

บทที่ 2

ทฤษฎีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรใน กรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ใช้ทฤษฎีและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้ เป็นแนวทางและเป็นกรอบในการศึกษา

แนวคิดเรื่องพฤติกรรม (Behavior)

หมายถึงการกระทำ หรือการตอบสนองของมนุษย์ต่อสถานการณ์หนึ่งสถานการณ์ใด หรือสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ โดยการกระทำนั้นเป็นไปโดยมีจุดมุ่งหมาย และเป็นไปอย่างใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปอย่างไม่รู้สึกรู้สียง และไม่ว่าสิ่งมีชีวิต หรือบุคคลอื่นสามารถสังเกตการณ์การกระทำนั้นได้ หรือไม่ก็ตาม

ไฮกา ฮูพิกุลซิช (2521: 2) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่ง สิ่งมีชีวิต และบุคคลอื่นสามารถสังเกตได้หรือใช้เครื่องมือทดสอบได้ เช่น การหัวเราะ ร้องไห้ ฯ

คาร์เตอร์ กูด (Good, 1973: 325) ได้ให้ความหมายของ "ความรู้" ไว้ว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง ความจริง กฎเกณฑ์ และข้อมูลต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับและรวบรวมสะสมไว้จากมวลประสบการณ์

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526: 16) "ความรู้" เป็นพฤติกรรมขั้นต้นซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำได้ อาจจะโดยการนึกได้ หรือ โดยการมองเห็น หรือ ได้ยิน จำได้ ความรู้ขั้นนี้ได้แก่ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง และวิธีการแก้ปัญหา

กล่าวโดยสรุป ความรู้จึงหมายถึงความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ สิ่งของ เหตุการณ์หรือบุคคล ซึ่งได้จากการสังเกต ประสบการณ์ หรือจากรายงานสืบสวน ซึ่งหมายความว่า การรับรู้ข้อเท็จจริงต้องอาศัยเวลา

มิลตัน รอคีช (Rokeach, 1970) ได้ให้ความหมายของ "ทัศนคติ" ว่าเป็นการผสมผสาน หรือจัดระเบียบของความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ผลรวมของความเชื่อนี้จะเป็นตัวกำหนดแนวโน้มของบุคคล ในการที่จะมีปฏิกิริยาตอบสนองในลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบ

เซอร์ทแทน (Serttan, 1958) ให้นิยาม "ทัศนคติ" ว่าเป็นความรู้สึกนึกคิดหรือความคิดเห็นของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่มีต่อสิ่งหนึ่ง

ดูซา จันท์ธอม (2524) ให้นิยามว่า ทัศนคติ หมายถึงความรู้สึก หรือท่าทีของบุคคลที่มีต่อบุคคล วัตถุสิ่งของ หรือสถานการณ์ต่าง ๆ ความรู้สึกหรือท่าทีนี้จะนำไปในทำนองที่พึงพอใจหรือไม่พึงพอใจ เห็นด้วยหรือไม่เห็นก็ได้

ทฤษฎีแนวคิดเกี่ยวกับความรู้และทัศนคติ มีผลต่อการเสริมสร้างวินัยจราจร กล่าวคือ ทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ซึ่งในที่นี้ คือ ความรู้ในกฎจราจรและการขับขีรถยนต์ รวมถึงความรู้ในข้อดีข้อเสียของการขาดวินัยจราจร

เนื่องจากความรู้เป็นพื้นฐานในการนำไปสู่การขับขีรถยนต์ และพฤติกรรมในการขับขีรถยนต์ กล่าวคือ หากผู้ขับขีรถยนต์ไม่มีความรู้ในกฎจราจรก็จะทำให้เกิดการละเมิดกฎจราจร หรือเป็นผู้ขับขีรถที่ไม่มีวินัยจราจรได้ แต่ผู้ขับขีรถที่มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรก็อาจไม่มีทัศนคติหรือพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขีรถยนต์ที่มีวินัยจราจรได้เช่นกัน แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ก็ควรให้ประชาชนมีความรู้ที่ถูกต้องในการขับขีรถยนต์ ไว้เสียก่อน

ทฤษฎีความสัมพันธ์ของบุคคล (Theory of Interpersonal Relation)

Heider (1958) ได้อธิบายถึงสัมพันธ์ภาพระหว่างบุคคลต่อบุคคล อันจะมีผลต่อการกระทำและความคิดของบุคคลในการศึกษาของ สิ่งที่น่ามาใช้ในการอธิบายถึงสัมพันธ์ภาพระหว่างบุคคลก็คือ ความเชื่อ หรือค่านิยมจะเป็นตัวนำพฤติกรรมจากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง เขากล่าวว่า ถ้าความเชื่อของคน คือแนวทางที่จะบอกถึงอนาคตของคน ๆ นั้นได้ ความเชื่อก็จะสามารถอธิบายความหมายและการกระทำของเขาได้เช่นกัน

ภาษา คือ สื่อของแนวความคิด หมายความว่า ภาษาจะเป็นสัญลักษณ์หรือสื่อของสัมพันธ์ภาพระหว่างบุคคล

- การวิเคราะห์คำพูด
- การวิเคราะห์สถานการณ์
- ความเข้าใจเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ประสบการณ์เกี่ยวกับความชากลำบากและผลของการกระทำ เหตุผล ความสามารถ ความพยายาม ความต้องการ ความรู้สึกหรืออารมณ์ ความเป็นเจ้าของ และการคาดคะเนของบุคคล

ผลจากการศึกษาของ Heider พบว่า สัมพันธภาพระหว่างบุคคลอันมีผลต่อความรู้สึกนึกคิดและการกระทำของบุคคลนั้นขึ้นอยู่กับสิ่งต่าง ๆ ดังนี้

1. ความเข้าใจต่อบุคคลอื่น (Perceiving the other person)
2. ความเข้าใจของบุคคลอื่น (The Other person as perceiver)
3. การวิเคราะห์พฤติกรรม (The naive analysis of action) หรือการกระทำในขณะที่มีสัมพันธภาพ (Relation)
4. การมีผลตอบแทนในขณะที่มีสัมพันธภาพกับผู้อื่น (Desire or Pressure)
5. สิ่งแวดล้อม (Enviromental Effect) ที่มีต่อสัมพันธภาพระหว่างบุคคล
6. อารมณ์ ความรู้สึกหรือเจตสิก (Sentimental)
7. ความคาดหวังและค่านิยม (Expectation or Value)
8. การขอร้องและการบังคับที่มีผลต่อสัมพันธภาพระหว่างบุคคล (Request or Command)
9. การคำนึงถึงประโยชน์และโทษที่จะได้รับ (Benefit or Harm)
10. การเกิดผลต่อคนส่วนใหญ่ (Reaction to other lot of person)

(สรุปผล กาญจนะจิตรา, 2534: 19 -20)

ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบน

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2532: 233 - 235) กล่าวว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบน หมายถึง พฤติกรรมที่ผู้เบี่ยงเบนไม่ปฏิบัติตามขอบเขตบรรทัดฐาน (Social Norms)

ส่วน Robert Merton ได้นำเอาทฤษฎีภาวะไร้บรรทัดฐานของ Emile Durkeim (สุพัศรา สุภาพ, 2541) มาอธิบายพฤติกรรมเบี่ยงเบนว่า เป็นผลของความไม่ประสานสอดคล้องกันระหว่างเป้าหมายทางวัฒนธรรมหรือค่านิยมทางสังคม กับบรรทัดฐานหรือวิธีการที่สังคมกำหนด เพื่อปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายนั้น ดังนั้นการที่คนเราไม่สามารถใช้วิธีการที่สังคมยอมรับและเห็นว่าเหมาะสมเป็นแนวทางที่จะนำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการได้ จึงหันไปใช้วิธีการอื่น ๆ (สุพัศรา สุภาพ, 2540) คนขับรถมอเตอร์ไซด์ก็เช่นกัน นอกจากนี้ Merton ถึงรูปแบบการปรับตัวและพฤติกรรมเบี่ยงเบนไว้ดังนี้ (Merton Robert K., 1957: 140)

แบบการปรับตัวของบุคคล

แบบแผนการปรับตัว	จุดหมายปลายทาง	วิธีการ
1.ปฏิบัติตาม (Conformity)	+	+
2.แหวกแนว (Innovation)	+	-
3.เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism)	-	+
4.หนีโลก (Retreatism)	-	-
5.ทำทลาย (Rebellion)	±	±

* เครื่องหมาย

+ หมายถึง ชอบรับ

- หมายถึง ไม่ชอบรับ

± หมายถึง ไม่ชอบรับสิ่งที่มีอยู่และใช้สิ่งใหม่แทน

1. การปฏิบัติตาม (Conformity) เป็นการชอบรับปฏิบัติตามจุดหมายปลายทางและวิธีการที่สังคมกำหนด

2. แหวกแนว (Innovation) เป็นการปรับตัวแบบที่เน้นในเรื่องเป้าหมายของความสำเ็จไม่ว่าจะด้วยวิธีการใดก็ตาม

3. เจ้าระเบียบพิธี (Ritualism) เป็นการปฏิบัติไปตามวิธีการที่สังคมกำหนด ไม่อยากทำอะไรที่ผันไปจากระเบียบแบบแผนกฎเกณฑ์ที่วางไว้

4. หนีโลก (Retreatism) เป็นคนที่ไม่ชอบรับทั้งเป้าหมายชีวิตและวิธีการที่สังคมชอบรับ จะสิ้นหวังหมดกำลังใจอยาก

5. ทำทลาย (Rebellion) ไม่ชอบรับค่านิยมและวิธีการที่สังคมกำหนดจะสร้างของตนเองขึ้น

ทฤษฎีการจัดเขตทางสังคม

การจัดเขตทางสังคมเป็นกระบวนการที่มนุษย์เรียนรู้ ชอบรับค่านิยม กฎเกณฑ์ต่าง ๆ จากการติดต่อสัมพันธ์กับผู้อื่น เพื่อจะได้มีสถานภาพและปฏิบัติตามบทบาทต่าง ๆ ที่สังคมต้องการ (อุพิศรา สุภาพ: 2541, 48)

การขัดเกลาทางสังคมอาจจะออกมาในรูปแบบ (สุพัตรา สุภาพ: 2541, 37-38)

1. การขัดเกลาโดยตรง (Direct Socialization) เป็นการอบรมโดยตรงเพื่อให้บุคคลปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามระเบียบแบบแผน เป็นการชี้ทางและแนะแนวทางให้ปฏิบัติแก่บุคคลอย่างจริงจังและเจตนา

2. การขัดเกลาโดยอ้อม (Indirect Socialization) เป็นการอบรมที่ไม่ประสงค์จะให้ประโยชน์แก่บุคคลโดยตรง แต่ให้บุคคลเกิดการเรียนรู้และพยายามเลียนแบบเพื่อให้บุคคลเกิดการปรับตัวให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่กลุ่มวางไว้

เมื่อนมนุษย์ได้รับการอบรมขัดเกลาอย่างไรก็จะมีลักษณะพฤติกรรมเป็นไปในลักษณะเดียวกันแบบนั้น เช่น ข้อเขียนของ J.A.L. Singh และ R.M. Zingg (1942) ที่กล่าวถึงเด็กที่ชื่อ Kamala ที่ถูกหมาป่าพาเอาไปเลี้ยง โดยไม่ได้พบปะผู้คนเลย ดังนั้นจึงมีลักษณะพฤติกรรมที่คล้ายสัตว์มากกว่าคน การขัดเกลาทางสังคม จึงเป็นกระบวนการปลูกฝังบรรทัดฐานของกลุ่มให้เกิดขึ้นในตัวบุคคล ตัวแทนของการขัดเกลาในสังคมมีอยู่ด้วยกัน 6 กลุ่ม (สุพัตรา สุภาพ: 2541, 42-45) ได้แก่

1. ครอบครัว
2. กลุ่มเพื่อน
3. โรงเรียน
4. กลุ่มอาชีพ
5. ตัวแทนทางศาสนา
6. สื่อมวลชน

ทฤษฎีการกระทำทางสังคม (The Multiple Factors Theory of Decision Making and Social Action)

Willaim W. Reeder (สุรพล กาญจนะจิตรา, 2534: 18 -19) ได้อธิบายถึงรูปแบบทางด้านจิตวิทยาสังคม (Social Psychology) ว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจและการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์ ประกอบด้วยกลุ่มของปัจจัยหลายประการ มิได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง และบุคคลอาจจะตัดสินใจกระทำพฤติกรรมอย่างเดียวกันแต่เหตุผล หรือปัจจัยที่ทำให้เกิดการตัดสินใจจะแตกต่างกัน ดังนั้น Reeder จึงได้รวบรวมกลุ่มของปัจจัยที่จะมีผลต่อการกระทำของมนุษย์ และได้แยกรูปแบบของการแสดงออกซึ่งการกระทำทางสังคม (Forms of Social Action Expression) ไว้ 4 รูปแบบ ได้แก่

1. ความคิดเห็น (Opinions) เป็นความเชื่อหรือความคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งความคิดเห็นของบุคคลจะแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความรู้ที่เขาได้รับ

2. อารมณ์หรือความรู้สึก (Sentiments) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่บุคคลมีต่อบางสิ่งบางอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเอง ซึ่งจะมีทั้งความรู้สึกที่ดีและไม่ดี อาจจะแสดงออกมาทางสีหน้าและท่าทางเมื่อคิดหรือพูดถึงสิ่งนั้น เช่น ความรู้สึกต่อต้านสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเมื่อเขาพบสิ่งนั้นเขาจะเกิดอารมณ์หรือรู้สึก โกรธและไม่พอใจในสิ่งนั้น

3. การคาดคะเนพฤติกรรมของคน (Hypothetical Action) คือแนวโน้มของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป โดยเขาจะพิจารณาถึงผลดี ผลเสียของการที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นก่อน ถ้าพฤติกรรมที่เขาจะแสดงออกไป จะได้ผลเสียมากกว่าผลดีเขาก็จะไม่กระทำ

4. พฤติกรรมที่แสดงออก (Gross Behavioral Response) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกจริง ๆ หลังจากผ่านขั้นตอนของการคาดคะเนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ แล้ว

Reeder ได้อธิบายถึงเหตุผลในการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ซึ่งเรียกว่า ความเชื่อและความไม่เชื่อ (Beliefs and Disbeliefs) เหตุผลในการกระทำของมนุษย์ที่ Reeder กล่าวคือ (สุรพล กาญจนะจิตร, 2534: 18 -19)

ปัจจัยดึงดูด (Pull factors)

1. เป้าหมาย (Goals)
2. ความเชื่อ (Belief Orientations)
3. ค่านิยม (Value Standards)
4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี (Habit and Custom)

ปัจจัยผลักดัน (Push Factors)

5. ความคาดหวัง (Expectations)
6. ข้อผูกพัน (Commitments)
7. การบังคับ (Force)

ปัจจัยสนับสนุน (Able factors)

8. โอกาส (Opportunity)
9. ความสามารถ (Ability)
10. การสนับสนุน (Support)

ความหมายของความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ

1. เป้าหมาย (Goals) ความมุ่งประสงค์ที่จะให้บรรลุผลและให้สัมฤทธิ์ผลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้น ผู้กระทำจะมีการกำหนดเป้าประสงค์ไว้ก่อนล่วงหน้าและผู้กระทำพยายามที่จะกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์นั้น ๆ

2. ความเชื่อ (Belief Orientations) เกิดจากความคิด ความรู้ที่ผู้กระทำเข้าใจในเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจและการกระทำทางสังคมที่บุคคลเลือกประพฤติ คือปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ย่อมอาศัยความเชื่อพื้นฐานอยู่ด้วยเสมอ

3. ค่านิยม (Value Standards) คือ สิ่งที่บุคคลยึดถือเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจ และกำหนดการกระทำของตนเอง ค่านิยมนี้เป็นความเชื่ออย่างหนึ่งแต่มีลักษณะถาวร โดยเชื่อว่า วิธีปฏิบัติบางอย่างเป็นสิ่งที่ดีเอง หรือสังคมเห็นดี เห็นชอบ สมควรที่จะยึดถือปฏิบัติมากกว่าวิธีปฏิบัติอย่างอื่น

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและนิสัย คือแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้วสืบต่อมาด้วยประเพณี และถ้ามีการละเมิดก็จะถูกบังคับด้วยมาตรการที่สังคมไม่เห็นชอบด้วย ไม่มีทางอนุวัติหรือลงโทษอย่างเด็ดขาดจากรัฐบาลหรือตัวบทกฎหมาย ในการตัดสินใจที่จะเลือกกระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งของมนุษย์ ส่วนหนึ่งมนุษย์มาจากแบบอย่างพฤติกรรมที่สังคมกำหนดไว้แล้ว

5. ความคาดหวัง (Expectation) คือ สิ่งที่ผู้กระทำอื่นที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับตัว โดยคาดหวังหรือต้องการให้บุคคลนั้นประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ตนต้องการ ดังนั้นในการเลือกกระทำ พฤติกรรมของบุคคลส่วนหนึ่งก็ขึ้นอยู่กับความคาดหวังและท่าทีของบุคคลอื่นด้วย

6. ข้อผูกพัน (Commitments) คือ สิ่งที่ผู้กระทำเชื่อว่าเขาถูกผูกมัดที่จะต้องกระทำให้สอดคล้องกับสถานการณ์นั้น ๆ ข้อผูกพันจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ และการกระทำทางสังคม เพราะผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งนั้น ๆ เนื่องจากเขารู้สึกว่าเขามีข้อผูกพันที่จะกระทำ

7. การบังคับ (Force) เป็นตัวที่ช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำตัดสินใจกระทำการต่าง ๆ ได้รวดเร็วขึ้น เพราะในขณะที่ผู้กระทำตั้งใจที่จะกระทำสิ่งต่าง ๆ นั้น เขาอาจจะยังไม่แน่ใจว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นหรือไม่ แต่เมื่อมีการบังคับก็จะทำให้การตัดสินใจกระทำพฤติกรรมนั้นได้เร็วขึ้น

8. โอกาส (Opportunity) เป็นความคิดของผู้กระทำที่เชื่อว่าสถานการณ์ที่เกิดขึ้นช่วยให้มีโอกาสเลือกกระทำ บุคคลมักจะตัดสินใจกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง เมื่อเขาคิดว่าโอกาสเปิดให้เขากระทำได้

9. ความสามารถ (Ability) การที่ผู้กระทำรู้ถึงความสามารถของตนเอง ซึ่งจะก่อให้เกิดผลสำเร็จในเรื่องนั้น ๆ ได้ การตระหนักถึงความสามารถนี้จะนำไปสู่การตัดสินใจ และการกระทำทาง

สังคม เพราะเขารู้ว่าทัศนใจกระทำไปแล้วเขาจะมีความสามารถที่จะกระทำได้นั่นเอง โดยทั่วไปการกระทำพฤติกรรมใด ๆ นั้น บุคคลจะพิจารณาความสามารถของตนเองเสียก่อน

10. การสนับสนุน (Support) คือ สิ่งที่ผู้กระทำรู้ว่าจะได้รับหรือคิดว่าจะได้รับจากผู้อื่น ดังนั้น บุคคลมีความโน้มเอียงที่จะตัดสินใจกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งเมื่อเขาเชื่อว่า จะได้รับการสนับสนุนจากผู้อื่น

ปัจจัยทั้ง 10 ประการนี้ เป็นปัจจัยที่ William W. Reeder เชื่อว่าเป็นกลุ่มเหตุผลของการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดของมนุษย์ (สุรพล กาญจนะจิตรรา, 2534: 18 -19) กล่าวคือ การที่บุคคลจะกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดย่อมมีเหตุผลในการกระทำแฝงอยู่ทั้งสิ้น และเหตุผลดังกล่าวก็มีได้จำกัดอยู่เพียงปัจจัยตัวใดตัวหนึ่งเท่านั้น แต่จะประกอบไปด้วยกลุ่มปัจจัยของเหตุผลหลายประการ ซึ่งอาจจะเหมือนกันหรือแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

เครื่องชี้ความเชื่อและความไม่เชื่อ 10 ประการ (สุรพล กาญจนะจิตรรา, 2534)

1. เป้าหมาย ความต้องการทางร่างกาย ความสอดคล้องกัน การทำนุบำรุงรักษา ความปลอดภัย ความรัก ความเป็นเจ้าของ การได้รับยกย่อง ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียง การทำกิจกรรมอย่างอิสระ การแสดงความสามารถของคนให้เกิดผลต่อสังคมและการบริการความรู้ ความสวยงามและสุนทรียภาพ

2. ความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับ : การเกิดมีขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นของสิ่งต่าง ๆ คุณลักษณะของสิ่งต่าง ๆ ความเชื่อและการกระทำในอดีตของสิ่งต่าง ๆ ความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ที่มีต่อสิ่งอื่นและสิ่งเหล่านั้นเป็นเจ้าของร่วมกัน เป็นอิสระต่อกันและกัน

3. ค่านิยม การประสบความสำเร็จ ประสิทธิภาพ การปฏิบัติจริง ความก้าวหน้า ความสะดวกสบายทางวัตถุ ความสามารถในการเป็นผู้นำ ความเชื่อมั่นในตนเอง ความเข้าใจ ความศรัทธาในวิทยาศาสตร์ ความเชื่อในระบบประชาธิปไตย ความเชื่อในความเสมอภาค ความเชื่อในอิสระภาพและเสรีภาพ ความเชื่อในพระเจ้าเป็นผู้เป็นเจ้า ความซื่อสัตย์ ความประพฤตินในเรื่องเพศ

4. นิสัยและขนบธรรมเนียมประเพณี วิธีการคิด วิธีการแก้ปัญหา วิธีการต่อสู้กับความวิตกกังวล การรับรู้เกี่ยวกับการได้ตอบ ที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์เหล่านั้น ซึ่งการได้ตอบแบบหนึ่งแบบเดียวเท่านั้น ที่คิดว่าเหมาะสมที่สุดสำหรับสถานการณ์นั้น

5. ความคาดหวัง ความคาดหวังตำแหน่ง ความคาดหวังความบอบช้ำ ความคาดหวังทางปทัสถาน ความคาดหวังทางสถานการณ์ ความคาดหวังของตนเอง ซึ่งขึ้นอยู่กับความรู้ของผู้ทำที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ

6. ข้อผูกพัน การทำสัญญา ข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษร ข้อตกลงทางวาจา ข้อผูกพันที่เกิดขึ้นจากการยอมรับตำแหน่ง ข้อผูกพันซึ่งเกิดการเข้าเป็นสมาชิกกลุ่ม ข้อผูกพันซึ่งขึ้นอยู่กับ การกระทำ เช่น การลงคะแนนเสียง การแสดงความคิดเห็น การแสดงบทบาท และข้อผูกพันซึ่งเกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

7. การบังคับ การใช้กำลังร่างกาย การใช้กำลังทหาร กฎหมาย กฎหรือระเบียบข้อบังคับ เศรษฐกิจ ประชาชาติ การข่มขู่เอาชีวิต การข่มขู่ด้วยวิธีการที่รุนแรงและอันตราย ความพิการ ความเจ็บป่วย สถานการณ์แวดล้อม และการกระทำของธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ลูกเห็บตก พายุ เป็นต้น

8. โอกาส การรับรู้ทางเลือกต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสถานการณ์ : ลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ อิทธิกรรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย ความรับรู้ ขนาด ผละกำลัง สติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ และเวลา

9. ความสามารถ การรับรู้ถึงความสามารถของผู้กระทำที่จะสามารถจัดการกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เขาอาจจะเผชิญตามขีดความสามารถที่เขามีอยู่ ลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ อิทธิกรรับเลือก กำลังคน ความสะดวกสบาย การรับรู้ ขนาดผละกำลัง สติปัญญา สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้และเวลา

10. การสนับสนุน จำนวนความช่วยเหลือหรือการคัดค้านที่ผู้ทำรับรู้ว่ามีผู้อื่นจะให้ การช่วยเหลือในการกระทำสิ่งเหล่านั้น ลำดับขั้น อำนาจ อำนาจสั่งการ เงิน ทรัพยากร สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ความรู้ ทักษะ อิทธิกรรับเลือก กำลังความช่วยเหลือ การรับรู้ ขนาด ผละกำลัง สุขภาพอนามัย ความสามารถทนทานได้ เวลา การชกย่อง การรับประกันความเสียหาย ผลกำไร หลักเหตุผล เป้าหมาย หรือกำลังเสริม การสร้างบรรยากาศที่ดีและการยอมรับปฏิบัติคาม

Reeder ได้อธิบายถึงแนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยหรือสาเหตุที่จะมีผลต่อการกระทำทางสังคม ดังนี้ (สุรพล กาญจนะจิครา, 2534: 18 -19)

1. ในสถานการณ์ของการกระทำทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลหลายคนซึ่งแต่ละคนก็จะมีเหตุผลแต่ละอย่างในการตัดสินใจในการกระทำหรือไม่กระทำ

2. บุคคลหรือองค์การจะตัดสินใจหรือแสดงการกระทำบนพื้นฐานของกลุ่มเหตุผลซึ่งผู้ตัดสินใจเองได้คิดว่ามันสอดคล้องหรือตรงกับความต้องการของเขาในสถานการณ์นั้น ๆ

3. ปัจจัยหรือเหตุผลนั้นผู้ตัดสินใจเองจะตระหนักหรือให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเหตุผลหรือปัจจัยที่จะนำมาอิทธิพลต่อการตัดสินใจ

4. เหตุผลที่อิทธิพลต่อการตัดสินใจนั้น อาจจะเป็นเหตุผล 5 หรือ 6 ประการ หรือมากกว่าจากจำนวนเหตุผลหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทั้ง 10 ประการที่กล่าวมาแล้ว

5. เหตุผลที่มีต่อการตัดสินใจนั้น ไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นพร้อมกันทั้ง 10 ประการ ในการตัดสินใจในเรื่องหนึ่ง ๆ
6. กลุ่มของปัจจัย หรือเหตุผลที่มีอิทธิพลต่อการกระทำทางสังคมนั้น ย่อมจะมีการเปลี่ยนแปลงได้
7. ในบางสถานการณ์จะมีบ่อยครั้งที่จะมีทางเลือกสองหรือสามทาง เพื่อที่จะสนองตอบต่อสถานการณ์นั้น
8. ผู้กระทำหรือผู้ที่ตัดสินใจอาจจะเลือกทางเลือก โดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างกันออกไป ในบุคคลแต่ละคน
9. เหตุผลที่จะตัดสินใจ สามารถที่จะมองเห็นได้จากทางเลือกที่ถูกเลือกแล้ว

การฝ่าฝืนกฎจราจร ถือว่าเป็นการกระทำผิดที่กฎหมายกำหนดเป็นข้อห้าม ถือว่าเป็นอาชญากรรมอย่างหนึ่ง ที่เรียกกันว่า Mala Prohibita สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ (ศราวุธ พันธ์ขาว, 2524)

1. การฝ่าฝืนกฎหมายการขับเคลื่อน (Moving Violation) หมายถึงการที่ผู้กระทำกระทำขณะที่กำลังอยู่ในระหว่างการขับเคลื่อนยานนั้น
2. การฝ่าฝืนการจอดรถ (Parking Violation) หมายถึงการที่ผู้ขับขี่ได้กระทำผิดหลังจากได้หยุดหรือจอดรถแล้ว

การฝ่าฝืนกฎจราจร

การทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้จัดว่าเป็นรูปแบบของอาชญากรรมชนิดหนึ่ง (ศราวุธ พันธ์ขาว, 2524) ซึ่งมีการกระทำกันอย่างแพร่หลายและส่งผลเสียหายมาก เราเรียกพฤติกรรมนี้กันว่า อาชญากรรมคอเสื้อขาว (White Collar Crime) ซึ่งแม้จะส่งผลเสียหายมาสู่สังคมส่วนรวม แต่ประชาชนทั่วไปก็ยังไม่ตำหนิและยังได้รับการเพิกเฉย จากการศึกษาทางอาชญาวิทยา การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมันไม่เพียงแต่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดเท่านั้น แต่ยังทำให้เกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ได้มากมาย นอกจากนี้การทำผิดฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้ถูกจัดไว้ใน (Ross, L.H., 1967) อาชญากรรมพื้นบ้าน (Folk Crime) เป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบนอย่างหนึ่ง

ทฤษฎีความล้าทางวัฒนธรรม

คามทฤษฎีนี้กล่าวว่า (เจ้านงค์ อภิวัฒนสิทธิ์, 2532: 30-31) วัฒนธรรมเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงได้ แต่หากมีส่วนหนึ่งส่วนใดของวัฒนธรรมเจริญก้าวหน้าไปไม่เท่าทันภายในระยะเวลาที่

กำหนดให้ โดยสังคมยอมรับได้เร็วและง่ายกว่า แต่วัฒนธรรมบางอย่างคนรับได้ช้าและมีการต่อต้าน จึงทำให้วัฒนธรรมในสังคมนั้นมีการเปลี่ยนแปลงไปในอัตราที่ไม่เท่าเทียมกัน ทำให้ให้เกิดปัญหา เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมจึงมีผลต่อส่วนอื่น ๆ ให้ปรับตัวโดยการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย โดยสังคมใดก็ตามที่มีความล้าทางวัฒนธรรมเกิดขึ้น จะส่งผลทำให้วิถีชีวิตของบุคคลในสังคมนั้นสับสนปั่นป่วน เกิดความตึงเครียด เพราะต้องพบกับความประหลาดและวัฒนธรรมหลายอย่างที่แตกต่างกัน จนไม่รู้ว่าจะควรปฏิบัติตนอย่างไร

ทฤษฎีไร้ระเบียบของ Merton

Merton ได้กล่าวถึง (ศุภัตรา สุภาพ, 2541) โครงสร้างของสังคมบางอย่างก่อให้เกิดความกดดันและความขัดแย้งต่อบุคคลในกลุ่ม จนทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่ประพฤติดิปฏิบัติตนตามกฎของสังคม อันเป็นผลที่ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบในสังคม

คนในสังคมปัจจุบันจะเกิดความขัดแย้งระหว่างจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมาย กับวิธีการที่กำหนดเอาไว้ เพราะทั้งสองอย่างอาจเกิดการขัดแย้งกันขึ้น ทำให้คนในสังคมเกิดความสับสน เนื่องจากวิธีการที่สังคมกำหนดเอาไว้ไม่สามารถทำให้บรรลุจุดหมายปลายทางหรือเป้าหมายที่วางไว้ได้

ทฤษฎีความแตกต่างของบุคคล (The Individual Differences Theory)

ทฤษฎีกล่าวถึงความแตกต่างของมนุษย์ในค่านิยม โครงสร้างทางจิตวิทยาส่วนบุคคล การที่มนุษย์เรียนรู้ต่างกัน มีสภาพแวดล้อมที่เติบโตขึ้นมาต่างกัน จะเป็นผลให้เกิดรูปแบบของทัศนคติ ค่านิยม ความเชื่อ ประกอบกันเป็นบุคลิกภาพส่วนบุคคล ทำให้บุคคลมีความแตกต่างกัน พฤติกรรมการรับรู้ หรือการเรียนรู้ แตกต่างกัน

ทฤษฎีบรรทัดฐานทางสังคม (The Cultural Norms Theory)

ทฤษฎีนี้กล่าวว่า พฤติกรรมของบุคคลอาจขึ้นอยู่กับบรรทัดฐานและเหตุการณ์แวดล้อมในสังคม เช่น กรณีลือที่มีเนื้อหา ธาระเป็นไปตาม บรรทัดฐานอย่างใดอย่างหนึ่ง จะมีผลให้บุคคลคล้อยตาม เพราะโดยปกติแล้วบุคคลย่อมประพฤติดำเนินตามบรรทัดฐานของสังคม

งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

1. ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ มาจากภาษาอังกฤษว่า Accident จากพจนานุกรมของเว็บเตอร์ให้ความหมายว่า “an event that occurs without one, sforesight or expectation, that proceeds from an unknown cause. or is an unusuol effect of a Known cause, and thus unexpected, or that is an unfortunate occurrence or mishap, especially if resulting in injury”

เนื่องจกามีเหตุการณ์หลายอย่างที่ทำให้ความหมายของอุบัติเหตุสับสน เช่น การเสียชีวิตของเด็กทารก เนื่องจากความผิดปกติของการหายใจ ภาวะหลอดเลือดแตกในสมองทำให้เกิดอัมพาต ภาวะการขาดเลือดที่หัวใจอย่างเฉียบพลัน สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เกิดขึ้นทันทีทันใด และมิได้ตั้งใจมาก่อน จึงมีผู้พยายามใช้คำว่า Injury แทน Accident โดยให้ความหมาย Injury ไว้ดังนี้

1. เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น

2. ผลของการบาดเจ็บมีลักษณะต่างกัน

3. การบาดเจ็บเกิดจากพลังงานทางฟิสิกส์ (Physical Energy) เช่น จากการเคลื่อนไหวของแรง ธารเคมี ความร้อนไฟฟ้า หรือกัมมันตภาพรังสี ด้วยความหมายที่กล่าวมานี้ จะเห็นว่าภาวะต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น เช่น การเสียชีวิตของเด็กทารกจากการหายใจ ภาวะหลอดเลือดแตกในสมอง ภาวะขาดเลือดที่หัวใจอย่างเฉียบพลันนั้นจะไม่ใช่ภาวะของอุบัติเหตุ

การบาดเจ็บ แบ่งออกเป็น 2 สาเหตุใหญ่ ๆ คือ

1. Unintentional เป็นการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้ตั้งใจ ได้แก่

1.1 อุบัติเหตุยานยนต์ (Motor vehicle crashes)

1.2 การหกล้ม (Falls)

1.3 การจมน้ำ (Drowning)

1.4 ไฟไหม้ (Fire)

1.5 จากสารพิษต่าง ๆ (Poison)

2. Intentional เป็นการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น โดยตั้งใจ ได้แก่

2.1 การฆ่าตัวตาย การพยายามฆ่าตัวตาย

2.2 การถูกฆ่าตาย

สาธารณภัย (Disaster) หมายถึง อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ตลอดจนภัยอื่น ๆ ที่เป็นสาธารณะ ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ หรือมีผู้ทำให้เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน

ภัยพิบัติ (Disaster) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยทันที และมีผลให้เกิดการเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สิน เป็นผลทำให้เกิดความอัปสรรวุ่นวายเป็นต่อบุคคล เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ซึ่งผลนั้นกระทบถึงความต้องการอย่างเร่งด่วนในเรื่องอาหาร ที่อยู่ เครื่องนุ่งห่ม ชารักษาโรค และการให้กำลังเชิงจิตวิทยา

ภัยพิบัติแบ่งออกได้ 2 ประเภท

1. ภัยทางธรรมชาติ หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ ได้แก่ อุทกภัย วาตภัย อัคคีภัย แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุไซร่อน
2. ภัยที่เกิดจากมนุษย์ ได้แก่ สงคราม การจลาจลและระเบิด (วิจิตร บุญโชติธรรม และคณะ 2535: 3-4)

2. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจร จากรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ประชาชนส่วนมากมักจะผิดหวัง ตัวอย่างเช่น เรามีความเชื่อว่า “ทัศนคติที่ไม่ดี และความซัดเซงทางอารมณ์เป็นสาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุการจราจร” แต่รายงานสรุปของเจ้าหน้าที่ตำรวจดังกล่าวนี้ ในสายตาของประชาชนแล้ว ไม่มีคุณค่า ทั้งนี้ หมายความว่าทัศนคติที่ไม่ดีของผู้ขับขี่และความซัดเซงทางอารมณ์มิใช่เป็นองค์ประกอบของอุบัติเหตุใดหรือไม่ ในทางตรงกันข้าม สถิติทางอุบัติเหตุแสดงสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ถนนมีความเปลือยขึ้น ถ้าเช่นนั้นแล้วก็คงหมายความว่าคนที่ผิวถนนเปลือยขึ้นเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุการจราจรบนผิวถนนแห้งมีหรือไม่

จากข้อโต้แย้งข้างต้นก่อให้เกิดปัญหาใหม่ขึ้นมา คือ เมื่อเราพูดถึง “สาเหตุ” นั้นเราหมายถึงอะไร คำถามนี้เป็นปัญหาที่สำคัญที่เราจะต้องหาคำตอบให้ได้ก่อนที่จะรายงานสาเหตุของอุบัติเหตุการจราจรแต่ละประเภท หนังสือและบทความต่าง ๆ ได้ให้คำตอบต่อปัญหานี้ไว้อย่างน่าสนใจ แต่ส่วนมากมีการดำเนิน และคำตอบเหล่านั้น สร้างความผิดหวังให้แก่ผู้อ่านเพราะเหตุว่าจากการกำหนดขอบข่ายแทนความคิดเกี่ยวกับสาเหตุอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งมีนับจำนวนหลายร้อยความคิดไว้อย่างชัดเจน ดังนั้น จุดประสงค์ของผู้เขียน จึงมุ่งที่จะอธิบายและกำหนดครั้งแจ้งรายละเอียดสภาพการณ์โดย

ทั่วไป และพฤติกรรมต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร เช่น การเตรียมตัว เวลาเดินทางจำกัด สภาพของยานพาหนะไม่ดี และสาเหตุอื่น ๆ

การเตรียมตัวผิดพลาดจะทำให้การปฏิบัติการ (Operation) ระหว่างการเดินทางไม่ค่อประสบผลสำเร็จ การปฏิบัติการระหว่างการเดินทางประกอบการรักษายานพาหนะให้อยู่ในทางที่มีอยู่นั้น การหลบหลีกเมื่อปรากฏอุปสรรคใด ๆ ขวางกั้นทางเดิน แต่การทำหลบหลีกมักจะไม่ได้อผล หรือทำไม่ได้ถ้าหากยานพาหนะให้ความเร็วสูงเกินไป หรือวิ่งอยู่ในช่องทางที่ผิด เมื่อรู้ตัวว่าเกิดอุปสรรคคือการเดินทางจึงแก้ไขไม่ทัน ถ้าจะให้อยู่ในสถานะที่จะสามารถทำการหลีกเลี่ยงได้ตามต้องการ จะต้องมีสิ่งที่เรียกว่า กลยุทธ์ในการขับขี่ยานพาหนะ(Driving Strategy) เช่น การปรับระดับและอยู่ในสภาพที่คาดหวังว่าอุปสรรคซึ่งอาจเกิดขึ้นได้เสมอ ดังนั้น การบกพร่องในการเตรียมตัว กลยุทธ์ในการขับขี่ หรือหลบหลีก อาจเรียกได้ว่าเป็นองค์ประกอบทางปฏิบัติการ (Operational Factors) ซึ่งมีส่วนก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในการเตรียมตัว กลยุทธ์ในการขับขี่หรือการหลบหลีก จึงบกพร่องอาจเกิดขึ้นในขั้นตอนหนึ่งหรือทั้งสามขั้นตอน ดังนี้

1. รับรู้สถานการณ์ซึ่งต้องมีการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง
2. ตัดสินใจว่าจะทำอะไร
3. ลงมือกระทำการสิ่งที่ได้ตัดสินใจ

ถ้าเราสามารถค้นพบได้ว่า จุดใดจุดหนึ่งของการปฏิบัติการขาดตอนลง เราก็จะรู้ได้ว่า องค์ประกอบทางการปฏิบัติอะไรเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะทำให้เราสามารถรู้ได้ว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไร การที่จะพยายามให้รู้ว่าทำไมถึงเกิดอุบัติเหตุจราจร เราจะต้องทราบสภาพของถนน สภาพของผู้ขับขี่และสภาพของรถ ที่ไม่สามารถทำหน้าที่อย่างปลอดภัยได้ สิ่งเหล่านี้เรียกว่าองค์ประกอบทางสภาพการณ์(Condition Factors) องค์ประกอบอีกสองประการที่มีส่วนช่วยให้เกิดอุบัติเหตุ คือการปฏิบัติการ และสภาพการณ์ต่าง ๆ (Operation and Condition) ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งจะมีองค์ประกอบเหล่านี้อย่างน้อยก็ค่านหนึ่ง แต่องค์ประกอบหลาย ๆ อย่างของแต่ละประเภทมักจะร่วมกันเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ จึงเรียกว่า องค์ประกอบร่วม (Combination Factors)

องค์ประกอบที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ขยายให้เห็นชัดเจนมากขึ้นได้ ดังนี้

1. องค์ประกอบร่วมซึ่งผสมกันเป็นสาเหตุ
2. องค์ประกอบทางการปฏิบัติ
3. การหลบหลีก
4. สภาพการเคลื่อนที่

5. กลยุทธ์
6. การเตรียมตัว
7. วงจรการปฏิบัติการ
8. องค์ประกอบทางสภาพการ
9. คุณสมบัติประจำตัว
10. สิ่งที่ช่วยขยายคุณสมบัติประจำตัว
11. องค์ประกอบที่อยู่ห่างไกล
12. ความเร็ว
13. ความประมาท การเพิกเฉยและความชะล่าใจ
14. การละเมิดกฎหมาย

3. ชนิดของการบาดเจ็บ

อุบัติเหตุแต่ละชนิดจะมีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บแตกต่างกัน ในอุบัติเหตุจราจร ผู้ป่วยมักจะได้รับบาดเจ็บจากอวัยวะที่ยื่นออกมาจากลำตัว คือ บริเวณศีรษะมากเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ การบาดเจ็บที่แขนและขา

วิจิตร บุญชะโทศระ ได้ทำการศึกษาพยาธิสภาพของส่วนต่าง ๆ ของร่างกายในผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุบนถนนที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาลรามารัตนาคี ปี 2522 พบว่า บริเวณของร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดในผู้ใช้ทางทุกประเภท คือ บริเวณศีรษะและใบหน้า การบาดเจ็บทางสมองเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ป่วยเสียชีวิตมากที่สุด

ศิริวรรณ จันทรวโรจน์ ได้ทำการศึกษาจากสถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของโรงพยาบาลพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มักมีความรุนแรงของการบาดเจ็บเล็กน้อย เช่น การบาดเจ็บชนิดแผลเปิด อวัยวะต่าง ๆ พกซ้ำคำเขียว และแผลถลอก ผู้ป่วยที่มีความรุนแรงจะมีการบาดเจ็บชนิดการแตกหักของกระดูกสันหลัง คับขา ผู้ป่วยที่เสียชีวิตจะมีความรุนแรงของการบาดเจ็บที่สมอง ข้างอก ท้อง และอุ้งเชิงกราน

4. เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

วิจิตร บุญชะโทศระ ได้ทำการศึกษาในรอบ 1 วัน พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทั่วไปพบมากที่สุดในช่วงเวลา 15.00-20.00 น. เนื่องจากการใช้รถใช้ถนนในช่วงเวลานั้นมีมากกว่าช่วงอื่น ๆ และเป็นเวลาที่เปลี่ยนจากกลางวันเป็นกลางคืนแสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมองเห็นไม่

ทางไม้ซัดเจน และพบว่าอุบัติเหตุจากรถจะมีในช่วงเวลา 07.00-10.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่นักเรียนไปโรงเรียน และผู้คนรีบเร่งไปทำงาน

ครรรจิต ผิวนวล ได้ทำการศึกษารูปแบบและลักษณะของอุบัติเหตุจากรถทางบกในกรุงเทพมหานคร ในช่วง 10 ปี (พ.ศ.2511 ถึง 2523) พบว่าช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจะอยู่ระหว่างเวลา 16.00-18.00 น. และรองลงมาเป็นช่วงเวลา 20.00-22.00 น.

ธงไชย สมณิมิตร ได้ทำการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงกลางวันร้อยละ 60 และกลางคืนร้อยละ 40 แต่ช่วงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ในช่วงเวลา 23.00-24.00 น.

5. วันที่เกิดอุบัติเหตุ

วันศุกร์เป็นวันที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด โดยเฉลี่ยแล้วจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละวันแต่ละสัปดาห์จะใกล้เคียงกัน จากการศึกษาของ ชงสุทร ศัจจวานิชย์ และ สุนทร ชมนันต์ ที่ศึกษาอุบัติเหตุบนท้องถนนในจังหวัดเชียงใหม่ระหว่างเดือน มกราคม 2514 ถึง มิถุนายน 2515 พบว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นในวันสุคสัปดาห์ โดยเฉพาะวันเสาร์ถึงร้อยละ 20.26

ส่วนการศึกษาของ ศิริวรรณ จันทร์วิโรจน์ พบว่าอุบัติเหตุจากรถส่วนมากจะเกิดขึ้นในวันเสาร์ถึงร้อยละ 15.8 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด รองลงมาคือวันศุกร์ ร้อยละ 15.5 และวันจันทร์ ร้อยละ 14.6 ส่วนวันที่พบน้อยที่สุดคือวันอังคาร ร้อยละ 12.9

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งชาติ ในคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ ได้ทำการรวบรวมสถิติอุบัติเหตุจากรถในปี 2522-2537 พบว่า ในวันหยุดสุดสัปดาห์ โดยเฉพาะวันอาทิตย์มีอุบัติเหตุจากรถสูงสุด ถึงร้อยละ 21.7 รองลงมาคือวันเสาร์และวันศุกร์ตามลำดับ

6. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถ

ครรรจิต ผิวนวล(2524:5) ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุไว้ 3 ประการ ดังนี้

6.1 คน (Human Factor)

ผู้ไร้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากรถ ประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน (Pignataro 1973 : 274)

รถโดยสารประจำทางมีอัตราการเกิดค่าอุบัติเหตุเป็นร้อยละ 08. และ 0.5 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวันและกลางคืนตามลำดับ (pignataro 1973: 275)

6.3 ถนนและสภาพแวดล้อม (Road and Environment Factor)

สภาพแวดล้อมเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สามารถก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ถนนที่สภาพไม่ดี หรือได้รับการออกแบบทางเลขาคณิต (Geometric Design) ไม่ถูกต้อง เช่น รัศมีความโค้งน้อยไปจะทำให้การขับขี่ และการควบคุมบังคับขยวคยานได้ยาก ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้ทัศนวิสัยในการขับขี่รอบข้าง ไม่ว่าจะเป็นสภาพอากาศ สภาพการจราจร ล้วนมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น จากการศึกษาของรัฐมนตรีเมื่อปี ค.ศ.1968 พบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนทางตรงและโค้ง คิดเป็นร้อยละ 88.6 และ 11.4 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดตามลำดับ และนอกจากการศึกษาของ Lein (1980:12-14) พบว่าร้อยละ 61.8 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดเกิดขึ้นขณะสภาพอากาศปกติ สำหรับตำแหน่งของอุบัติเหตุพบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 58 เกิดบริเวณค่านเก็บเงิน

7. มาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร (กองบังคับการตำรวจจราจร 2524: 47-70)

7.1 การให้การศึกษา (Education) หมายถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร เครื่องหมายจราจร ทั้งทางตรง และทางอ้อม โดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับปรุงคนขับรถ คนเดินเท้าให้มีความสัมพันธ์อันดีต่อกัน มีความรู้จักรับผิดชอบและเข้าใจกฎข้อบังคับ ตลอดจนการเห็นอกเห็นใจกัน ซึ่งมีข้อเสนอ ดังนี้

7.1.1 การฝึกอบรมก่อนออกใบอนุญาตขับขี่

7.1.2 การฝึกอบรมให้ผู้ขับขี่มีความรู้เรื่องเครื่องหมาย การบำรุงรักษารถพอสมควร กรณีเหตุที่เกิดจากอุปกรณ์ของรถชำรุด เช่น เบรคแตก ขางระเบิด ให้รู้จักประคับประคองรถไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

7.1.3 การฝึกอบรมคนเดินเท้าให้เคารพกฎจราจร และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เช่น การเดินข้ามถนน

7.1.4 การแทรกวิชาสวัสดิศึกษาและส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ของนักเรียนให้ได้รับความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ถนน

7.1.5 สำหรับผู้โดยสารรถ จะต้องอบรมให้รู้กฎจราจรเกี่ยวกับการโดยสาร เช่น การโดยสารรถประจำทางต้องไม่ห้อยโหน ขึ้น-ลงให้ตรงป้าย

7.2 การวิศวกรรม (Engineering) การแก้ไขที่เกี่ยวกับงานด้านช่าง โดยเทคโนโลยี และอุปกรณ์ที่ทันสมัยเข้ามาปรับปรุงแก้ไข อันได้แก่

7.2.1 การออกแบบควบคุมการก่อสร้างถนนหนทาง วงเวียน สะพาน ฯลฯ ให้มีมาตรฐานเพียงพอ มีทางเท้าที่เหมาะสม มีการแบ่งช่องทางเดินรถที่ชัดเจน

7.2.2 การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ เพื่อให้การควบคุมยานพาหนะเป็นไปด้วยความสะดวก และปลอดภัย อาจแบ่งตามหน้าที่ได้ 3 พวกใหญ่ คือ

1. ป้ายแนะนำ เช่น บอกทิศทาง หรือระยะทาง
2. ป้ายเตือน เช่น ทางโค้ง ทางลาด
3. ป้ายหรือสัญญาณบังคับ เช่น ป้ายหรือสัญญาณบอกให้หยุด

โดยปกติแล้ว เครื่องหมายและสัญญาณจราจรควรมีคุณสมบัติ ดังนี้

- ติดตั้งขึ้นเพื่อป้องกันอันตราย
- ดึงดูดความสนใจของผู้ใช้รถใช้ถนน
- สามารถอ่านข้อความบนป้ายได้ทันที
- เข้าใจง่ายไม่ต้องตีความ
- ติดตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- ได้รับการควบคุมให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่ตั้งไว้
- กระตุ้นเตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตาม

7.2.3 ติดตั้ง โคมไฟแสงสว่างในถนน

7.2.4 กำหนดขนาด นำหนักบรรทุกให้เหมาะสมกับสภาพถนน

7.2.5 กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะให้เหมาะสม ถูกต้องตามหลักวิชาการอยู่เสมอ โดยเฉพาะในทาง โค้ง หรือที่คับขันต่าง ๆ

7.3 การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) หมายถึงการบังคับให้ผู้ไร้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม การกระทำผิดกฎหมายจะต้องได้รับการลงโทษ เพื่อเป็นการข่มขู่ (Deterrence) มากกว่าการแก้แค้น ทั้งนี้เพราะว่าการกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นความผิดทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำผิดที่มีผู้ฝ่าฝืนเป็นจำนวนมาก อันมีสาเหตุมาจากผู้กระทำผิดมักมีอิทธิฤทธิ์ หรือมีคนที่รู้จักชอบพอกที่จะช่วยให้พ้นผิดได้ โดยไม่ถูกลงโทษ ประการสำคัญประชาชนมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในนัยที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตราย การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้ก็สมควรอย่างยิ่งที่จะจัดไว้ว่าเป็นอาชญากรรมพื้นฐาน (Folk crime) เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมาก และดูผิวเผินแล้วผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบน่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเท่านั้นที่คอยกวาดล้างบังคับมิให้มีการฝ่าฝืนตลอดจนการลงโทษผู้จงใจผู้ฝ่าฝืน แต่ผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กรมการขนส่งทางบก ผู้มีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่ และศาลซึ่งมีอำนาจในการเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นต้น

การออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยาถือว่าเป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่ามีการบังคับไม่ให้กระทำผิดแต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริง จึงเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ ดังนั้น การศึกษา การวิศวกรรมจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย จะต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก

- กฎหมายจราจร (Traffic Law) ซึ่งมีอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก, พระราชบัญญัติรถชนคัน, พระราชบัญญัติการขนส่ง ทั้ง 3 ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2522 ซึ่งได้มีการแก้ไขกฎหมายฉบับเดิมที่ใช้นานกว่า 20 ปี แล้ว กล่าวคือ พระราชบัญญัติฉบับเดิมใช้นานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2477, พ.ศ. 2478 และ พ.ศ. 2497 ตามลำดับ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใดต้องพิจารณาจากการยอมรับ หรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ กฎหมายจราจรไทยร่างออกมาโดยคำนึงถึงหลักตามแบบประเทศในยุโรป

การถือหลักความปลอดภัยย่อมจะเกิดความไม่สะดวกในการสัญจร การถือเอาความสะดวกในการสัญจรก็ จะเกิดความไม่ปลอดภัยในการสัญจร แต่อย่างไรก็ตามการถือหลักความปลอดภัยไว้ก่อนก็จะลดความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย, ข้อบังคับ ประกาศเจ้าพนักงานจราจร ที่มีอยู่ในปัจจุบันนับว่าเพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐ และผู้ไร้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนเพียงใด

- การควบคุมรถยนต์ (Motor Vehicle administration) การแก้ไขปัญหาการจราจรคับคั่ง ช่วยให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรลดลง โดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งมีปริมาณมาก ได้มีการชะลอการเพิ่มปริมาณของรถ โดยการเก็บภาษีรถยนต์ตามกระบอกสูบ (เป็น C.C.) ตลอดจนการเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูง ซึ่งมาตรการดังกล่าวยังนับว่าไร้ผล เนื่องจากไม่มีการกำหนดอายุการใช้งานของรถ ทำให้รถที่หมดสภาพการใช้งานแล้วออกมาวิ่งและจอดเสียในถนนก่อให้เกิดการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น

- การควบคุมใบอนุญาตขับรถ (Driver Licensing) ควรเปลี่ยนวิธีการสอบรับใบอนุญาตขับขี่เสียใหม่ ก่อนการทดสอบผู้ขอใบอนุญาตควรผ่านการทดสอบจากสถาบันซึ่งเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานก่อน หรือทางราชการอาจจัดขึ้นเสียเอง การทดสอบนอกจากทดสอบความรู้เรื่องกฎจราจรและความสามารถในการขับขี่แล้ว ควรให้มีการทดสอบความรู้เรื่องเส้นทางต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้วย เพราะความชำนาญเส้นทางจะทำให้การจราจรมีความคล่องตัวขึ้นและจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้อีกส่วนหนึ่ง

การขับขี่รถยนต์เป็นเรื่องของทักษะ การหุ้กขับขี่เป็นเวลานาน จะทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง ดังนั้นใบอนุญาตขับขี่จึงไม่ควรให้มีประเภทตลอดชีวิต

ระบบการเก็บรักษาเอกสารคันเรื่องใบอนุญาตขับขี่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบต้องเป็นสากล สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลา เพื่อป้องกันการออกใบอนุญาตซ้ำซ้อน การบันทึกความผิดที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรต้องมีการดำเนินการอย่างจริงจัง เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำผิดฝ่าฝืนมากจนอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (Police traffic) ควรมีลักษณะที่เหมาะสมกับงานเป็นคนซื้อสัตย์ สุจริต สุขภาพแข็งแรง มีปฏิภาณไหวพริบดี เข้ากับประชาชนได้ดี จึงต้องมีการคัดเลือก และฝึกอบรมเป็นกรณีพิเศษ เพื่อเป็นแบบอย่างในการขับรถของประชาชนทั่วไป อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น เช่น รถ วิตุสื่อสาร รัฐควรจัดหาให้ครบถ้วน เพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่

การปฏิบัติหน้าที่นอกการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรแล้ว การจับกุมผู้ฝ่าฝืนจะต้องอาศัยผลจากการวิจัยอุบัติเหตุจราจรเป็นหลักในการกวดขันจับกุม และจับกุมในกลุ่มข้อหาที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นสำคัญ

7.4 การประเมินผล (Evaluation) เพื่อทราบถึงผลการดำเนินการต่าง ๆ ที่ผ่านมามีบรรลุผลหรือไม่อย่างไร มีข้อบกพร่องที่จะต้องปรับปรุงแผนการดำเนินงานในส่วนใด

7.5 การร่วมมือประสานงาน (Emulsion) การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุในถนน หน่วยงานแต่ละหน่วยอาจมีหน้าที่คนละอย่าง เช่น กรุงเทพมหานคร กรม โฆษธิการ กรมทางหลวง มีหน้าที่ดำเนินงานด้านวิศวกรรมจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจทางหลวง มีหน้าที่กวดขันบังคับตามกฎหมาย กระทรวงศึกษาธิการ กรมตำรวจ กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ด้านให้ความรู้ การทำงานทุกหน่วยมีความสัมพันธ์กันอยู่ในตัวจึงต้องมีการประสานการปฏิบัติกันอยู่เสมอ

7.6 ความพยายามกระทำร่วมกัน (Effort) หมายถึงความพยายามแก้ไขสิ่งที่ไม่พึงพอใจให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยรับช่วงมาจากการประเมินผลงาน พยายามแก้ไขสิ่งบกพร่องซึ่งอาจไม่บรรลุผลในทันทีทันใดเพราะขาดปัจจัยสนับสนุน ต้องอาศัยเวลาในการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เข้ารูปเข้ารอย (กองบังคับการตำรวจจราจร, 2524: 47-561)

8. สถานการณ์ทางสังคมและความรู้สึทางสังคม

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่แล้วจะถูกกฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นการกระทำที่ผิด ดังนั้นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทัศนะของนักกฎหมาย สถาบันทางอาญาวิทยา และธรรมเนียมกฎหมายสังคมของศาสตราจารย์จัทเธอร์แลนด์ (Sutherland) ให้ความเห็นว่า ความผิดเกี่ยวกับการใช้สิทธิควรจะถูกจัดอยู่ในประเภทอาญากรรม ซึ่งผู้กระทำควรจะได้รับโทษตามกฎหมายอาญาด้วย (Sutherland 1957:159) และการกระทำผิดอาญาจะต้องประกอบด้วย

1. องค์ประกอบทางการกระทำ
2. องค์ประกอบทางจิตใจ

ดังนั้น การกระทำนั้น โดยตัวของมันเองยังไม่ก่อให้เกิดความผิดทางอาญา เว้นแต่จะได้รับการกระทำโดยเจตนาร้าย (Mens rea) หรือเจตนาอันเป็นผิด หรืออีกนัยคือเจตนาที่จะทำการซึ่งกฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด (Shearman J. 1925:74) ดังนั้น เจตนาร้ายจึงหมายความว่าองค์ประกอบทางจิตใจอันจำเป็นสำหรับความผิดฐานใดฐานหนึ่ง แต่ความผิดบางฐานต้องการเจตนาพิเศษ เจตนาร้ายของความผิดนั้นย่อมได้แก่ เจตนาพิเศษ

เจตนาร้าย ซึ่งเป็นองค์ประกอบของความผิด ในบางประเทศมิได้บัญญัติเอาผิดเฉพาะการกระทำโดยเจตนาเท่านั้น ยังคำนึงถึงองค์ประกอบทางจิตใจด้วย และความผิดทางอาญาอาจแบ่งออกได้เป็น 3 ประการ

1. ความผิดอาญาที่ต้องกระทำโดยเจตนาจึงจะเป็นความผิด
2. ความผิดอาญาที่เป็นผิดเมื่อกระทำโดยประมาท
3. ความผิดเค็ดเคซาค (Offences of strict responsibility) คือความผิดที่เป็นผิดแม้กระทำโดยมิได้เจตนา หรือประมาท

ในขณะที่ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมีคุณลักษณะตรงตามคำจำกัดความของอาชญากรรมทุกประการ แต่ในทางคดีที่ปรากฏผลออกมา และมติมหาชน (Public opinion) ถือว่ามีใจเป็นการกระทำที่เป็นอาชญากรรมที่แท้จริง เพราะความผิดดังกล่าวมีใจเป็นความผิดในตัวเอง (malainse) หากเป็นความผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิด จึงไม่ขัดต่อบรรทัดฐาน (Conduct norm) ฉะนั้น จึงไม่ถือว่าเป็นความผิดเกี่ยวกับการใช้อิทธิพลในการประกอบอาชญากรรม โดยเฉพาะสังคมไทย วัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนยังเป็นของใหม่ และยังเป็นวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมันใครดีใครได้ คณิตชัยเจ้าขุนมูลนาย ไม่คำนึงถึงสิทธิผู้อื่น อีกทั้งสังคมในกรุงเทพมหานคร ยังเรียกร้องให้ทุกคนแข่งขันกันเพราะเวลาเป็นเงินเป็นทอง การฝ่าฝืนกฎจราจรจึงเป็นเรื่องปกติธรรมดา

การวิเคราะห์ฝ่าฝืนกฎจราจรนั้นเข้าข่ายการกระทำผิดอาญา 2 ประเภท คือ ความผิดที่ได้กระทำโดยเจตนา และความผิดที่ได้กระทำโดยประมาท จัทเซอร์แลนด์ จึงกล่าวว่า ผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นอาชญากรรมคอเช็ดขาว (white-collar crime) (1946:34) ทั้งนี้เนื่องจากเขาสังเกตเห็นว่าบุคคลที่กระทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่แล้วมักจะอยู่ในสถานภาพทางสังคมที่สูง คนมีการศึกษาที่คึกคักซึ่งใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้องซึ่งมีการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ดังนั้น อาชญากรรมคอเช็ดขาวนี้จึงมีความจริงรวมกันอยู่ข้อหนึ่งคือ เป็นการกระทำผิดต่อกฎหมาย แต่ไม่ถูกประนาม โดยสาธารณชนเหมือนอย่างอาชญากรรมประเภทอื่น

Marvin E. Wolfgang & Ferracuti (1967:323-328) ได้ร่วมกันเขียนวิทยานิพนธ์ชิ้นในหัวข้อเรื่อง “วัฒนธรรมย่อยในเรื่องของความรุนแรง” (Subculture of Violence) พวกเขาได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ในเรื่องวัฒนธรรมย่อยของกลุ่มสังคมต่าง ๆ การแสดงออกถึงความก้าวร้าว ระบบบรรทัดฐานในสังคม ซึ่งอธิบายถึงวิธีการดำเนินชีวิต กระบวนการจัดเวลาทางสังคม รวมทั้งวิธีการปะทะสังสรรค์ของกลุ่มสมาชิกในสังคมนั้น ๆ เขาได้อ้างถึงลักษณะของการฝ่าฝืน และลักษณะที่สืบสานของกลุ่มวัฒนธรรมต่าง ๆ มีคำถามว่า เป็นไปได้หรือไม่ว่า ลักษณะของวัฒนธรรมย่อยในแต่ละกลุ่มสังคมจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมส่วนบุคคลของสมาชิกในกลุ่มสังคมนั้น ๆ เขาอยากจะทำให้ความเห็นว่ามีกลไกอยู่ 3 ประการ ในเรื่องของวัฒนธรรมย่อยที่เกี่ยวกับความรุนแรง ซึ่งสามารถมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ได้ ดังนี้

1. ส่วนประกอบสองส่วนของวัฒนธรรมย่อย ในเรื่องของความรุนแรงที่เห็นได้ชัดเจน คือ การมีเจตนาที่จะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ และเจตนาที่จะเล็งภัย

อันตรายต่อชีวิตของคน เพื่อที่จะสนองความก้าวร้าวของตนเอง ซึ่งทั้งนี้มีความเป็นไปได้ที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น เขาเหล่านี้ซึ่งมีพฤติกรรมที่ก้าวร้าวยอมรับถึงสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวและถือว่าการจับจู่เป็นการปะทะสังสรรค์แบบเผชิญหน้า (Face-to Face Interactions)

2. สมาชิกในกลุ่มสังคมนั้น ๆ ได้รับการหล่อหลอมให้เข้าใจและยอมรับถึงพฤติกรรมก้าวร้าว บุคคลเหล่านี้จะถือเอาความเร็วของรถยนต์มาใช้ในการผ่อนคลาซ (Release) และทดแทนอารมณ์ก้าวร้าวของตนเองในขณะที่เขาไม่สามารถจะแสดงความก้าวร้าวต่อบุคคลหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งมีความมุ่งร้ายต่อคน โคตรตรง ซึ่งสังคมนั้น ๆ ถือเป็นบรรทัดฐานของสังคมนั้น

3. กิริยาท่าทางหรือมารยาทของผู้จับจู่ ซึ่งมักจะแสดงออกมาในรูปแบบของความใจร้อนคุดัน หรือ ไม่ก็ความเยือกเย็นสุขุมในการจับจู่ และเป็นไปตามลักษณะของชนชั้น เช่น ขนชั้นต่ำหรือชนชั้นกรรมกรนั้น ล้วนเป็นพื้นฐานเบื้องต้นที่ทำให้เกิดวัฒนธรรมย่อยในเรื่องของความรุนแรงขึ้น (Subculture of Violence)

ถ้าหากความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสามประการนี้เกิดขึ้น ร่วมกับพฤติกรรมของผู้จับจู่แล้ว กลุ่มของสังคมซึ่งมีพฤติกรรมที่ชอบความก้าวร้าวรุนแรงในอัตราสูงนั้น มักจะแสดงออกถึงความก้าวร้าวรุนแรงในเรื่องการจับจู่รถยนต์ในอัตราที่สูงเช่นกัน แน่แน่นอนว่าอิทธิพลของวัฒนธรรมย่อยไม่สามารถจะอธิบายถึงพฤติกรรมความรุนแรงส่วนบุคคลได้ทั้งหมด แต่คำถามนี้มีอยู่ว่า รูปแบบต่าง ๆ ของอุบัติเหตุทางจราจรในพื้นที่หัวเมืองมีส่วนคล้ายคลึงกับรูปแบบของการกระทำอันเป็นอาชญากรรมและสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า ความปรารถนาหรือเจตนาที่จะแสดงออกถึงความก้าวร้าว จะทำให้แนวโน้มของการเสี่ยงชีวิตในขณะที่จับจู่มากยิ่งขึ้น เช่นเดียวกับที่ทำให้แนวโน้มของพฤติกรรมส่วนบุคคลในการเสี่ยงชีวิตเพิ่มมากขึ้นหรือไม่

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นสาเหตุพื้นฐานเบื้องต้นที่จะยังผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจร และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนั้นเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการเสี่ยงชีวิต (Risktaking) ซึ่งจะทำให้อัตราการตายเนื่องจากการจราจรเพิ่มมากขึ้น เป็นรูปแบบการเสี่ยงชีวิตที่นิยมกันมากในสังคมบ้านเรา ในขณะที่มีนักวิชาการมากมายในสาขาวิชาวิศวกรรมศาสตร์ การแพทย์และจิตวิทยา ได้ทำการศึกษาถึงปัญหาหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพวกเขาได้ค้นพบว่า มีปัจจัยทางสังคมวิทยา และอาชญาวิทยาเข้าไปเกี่ยวข้องด้วย (1964:6)

จากการศึกษาของ M.Greenwoof ได้ค้นพบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้นั้นสืบเนื่องมาจากลักษณะของจิตใจ และพฤติกรรมของบุคคลด้วย และยังมิ้นักวิชาการอีกหลายท่านได้ศึกษาพบว่า อุบัติเหตุทางจราจรที่เกิดขึ้นมีความสัมพันธ์กับปัญหาทางพฤติกรรมของบุคคล เช่น ปีนโรคพิชสุราเรื้อรัง (alcoholism) มีปัญหาทางค่านิยมจิตใจ หรือปัญหาค่านิยมครอบครัว

ในขณะที่ได้มีการศึกษากันถึงเรื่องการเพิกเฉยต่อกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ว่ามักจะมี ส่วนเกี่ยวข้องกับเชื่อมโยงกับประวัติ หรือความเป็นมาของพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนของบุคคลนั้น ๆ ด้วย พวกเขา ก็ ได้ ให้ ความ สนใจ มุ่ง ไป ที่ บุคลิกภาพ ส่วน บุคคล และ ความ สัมพันธ์ ในการ ขับขี่ ของ แต่ละ บุคคล กับ ตัวแปร ทาง วัฒนธรรม สังคม ซึ่ง ต่าง ก็ ให้ ความ เห็น ว่า พฤติกรรม ในการ ขับขี่ ของ บุคคล นั้น จะ ได้รับ อิทธิพล จาก วัฒนธรรม ของ สังคม ที่ เขา ได้ เรียน รู้ เข้า ไป รับ รู้ เกี่ยว ข้อง ซึ่ง เขา ได้รับ เามา ปฏิบัติ เป็น พฤติกรรม ของ คน

นักสังคมศาสตร์ ได้ ทำ การ ศึกษา รูปแบบ และ สาเหตุ ของ การ ผ่า ฝืน กฎหมาย จราจร มา เป็น เวลานาน พวกเขา ได้ เริ่ม ค้น ศึกษา จาก พฤติกรรม ก้าวร้าว ของ บุคคล หรือ ของ กลุ่ม สังคม ในปี 1960 Autin PorterField ได้ ศึกษา และ พบ ว่า ผู้ขับขี่ ซึ่ง เอาใจ ใส่ หรือ ให้ ความ สำคัญ ต่อ ชีวิต ของ คน เอง หรือ ของ ผู้ อื่น น้อย เขา เหล่า นี้ มัก จะ มี อัตรา การ ก่อ อุบัติเหตุ ที่ สูง กว่า บุคคล ซึ่ง ให้ คุณค่า หรือ มอง คุณค่า ของ ชีวิต มนุษย์ สูง และ ถ้า หาก ใน พื้นที่ ที่ ใด มี อัตรา ส่วน ของ ประชากร ซึ่ง ไม่ เห็น คุณค่า ของ ชีวิต ก็ มัก จะ ทำ นาย ได้ เลย ว่า ผู้คน จะ มี ประสพ การณ์ ของ การ ก่อ อุบัติเหตุ จราจร ซึ่ง มี อันตราย ถึง ชีวิต กัน มาก

ใน คำน การ ขับรถ ขณะ เมา สุรา โดย สมาคม ความปลอดภัย แห่งชาติ (The National Safety Council) ของ สหรัฐอเมริกา ได้ ประเมิน การ ไว้ ว่า อุบัติเหตุ จราจร ที่ เกิด ขึ้น จำนวน ครั้ง หนึ่ง เกิด ขึ้น จาก การ ขับรถ ขณะ เมา สุรา และได้ มีการ ศึกษา ว่า สภาพ ร่างกาย มีความ สัมพันธ์ กับ การ เสี่ยง ภัย ที่ นัย สำคัญ ทาง สถิติ ที่ ระดับ 0.05 และ เมื่อ ได้ ศึกษา ถึง แฟ้ม ประวัติ อาชญากรรม ปรากฏ ว่า ความ สัมพันธ์ เช่น นี้ จะ ไม่ เกิด ขึ้น เลย ใน กลุ่ม อาชญากร ทั่วไป ดังนั้น อาจ กล่าว ได้ ว่า การ คမ်း สุรา มีความ สัมพันธ์ อย่าง มี นัย สำคัญ ทาง สถิติ กับ การ เสี่ยง ภัย (Risk taking)

ผลของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

ผลของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการขับเคลื่อนนั้น เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด และเกิดความรุนแรงซึ่งอาจเสียชีวิตและทรัพย์สินอีกด้วย ซึ่งในทัศนะของนักกระบวนวิชาได้กล่าวไว้ว่า อุบัติเหตุจราจรเป็น โรคระบาดชนิดหนึ่งที่มีอัตราการเกิดสูง โดยเฉพาะในประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าในสหรัฐอเมริกาถึง 3 เท่า

ส่วนการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการจอดรถในที่ห้ามจอดนั้น แม้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรน้อยกว่า แต่โอกาสที่จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดก็ง่าย ทั้งนี้เพราะทำให้พื้นที่ผิวการจราจรลดน้อยลง เป็นผลให้เกิดการกีดขวางการจราจร

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ประกอบไปด้วย การป้องกัน 3 ประการ คือ

1. การป้องกันค่านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้เดินบนถนน จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร อย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ขับขี่ จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่น สายตาดี ได้ยินเสียงต่างๆ อย่างชัดเจน สภาพจิตใจและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจ หรือ โรคอื่นๆ ที่มีอาการฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจ และนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมีมารยาทในการขับรถที่ถูกต้องนี้

1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับรถจะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หงุดกรด ชลอความเร็วรถ กลับรถ ขอบทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหงุดกรดหรือเลี้ยวทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟ ปฏิบัติตามตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการขับรถ การหงุดกรด การจอดจะต้องจอดในที่ซึ่งเจ้าพนักงานกำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางการจราจร การออกรถในระหว่างคืนไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับรถจำนวนไม่น้อย ที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติ จนเป็นที่รำคาญของบุคคลอื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับรถอย่างร้ายแรงแล้ว ยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย จึงไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.4 การแซงรถและการขับรถจวนเจียน การแซงรถในที่คับขัน ขับรถจวนเจียน ปาดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแซงคงลวดลายต่างๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรืออุโมงค์ทางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางก่อนแซง หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงจะแซงและเมื่อเห็นว่ารถคันอื่น ต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็คควรเปิดทางให้ ไม่ควรขับรถกีดกันเอาไว้ ควรน้อยที่น้อยฮาศัยซึ่งกันและกัน

1.5 การขับรถเร็วกว่าอัตราหรือช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับรถควรจะมีมารยาท ในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาล-เทศะ คือ การขับรถ

ที่มีรถมาก ๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้า ไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่
 ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเร็วของรถเป็น
 ค่าคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับ นอกจากจะต้องมีมารยาท และขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมาย
 และกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับรถที่ใช้ความเร็วเกินปกติ และ
 มีความประมาทนั้นเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

1.6 การปฏิบัติสิ่งทีปลอดภัยและการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อ
 ความละเว้นการปฏิบัติ ในการขับขี่รถนั้น เช่นถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึง
 ขับขี่ต่อไป ไม่ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ไม่ขับรถเคียงคู่หรือแข่งกันไปกับรถคันอื่น
 การเลี้ยวรถ ควรขับรถให้อยู่ในช่องทางเดินรถที่เลี้ยว และใช้ช่องทางเดินที่จะเลี้ยวพร้อมทั้งให้สัญญาณ
 การเลี้ยวก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2. การป้องกันค้ำสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะ เป็นสาเหตุสำคัญ
 ประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร ดังนั้น การป้องกันโดย การควบคุมสภาพยาน
 พาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบของรถ
 ครบถ้วน สมบูรณ์ ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลัง
 แตก ต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดินทันที

3. การป้องกันค้ำสภาพถนน สภาพของถนนมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะ
 ต้องปรับสภาพถนน ให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็น
 ส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมของถนนที่เหมาะสม มีเครื่องหมาย เครื่อง
 หมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมี
 รัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านการลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถกับถนนใน
 ระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

เนื่องจากความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ และพระ
 ราชบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้องกับรถนั้น เป็นความผิดทุกโทษ ซึ่งมีอัตราลงโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน
 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่แล้ว การลงโทษความผิดเกี่ยวกับจราจร จะเป็นโทษปรับเสีย
 มากกว่า ด้วยเหตุผลเป็นที่ยอมรับกันมานานในประเทศเป็นเวลานานมาแล้วว่า การกระทำความผิดทาง

อาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิดไม่ควรจะต้องรับโทษจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีที่สุดในทางหนึ่ง และจะหลีกเลี่ยงการลงโทษจำคุกกระชั้นชิด ซึ่งไม่มีประโยชน์คือตัวผู้กระทำผิดไม่ว่ากรณีใด แต่โทษปรับที่นำมาใช้อย่างแพร่หลายในประเทศไทยนั้น มักจะมีอัตราที่คาบค้ำสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่ความเป็นธรรมก็ควรจะเป็นธรรมเนื่องจากการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน โดยไม่คำนึงถึงตัวผู้กระทำผิดว่าเป็นใคร แต่หากจะมองในแง่ทัศนวิทยาแล้ว จะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใดหรือไม่

ปัญหาการจราจรในปัจจุบันของกรุงเทพมหานคร

ปัจจุบัน จำนวนรถในเขตกรุงเทพมหานคร ได้เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยในปี 2538 มีรถใหม่ที่จดทะเบียนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2538 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2538 สูงถึง 988,082 คัน โดยแบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.1 จำนวนรถใหม่ที่จดทะเบียนในปี 2538 ในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเภทรถ Type of Vehicle	ส่วนกลาง Bangkok
รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	494,041
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	117,406
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	14,373
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	97,933
รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน	5,358
รถยนต์รับจ้างสามล้อ	0
รถประเภทอื่น ๆ	1,248
รถจักรยานยนต์	257,723
รวม	988,082

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก 2538

รายชื่อทางแยกที่มีปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

แยกพระรามเก้า	แยก อ โศก-สุขุมวิท	แยก อ โศก-เพชรบุรี
แยกหลักสี่	แยกบางเขน	ห้าแยกลาดพร้าว
แยกเพลินจิต	แยกราชประสงค์	แยกปทุมวัน
แยกประตูน้ำ	แยกมักกะสัน	แยกคินแดง
แยกอนุสาวรีย์ชัยฯ	แยกจตุพงษ์	แยกวิฑู
แยกศาลาแดง	แยกสุรศักดิ์	แยกบางนา
แยกคลองตัน	แยกท่าเสา	แยกรามคำแหง
แยกสีลม	แยกเกษมราษฎร์	แยกวงเวียนหลักสี่
แยกกษัตริย์ศึก	แยกเอกมัย	แยกม ไทสวรรค
แยกสีลม-คอนแวนต์	แยกท่าพระ	แยกบางพลัด
แยกค่านเพชรบุรี	แยกเกษตร	แยกพงษ์เพชร
แยกวงเวียนใหญ่	แยกเฉลิมเผ่า	แยกผ่านพิภพ
แยกคลองเตย	แยกจรัล	แยกรัชดา-ลาดพร้าว
แยกวชิระ	แยกประชานุกูล	สามแยกบางกะปิ
สี่แยกบางกะปิ	แยกเทพารักษ์	สามแยกปู่เจ้า
แยกสรรพูน	แยกวังหิน	แยกเสนาเนียม
แยกปากซอยภาวนา	สามแยกพระโขนง	แยกชอสุขุมวิท
แยกอ่อนนุช	แยกสะพานควาย	แยกพญาไท
แยกพงษ์พระราม	แยกราชเทวี	แยกชมราช
แยกเจาศูนย์ 3	แยกเหม่งจ๋าย	แยกวัคศรีเอ็ม
แยกกล้วยน้ำไทย	แยกประชาสงค์เคราะห์	ได้ค่านพระราม 4
แยกบางนา	แยกสามย่าน	แยกมิตรสัมพันธ์
ค่านเก็บเงินบางนา	ค่านเก็บเงินคินแดง	แยกค่างระคับฉิมพลี
แยกวงศ์สว่าง	แยกหน้านาค้า	สามเหลี่ยมคินแดง
แยกแคลาช	แยกบางปะแก้ว	แยกตากสิน

ที่มา บริษัท แปซิฟิก คอร์เรชั่น จำกัด ปีพ.ศ. 2536

การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครได้ในช่วงแรกจะเป็นการแก้ไข ปัญหาการจราจรตามนโยบาย “การเคลื่อนรถมากกว่าเคลื่อนคน” (สุพัตรา สุภาพ และคณะ: 2540) แต่ ประสบความล้มเหลว ภายหลังจึงมีการเปลี่ยนนโยบายเป็น “การเคลื่อนคนมากกว่าเคลื่อนรถ” โดยเน้น มาตรการการใช้การขนส่งสาธารณะ และการควบคุมการเพิ่มปริมาณการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุก ประเภท

การลงทุนแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - พ.ศ. 2539) มีดังนี้

1. กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท
2. สัดส่วนการลงทุนของหน่วยงานต่างๆ เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชน สาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และ ระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ
3. มุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้กับประชาชน

การคมนาคมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีลักษณะการเลือกใช้บริการในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.2 เปรียบเทียบสัดส่วนบริการผู้โดยสารของระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ ธันวาคม 2536

ระบบ	จำนวน ของแต่ ระบบ	จำนวนการ โดยสารต่อวัน (1,000 เที่ยว)	ร้อยละของ การเดินทาง ทั้งหมด	ค่าโดยสาร (บาท)	เจ้าของ
รถประจำทางธรรมดา	5,385	5,250	53.46	2.5 - 3.5	ขสมก.
รถประจำทางปรับอากาศ	1,169	540	5.50	6.0 - 10.0	ขสมก.
รถเมล์เล็ก	2,028	1,150	11.71	2.5	เอกชน
รถเมล์เล็กปรับอากาศ	400	100	1.08	15.0	เอกชน
รวม (1-4)	8,982	7,040	71.69	-	
แท็กซี่	30,000	900	9.17	อย่างต่ำ 35 * 1	เอกชน
ดีด้อเล็ก	8,000	360	3.67	~ 20 - 60	เอกชน
สามล้อ	7,500	330	3.37	~ 20 - 60	เอกชน
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	24,000	735	7.49	3 - 10 * 2	เอกชน
รถไฟ		40	0.41	ไม่มีข้อมูล	รฟท.
เรือ		412	4.2	เรือข้ามฟาก 1 * 3 เรืออื่น ๆ 4 - 15	เอกชน
รวมทั้งหมด	78,482	9,820	100.00		

ที่มา : การศึกษา โครงการปรับแผนแม่บทเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในกทม. และปริมณฑล
ปี พ.ศ. 2537 โดย ศจร.

การศึกษาของ Kay (1925: 37-38 อ้างถึงใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ, 2534: 12) พบว่า ระดับเศรษฐกิจและสังคมของครอบครัวมีส่วนที่จะช่วยลด หรือ เพิ่มความเร็วของการพัฒนาจริยธรรมของเยาวชน นอกจากนี้ยังมีนักสังคมวิทยาและนักจิตวิทยาหลายคน มีความเชื่อและได้แสดงหลักฐานของการวิจัยว่า ความรู้ ความเชื่อนี้จะแตกต่างกันตามฐานะทางสังคมของบุคคล จากทะเบียนประวัติอาชญากรรม แสดงว่าบุคคลที่มีฐานะยากจนจะกระทำผิดกฎหมายมากกว่าบุคคลฐานะอื่น ๆ

JICA : Japan International Cooperation Agency ได้ทำการวิจัยใน โครงการ Student on Medium to Long-Term Improvement/Management Plan of Road Transport in Bangkok พบว่า (วิจิตร บุญย โทตระ: 2533, 26-29) รูปแบบการเดินทางในกรุงเทพมหานครครั้งนี้

ตารางที่ 2.3 แสดงรูปแบบการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร

ชนิดของยานพาหนะหลัก ที่ใช้ในการเดินทาง	HBW		HBS		HBO		NBH		รวม	
	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่	ความ ถี่
เดิน	4627	14.8	3773	22.1	7638	24.1	1512	12.6	1775	19.0
รถจักรยาน	332	1.1	122	0.7	228	0.7	25	0.2	0	0.8
รถจักรยานยนต์	4211	13.5	439	2.6	2679	8.4	1325	11.0	707	9.4
รถยนต์ส่วนบุคคล	3753	12.0	597	3.5	2843	9.0	2954	24.5	8654	11.0
รถแท็กซี่	329	1.1	51	0.3	716	2.3	439	3.6	1014	1.7
รถสามล้อ/สี่ล้อ	616	2.0	409	2.4	1691	5.3	343	2.8	7	3.3
รถโดยสารประจำทาง	1313	42.0	9129	53.5	1155	36.4	3665	30.4	1535	40.7
รถมินิบัส	36	0.7	191	1.1	2	1.1	137	1.1	3059	1.0
รถมินิบัสในซอย	229	1.8	694	4.1	340	3.8	60	0.5	3748	2.7
รถจักรยานยนต์ในซอย	548	1.6	216	1.3	1201	2.2	37	0.3	2	1.6
รถปิคอัพ/บรรทุกเล็ก	513	5.4	227	1.3	706	4.9	1403	11.7	897	5.3
รถบรรทุก	1693	0.1	1	0.0	1560	0.1	20	0.2	2503	0.1
รถโรงเรียน/เอกชน	44	2.7	1032	6.0	26	0.5	59	0.5	1472	2.3
รถไฟ	843	0.2	51	0.3	147	0.1	6	0.0	4883	0.2
เรือ	77	0.6	109	0.6	38	0.9	29	0.2	91	0.7
อื่น ๆ	186	0.5	18	0.1	278	0.3	25	0.2	2081	0.3
	168				101				172	

- * วัตถุประสงค์การเดินทาง HBW หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปทำงาน
- วัตถุประสงค์การเดินทาง HBS หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปโรงเรียน
- วัตถุประสงค์การเดินทาง HBO หมายถึง การเดินทางจากบ้านไปทำธุรกิจอื่น ๆ
- วัตถุประสงค์การเดินทาง NBH หมายถึง การเดินทางที่ไม่ใช่เริ่มที่บ้าน

C.D.Jacobs, I.A. Sayer และ A.J. Downing (1981 อ้างถึงใน นวลปรานต์ ชมภูศรี, 2532: 56) ได้ทำการวิจัยเรื่อง A Preliminary Study of Road - User Behaviour in Developing Countries เพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้ทางเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรในเมืองของประเทศที่กำลังพัฒนา พบว่ากลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนา 8 ประเทศ ได้แก่ ไชปรัส เดนชา อินโดนีเซีย ไทย ตุรกี ปากีสถาน ศรีลังกา และจาไมก้า โดยสัมภาษณ์สอบถามผู้ขับขี่และคนเดินเท้า พบว่าพฤติกรรมของผู้ใช้ทางในประเทศกำลังพัฒนาส่วนมากจะไม่เคารพกฎจราจร ละเลยต่อการปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร บางครั้งผู้ขับขี่ก็ไม่หยุดให้คนข้าม สรุปได้ว่าพฤติกรรมที่แสดงถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างไม่ถูกต้องและไม่ปลอดภัยมีเป็นจำนวนมากในประเทศที่กำลังพัฒนา ทำให้เกิดปัญหาการจราจร

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537:178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่
 - ความรู้เรื่องกฎจราจร
 - ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
 - ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - พฤติกรรมในขณะที่ขับขี่รถยนต์
 - ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

วรรณุช เกิดฉินรัชชัย ได้ศึกษาระบบจราจรบริเวณทางแยก โดยอาศัยการจำลองด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์พบว่า การควบคุมสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ ตามสภาพการจราจรที่เป็นอยู่นั้น สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น การจัดระบบสัญญาณไฟที่มีประสิทธิภาพมากกว่านี้จะสามารถลดความยาวของคิวรถ ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง และประหยัดเชื้อเพลิง อันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญของการขาดแคลนน้ำมันได้ด้วย

บุญสม มาร์ติน และ ฉ่าออง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถ เพื่อให้ได้รับความปลอดภัยมีคั้งคือ ไปนี้ (บุญสม มาร์ติน และ ฉ่าออง พ่วงบุตร 2525 : 82 - 88)

ปัญหาการกระทำความคิดเกี่ยวกับ การจราจรในกรุงเทพมหานคร นั้น ได้มีการศึกษาถึงสาเหตุไว้ สราวดี พันธ์ขาว (2526 : 3) พบว่า สาเหตุการเกิดปัญหาการจราจรนั้น เนื่องจากเกิดการแอ่งแอ่งทางกัน

1. การเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะ ในเวลาเร่งรีบช่วงเช้าและเย็น ซึ่งต่างฝ่ายต่างต้องการถึงจุดหมายให้ทันเวลา โดยไม่ยอมให้เสียเวลาให้กับคนอื่น แม้แต่เพียงเล็กน้อย เกิดการแอ่งจึงทางกัน

2. ความเห็นแก่ตัว เพื่อสะดวกแก่ตนเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าคนอื่น เช่น การหยุดรถในช่องทางจราจร ขับรถคล่อมทางจราจร

3. การคิดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเป็นใหญ่ มีสิทธิที่จะทำอะไรก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงบุคคลอื่น เช่น ขับรถกีดกันผู้อื่น ไม่ให้เบียดคน แต่ตนเองต้องการแซงรถคันอื่น

4. พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือ เมื่อคนกระทำความคิด พวกนี้มักจะไม่ค่อยคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่น ขับรถตามใจตนเอง

5. พวกไม่รู้กฎจราจร หรือรู้บ้างไม่รู้บ้าง หรือแกล้งทำเป็นไม่รู้ เขาหูไปนาเขาตาไปไร่ หรือพวกที่ขับรถที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน มักขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ หรือกีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น

ผลการวิจัยของสนิท ธรรมการและคณะ (2530 : 12) (อ้างในวิรุฬห์ พระภักดี : 66) ได้ศึกษาถึงพฤติกรรมและการทัศนคติเกี่ยวกับสาเหตุติดขัดของหนุมแถวไทย พบว่า ผู้ที่ศึกษาสาเหตุติดขัดส่วนมากมีการศึกษาค่า ถึงร้อยละ 85.2 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง ติดสาเหตุติดขัดน้อยกว่าร้อยละ 6.5

ร.ต.อ. อรรดพร ฐริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสิทธิภาพของการขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่จอดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถระหว่าง 1 - 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่จอดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถมากกว่า 4 ปี ขึ้นไป และพบว่าจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 - 8 ชั่วโมงต่อวันจะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

วรพจน์ หาญหะ (อ้างใน ชัยพจน์ หาญหะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางซื่อชั้น ผลการวิจัยพบว่า การความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้

สุนทร ชินประสาทศักดิ์ และ อร่าม ลิ่มตระกูล ได้ทำการศึกษาสาเหตุการตายของผู้ประสบอุบัติเหตุซึ่งไปรับการรักษาตัวที่หน่วยอุบัติเหตุ โรงพยาบาลศิริราช ระหว่างปี 2520-2522 พบว่า ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจะมีอายุตั้งแต่ 6 - 91 ปี และผู้ประสบอุบัติเหตุช่วงอายุ 20-29 ปี มีอัตราการตายเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือช่วงอายุ 10-19 ปี และ 31-39 ปี ตามลำดับ ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตได้ว่าผู้ประสบอุบัติเหตุที่มีอายุตั้งแต่ 30 ปีขึ้นไปจะประสบอุบัติเหตุบ่อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ แต่จากรายงานของสหรัฐอเมริกาจะพบผู้ประสบอุบัติเหตุมากในช่วงอายุ 14-31 ปี

ศิริวรรณ จันทรวโรจน์ ได้ศึกษาเรื่องวิธีการวิเคราะห์สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุ ของโรงพยาบาลพบว่า ไม่ว่าผู้ป่วยจะเป็นโรค หรือแต่งงานแล้วก็ตาม ลักษณะการเสียชีวิตอุบัติเหตุในแต่ละสถานภาพไม่แตกต่างกัน

อาชีพ เป็นปัจจัยที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอาชีพที่จะต้องใช้รถใช้ถนน หรือต้องอาศัยการติดต่อ โดยการใช้รถเป็นยานพาหนะ จากการศึกษาในหลาย ๆ กรณีพบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรพบมากในกลุ่มอาชีพรับจ้างและนักเรียนนักศึกษาประมาณร้อยละ 45-60

สุนทร ชินประสาทศักดิ์ และอร่าม ลิ่มตระกูล ศึกษาสาเหตุการตายของผู้ประสบอุบัติเหตุที่ไปรักษาตัวที่ โรงพยาบาลศิริราช ระหว่างปี 2520-2522 พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงความตายมากที่สุด เป็นกลุ่มอาชีพรับจ้าง รองลงมาคือ นักเรียนนักศึกษา เด็ก และอาชีพเกษตรกร

ศิริวรรณ จันทรวโรจน์ ศึกษาวิเคราะห์สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของ โรงพยาบาล พบว่าผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาใน โรงพยาบาลจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด และอยู่ในกลุ่มอาชีพรับจ้างเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาคือกลุ่มนักเรียน นักศึกษา

จากการศึกษาของ D.Jenkins เกี่ยวกับการขับรดและการทดสอบการขับชี้พบว่า ผู้ขับชี้ที่เพิ่งได้รับใบอนุญาตขับชี้มาใหม่ จะได้รับอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับชี้มาบ้างแล้ว

ความเร็วของการขับรถ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วจะเกิดความเสียหายมาก รถที่อยู่ในสภาพที่ดี เมื่อขับด้วยความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ 13.22 เมตร/วินาที รถจะหยุดได้ในระยะทางอย่างน้อย 22.53 เมตร ถ้าขับรถด้วยความเร็ว 96 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ 26.43 เมตร/วินาที รถจะหยุดได้ในระยะทางอย่างน้อย 72.08 เมตร เป็นที่น่าสังเกตว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถที่ขับด้วยความเร็ว 100 กิโลเมตร/ชั่วโมงหรือมากกว่า มีเพียงร้อยละ 33 แต่เกิดขึ้นกับรถที่ขับช้า 50 กิโลเมตร/ชั่วโมงกว่าร้อยละ 53 ซึ่งตรงกันกับผลการตรวจสอบของคณะผู้เชี่ยวชาญของมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด ที่ว่าอุบัติเหตุร้ายแรงก็อาจเกิดขึ้นได้แม้จะใช้ความเร็วเพียง 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง หรือ 25 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ผลการตรวจสอบรายอื่น ๆ ผลปรากฏว่าอัตราอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะมีน้อยเมื่อใช้ความเร็วประมาณ 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่อุบัติเหตุที่จะมีเพิ่มขึ้นในกรณีที่ใช้ความเร็วสูงเกินกว่านี้แม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ เพราะอุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นจากอุปกรณ์ของรถ หรือสิ่งอื่น ๆ โดยกระทันหัน ทำให้ไม่สามารถหยุดรถได้โดยง่าย

มนูญ วงศ์คำดี ได้ศึกษาเรื่อง “การศึกษาสาเหตุบางประการที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้งในเขตกรุงเทพมหานคร” การวิจัยเน้นหนักการแก้ไขปัญหามาโดยใช้หลักวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) จากการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักรวมกันเป็นกระจุก โดยเฉพาะบริเวณศูนย์กลางธุรกิจ และบริเวณสี่แยก

สมพร บุษราภิจ (2533:179) ได้ศึกษาพบว่า ความเครียดมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสภาพจิตใจของบุคคลนั้น ความเครียดเรื้อรังมีผลกระทบต่อสุขภาพร่างกาย และสุขภาพจิต คนที่รู้จักปรับตัวอยู่กับสภาวะความเครียดจะได้รับผลเสียจากสภาวะการจราจรตึกชคณน้อย

ประเทือง ชัมใหญ่ ได้ศึกษาวิจัยเรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองนครราชสีมา พบว่าสาเหตุปัญหาการจราจรมาจากอุปนิสัยส่วนตัวของผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร และไม่เอื้อเฟื้อซึ่งกันและกัน

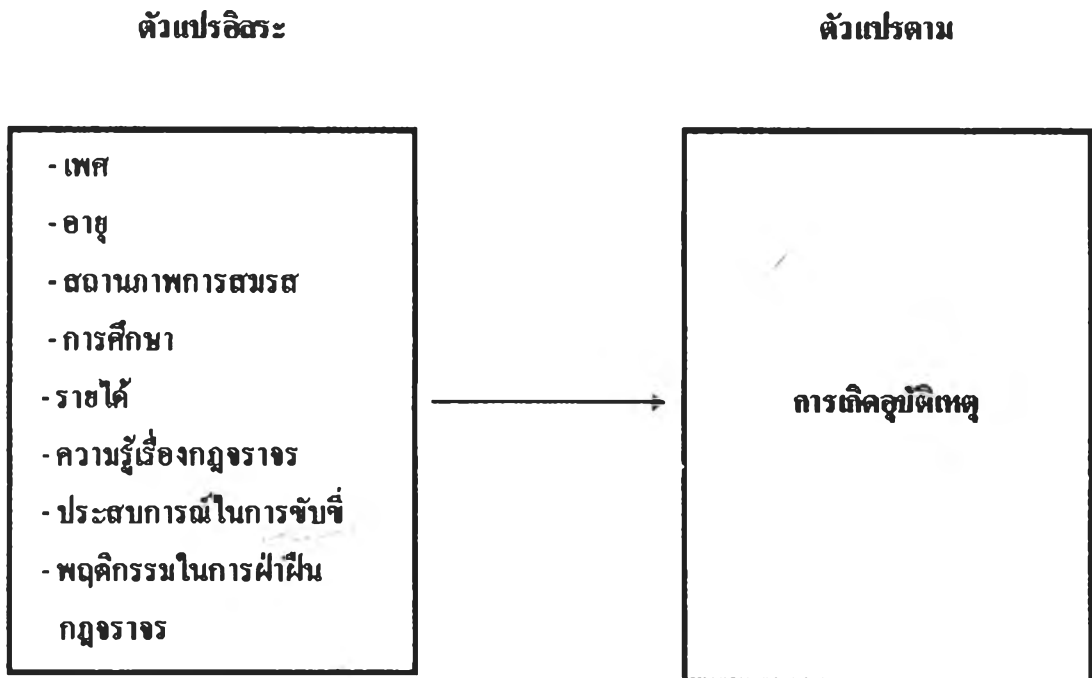
วิทยากร เขียงกุล (2521:28-29) มีความเห็นเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎหมายจราจรในกรุงเทพมหานคร ว่า ผู้ขับขี่ของเราขาดวัฒนธรรมในการใช้ทาง การใช้รถใช้ถนนเป็นของใหม่สำหรับคนไทยพอสมควร แต่ระยะเวลานั้นยังไม่ไขปัญหาที่สำคัญเท่ากับพื้นฐานทางวัฒนธรรม และลักษณะนิสัยที่ได้ฝึกฝน หล่อหลอมกันมา เมื่อผนวกกับอิทธิพลเฉว ๆ ของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ผู้ขับขี่ในปัจจุบันจึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตนเองอย่างเหนียวแน่น โดยเฉพาะใน

สังคมที่เรี ยกร้องให้ทุกคนแข่งขันกัน ทำให้ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมากพยายามที่จะขับขี่ โดยไม่คำนึงถึงความเอื้อเฟื้อต่อผู้ร่วมถนนแบบน้อยที่น้อยฮาศัย

จากการศึกษาเมื่อ ค.ศ. 1968 ในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่าจำนวนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งหมด เป็นเพศชายร้อยละ 59 และร้อยละ 75 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเพศชาย ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าเพศหญิงถึง 1.3 เท่า (วิจิตร บุญยะ โทตระ และคณะ 2529:11)

จากการศึกษาบนทางหลวงพบว่า ในเวลากลางคืนอัตราส่วนของผู้ขับขี่ที่เป็นชายจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 67 ของผู้ขับขี่ทั้งหมด แต่ในเวลากลางคืนอัตราส่วนของผู้ขับขี่ที่เป็นชายจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 93 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด นอกจากนี้ยังพบว่าหากชายและหญิงขับรถในปริมาณระยะทางที่เท่ากันแล้ว จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากหญิงจะสูงกว่าชาย โดยจำแนกอัตราการเกิดไว้เป็นเวลากลางวันและกลางคืน โดยในเวลากลางวัน จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากชายจะเป็น 210 ราย ในขณะที่จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากหญิงจะเป็น 287 ราย ส่วนในเวลากลางคืนอัตราการเกิดอุบัติเหตุจะเปลี่ยนแปลงไป โดยเกิดจากชายจำนวน 419 ราย และเกิดจากหญิงจำนวน 579 ราย

กรอบแนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร
ในกรุงเทพมหานคร



ตัวแปร

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดตัวแปรในการศึกษาเพื่อหาความสัมพันธ์กันไว้ดังนี้

1. **ตัวแปรอิสระ** (Independent variable) ประกอบด้วย เพศ, อายุ, สถานภาพการสมรส, การศึกษา, รายได้, ความรู้เรื่องกฎจราจร, ประสบการณ์ในการขับขี่, พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

2. **ตัวแปรตาม** (Dependent variable) การเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การที่รถชนท้าย ประสานงา เขี้ยวชนรถอื่นหรือสิ่งของ สิ่งปลูกสร้าง เสาหลักคกถนน หรือพลิกคล้ำ ทั้งที่มีความรุนแรง โดยมีผู้เสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย หรือทรัพย์สินได้รับความเสียหาย

สมมติฐานของการวิจัย

จากการสำรวจเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถตั้งสมมติฐานของการวิจัยได้ ดังนี้

1. ผู้รับจ้างพิเศษจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้รับจ้างพิเศษหญิง
2. ผู้รับจ้างที่มีอายุน้อยจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก
3. ผู้รับจ้างที่เป็น โสคจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว
4. ผู้รับจ้างที่มีการศึกษาค่ำจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง
5. ผู้รับจ้างที่มีรายได้น้อยจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้ที่มีรายได้มาก
6. ผู้รับจ้างที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณน้อยจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้รับจ้างที่มีความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมาก
7. ผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์ในการรับจ้างน้อยจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์ในการรับจ้างมาก
8. ผู้รับจ้างที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมากจะประสบบุคลิกเหตุจรรยาบรรณมากกว่าผู้รับจ้างที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณน้อย

นิยามศัพท์

บุคลิกเหตุจรรยาบรรณ หมายถึง อันตราชาติที่เกิดขึ้น โดยมิได้ตั้งใจมาก่อนจากการจรรยาบรรณ

ผู้ที่มีอายุน้อย หมายถึง ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18-25 ปี

ผู้ที่มีอายุมาก หมายถึง ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป

เป็นโสด หมายถึง ผู้ที่ยังมิได้เคยผ่านการแต่งงาน

แต่งงานแล้ว หมายถึง ผู้ที่แต่งงาน มีครอบครัวแล้ว และให้รวมถึงผู้ที่หย่าร้าง เป็นหม้าย และแยกกันอยู่

ผู้มีการศึกษาค่ำ หมายถึง ผู้ที่มีการศึกษาค้นคว้าระดับมัธยมศึกษาตอนปลายลงมา

ผู้มีการศึกษาสูง หมายถึง ผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลายขึ้นไป

ผู้มีรายได้น้อย หมายถึง ผู้มีรายได้ต่อเดือนไม่เกิน 9,000 บาท

ผู้มีรายได้มาก หมายถึง ผู้มีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 9,000 บาทขึ้นไป

ความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณน้อย หมายถึง ผู้ที่ได้คะแนนความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณต่ำกว่าค่าเฉลี่ย

ความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณมาก หมายถึง ผู้ที่ได้คะแนนความรู้เรื่องกฎจรรยาบรรณสูงกว่าค่าเฉลี่ย

ประสบการณ์ในการขับรถยนต์น้อย หมายถึง ระยะเวลาที่บุคคลเริ่มขับรถยนต์เป็นจนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลา 1 - 6 ปี

ประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาก หมายถึง ระยะเวลาที่บุคคลเริ่มขับรถยนต์เป็นจนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปี

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณน้อย หมายถึง ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณต่ำกว่าค่าเฉลี่ย

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณมาก หมายถึง ผู้ที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณสูงกว่าค่าเฉลี่ย

ชำนาญเส้นทาง หมายถึง การใช้เส้นทางอยู่เสมอ จนทำให้ทราบสภาพเส้นทางหรือถนน ตลอดจนสภาพการจราจรเป็นอย่างดี

ไม่ชำนาญเส้นทาง หมายถึง การไม่เคยใช้เส้นทาง

สภาพการจราจร หมายถึง ลักษณะของการจราจรที่เป็นอยู่

กระชั้นชิด หมายถึง การเว้นระยะห่างน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด กรณีการเลี้ยว การถอยรถ ในทางที่มีรถอื่นสวนทางมาเว้นระยะห่างน้อยกว่า 100 เมตร กรณีการแซงมีระยะห่างน้อยกว่า 30 เมตรก่อนถึงที่คับขัน

รถยนต์ หมายถึง รถยนต์ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่ง

ผู้ขาย หมายถึงผู้จำหน่ายสินค้าส่วนบุคคลซึ่งมีสถานะเป็นเจ้าของ หรือผู้ครอบครอง และในงานวิจัยนี้ให้รวมถึงผู้จำหน่ายจากการปฏิบัติงานด้วยซึ่งผู้ขายในที่นี้มิใช่ผู้โดยสาร

พฤติกรรม หมายถึงการแสดงออกที่บุคคลสังเกตเห็นได้เกี่ยวกับการจำหน่ายสินค้า