

การสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของ
ประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี

The Approach of Creating Knowledge and Awareness of Accidents
From Violating Traffic Laws in Mueang Nonthaburi Police Station
Responsibility's Area

มานิตา ทิพย์จันทร์*
Manita Tipayachant

Received: April 28, 2020 Revised: March 15, 2021 Accepted: March 23, 2021

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่องการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจร และแนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี ประชากร ได้แก่ ผู้บริหารงานและกลุ่มผู้ปฏิบัติงานจราจรในปีงบประมาณ 2561 เขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี จำนวน 35 คน เครื่องวิจัยที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ ใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า 1) สภาพปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรใน 10 ข้อหา หลักฐานความผิดที่เกิดขึ้นมากที่สุดลำดับที่หนึ่งคือ การฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยขณะผู้ขับขี่ขับรถจักรยานยนต์ รวมทั้งคนโดยสารรถจักรยานยนต์ สาเหตุส่วนใหญ่ของการฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวมาจากประชาชนขาดความรู้และความตระหนักในเรื่องอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว 2) แนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชน ต้องอาศัยเครื่องมืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการบันทึกข้อมูลเพื่อทราบสถิติของการกระทำความผิดในแต่ละบุคคลที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตรวจพบเวลาในการฝึกอบรมให้ความรู้และความเข้าใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งการแสดงถึงผลกระทบของบุคคลผู้กระทำความผิดได้สัมผัสถึงเหตุการณ์จริง เช่น การเป็นอาสาสมัครร่วมกับองค์กรเอกชนในการเข้าพื้นที่ช่วยเหลือคนเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้เห็นผลกระทบทั้งกับตนเอง ผู้อื่น และสังคม

คำสำคัญ: การเกิดอุบัติเหตุ, การฝ่าฝืนกฎจราจร, ความรู้เรื่องกฎจราจร

* รองศาสตราจารย์นายแพทย์พาทนธอคารและสถานที่ กองบังคับการอำนวยการ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

Abstract

The research study on the title: the approach of creating knowledge and awareness of accidents from violating traffic laws in Mueang Nonthaburi police Station responsibility's area aims to study the problems of the accidents resulting from the traffic violations. The study also aims to propose the guidelines to build up the knowledge and raise the awareness on traffic accidents caused by the traffic violations of the people in the area. The executives and traffic operators in the fiscal year of 2018 at Muang Nonthaburi Provincial Police Station, in total 35 persons were interviewed, and the data were analyzed using the content analysis technique.

The results found that 1) the problems of accident resulting from the traffic violations, among the top 10 of the most common offenses, not wearing a helmet while driving of both driver and passengers was ranked in the first place. This problem is caused from the public's lack of knowledge and awareness on the traffic accidents; 2) for the ways and guidelines to build up on people's knowledge and awareness on the traffic accidents, the equipment recording on each individual's traffic law offenses would be needed. The police officers could use it to detect the one who violates the traffic law, then educate and train those people to have the good understanding on the severe effects from their violations. Those people could also expose to the real events, for example joining as the volunteer with NGOs that they need to help the injured and those who are killed in traffic accidents. In this way, people who violated the traffic law could see more clearly the impact of what they have done to themselves, to other people and to society.

Keywords: Accidents, Traffic Violations, Knowledge of Traffic Rules

บทนำ

องค์การอนามัยโลกประมาณการว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุสำคัญลำดับ 9 ของการเสียชีวิตของมนุษย์ทุกช่วงวัยทั่วโลก กล่าวคือ มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 1.2 ล้านคน และมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บมากกว่า 50 ล้านคนทั่วโลกต่อปี โดยเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 49) ของผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลก คือ คนเดินเท้า ผู้ขี่จักรยานและรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้อุบัติเหตุจราจรทางบกยังเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตในวัยของผู้มีอายุ 15 ถึง 29 ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยที่เป็นทรัพยากรมนุษย์ที่สำคัญกับการพัฒนาประเทศอีกด้วย นอกจากนี้ผลกระทบในเรื่องความเศร้าโศกและความทุกข์ อุบัติเหตุจราจรทางบกยังเป็นปัญหาสำคัญด้านสาธารณสุข และเป็นต้นทุนสำคัญทางสุขภาพและเศรษฐกิจสังคม (World Health Organization, 2015)

สำหรับประเทศไทย การสร้างความปลอดภัยทางถนนยังเป็นปัญหาหลักของประเทศไทย ข้อมูลสถิติจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization (WHO)) ปี ค.ศ.2015 ประเทศไทยมีอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นลำดับที่สองของโลก และมีอัตราผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งสูงกว่าเป็นสองเท่าเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเสียชีวิตทางท้องถนนของทั้งโลกที่ 17.4 คนต่อประชากร 100,000 คน และของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนที่ 17 คนต่อประชากร 100,000 คน นอกจากนี้มีผู้ที่เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทยสูงถึง 83% ของการเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุทางถนน ขณะที่อัตราผู้เสียชีวิตนี้ของโลกอยู่ที่ 49% (World Health Organization, 2015) ประเทศไทยนั้น เป็นประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติและมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ 2 พ.ศ. 2552 สมาชิกสมัชชาสุขภาพแห่งชาติได้พิจารณาและมีมติเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2552 ในข้อ 1.5 ให้กรรมการขนส่งทางบกร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผลักดันให้ยกระดับมาตรฐานการออกใบอนุญาตขับรถมีคุณภาพ โดยประกาศใช้หลักสูตรการอบรม 15 ชั่วโมงของกรมการขนส่งทางบก เน้นให้ความรู้เรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทักษะการขับขี่ การสร้างความตระหนัก จิตสำนึกหน้าที่ในการขับขี่ที่ปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ หลักสูตรความปลอดภัยบนท้องถนน และหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น จัดให้มีการฝึกอบรม ทบทวน และตรวจสอบสมรรถภาพทางกาย ความสามารถในการขับขี่ในการต่อใบอนุญาตขับรถ รัฐบาลไทยโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้กำหนดแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วมตามหลักสากล ภายใต้วาระประเทศไทยปลอดภัย (Safety Thailand) โดยมีหลัก 8 ประการ คือ 1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย 2. ป้องกันการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้มีพฤติกรรมนี้น้อยลง 3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย โดยแก้ไขทุกจุดตามระยะเวลาที่กำหนด 4. ป้องกันการขับขี่ยานพาหนะเร็วเกินกว่าที่กำหนด 5. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย 6. พัฒนาสมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนน 7. ปรับปรุงระบบการแพทย์ฉุกเฉินและรักษาฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ 8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการการรักษาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2559)

กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมดีขึ้น และลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิต สำนักงานตำรวจแห่งชาติในฐานะเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายได้ออกกฤษฎีกาสั่งการ กำชับไปยังภาคส่วนต่างๆ ให้เร่งรัดดำเนินการตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 46/2558 เรื่อง มาตรการแก้ไขปัญหอันเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (2560) ที่ 14/2560 โดยให้กวัดขึ้นจับกุมการกระทำผิดกฎจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างเป็นรูปธรรม เน้นกวัดขึ้นจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรในข้อหาที่เป็นปัจจัยเสี่ยงหลักต่อการเกิดอุบัติเหตุ 10 ข้อหาหลัก ซึ่งได้แก่ 1. ไม่สวมหมวกนิรภัย 2. อุปกรณ์ส่วนควบไม่ถูกต้อง 3. เมาสุรา 4. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 6. ขับรถเร็วเกินกว่าที่

กฎหมายกำหนด 7. ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร 8. ขับรถแซงในที่คับขัน 9. ขับรถย้อนศร และ 10. โทรศัพท์ ในขณะที่ขับรถ เพื่อให้การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงตามกรอบนโยบายขององค์การอนามัยโลก (กาญจนกรรณ สว่างคะ, 2559)

จังหวัดนนทบุรีนั้นจัดเป็นพื้นที่ในเขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และมีความพร้อมด้านระบบสาธารณสุขปกคลุมพื้นที่พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ส่งผลให้ชาวไทยจำนวนมากจากทุกภูมิภาคของประเทศพิจารณาย้ายถิ่นเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เพื่อความสะดวกในการเดินทางเข้าไปทำงานหรือศึกษาในกรุงเทพมหานคร ดังนั้น ความพลุกพล่านและความหนาแน่นของประชากรในจังหวัดนนทบุรี จึงไม่แตกต่างกับกรุงเทพมหานครมากนัก (กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร, สำนักงานจังหวัดนนทบุรี, ม.ป.ป.) แม้ว่ารัฐบาลได้มีคำสั่งปรับปรุงกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่างๆ ที่เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นหลักปฏิบัติที่ดี โดยเพิ่มโทษขึ้นหากกระทำความผิด อีกทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการณรงค์อย่างเข้มข้นในการลดอุบัติเหตุจราจร มีโครงการต่างๆ มากมายและมีการปฏิบัติหน้าที่โดยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย แต่การดำเนินงานต่างๆ เหล่านี้ไม่เป็นที่ตระหนักของประชาชนเท่าที่ควร โดยอ้างอิงจากตัวเลขจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรายงานข้อมูลอุบัติเหตุและจำนวนผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 10 ข้อหาหลัก ไม่ได้มีจำนวนที่ลดลง ความไม่ตระหนักถึงความเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร ทำให้พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งเป็นสาเหตุที่ทำให้อุบัติเหตุดังกล่าวมีความรุนแรงหนทางหนึ่งซึ่งช่วยลดปัญหาเหล่านี้ คือ การสร้างความตระหนักในด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน จากงานวิจัยต่างๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนผู้วิจัยได้มีข้อสรุปว่า หากผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักว่าตนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเท่าใด ก็จะมีระมัดระวังพฤติกรรมในการขับขี่มากยิ่งขึ้นเท่านั้น (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2553)

ดังนั้น ผู้วิจัยต้องการศึกษาถึงวิธีการที่จะทำให้เกิดความรู้และความตระหนักถึงสาเหตุอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประชาชน เนื่องด้วยทฤษฎีทางรัฐประศาสนศาสตร์พบว่า การสร้างความรู้และการตระหนักรู้ จะสามารถส่งผลให้พฤติกรรมของคนเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี ทำให้ไม่กระทำความผิดกฎหมายจราจร 10 ข้อหาหลักเป็นฐานความผิดที่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของงานวิจัยในการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผลจากการศึกษานี้จะถูกนำไปพัฒนาองค์ความรู้และสร้างความตระหนักให้ประชาชน เพื่อสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในจังหวัดนนทบุรี ส่งผลให้เกิดเป็นสังคมไร้อุบัติเหตุและอาจเป็นต้นแบบที่นำไปปรับใช้กับบริบทของจังหวัดที่มีความใกล้เคียงได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี
2. เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยคัดเลือกประชากรและกลุ่มตัวอย่างจากผู้เชี่ยวชาญด้านแนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี โดยการเก็บข้อมูลจะพิจารณาจากความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจร สำหรับ

ประชากรเป้าหมายผู้วิจัยคัดเลือกประชากรเป้าหมายแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เลือกประชากรเป้าหมายที่เป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้บริหารงานและกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน

1.1. กลุ่มผู้บริหารงาน เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับนโยบายและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน ทำการคัดเลือกแบบเจาะจง ประกอบด้วยผู้บริหารงานตำรวจในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ได้แก่ ผู้กำกับการ รองผู้กำกับการจราจร และสารวัตรจราจร จำนวน 5 คน

1.2. กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการการบังคับใช้กฎหมาย ทำการคัดเลือกแบบเจาะจง ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ได้แก่ รองสารวัตรจราจร และผู้บังคับหมู่จราจร จำนวน 30 คน

ทั้งนี้ แนวทางสัมภาษณ์ที่กำหนดขึ้นนี้ผู้วิจัยได้นำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องและความสอดคล้องกับเนื้อหาการวิจัยก่อนนำไปใช้สัมภาษณ์ทดสอบครั้งแรก (Pretest) และอาจารย์ที่ปรึกษาได้ให้แนวทางในการสัมภาษณ์ และคำแนะนำอันเป็นประโยชน์ให้กับผู้วิจัยได้ปรับปรุงประเด็นการสัมภาษณ์ให้เหมาะสมกับการใช้เก็บข้อมูลจริงของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างดี

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยนี้กำหนดขึ้นให้สอดคล้องกับรูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ ดังนั้น วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจึงเน้นข้อมูลเชิงคุณภาพเป็นหลัก ได้แก่ 1. การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2. การสังเกตการณ์ในประเด็นที่ศึกษาจากพื้นที่จริง 3. การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ของกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ศึกษา และเพื่อความชัดเจนในวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลของการวิจัยเรื่องแนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี ผู้วิจัยขออธิบายรายละเอียดขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนแรก การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกโดยประชากรในการศึกษาหรือกลุ่มผู้ให้ข้อมูลประกอบด้วยประชากรเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจรจากกลุ่มผู้บริหารงานและกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ประสงค์จะเปิดเผยตัวตน

ขั้นตอนที่สอง การสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม โดยผู้วิจัยได้ทำการสังเกตสภาพแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี เพื่อใช้สนับสนุนหรือช่วยยืนยันกับข้อมูลด้านอื่นๆ ที่ผู้วิจัยได้รับจากการสัมภาษณ์ ซึ่งข้อมูลในส่วนของการสังเกตการณ์นี้เมื่อนำมาผนวกกับข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากส่วนอื่นๆ ด้วยแล้วก็จะเชื่อว่าจะมีประโยชน์ในการนำมาวิเคราะห์และอภิปรายผลได้ดียิ่งขึ้น เป็นต้น

ขั้นตอนที่สาม การวิเคราะห์เอกสารซึ่งถือว่ามีความสำคัญเช่นเดียวกับการสัมภาษณ์ กล่าวคือ การวิจัยเอกสารเป็นการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารโดยกำหนดประเด็นที่ต้องการศึกษาและทำการค้นคว้าหาข้อมูลจากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการค้นคว้าทางเอกสารจะแบ่งออกเป็นเอกสารข้อมูลเดิมและเอกสารข้อมูลรอง (ปิยะนุช เงินคล้าย, และพงศัสนนท์ ศรีสมทรัพย์, 2550, หน้า 113) กล่าวคือ เอกสารข้อมูลเดิมเป็นเอกสารหรืองานเขียนต้นฉบับ เป็นข้อมูลแรกที่ปรากฏ เช่น จดหมายเหตุ บันทึก หรือเป็นข้อมูลที่เก็บจากแหล่งกำเนิดข้อมูลโดยตรง (จากการสังเกต หรือการสัมภาษณ์) ส่วนเอกสารข้อมูลรองเป็นข้อมูลที่คัดลอกมาโดยมีการอ้างอิงแหล่งข้อมูลทุกครั้ง เช่น สารานุกรม ตำราประวัติศาสตร์ เป็นต้น (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ, 2550, หน้า 156) อย่างไรก็ตาม ข้อมูลทั้ง 2 ประเภทล้วนมีประโยชน์ในการเปรียบเทียบได้เป็นอย่างดีเพื่อนำไปสู่แนวทางที่ดีที่สุดในการวิจัยและช่วยยืนยันความถูกต้องของปรากฏการณ์ที่ทำการศึกษา เป็นต้น

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี ดำเนินการวิจัยระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนกันยายน 2561 ผู้วิจัยกำหนดขั้นตอนการเก็บรวบรวมออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่หนึ่ง คือ ช่วงก่อนทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นการเตรียมการก่อนทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เริ่มจากการติดต่อประสานไปยังผู้ให้ข้อมูลจนถึงก่อนเข้าทำการเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนที่สอง คือ ช่วงระหว่างทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เริ่มจากการเดินทางไปยังสถานที่ที่จะเก็บรวบรวมข้อมูลจนถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามจนแล้วเสร็จ

ขั้นตอนที่สาม คือ ช่วงหลังทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เริ่มจากการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามแล้วเสร็จจนถึงการจัดระบบข้อมูลทั้งหมดเพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ อภิปรายผลและสรุปผลนำไปสู่ข้อเสนอแนะต่อไป

เนื่องจากการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ จึงต้องมีการจัดระเบียบโครงสร้างและหาความหมายของข้อมูลที่รวบรวมมาเป็นการค้นหาข้อความทั่วไปที่จะบอกความสัมพันธ์ของสิ่งต่างๆ แล้วนำผลมาวิเคราะห์ร่วมกับแนวคิดและทฤษฎีต่างๆ และใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงพรรณนาเป็นหลัก ดังนั้น เมื่อคัดเลือกประชากรและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและเก็บรวบรวมข้อมูลตามวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่นำมาเรียบเรียงเพื่อบูรณาการและหาความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ต่างๆ จากข้อมูลการสัมภาษณ์เจาะลึกและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยในส่วนของเตรียมการวิเคราะห์ข้อมูลได้ทำการจัดระเบียบของข้อมูลโดยนำไปใส่ตารางวิเคราะห์เพื่อให้เกิดความสะดวกในการนำมาวิเคราะห์ จากนั้นนำข้อมูลมานำเสนอเป็นข้อค้นพบ เพื่อนำไปสู่การหาข้อสรุป การตีความ และการตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำของผลการวิจัยต่อไป ซึ่งผู้วิจัยจะกล่าวถึงวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลและการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ดังนี้

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลแบบการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งเป็นเทคนิคที่สามารถใช้วิเคราะห์ข้อมูลทั้งในรูปของเอกสารหรือข้อเขียนและคำพูดที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือสนทนาเป็นการแจกแจงนับจำนวนถ้อยคำ ประโยค หรือใจความ เป็นการวิเคราะห์ทั้งความหมายทางภาษาโดยตรงจากเอกสารหรือตัวบทและความหมายทางความรู้สึกหรือวิเคราะห์นัยที่แอบแฝงอยู่ รวมถึงการตีความและนัยทางบริบทหรือสภาพแวดล้อมประกอบข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ด้วย (สุภางค์ จันทวานิช, 2554, หน้า 144-145) และในการวิเคราะห์เนื้อหาในการวิจัยครั้งนี้เริ่มต้นจากจัดข้อมูลที่นำมาให้สอดคล้องกับประเด็นที่กำหนดไว้อย่างเป็นระบบ จำแนกประเภทของข้อมูล (Categories) เป็นการวางเค้าโครงของข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

4.1 นำเสนอข้อมูลที่ได้รับจากการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์และอภิปรายผล โดยเริ่มจากการนำเสนอข้อมูลทั่วไปและข้อค้นพบจากการสัมภาษณ์ การสังเกตและการวิเคราะห์เอกสาร

4.2 อภิปรายผลจากข้อมูลที่นำเสนอโดยวิเคราะห์ทั้งในส่วนที่เป็นคำพูดจากการสัมภาษณ์ เอกสาร และการสังเกตการณ์ไปพร้อมๆ กัน โดยให้ความสำคัญ ทั้งความหมายในทางภาษาและตีความจากความรู้สึกที่แฝงอยู่ในข้อมูลนั้นๆ ภายใต้กรอบแนวคิดในการวิจัยที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และคำถามในการวิจัย

ผลการวิจัย

1. สภาพปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในอำเภอเมืองนนทบุรี

ผลจากการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี พบว่า อุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ตำรวจภูธรเมืองนนทบุรีนั้น เกิดจากปัจจัยของผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ ความบกพร่องทางร่างกาย

การขาดประสบการณ์ การขาดการฝึกอบรม การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ การขาดระเบียบวินัย การขาดจิตสำนึก ในการใช้รถใช้ถนนที่ดีและปลอดภัย ขาดจิตสำนึกความรับผิดชอบที่ดีที่มีต่อตนเองและสังคม การใช้จ่ายเสพติด และการดื่มแอลกอฮอล์ การไม่ใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุ เช่นเข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย รวมไปถึงพฤติกรรมในการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับรถย้อนศร หรือการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การขับรถแข่งซ้ายหรือแข่งขานในที่คับขัน เป็นต้น

การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับรถย้อนศร การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแข่งในที่คับขัน การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย และการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ขาดระเบียบวินัย ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ดีและปลอดภัย

การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากผู้ขับขี่ขาดการฝึกอบรม ขาดประสบการณ์ การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ

การเมาแล้วขับ เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากผู้ขับขี่ขาดจิตสำนึกความรับผิดชอบที่ดีที่มีต่อตนเองและสังคม

2. แนวทางการสร้างความรู้และความตระหนักในการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี

หนทางในการแก้ปัญหาที่ยั่งยืนอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม คือ การสร้างวิถีคิดและทัศนคติให้เกิดความรู้และความตระหนักต่ออุบัติเหตุจราจร โดยเน้นการปลูกฝังจิตสำนึกและระเบียบวินัย ในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด ซึ่งจะช่วยปรับพฤติกรรมการขับขี่ของคน เสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคมตลอดจนเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้ออกวิถุยสั่งการด่วนที่สุด ก้าขับไปย้ง ขชน., ก.1-9, ศชต.และ ขชก. ให้กวดขันจับกุมการทำผิดกฎจราจรในข้อหาที่เป็นปัจจัยเสี่ยงหลักต่อการเกิดอุบัติเหตุ 10 ข้อหาหลัก หรือที่เรียกว่า “มาตรการ 10 รสขม” ได้แก่ (งานจราจรสถานีที่ตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี, 2560)

1 ร คือ ข้อหา ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

2 ส คือ ข้อหา ขับรถย้อนศร และ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

3 ข คือ ข้อหา ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ และแข่งในที่คับขัน

4 ม คือ ข้อหา เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย รถจักรยานยนต์ ไม่ปลอดภัย และใช้โทรศัพท์มือถือ

ขณะขับรถ

ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุการแก้ไขด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยการออกใบสั่งและชำระค่าปรับเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุเนื่องจากผู้กระทำความผิดอาจมองว่าการชำระค่าปรับเสร็จแล้วก็จบและก็กลับไปปฏิบัติโดยการแบบเดิมอีก วิธีการแก้ไขปัญหาการกระทำความผิดที่เคยทำมาใช้วิธีการจดชื่อหรือการตักเตือนผู้กระทำความผิดซึ่งบางครั้งไม่ได้ผล จึงเสนอประเด็นในการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรมดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง หากสามารถจัดสรรงบประมาณทำโครงการอบรมให้ความรู้แก่ผู้กระทำความผิดเพื่ออธิบายวิธีการปฏิบัติกรขับรถตามหลักเกณฑ์กติกาการยาทและกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่บนท้องถนน และยกกรณีตัวอย่างโดยการใช้อุปกรณ์ช่วยสอน เช่น สื่อการสอน ที่เป็นคลิปวิดีโอให้เห็นถึงผลของการขับขี่ที่อาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียที่เกิดแก่ตนเองและผู้อื่น เพื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงด้วยความตระหนักและจิตใต้สำนึกของผู้กระทำความผิด ทำให้ลดอัตราการฝ่าฝืนกฎหมายด้วยความสมัครใจมากกว่าการบังคับ

ประเด็นที่สอง การเสนอแนะให้มีจุดประชาสัมพันธ์ตามบริเวณที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งถือว่าเป็นจุดเสียที่จะต้องประชาสัมพันธ์ตักเตือนผู้ขับขี่ให้ระมัดระวัง เช่น ป้ายเตือนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ในข้อหาต่างๆ ที่มีการฝ่าฝืนบ่อยครั้ง รวมถึงการตั้งจุดตรวจเพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักอยู่เสมอในขณะที่ขับขี่

ประเด็นที่สาม การสร้างความตระหนักโดยการแสดงออกซึ่งสัญลักษณ์ของสัญญาณจราจรที่ชัดเจน เช่น เขตห้ามแซงจะต้องแสดงสัญลักษณ์ให้ชัดเจนการตีเส้นทึบ การใช้ป้ายสัญญาณจราจร เป็นต้น หรือแม้กระทั่ง การใช้อุปกรณ์ในการบังคับ เช่น การวางแนวกรวยยาง หรือแผ่นกันแบ่งช่องจราจรในเขตห้ามแซง เป็นต้น

ประเด็นที่สี่ การเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่เพื่อให้ผู้ขับขี่มาพบเจ้าหน้าที่ เพื่อทำการทดสอบหรือจัดให้เข้าทำการฝึกอบรม ควรเริ่มจากการให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรแก่ประชาชนในหมู่บ้านระดับท้องถิ่นไปจนถึงระดับตำบล เทศบาล และระดับจังหวัด และที่ขาดไม่ได้คือการให้ความรู้การจราจรกับนักเรียนนักศึกษาในสถานศึกษา ซึ่งปัจจุบันมีตัวชี้วัดตามโครงการให้ความรู้ 5 นาทีหน้าเสาธงเป็นการให้ความรู้จากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อให้ นักเรียนทราบถึงกฎหมายเกี่ยวกับกฎจราจร โทษและอันตรายที่จะเกิดขึ้น การให้ความรู้กับนักเรียนนักศึกษา ในสถานศึกษานั้นมีประโยชน์มากเนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นการปลูกฝังระเบียบวินัยการปฏิบัติตาม ข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนให้นักเรียนได้ตระหนักถึงสิ่งที่จะเกิดขึ้น หากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร เพราะฉะนั้นการให้ความรู้แก่ประชาชนเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในการปลูกฝังวินัยจราจรให้กับประชาชน

ประเด็นที่ห้า การประสานงานหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตขับขี่ให้กวดขันและเคร่งครัด ต่อการทดสอบทั้งทางด้านวิชาการและภาคปฏิบัติเพื่อให้ประชาชนได้มีความเข้าใจและทราบถึงหลักกฎหมาย การปฏิบัติตามกฎจราจร และการใช้ถนนร่วมกันเพื่อความปลอดภัยของทุกฝ่าย

ประเด็นที่หก การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ว่าจะเป็นการตั้งจุดตรวจ กวดขันวินัยจราจรหรือการนำเทคโนโลยีด้านการจราจรมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

การสร้างบทลงโทษที่ร้ายแรงเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้ผู้กระทำความผิดกลัวบทลงโทษ ได้แก่ การยกเลิก การว่ากล่าวตักเตือน การเพิ่มโทษปรับให้มีอัตราค่าปรับเพิ่มสูงขึ้น และการตัดคะแนนความประพฤติเพื่อยึดใบอนุญาตขับขี่ ควรจะมีเครื่องมือในการบันทึกการกระทำความผิดกฎหมายจราจรลงในคอมพิวเตอร์ออนไลน์ เชื่อมโยงข้อมูลกันหากมีการกระทำความผิดซ้ำจะมีข้อมูลการกระทำความผิดปรากฏให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ และจะมีการหักคะแนนรวมทั้งเพิ่มอัตราค่าปรับและจำนวนคะแนนที่ถูกตัดมากขึ้นหากการกระทำความผิดซ้ำรวมถึงการยึดใบอนุญาตขับขี่ นอกจากนี้หากถูกตัดคะแนนความประพฤติมากถึงจำนวนที่กำหนดก็ต้องเข้ารับการอบรมกฎ จราจรใหม่และหากถูกตัดคะแนนจนหมดจะถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ และต้องสอบใบอนุญาตขับขี่ใหม่ และหากพบว่าเมื่อสอบใบอนุญาตขับขี่ใหม่แล้วยังมีการกระทำความผิดซ้ำอีกควรลงโทษในความผิดฐานดังกล่าวในอัตรา โทษขั้นสูงสุด เช่น ไม่อนุญาตออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับบุคคลดังกล่าว เป็นต้น

อภิปรายผล

สาเหตุส่วนใหญ่ของการฝ่าฝืนกฎจราจรดังกล่าวมาจาก ประชาชนขาดความรู้และความตระหนักในเรื่อง อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ถือว่าเป็นความประมาทของผู้ขับขี่ สอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรมในเรื่องอุบัติเหตุจราจร (ณัชชา โอเจริญ, 2560; นัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์, 2555) ซึ่งหมายถึงเหตุไม่คาดคิดหรือเหตุบังเอิญที่เกิดจากความประมาท การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคน ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือไม่มีความรู้ จนนำมาซึ่งความสูญเสียทางด้านร่างกาย ได้แก่ การเจ็บป่วย การพิการ การเสียชีวิต ความสูญเสียทางด้าน เศรษฐกิจคือ ทรัพย์สินหรือรายได้จากการขาดกำลังใจในการทำงาน และความสูญเสียทางด้านจิตใจ ได้แก่ ความรู้สึกต่างๆ เช่น ความเศร้าเสียใจ ความทุกข์ ความเจ็บปวดซึ่งสิ่งที่ไม่อาจคำนวณค่าได้ การขาดความรู้และความตระหนักที่เป็นประสบการณ์ของการได้สัมผัสหรือได้รับรู้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงซึ่งเมื่อไม่เคยเห็นเรื่องจริงของการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างไร จึงไม่เกิดความรู้ความเข้าใจและความตระหนักในการที่จะปฏิบัติตาม กฎจราจร

ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต สถาบันนิติเวชวิทยา โรงพยาบาลตำรวจได้แบ่งการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เป็น 3 จำพวก ดังนี้ (เลียง หุยประเสริฐ, ม.ป.ป.)

1. การบาดเจ็บและการเสียชีวิตของคนเดินเท้าแล้วถูกรถชน (Pedestrian Death) ความรุนแรงของบาดแผลและการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากความเร็วของรถ รถที่วิ่งด้วยความเร็วมากกว่าย่อมทำให้การบาดเจ็บรุนแรงกว่ารถที่วิ่งช้า การบาดเจ็บที่เกิดจากลักษณะของรถ รถที่ใหญ่กว่าย่อมทำให้เกิดการบาดเจ็บได้มากกว่ารถขนาดเล็ก ลักษณะของการชนว่ามีกระแทกก่อนชนหรือไม่ รถที่ไม่มีการเบรกจะเกิดการบาดเจ็บมากกว่ารถที่มีการเบรก จุดที่ปะทะจากการกระเด็นของผู้ถูกชนอาจเปลี่ยนไป และรูปร่างและขนาดของผู้ถูกชนเนื่องจากการกระเด็นของผู้ถูกชนจะมีสภาพต่างกันถ้ามีรูปร่างต่างกัน

2. การบาดเจ็บและการเสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารในรถยนต์ (Driver and Passenger) เกิดได้จากการชนกระแทกกับสิ่งต่างๆ ภายในห้องโดยสาร ชนกระแทกกับสิ่งต่างๆ ภายนอกที่ทะลุเข้ามาในห้องโดยสาร การชนกระแทกของร่างกายที่หลุดออกไปนอกห้องโดยสารและจากไฟไหม้

3. การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Accidents) เมื่อรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุ บาดแผลที่เกิดขึ้นมักรุนแรง เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุชนสิ่งใด ตัวผู้ขับขี่กับผู้ซ้อนท้ายจะพุ่งกระเด็นไปด้วยความเร็วเท่ากับความเร็วของรถ ร่างกายจะปะทะทุกอย่างที่ขวางหน้าหรือขวางตัว ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ไม่สามารถคาดเดาได้ บาดแผลจะขึ้นอยู่กับสิ่งที่ไปปะทะ อาจพุ่งชนต้นไม้คอกหัก อาจพุ่งตกลงไปในน้ำ แล้วจมน้ำ อาจถูกรถคันอื่นชนแล้วลากไป อาจจะถูกทับจนบีบแบน อาจจะถูกเหล็กแหลมข้างทาง อาจจะถูกเส้นลวดที่ขึงตักไว้กดขาด ฯลฯ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดที่ศีรษะประมาณ 75% การสวมใส่หมวกนิรภัยจะสามารถช่วยลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นได้ การใส่เสื้อหนาๆ เช่น แจ็คเก็ตหนัง อาจจะช่วยป้องกันการครูดลอกของผิวหนังได้แต่ไม่สามารถป้องกันการบาดเจ็บจากการชนกระแทกได้ ซึ่งหากว่าผู้กระทำความผิดถูกจรรยาบรรณได้ทราบถึงผลร้ายที่จะตามมาดังกล่าวแล้วจะทำให้ผู้กระทำความผิดเหล่านั้นมีความตระหนักกับอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น (จิรวัดน์ จึงศิริกุลวิทย์, 2557)

แนวทางวิธีการสร้างความรู้และความตระหนักของการฝ่าฝืนกฎจราจรและนำมาสู่การป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุจราจรประการที่หนึ่ง คือ การกวดขันวินัยจราจรผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร 10 ข้อหาหลักเป็นประจำ และบันทึกข้อมูลผู้กระทำความผิดโดยต้องอาศัยเครื่องมืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการบันทึกข้อมูลเพื่อให้ทราบสถิติของการกระทำความผิดในแต่ละบุคคลที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรตรวจพบซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทราบพฤติกรรม การกระทำความผิดของแต่ละบุคคลเพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์และนำวิธีการที่เหมาะสมมาแก้ไขปัญหากับบุคคลดังกล่าว เนื่องจากปัจจุบันการออกใบสั่งหรือการลงโทษที่เหมือนกันทุกกรณี ทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกิดความรู้และความเข้าใจ ความตระหนักถึงผลกระทบ ที่จะตามมาของการฝ่าฝืนกฎจราจร จนกระทั่งสุดท้ายจบลงที่การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงของผู้กระทำความผิดซ้ำซากดังกล่าวและอาจส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคคนอื่นด้วย (ณัชชา โอเจริญ, 2560; ชนาภัทร บุญประสม, และจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ, 2560)

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้มาวิเคราะห์สถิติของผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคลแล้ว และพบว่าผู้ใดกระทำความผิดซ้ำ อาจจะเป็นการกระทำความผิดครั้งที่สองหรือครั้งที่สาม ก็จะเข้าสู่กระบวนการให้ความรู้ด้วยการฝึกอบรมให้ความรู้และความเข้าใจโดยเฉพะอย่างยิ่งการให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดเป็นอุบัติเหตุร้ายแรง โดยการนำสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงมาให้ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ศึกษา เมื่อผู้กระทำความผิด ได้เห็นเรื่องจริงที่เกิดขึ้นก็จะเกิดความตระหนักโดยความกลัวว่าจะเป็นอันตรายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้กระทำความผิดเอง ซึ่งการสร้างความรู้ต้องถึงขั้นในระดับที่สามารถนำความรู้นั้นไปประยุกต์ใช้ได้ในชีวิตประจำวันตรงกับทฤษฎีระดับความรู้ในระดับขั้นที่ 3 ของ Bloom, et al. (1971, อ้างถึงใน ดวงฤดี กิตติจารตุล, 2557) ได้แบ่งระดับความรู้ความสามารถทางสติปัญญา (Cognitive Domain) ออกเป็น 6 ระดับ เรียงจากง่ายไปสู่ยากดังนี้

1. ระดับที่ระลึกได้ (Recall) เป็นระดับที่มีความสามารถในการดึงข้อมูลออกมาจากความจำได้
2. ระดับที่รวบรวมสาระสำคัญได้ (Comprehensive) เป็นระดับที่สามารถทำบางสิ่งบางอย่างได้มากกว่าการจำเนื้อหาที่ได้รับ สามารถเขียนข้อความด้วยถ้อยคำของตนเอง สามารถแสดงให้เห็นได้ชัดด้วยภาพให้ความหมาย แปลความและเปรียบเทียบความคิดอื่นๆ หรือคาดคะเนผลที่เกิดขึ้นต่อไปได้
3. ระดับของการนำไปใช้ (Application) สามารถนำเอาข้อเท็จจริง และความคิดเห็นที่เป็นนามธรรม ไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
4. ระดับของการวิเคราะห์ (Analysis) เป็นระดับที่สามารถให้ความคิดในรูปของการนำความคิดมา แยกส่วน เป็นประเภท หรือการนำข้อมูลมาประกอบกันเพื่อปฏิบัติของตนเอง
5. ระดับของการสังเคราะห์ (Synthesis) คือการนำเอาข้อมูล แนวความคิดมาประกอบกันแล้วนำไปสู่ การสร้างสรรค์ที่ต่างจากเดิม

6. ระดับการประเมิน (Evaluation) คือ ความสามารถในการใช้ข้อมูลเพื่อตั้งเกณฑ์ การรวบรวมผล และวัดข้อมูลตามมาตรฐาน เพื่อให้ตั้งข้อตัดสินถึงระดับของประสิทธิผลของกิจกรรมแต่ละอย่าง

แนวทางวิธีการสร้างความรู้และความตระหนักให้เกิดขึ้นกับผู้ฝึคนกฏจราจรซึ่งหากเข้ารับการฝึกแล้ว ยังพบว่า มีการฝึคนกฏจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะต้องใช้วิธีการขั้นต่อไปเพื่อสร้างความรู้และความตระหนักเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรโดยเป็นการอบรมที่ให้ผู้กระทำผิดได้สัมผัสถึงเหตุการณ์จริง สอดคล้องกับแนวคิดของ Good (1973, หน้า 54) กล่าวว่า การเกิดความตระหนัก เป็นผลมาจากกระบวนการทางปัญญา (Cognitive Process) กล่าวคือ เมื่อบุคคลได้รับการกระตุ้นจากสิ่งเร้าหรือสัมผัสสิ่งเร้าแล้วจะเกิดความรู้เมื่อรับรู้ขั้นตอนต่อไปก็จะเข้าใจสิ่งนั้นคือ เกิดความคิดรวบยอดและนำไปสู่การเรียนรู้ คือ มีความรู้ในสิ่งนั้นและนำไปสู่ การเกิดความตระหนักในที่สุด ซึ่งความรู้และความตระหนัก ก็จะนำไปสู่การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมของ บุคคลต่อสิ่งเร้า นั้น โดยการสร้างสิ่งเร้าของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคือการให้ผู้กระทำผิดสัมผัสกับความน่า สะพรึงกลัว ซึ่งเป็นความเสียหายจากการฝึคนกฏจราจร การสร้างสิ่งเร้าตัวอย่างเช่นการเป็นอาสาสมัครร่วมกับ องค์กรเอกชนในการเข้าพื้นที่ช่วยเหลือคนเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพื่อให้ผู้กระทำผิดได้สัมผัส ความน่าหวาดกลัวของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีผลมาจากการฝึคนกฏจราจรซึ่งผู้กระทำผิดได้กระทำ อยู่บ่อยครั้งแต่ยังไม่ประทับใจกับตัวผู้กระทำผิดเองแต่เกิดกับบุคคลอื่นซึ่งเห็นเป็นประจักษ์ความเสียหาย ทั้ง ชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน สอดคล้องกับการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรการ สูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ (2553) ได้จำแนกประเภทความ สูญเสียเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุเป็น 2 ประเภท คือ

1. ความสูญเสียทางตรง (Direct Loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแล ผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น

2.) ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss) เป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากกว่าการสูญเสีย โดยตรง และไม่สามารถมองเห็นได้ แบ่งได้เป็น 4 ด้าน คือ

2.1 ความสูญเสียทางด้านร่างกาย ได้แก่ ค่าความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับการสูญเสียชีวิตและ ร่างกาย โดยก่อให้เกิดการตาย การเจ็บป่วยและความพิการ ซึ่งหากมีการตาย เจ็บป่วยหรือพิการเกิดขึ้น ก็ต้อง คำนึงถึงการลงทุนที่สูญเสียไปจากการที่ได้ศึกษาอบรม ผู้ตาย ผู้เจ็บป่วยและผู้พิการสูญเสียโอกาสในการหารายได้ (Opportunity Loss)

2.2 ความสูญเสียทางจิตใจ ได้แก่ ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกรู้สึกความคิดและสภาพ จิตใจ อารมณ์ของผู้ประสบอุบัติเหตุ และญาติพี่น้อง เพื่อนฝูง เป็นความสูญเสียที่ไม่สามารถคำนวณหาค่าได้ ไม่อาจ

มองเห็นได้อย่างเด่นชัด และไม่สามารถทดแทนได้ด้วยเงิน เช่น ความเจ็บปวด ความกลัว เสียขวัญ เสียกำลังใจ ความโศกเศร้าเสียใจ วิตกกังวล เป็นทุกข์ เป็นโรคจิต ประสาท

2.3 ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เมื่อมองโดยภาพรวมจะพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละปีทำให้ทรัพย์สินของชาติสูญเสียไปเป็นจำนวนร้อยล้านบาท หากจะคำนวณค่าความสูญเสียเหล่านี้ ได้แก่ การสูญเสียกำลังคนในวัยทำงาน ความเสียหายในทรัพย์สินที่เสียหายสูญหาย เครื่องจักรที่ใช้การไม่ได้เสียเวลาซ่อม ค่าใช้จ่ายเมื่อหยุดกิจกรรมในการซ่อม ค่าใช้จ่ายในการจัดการและฟ้องร้องค่าเสียหาย

2.4 สูญเสียทางสังคม ได้แก่ ความสูญเสียที่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ครอบครัว และชุมชน ของผู้ประสบอุบัติเหตุ เช่น การสูญเสียผู้นำครอบครัว การสูญเสียอวัยวะ กลายเป็นคนพิการ ไม่สามารถประกอบอาชีพได้ สูญเสียเกียรติยศ ชื่อเสียง หมดกำลังใจ

จากการทบทวนวรรณกรรมสอดคล้องกับทฤษฎีรัฐประศาสนศาสตร์เกี่ยวกับการมุ่งใจบุคคลด้วยความตระหนักเพื่อให้เกิดการประพฤติปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎหมายโดยทฤษฎีของ Breckler (1986) ได้กล่าวไว้ว่าความตระหนักเกิดจากทัศนคติที่มีต่อสิ่งเร้า ได้แก่ บุคคล สถานการณ์ กลุ่มสังคม และสิ่งต่างๆ ที่โน้มเอียง หรือจะตอบสนองในทางบวกหรือทางลบ เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์ โดยองค์ประกอบสำคัญที่ก่อให้เกิดความตระหนักมีอยู่ด้วยกัน 3 ประการ ดังนี้ (วิมลพรรณ อาภาเวท, และฉันทนา ปาปัดดา, 2554)

1. ความรู้ความเข้าใจ (Cognitive Component) จะเริ่มต้นจากระดับง่ายและมีการพัฒนาเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ
2. อารมณ์ความรู้สึก (Affective Component) เป็นความรู้สึกด้านทัศนคติ ค่านิยมความตระหนักชอบหรือไม่ชอบ ดีหรือไม่ดี เป็นองค์ประกอบในการประเมินสิ่งเร้าต่างๆ
3. พฤติกรรม (Behavioral Component) เป็นการแสดงออกทางวาจา กิริยา ท่าทางที่มีต่อสิ่งเร้า หรือแนวโน้มที่บุคคลจะกระทำ พฤติปฏิบัติที่ถูกต้องตามกฎหมาย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติงาน

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรมีการจัดทำอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในการบันทึกข้อมูลผู้กระทำความผิดที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกันทั้งระบบ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถให้ทราบถึงสาเหตุและความถี่ของการผิดกฎจราจร และนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์และออกแบบวิธีการที่เหมาะสมมาแก้ไขปัญหา
2. สถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรีควรจัดทำแผนการปฏิบัติงาน (Action Plan) ในการบังคับใช้กฎจราจร การตั้งจุดตรวจ จุดกวดขันวินัยจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ โดยสำรวจเส้นทางหรือบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรใน 10 ข้อหาหลัก และกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติงานเพื่อลดจำนวนผู้กระทำความผิด
3. หน่วยงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการลดและป้องกันอุบัติเหตุ ควรสร้างกระบวนการให้ความรู้ด้วยการฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการชี้ให้เห็นถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง โดยนำสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงมาให้ความรู้แก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การบันทึกภาพการทำงานของอาสาสมัครในการจัดการกับอุบัติเหตุที่ถึงแก่ชีวิตจากการฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยในครั้งต่อไป

1. ควรรศึกษาทัศนคติของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร
2. ควรรศึกษาถึงสาเหตุของการกระทำผิดกฎหมายจราจรในแต่ละฐานความผิด
3. ควรรศึกษาถึงบทลงโทษตามกฎหมายจราจรในปัจจุบันที่มีผลต่อการตัดสินใจกระทำผิดกฎหมายจราจร

เอกสารอ้างอิง

- กาญจนากรอง สุอังคะ. (2559). รายงานวิจัยเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานจังหวัดนนทบุรี. (ม.ป.ป.). **บรรยายสรุปจังหวัดนนทบุรี: ข้อมูลด้านสังคม.** สืบค้น มกราคม 28, 2563, จาก http://www.nonthaburi.go.th/narrative_summary/part2.pdf.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยแห่งชาติ. (2553). การป้องกันอุบัติเหตุจากภัยจราจร. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- คณะรักษาความสงบแห่งชาติ. (2560). คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก. สืบค้น มกราคม 15, 2563, จาก https://library2.parliament.go.th/giventake/content_ncpo/ncpo-head-order14-2560.pdf
- งานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองนนทบุรี. (2560). สถิติงานจราจร สภ.เมืองนนทบุรี จ.นนทบุรี. นนทบุรี: ผู้แต่ง.
- จิรวัดน์ จึงศิริกุลวิทย์. (2557). กลไกการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร. สืบค้น มกราคม 24, 2563, จาก <http://www.bangkokhealth.com/health/article/กลไกการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร-200>.
- ชนาภัทร บุญประสม, และจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ. (2560). รายงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก. พิษณุโลก: มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- ณัชชา โอเจริญ. (2560). อุบัติเหตุทางถนน...ความเสียหายร้ายแรง ต่อเศรษฐกิจไทย. ประชาชาติธุรกิจ. สืบค้น มกราคม 11, 2563, จาก <https://www.prachachat.net/general/news-21351>
- ดวงฤดี กิตติจารุฑล. (2557). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติและความตระหนักรู้ด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงกรณีศึกษา: บริษัทนำเข้าส่งออกแห่งหนึ่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต มหาวิทยาลัยเนชั่น.
- นัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2550). ระเบียบวิธีการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพฯ: จามจุรีโปรดักส์.
- ปิยะนุช เงินคล้าย, และพงศ์สัณห์ ศรีสมทรัพย์. (2550). การวิจัยเชิงประเมิน. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เลียง หุยประเสริฐ. (ม.ป.ป.). **อุบัติเหตุจราจร.** สืบค้น มกราคม 18, 2563, จาก <http://www.ifm.go.th/ifm-book/ifm-textbook/151-traffic-accident.html>
- วิมลพรรณ อาภาเวท, และฉันทนา ปาปัดถา. (2554). รายงานวิจัยเรื่อง ความตระหนักรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมต่อปัญหาสถานะโลกร้อนของประชาชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กรุงเทพฯ: คณะเทคโนโลยีสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2559). **แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี**. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

สุภางค์ จันทวานิช. (2554). **การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Breckler, S. W. (1986). **Attitude Structure and Function**. Hillsdale, New Jersey: L. Erlbaum Association.

Good, C. V. (1973). **Dictionary of Education (3rd ed)**. New York: McGraw-Hill Book.

World Health Organization (WHO). (2015). **Global Status Report on Road Safety**.

Retrieved January 18, 2020, from

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/en/.

