้างของถนน การมีไหล่ทาง การดูแลสิ่งกีดขวาง การติดตั้งป้าย/เครื่องหมายจราจร ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันเช่น ราวกั้นขอบถนน การดูแลสภาพแวดล้อมของเส้นทางจราจรเช่น การดูแลความสว่างของถนน แก้ไขจุดน้ำท่วมขังเป็นต้น การเร่งแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยง/จุดอันตรายอย่างถูกต้องเหมาะสมตามสภาพของปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ การสนับสนุนให้มีเส้นทางสำหรับรถจักรยานยนต์ (motorcycle lane) ในกรณีที่มีการก่อสร้างถนนใหม่เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นการยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้ได้มาตรฐานสากลทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง เสริมสร้างความเข้มแข็งและบทบาทของคนในชุมชน ตั้งแต่สถาบันครอบครัว สังคม โดยการปลูกจิตสำนึกในการร่วมรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และการใช้ประชาสังคมในการตัดสินผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรในพื้นที่เป็นการควบคุมการกระทำผิดของคนในชุมชนมิให้กระทำผิดซ้ำ พัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถให้มีอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานและพัฒนาการตรวจสภาพรถทั้งของภาครัฐและเอกชนให้เป็นมาตรฐานสากล (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550)

3. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (emergency medical service system) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตความพิการและความทุกข์ทรมาน เน้นการรักษา ณ จุดเกิดเหตุ การรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุให้ไปยังโรงพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ โดยมีแนวทางดำเนินงานพัฒนาระบบบริการรับแจ้งเหตุและตั้งการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานเท่าเทียมกันทั่วประเทศเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุและนำส่งโรงพยาบาลที่เหมาะสมได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยภายใต้การควบคุมของแพทย์ มีศูนย์ประสานงานครอบคลุมทั่วประเทศ ตลอดจนจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉินในกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน การดำเนินงานส่งผู้บาดเจ็บถึงโรงพยาบาลโดยการพัฒนาเครือข่ายกู้ภัยทางถนน การจัดทำโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งทีมกู้ภัยโดยการประสานความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐ องค์กรเอกชน มูลนิธิ และอาสาสมัคร

4. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (evaluation and information) เป็นการบริหารจัดการระบบการรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย โดยมีแนวทางดำเนินงานศึกษาวิจัยและพัฒนาติดตามการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งให้ความรู้เสริมเพิ่มทักษะของผู้ปฏิบัติงานและพัฒนาระบบสารสนเทศให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ แผนการดำเนินงานปี 2548-2551 ได้แก่

แผนการประสานงานและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ โดยพัฒนาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้เป็นหน่วยงานกลางระดับชาติอย่างถาวร

แผนการจัดระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน โดยพัฒนาให้เกิดระบบการรายงานผลที่ได้มาตรฐานสากลและถือปฏิบัติทั่วประเทศเพื่อให้หน่วยงานนำข้อมูลไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและประกันภัย โดยการพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในด้านความช่วยเหลือทางการเงินแก่โครงการต่างๆ ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อพัฒนาโครงการต่างๆ ให้มีความต่อเนื่องต่อไป

แผนงานการวิจัยอุบัติเหตุทางถนน โดยการศึกษาวิจัยและพัฒนาให้เกิดองค์ความรู้ที่จะนำมายกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศอย่างเป็นระบบ และบทสรุปการวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้สรุปปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการรับรู้ รับประทาน และการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า โดยเพศชายรับรู้

รับทราบ ด้านอุบัติเหตุจราจรต่ำกว่าเพศหญิง อาชีพคนงาน/รับจ้าง/เกษตรกรการรับรู้ รับทราบด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างต่ำ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในทางปฏิบัติตามกฎหมายจราจร พบว่า ผู้มีรายได้ต่ำคือน้อยกว่า 5 พันบาทต่อเดือนพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในทางปฏิบัติที่ถูกต้องต่ำกว่ากลุ่มที่มีรายได้สูงกว่าอย่างมีความแตกต่างทางสถิติ (สถาบันพระปกเกล้า, 2548)

แผนการประเมินความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการพัฒนาให้มีข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียทางสังคมและความสูญเสียด้านอื่นๆ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ได้ และนำไปสู่การตัดสินใจในเชิงนโยบายและเชิงยุทธศาสตร์

5. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (education, public relation & participation) เป็นการให้ความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร แนวทางดำเนินงานโดยเสริมสร้างองค์ความรู้ พัฒนารูปแบบการเรียนรู้ให้ตรงกลุ่มเป้าหมาย ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชน ส่งเสริมบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคประชาชน องค์กรเอกชน มูลนิธิ อาสาสมัคร ผู้นำชุมชนทุกระดับ ตลอดจนชุมชน และสถาบันทางสังคมอื่นๆ โดยแผนการดำเนินงานปี 2548-2551 ได้แก่

แผนการให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน และปลูกฝังพฤติกรรมแก่เด็กและเยาวชนเพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เช่น การดำเนินโครงการขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรแก่นักเรียนนักศึกษา เนื่องจากพบว่ามีเยาวชนถึงร้อยละ 84.05 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาต แสดงว่า เยาวชนจำนวนมากที่ขับขี่จักรยานยนต์บนท้องถนนโดยไม่ได้ผ่านการตรวจสอบว่ามีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรดีพอ (อาภาพรรณ คงสงค์, 2543) เช่นเดียวกับการศึกษาของ พวงน้อย แสงแก้ว (2546) พบว่า ระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่าส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่ดีนัก

แผนการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่เพื่อให้มีระบบการอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน เช่น โครงการฝึกอบรมวิทยากรขับขี่ปลอดภัยเป็นต้น

แผนการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนน เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนและสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน การรณรงค์สร้างจิตสำนึกของคนในชุมชนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด มีวินัย มีความรับผิดชอบร่วมกัน โดยเฉพาะการเฝ้าระวังให้มีผู้กระทำผิดกฎจราจร เพื่อให้เกิด

ความมีระเบียบวินัยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน การสัมมนาระดับชาติเรื่อง ชุมชนถนนปลอดภัยรถมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอุบัติเหตุเป็นต้น

แผนการบูรณาการการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนตลอดจนชุมชน เพื่อเป็นการ วางรากฐานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน เช่น ส่งเสริมการจัดทำแผนชุมชนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนตามกระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อสร้าง กระบวนการเรียนรู้และใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับชุมชนแบบ เบ็ดเสร็จและบูรณาการ จัดให้มีรายการที่เป็นสาระเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสื่อท้องถิ่น เช่น วิทยุชุมชน การเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) การจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ขับขี่ปลอดภัยสำหรับ รถจักรยานยนต์ โดยความร่วมมือของสมาคมผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทย การพัฒนา เครือข่ายความร่วมมือทั้งในและต่างประเทศ การส่งเสริมองค์กรส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชนระดับพื้นที่ ในการร่วมมือป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน การร่วมมือโดยการรณรงค์ผ่าน สื่อแขนงต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ สื่อสิ่งพิมพ์ หนังสือพิมพ์เพื่อเป็นช่องทางการส่งข้อมูลข่าวสาร ให้แก่ประชาชน สอดคล้องกับการศึกษาของอากาศพรรณ คงสงค์ (2543) พบว่าเยาวชนมีความรู้ เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรจากสื่อมวลชน เช่น โทรทัศน์ วิทยุ และหนังสือพิมพ์มากที่สุด ร้อยละ 90.40 และการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาโรงเรียนเบญจมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 74 ต้องการได้รับข้อมูลข่าวสารเพิ่มเติมในเรื่องความรู้ในเรื่องการตรวจ สภาพรถ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก

ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมายนอกจากการปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร แล้วการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงฉบับที่ 14 พ.ศ. 2535 ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2544) ได้สรุปกฎจราจร เป็นหลักปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่โดยทั่วไป มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. รถที่นำมาใช้ ผู้ขับขี่ควรมีความรู้เรื่องเครื่องยนต์ เมื่อเครื่องยนต์มีปัญหา สามารถแก้ไขได้ ห้ามนำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงซึ่งอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือ ประชาชนมาใช้ในการเดินทาง และต้องมีไฟสัญญาณต่างๆ เช่น โคมไฟหน้า-ท้าย ไฟเลี้ยว ไฟจอด ไฟเบรก แตร ระบบเบรก ยางรถ ล้อรถ กระจกส่องหลัง ที่ใช้การได้ครบถูกต้องตามกฎหมาย

2. การขับรถ ต้องขับรถทางเดินรถด้านซ้ายไม่ล้ำกึ่งกลางถนน ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดยกเว้นบางกรณีเช่น ช่องทางเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดจราจร กำหนดให้เป็นการเดินทางเดียว เมื่อจะแซงหน้ารถคันอื่น และใช้สัญญาณเตือนผู้ร่วมใช้ถนนเมื่อจำเป็น

2.1 รถที่มีความเร็วช้าหรือใช้ความเร็วต่ำกว่าคันอื่น ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่ทำได้ หรือถนนมีการแบ่งช่องทางเดินรถในทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไปต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด

2.2 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถหรือให้คันอื่นแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถลดความเร็วหรือหยุดรถจะต้องให้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.3 การขับรถสวนกันต้องขับชิดซ้ายโดยให้ถือกึ่งกลางถนนหรือเส้น แนวที่แบ่งเป็นช่องเดินรถเป็นหลัก

2.4 ถนนที่แคบเมื่อมีการขับสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วลงเพื่อให้รถสวนกันได้อย่างปลอดภัย

2.5 ถนนที่มีสิ่งกีดขวางหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วหรือหยุดรถเพื่อให้รถที่สวนมาขับผ่านไปได้

2.6 ต้องขับรถให้ห่างคันหน้าพอสมควรเพื่อให้มีระยะที่หยุดรถได้อย่างปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุดกะทันหัน

2.7 ระวังเมื่อขับรถขึ้นทางลาดชันไม่ให้รถถอยหลังไปชนรถคันอื่น

2.8 ถนนที่มีเครื่องหมายแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางโดยมีช่องว่างกั้นกลางหรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกันแสดงว่าถนนนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าวให้ขับรถชิดซ้ายของการเดินทาง

2.9 ห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ขับรถขณะหย่อนความสามารถ เมาสุรา ประมาทหรือน่าหวาดเสียว ขับลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา คร่อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ รวมทั้งไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น

2.10 ขณะขับรถต้องนำไปอนุญาตขับขี่ติดตัวไปด้วย

2.11 ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจรที่ติดตั้งตามถนนและปฏิบัติตามนั้น

2.12 ต้องใช้เครื่องป้องกันอันตรายขณะขับขี่ เช่นสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้าย

3. การแซงหรือผ่านข้างหน้า

3.1 การแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ต้องให้สัญญาณดังพอที่จะให้คันข้างหน้าทราบ ให้สัญญาณไฟกระพริบให้รถข้างหลังทราบ คู่มือแน่ชัดว่าไม่มีรถคันหลังกำลังขับแซงขึ้นมา และคู่มือข้างหน้าว่าไม่มีรถสวนทางมา เมื่อคันหน้าให้สัญญาณตอบแล้วจึงแซงขึ้นหน้าได้

3.2 ห้ามแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นด้านซ้าย เว้นแต่รถที่จะถูกแซงให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

3.3 ห้ามแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นในกรณีดังนี้

3.3.1 เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน สะพาน ทางโค้ง

3.3.2 ภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียน

3.3.3 เมื่อมีหมอก ฝุ่นควันจนทำให้ไม่เห็นทางข้างหน้าในระยะ 60 เมตร

3.3.4 เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

3.3.5 ห้ามขับแซงล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง

3.4 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงจากรถคันหลัง ผู้ขับขี่ที่ขับรถที่มีความเร็วช้ากว่าต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าขับขึ้นหน้า

4. การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ

4.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือสัญญาณไฟกระพริบทางขวา มองดูกระจกหลังเมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงออกรถได้

4.2 การเลี้ยวซ้าย กรณีไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถทางด้านซ้าย กรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถและมีเครื่องหมายจราจรให้ผู้ขับขี่รถในช่องทางเดินรถสำหรับเลี้ยวซ้ายก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4.3 การเลี้ยวขวา

4.3.1 ทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดิน ให้ชิดขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4.3.2 ทางเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ขับชิดขวาสุดของทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายให้เลี้ยวขวาได้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4.3.3 ทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานแสดงสัญญาณจราจรด้วยมือให้เลี้ยวขวาได้โดยไม่ต้องขับรถอ้อมเจ้าพนักงาน

4.3.4 เมื่อรถอยู่ทางร่วมแยกต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงเลี้ยวขวาได้

4.3.5 การเลี้ยวขวาที่มีเกาะแบ่งทางรถ ต้องเลี้ยวขวาไปหยุดที่หัวเกาะแบ่งทาง รอจนกระทั่งรถในเกาะนั้นว่างจึงเลี้ยวตัดออกไปได้

4.4 การอ้อมวงเวียนหรือเกาะกลางถนน ให้ขับจี้รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

4.5 ทางเดินรถที่รถสวนกันได้ ห้ามกลับรถขณะมีรถอื่นสวนหรือตามในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ห้ามกลับรถในที่คับขัน บนสะพาน ทางร่วม ทางแยก เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้

4.6 ห้ามเลี้ยวหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวหรือกลับรถ

5. การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยกต้องให้รถเหล่านั้นผ่านไปก่อน ถ้ามาถึงพร้อมกันและไม่รออยู่ในทางร่วมทางแยก ต้องให้รถที่อยู่ทางซ้ายมือของตนผ่านไปก่อน ยกเว้นมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับรถทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

5.2 ทางเดินรถทางเอก ได้แก่ เส้นทางที่ได้ประกาศและติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเอก หรือป้าย “หยุด” อยู่ที่ริมทางร่วมทางแยกนั้นให้ถือว่าเป็นทางโท

5.3 กรณีวงเวียนใดติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณนั้นๆ ถ้าไม่มีเครื่องหมายหรือสัญญาณจราจร เมื่อขับรถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับรถในวงเวียนด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

6. สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร ดังนี้

6.1 สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณไฟที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้ขับเลยเส้นให้หยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้

6.2 สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

6.3 สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายที่มีคำว่า “ไป” ให้ขับรถต่อไปได้

6.4 สัญญาณจราจรกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วม ทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง

7. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ได้แก่

7.1 ขับขี่รถด้วยอัตราเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งตามแนวนอน

7.2 การเลี้ยวรถหรือให้รถคันอื่นแซง จอดรถ หยุดรถ กลับรถ ต้องลดความเร็วของรถลง

7.3 ขับขี่ขณะฝนตกถนนลื่น ควรชะลอความเร็วของรถลงกว่าปกติและทิ้งระยะห่างจากคันอื่นให้มากขึ้น การขับรถลงเขาหรือจากเนินสูง บนสะพาน เวิ้งสะพาน ทางแคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือมีหมอกฝุ่นควันจนทำให้ไม่สามารถมองเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 6 เมตรต้องลดความเร็วของรถในระดับที่จะก่อให้เกิดความปลอดภัย

7.4 ขณะขับรถเข้าใกล้ทางแยกทางร่วม ทางข้าม เส้นให้หยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

7.5 ความเร็วของรถตามกฎกระทรวง รถจักรยานยนต์ขับในเขตเทศบาลไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตเทศบาลขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สรุป กฎจราจรซึ่งเป็นหลักปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงฉบับที่ 14 พ.ศ. 2535 ประกอบด้วย รถ การขับรถ การแซง การออกรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก สัญญาณจราจร ความเร็วของรถ ซึ่งการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเป็นวิธีการหนึ่งของการป้องกันอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการทบทวนวรรณกรรม สรุปการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการปฏิบัติกิจกรรมภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ประกอบด้วย การปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยการปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับ รถ การขับรถ การแซง การออกรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก สัญญาณจราจร ความเร็วของรถ และการปฏิบัติตามมาตรการ 3ม2ข1ร ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ได้แก่ เมาไม่ขับ พาหนะได้มาตรฐาน สวมหมวกนิรภัย มีใบขับขี่ ไม่ขับรถเร็ว และด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย การเผยแพร่ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบว่ามีสาเหตุส่วนใหญ่จากพฤติกรรมของคนที่ไม่ปลอดภัย (สมคิด สิริโรจนามณี, 2547) การป้องกันอุบัติเหตุจะต้องอาศัยความร่วมมือในการขับขีรถจักรยานยนต์โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นอยู่เสมอ ซึ่งการขับขีรถด้วยความระมัดระวังเป็นพฤติกรรมที่สามารถปฏิบัติได้ด้วยตัวเอง (สุพจน์ ยอดสวาท, 2546) การป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จึงมีความจำเป็นที่ต้องร่วมมือในการแก้ปัญหาจากหลายๆ ฝ่าย โดยเฉพาะผู้นำชุมชน ซึ่งจะเป็ต้นแบบที่ดีในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ผู้นำชุมชนจึงต้องกระตุ้น โน้มน้าว หรือตักเตือนให้ประชาชนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีความปรารถนาาร่วมกันที่จะแก้ไขปัญหาที่ในชุมชน

การมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จึงหมายถึง การที่ผู้นำชุมชน ได้มีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการเข้าร่วมดำเนินงานในขั้นตอน การค้นหาปัญหา การวางแผนแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามแผน และการประเมินผล เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยการปฏิบัติกิจกรรมภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 ด้านได้แก่ ด้านวิศวกรรม ประกอบด้วยการปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยการปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับ รถ การขับขีรถ การแข่ง การออกรถ การขับขีรถผ่านทางร่วมทางแยก สัญญาณจราจร ความเร็วของรถ และการปฏิบัติตามมาตรการ 3ม2ข1ร ที่เกี่ยวข้องขีรถจักรยานยนต์ได้แก่ เมาไม่ขับ พาหนะได้มาตรฐาน สวมหมวกนิรภัย มีใบขับขี ไม่ขับขีรถเร็ว และด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย การเผยแพร่ความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนเพื่อแก้ไขปัญหาในชุมชนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง จึงจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดีและยั่งยืน ซึ่งจะต้องอาศัยผู้นำชุมชนในการขับเคลื่อนกิจกรรมลงสู่การปฏิบัติในชุมชน การจะประสบผลสำเร็จได้ต้องอาศัยผู้นำชุมชนเนื่องจากเป็นองค์กรและทรัพยากรที่มีอยู่ในชุมชน โดยเป็ผู้นำในระดับท้องถิ่นที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบในการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาในชุมชน มีความใกล้ชิดกับประชาชน มีอิทธิพลและเป็ผู้นำการเปลี่ยนแปลงส่งเสริมให้ประชาชนเกิดความคิดริเริ่ม ความรับผิดชอบ ความกระตือรือร้นในการแก้ปัญหาในชุมชน นอกจากนี้ยังมีบทบาทสำคัญ มีการติดต่อกับเจ้าหน้าที่ เป็ตัวเชื่อมที่ติระหว่างประชาชนกับนักพัฒนา โดยนำความคิดและวิธีการในการแก้ปัญหาต่างๆ จากเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือนักวิชาการ ไปสู่ประชาชน (จิตจำนง กิติเกียรติ และ ชัยวัฒน์ สิทธิภราดร, 2533) การศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนครั้งนี้

จึงอาศัยผู้นำชุมชนที่จะเป็นแกนนำในการปฏิบัติตามนโยบายของรัฐในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน

การศึกษาครั้งนี้ ชุมชน จึงหมายถึง บุคคลที่เป็นผู้นำชุมชนและมีส่วนร่วมปฏิบัติกิจกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ตำบลเวียง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ได้แก่ กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ช่วยสารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล สมาชิกสภาเทศบาล อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ประชาชนชุมชน คณะกรรมการชุมชน และ หัวหน้าเขต โดยมีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุโดยการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อความปลอดภัยของคนในชุมชนในกิจกรรมดังต่อไปนี้

กำนัน สารวัตรกำนัน ผู้ช่วยสารวัตรกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ประชาชนชุมชน คณะกรรมการชุมชน หัวหน้าเขต ปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ปกครอง โดยความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทยร่วมกับหน่วยราชการอื่นๆ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชุมชน เช่น แผนการปรับปรุงบริเวณเสี่ยงอันตรายบนถนน เพื่อกำหนดและระบุตำแหน่งบริเวณเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จัดลำดับความสำคัญตลอดจนออกแบบแก้ไขจุด/บริเวณของถนนที่เป็นจุดเสี่ยงและอันตรายต่อผู้ขับขี่ เป็นต้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550)

สมาชิกสภาเทศบาล และสมาชิกองค์การบริหารส่วนตำบล หน้าที่หนึ่งที่ถูกกำหนดไว้ คือ การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (กรมการปกครอง, 2543) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจราจรคือการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน การปรับปรุงถนนในเขตความรับผิดชอบให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ การปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญตามยุทธศาสตร์ 3E ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ การตั้งจุดสกัดกั้นระหว่าง/ภายในหมู่บ้านชุมชน การสนับสนุนบุคลากร งบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุด้านวิศวกรรม ได้แก่ การปรับปรุง/ซ่อมแซมผิวจราจร ติดตั้ง/ซ่อมแซมสัญญาณไฟจราจร ติดตั้ง/ซ่อมแซมไฟฟ้าแสงสว่าง ติดตั้ง/ซ่อมแซมป้ายเครื่องหมายจราจร ติดตั้งป้ายแนะนำเส้นทางด้านการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม การสำรวจและ/หรือจัดเวทีประชาคมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสำรวจและตรวจสอบเส้นทาง ห้ามจุดไฟหรือก่อไฟเผาเศษวัชพืชริมสองข้างทาง ขอความร่วมมือร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น อำเภอ, 2552)

อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) เป็นผู้ให้บริการสาธารณสุขระดับหมู่บ้าน และเป็นตัวอย่างในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ เป็นแกนกลางในการประสานการดำเนินงานสาธารณสุข เป็นผู้แจ้งข่าวและรับข่าวสาธารณสุขและถ่ายทอดสู่ประชาชน ให้คำแนะนำ

ถ่ายทอดความรู้และชักชวนเพื่อนบ้านพัฒนางานสาธารณสุขโดยการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่สาธารณสุข (สำนักงานคณะกรรมการสาธารณสุขมูลฐาน, 2537) ในส่วนของการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อสม. มีหน้าที่ร่วมกับเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามนโยบายของรัฐ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ การร่วมกับผู้นำชุมชนอื่นๆ ตั้งจุดสกัดเมาไม่ขับในหมู่บ้าน การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่เผยแพร่ข่าวสารการขับขี่อย่างปลอดภัยทางวิทยุชุมชนและหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน เป็นต้น

การศึกษารุ่นนี้ ผู้ศึกษาจึงให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้นำชุมชนในการมีส่วนร่วมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2530, อ้างใน ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2546) มี 4 ขั้นตอน คือ 1) การค้นหาปัญหา 2) การวางแผนแก้ไขปัญหา 3) การปฏิบัติตามแผน และ 4) การประเมินผล มาประยุกต์ใช้ในการศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนี้

1. การมีส่วนร่วม การค้นหาปัญหา โดยผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้แก่

1.1 การมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นหรือปรึกษาหารือร่วมกับประชาชนกับกลุ่มผู้นำชุมชน ในเรื่องปัญหาการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน

1.2 การมีส่วนร่วมค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากบุคคล ได้แก่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การดื่มสุราหรือขับขี่ขณะมีอาการเมเมา การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเด็กหรือเยาวชนที่ไม่มีความชำนาญในการขับขี่หรือยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่

1.3 การมีส่วนร่วมค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากถนนและสภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ถนนชำรุดเป็นหลุมบ่อ หรือการหักโค่นของเสาไฟ กิ่งไม้ ต้นไม้ หรือการสร้างถนนมีกองหินกองทรายกีดขวางเส้นทางจราจรโดยไม่มีป้ายเตือน ทางสัญจรไม่มีไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร

1.4 การมีส่วนร่วมค้นหาปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากพาหนะ ได้แก่ การขับขี่รถที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ต่อการใช้งาน ชำรุด ขาดการบำรุงรักษา

1.5 การนำเสนอปัญหาการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กับประชาชน กับกลุ่มผู้นำชุมชน หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อร่วมกันหาทางแก้ไข

2. การมีส่วนร่วม การวางแผนแก้ไขปัญหา

2.1 การเข้าร่วมประชุมหรือแสดงความคิดเห็นกับประชาชน กับกลุ่มผู้นำชุมชน กับที่ประชุมหมู่บ้าน หรือที่ประชุมที่จัดขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเรื่องการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในชุมชน

2.2 การมีส่วนร่วมวางแผนแก้ไขในการปรับปรุงถนนในหมู่บ้าน โดยการร่วมกันกำหนดจุดเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และร่วมกันวางแผนแก้ไขปรับปรุงให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น

2.3 การมีส่วนร่วมในการกำหนดจุดเสี่ยงและวางแผนนำเสนอแก่เจ้าหน้าที่รัฐ เพื่อขอปรับปรุงสภาพถนนที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

2.4 การมีส่วนร่วมวางแผนติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณ ไฟ หรือไฟส่องสว่างบนถนนที่มีความเสี่ยง โดยเสนอเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อให้ได้รับการปรับปรุงแก้ไข

2.5 การมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการนำนโยบายของรัฐมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ได้แก่ วางแผนรณรงค์ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการเปิดไฟหน้ารถขณะขับขี่ การไม่พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ การปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ได้แก่ ไม่ขับรถขณะมีเมาสุรา ขับรถที่ได้มาตรฐานมีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ การมีใบอนุญาตขับขี่ การไม่ขับรถเร็ว

2.6 การมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในชุมชน ผ่านทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน

2.7 การมีส่วนร่วมเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการไม่ส่งเสริมหรือไม่สอนให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนด

2.8 การมีส่วนร่วมวางแผนในการตั้งจุดตรวจในหมู่บ้าน สักดักกัน ชัยยังผู้ที่ดีมีสุราไม่ให้ขับขี่รถขึ้นบนถนนสายหลัก โดยเฉพาะ ในช่วงเทศกาลสำคัญ

3. การมีส่วนร่วม การปฏิบัติตามแผน ชุมชน โดยผู้นำชุมชน ร่วมกันปฏิบัติตามมาตรการการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3.1 การมีส่วนร่วมเป็นแกนนำชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมลงทุนลงแรง หรือสนับสนุนการซ่อมแซมปรับปรุงถนนในหมู่บ้านที่พบเกิดปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บ่อยๆ ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

3.2 การมีส่วนร่วมเป็นแกนนำชักชวนประชาชนในหมู่บ้านให้ร่วมดำเนินการหรือแจ้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง กำจัดสิ่งกีดขวางถนนที่จะเป็นอันตรายต่อการสัญจร เช่น เสาไฟที่หักโค่น ต้นไม้ กิ่งไม้ กองหินกองทรายที่กีดขวางทางจราจร

3.3 การมีส่วนร่วมดำเนินการปรับปรุงถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายโดยแจ้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่างบนถนนตรงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

3.4 การมีส่วนร่วมดำเนินการปรับปรุงถนน โดยการแจ้งหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ปรับปรุงซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านที่เป็นจุดเสี่ยงอันตรายให้มีสภาพดีขึ้น

3.5 การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและเป็นแบบอย่างในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร อย่างเคร่งครัด ได้แก่ ไม่ดื่มสุราหรือขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเมามาสุรา ดูแลพาหนะให้ได้มาตรฐานโดยการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ครบตามที่กฎหมายระบุ การสวมหมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ การไม่ขับขีรถเร็วในที่ชุมชนหรือในเขตเทศบาลใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม.

3.6 การมีส่วนร่วมในการสนับสนุนและเป็นแบบอย่างในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ได้แก่ รถที่ใช้ได้มาตรฐาน การขับขีรถ การแซง การออกรถ การขับขีรถผ่านทางร่วมทางแยก สัญญาณจราจร และความเร็วของรถ

3.7 การมีส่วนร่วมปฏิบัติกิจกรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลหรือตามแผนการที่กำหนดไว้

3.8 การมีส่วนร่วมในกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ การตั้งจุดตรวจและร่วมกันแนะนำ ขับขีหรือตักเตือนผู้ที่ดื่มสุราไม่ให้ขับขีรถในขณะมีเมามา

3.9 การมีส่วนร่วมในกิจกรรมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและการขับขีอย่างปลอดภัยทางวิทยุชุมชนหรือหอกระจายข่าวของหมู่บ้าน

3.10 การมีส่วนร่วมในการว่ากล่าวตักเตือน หรือต่อต้านผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว

4. การมีส่วนร่วม การประเมินผล ชุมชน โดยผู้นำชุมชนหรือตัวแทนประชาชนกลุ่มต่างๆ มีส่วนร่วมในการประเมินผล

4.1 การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐติดตามการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถ จักรยานยนต์ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

4.2 การมีส่วนร่วมในการติดตามการปรับปรุง ซ่อมแซมถนนในหมู่บ้านให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

4.3 การมีส่วนร่วมในการติดตามการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ ป้ายเตือนหรือไฟส่องสว่าง ตามแผนที่วางไว้

4.4 การมีส่วนร่วมในการติดตามการเผยแพร่ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยโดยหอกระจายข่าวหรือวิทยุชุมชนในหมู่บ้าน

4.5 การมีส่วนร่วมในการติดตามความร่วมมือของประชาชนในการปฏิบัติตามคำแนะนำหรือคัดเตือนจากการตั้งจุดสกัดมาแล้วขับในชุมชนตามเทศกาลต่างๆ

4.6 การมีส่วนร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการรวบรวมปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

4.7 การมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นในการในการปรับปรุงวิธีดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

กรอบแนวคิดของการศึกษา

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มสูงขึ้นตามความเจริญของการคมนาคมขนส่ง ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต หรือความสูญเสียทางเศรษฐกิจ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจึงมีความสำคัญ ทั้งนี้ ต้องอาศัยการร่วมมือกันทั้งจากภาครัฐและประชาชน โดยเฉพาะความร่วมมือจากคนในชุมชนผู้ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรง เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนหรือเกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่มุ่งหวัง การอาศัยบุคคลในท้องถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีส่วนร่วมจากผู้นำชุมชน ผู้ซึ่งจะเป็นแกนนำให้เกิดการปฏิบัติกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาหรือเกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการ จากการทบทวนวรรณกรรมการมีส่วนร่วมของชุมชน ผู้ศึกษาจึงได้ประยุกต์ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของ วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2530, อ้างใน ปารีชาติ วัลย์เสถียร และคณะ, 2546) มาศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในครั้งนี้ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การค้นหาปัญหา 2) การวางแผนแก้ไขปัญหา 3) การปฏิบัติตามแผน 4) การประเมินผล โดยการปฏิบัติภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 ด้านตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2547-2551 กำหนดโดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม โดยการปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อม ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายโดย การปฏิบัติตามกฎจราจรประกอบด้วย รถ การขับรถ การแข่ง การออกรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก สัญญาณจราจร ความเร็วของรถ และการปฏิบัติตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ได้แก่ เมาไม่ขับ พาหนะได้มาตรฐาน มีใบขับขี่ ไม่ขับรถเร็ว และยุทธศาสตร์ด้านความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมโดยการเผยแพร่ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550)