

คู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย



จัดทำโดย ๑. KM Team ยุทธศาสตร์ การเสริมสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
๒. ฝ่ายเลขานุการ ที่ทำการปกครองจังหวัดขอนแก่น โทร/โทรสาร ๐-๔๓๒๓-๖๑๔๘

สารบัญ

คำนำ

	หน้า
บทที่ ๑ สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร	
- สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร	๑
- ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่น	๓
บทที่ ๒ การเตรียมความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์	
- ความพร้อมของผู้ขับขี่ (การเตรียมตัวก่อนขับขี่ การแต่งกาย การสวมหมวกนิรภัย ชนิดของหมวกนิรภัย การเลือก การใช้ และเก็บรักษาหมวกนิรภัย)	๔
- ความพร้อมของรถจักรยานยนต์	๖
- สภาพแวดล้อมรอบตัว	๗
บทที่ ๓ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า	
- หลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย ๑๐ ประการ	๑๐
- การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า	๑๔
- ทำอย่างไรเมื่อเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	
บทที่ ๔ กฎจราจรที่ควรรู้และข้อควรปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	
- กฎจราจรที่ควรรู้ คำนิยามที่ควรทราบ	๑๕
- เครื่องหมายจราจรที่ควรทราบ	๑๗
- สัญญาณมือและแขนของเจ้าหน้าที่	๒๐
- สัญญาณและแขนของผู้ขับขี่	๒๑
- ข้อควรรู้ก่อนจะทำผิดกฎจราจร	๒๒
บทที่ ๕ พฤติกรรมหรือค่านิยมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	
- ผลการสำรวจพบ ๔๗ % คนซ้อนท้ายจยย.ไม่ชอบสวมหมวกกันน็อก	๒๕
- ๑๐ ความเชื่อผิด ๆ ไม่สวมหมวกกันน็อก	๒๖

สารบัญเพิ่มเติม



บทที่ ๑

สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

✚ อันตรายจากอุบัติเหตุในการจราจรของคนไทย พุ่งขึ้นติดอันดับ ๑ ใน ๑๐ ของสาเหตุการตายทั้งหมด เมื่อแยกตามประเภทที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุเกิดจากจักรยานยนต์มากที่สุด และสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้าย เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บได้รับการกระทบ กระเทือนบริเวณศีรษะและสมองอย่างรุนแรง บางรายถึงขั้นพิการถาวร เป็นภาระให้ครอบครัวและสังคมหรือเสียชีวิตในเวลาต่อมา

✚ จากสถิติของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ซึ่งได้รวบรวมจากโรงพยาบาลทุกแห่งในจังหวัดขอนแก่น พบว่า ในปี ๒๕๕๒ มีผู้ประสบเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และมีผู้เสียชีวิตร้อยละ ๙๐.๙ ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนในช่วงเทศกาลพบว่า สูงถึงร้อยละ ๑๐๐ และจากข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปี ๒๕๕๒ ระบุว่าในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค ๔ ซึ่งครอบคลุมจังหวัดขอนแก่น ได้เกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งสิ้น ๓,๗๓๙ ครั้ง ในจำนวนนี้เป็นเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์สูงถึง ๒,๔๒๑ ราย คิดเป็นร้อยละ ๖๔.๗ (ที่มา : รายงานการประชุมคณะกรรมการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยจังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ ๑ / ๒๕๕๓ ลงวันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๕๓)

✚ อาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร เปรียบเสมือนหนึ่งโรคภัยร้ายแรงชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นทุกวัน และคุกคามสุขภาพ คุณภาพชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ทุกคน และทุกหน่วยงานต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ และร่วมมือกันแก้ปัญหา รวมทั้งป้องกันโรคอุบัติเหตุดังกล่าว ซึ่งการจะป้องกันอุบัติเหตุได้ จะต้องทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเสียก่อน

สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

๑. สาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ

ในตัวคนเรานั้นประกอบด้วยกายและจิต ถ้ามีความบกพร่องส่วนใดส่วนหนึ่งเกิดขึ้น ก็จะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้

๑.๑ ความบกพร่องทางกาย

ได้แก่ความผิดปกติของอวัยวะต่าง ๆ เช่น สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง การมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคลมชัก โรคเบาหวานความบกพร่องเหล่านี้จะทำให้มีปฏิกิริยาตอบสนองเชื่องช้า ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

๑.๒ ความบกพร่องทางจิตและอารมณ์

เช่น มีความกลัวตกใจ วิดกกังวล อารมณ์หงุดหงิด ฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์

๑.๓ ขาดความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ คาดคะเนความเร็ว หรือระยะเวลาทางไม่ถูกต้อง ไม่มีความรู้ความชำนาญ ในเรื่องลักษณะของยวดยานที่ใช้ขับ ไม่รู้จักจราจร เป็นต้น

๑.๔ ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้าย หรือแซงขวาในที่คับขัน ขับรถตามหลังคนอื่นอย่างกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม ขับรถย้อนศรทางเดินรถ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร หยุดรถโดยกระชั้นชิด ฯลฯ

๑.๕ ไม่รู้จักป้องกันตนเอง เช่น ขับรถด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ความเร่งรีบในการเดินทาง เสพยากระตุ้นประสาท ดื่มสุราขณะขับรถ ฯลฯ

๑.๖ พฤติกรรมและนิสัยที่ไม่ปลอดภัย

การกระทำที่เกิดจากความคึกคะนอง นิสัยประมาท เลินเล่อ การกระทำตามใจชอบ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ขาดวินัยล้วนนำอันตรายมาสู่ตนเองและผู้อื่นเสมอ

๑.๗ การมีเจตคติที่ไม่ถูกต้อง

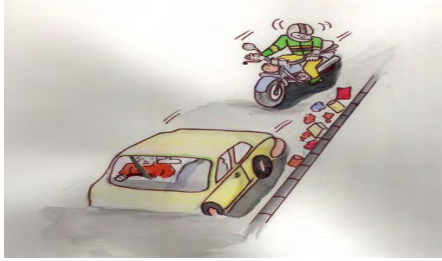
เจตคติเป็นสิ่งสำคัญที่สุดของขับขี่ ผู้ขับขี่มีเจตคติไม่ดีและไม่ถูกต้องจะเป็นคนที่เป็นอันตรายที่สุดบนท้องถนน เช่น การผัดวันประกันพรุ่งในการซ่อมแซมเครื่องยนต์ที่ชำรุด การขับรถผ่านในขณะที่สัญญาณไฟจราจรสีแดงติดอยู่ และเห็นว่าฝั่งตรงข้ามไม่มีรถ สิ่งเหล่านี้มักทำให้เกิดอันตรายโดยไม่คาดคิดได้เสมอ

๒. สาเหตุจากความบกพร่องของรถ

ส่วนประกอบของรถ เช่น ยาง ระบบห้ามล้อ เครื่องจักรกล อะไหล่หรือวัสดุของใช้ที่เก่าชำรุด เสื่อมสภาพ และการเปลี่ยนแปลงสภาพรถ การปรับแต่งเครื่องยนต์ให้สามารถทำงานได้เกินกำลังของเครื่องยนต์ที่ผลิตได้มาตรฐานของโรงงานก็ยิ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยยิ่งขึ้น

๓. สาเหตุเกิดจากสภาพดิน ฟ้า อากาศและสิ่งแวดล้อม

ได้แก่ ฝน พายุ ฟ้าผ่า น้ำท่วม หมอกจืด ควีนไฟหนาที่บ ถนนที่ชำรุด เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่ได้



๔. สาเหตุจากความบกพร่องของกฎหมาย

๔.๑ . การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษ ในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

๔.๒ บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฏจราจร หรือกฎระเบียบต่างๆ อยู่เสมอ

๔.๓ การที่กฎหมายไม่ได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่าน และได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจทำผิดกฏจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

๔.๔ ขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุม ผู้กระทำผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ



ในแต่ละปี จะมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมาก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนมักเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ ด้วยความผิดพลาดและความประมาทเพียงเล็กน้อยทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ ซึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์ มีลักษณะเฉพาะที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหลาย ๆ ลักษณะ





ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่น



การเล่นกันบนท้องถนนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่น

อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้ทางโดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้องดังนี้

- ๑.๑ เพศ พบว่า เพศชายมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง
- ๑.๒ อายุ พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่ **มีอายุระหว่าง ๑๕-๒๔ ปี** และประสบอุบัติเหตุมากที่สุด
- ๑.๓ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญที่ทำให้วัยรุ่นขาดความรู้สึกรับผิดชอบ มีความเห็นเห็นแก่ตัว ไม่มีระเบียบวินัย คึกคะนอง ประมาท และเมื่อปฏิบัติบ่อยๆ เข้า ก็จะทำให้เกิดความเคยชิน เป็นนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจร และก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น
- ๑.๔ พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น วัยรุ่นชอบขับรถให้ตื่นเต้น ทวาดเสียวเพื่อแสดงถึงความเก่งกล้าของตนเอง
- ๑.๕ ความชำนาญทาง วัยรุ่นขาดความชำนาญทาง และขาดความมั่นใจในการขับรถ จึงทำให้มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- ๑.๖ สภาวะทางร่างกาย ได้แก่ สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ของวัยรุ่น เช่น การเจ็บป่วยทางกาย ความอ่อนเพลีย ความผิดปกติทางสายตา เป็นต้น
- ๑.๗ สภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่น วัยรุ่นอารมณ์เสีย หงุดหงิด เหม่อลอย หรือหมกมุ่นคิดปัญหายุ่งยาก จึงทำให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
- ๑.๘ การขับรถด้วยความเร็วสูง วัยรุ่นมักชอบขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถด้วยความคึกคะนอง และประมาท จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเกิดความเสียหายรุนแรง
- ๑.๙ แอลกอฮอล์และยา การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ พบว่าวัยรุ่นบางรายมักชอบมีพฤติกรรมเสี่ยง โดยการรับประทานยาที่มีผลต่อร่างกาย ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ ยาเสพติดให้โทษ ส่วนแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร
- ๑.๑๐ ความชำนาญในการขับรถ วัยรุ่นที่เพิ่งขับขี่รถเป็นใหม่ ๆ มีการตัดสินใจยังไม่ดี





บทที่ ๒

การเตรียมความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ใช่เกิดขึ้นเพราะเหตุบังเอิญ แต่เกิดขึ้นจากการเตรียมการหรือเตรียมตัวในการขับขี่ที่ไม่ดีและความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ดังนั้น จึงควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่ และความพร้อมของรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ รอบตัว

● ความพร้อมของผู้ขับขี่

๑. การเตรียมตัวก่อนการขับขี่

ผู้ขับขี่ต้องการออกกำลังกาย พักผ่อนร่างกายให้เพียงพอ งดดื่มสุรา ทำจิตใจให้ปลอดโปร่ง

๒. การแต่งกายเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย

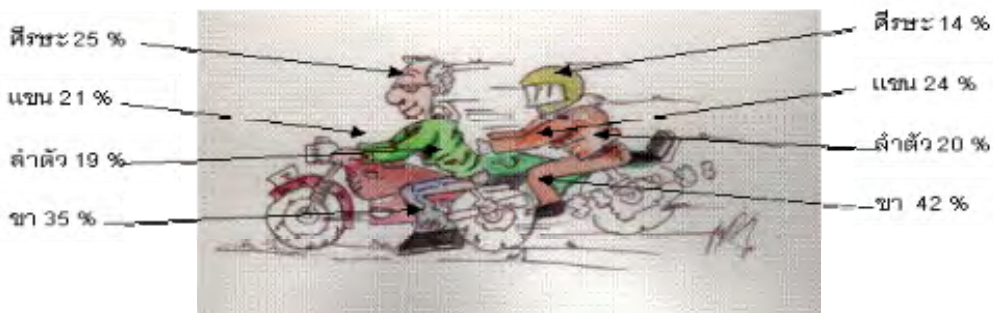
เพื่อความคล่องตัวในการขับขี่ทุกอิริยาบถ ทุกการเคลื่อนไหว ควรเลือกเครื่องแต่งกายให้เหมาะสม เสื้อที่สวมใส่ควรเป็นเสื้อที่รัดรูปเล็กน้อย ส่วนสีส้น ควรหาสีที่เห็นได้ง่าย สะดุดตา รองเท้า ควรเป็นรองเท้าหุ้มข้อ ไม่ควรนำรองเท้าฟองน้ำ มาใส่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ กางเกง ควรเป็นกางเกงขายาวเพื่อปกป้องขาและหัวเข่า ถุงมือ การสวมใส่ถุงมือก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เกิดความมั่นใจในการบิดคันเร่งเป็นเวลานานและถุงมือยังจะช่วยซับเหงื่อที่ออกมาขณะขับขี่ได้อีกด้วย

๓. การสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค)

ในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ๒ ใน ๓ ของผู้เสียชีวิต มีสาเหตุมาจากการได้บาดเจ็บบริเวณศีรษะ ดังนั้น หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญในการขับขี่รถจักรยานยนต์กล่าวคือ ช่วยลดความรุนแรง

เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่บริเวณศีรษะ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีสมองบรรจุอยู่ภายใน และเป็นอวัยวะที่สำคัญ หากสมองได้รับการกระทบกระเทือนจนบาดเจ็บหรือพิการไปแล้ว จะไม่สามารถกลับฟื้นคืนดีเหมือนกับบาดแผลที่อื่นของร่างกายได้

เปรียบเทียบตำแหน่งบาดเจ็บของผู้ที่สวมหมวกและไม่สวมหมวกนิรภัย



๓.๑ ชนิดของหมวกนิรภัย

๑) หมวกชนิดครึ่งศีรษะ (แบบมาตรฐาน – Standard Helmet) เป็นชนิดแรกที่ได้มีการเริ่มนำมาใช้ รูปร่างเหมือนกะลา เมื่อสวมแล้วจะได้ครึ่งศีรษะพอดี มีสายรัดคางสามารถป้องกันได้เฉพาะแรงที่กระทำต่อส่วนบนศีรษะ ที่เห็นเป็นประจำคือ หมวกที่ตำรวจสวมอยู่



๒) หมวกชนิดเต็มศีรษะ (แบบเจ็ต – Jet Helmet) ดัดแปลงมาจากชนิดครึ่งตัว หมวกจะยื่นต่ำลงมา ถึงท้ายทอยด้านหลังและมุกกระดูกขากรรไกรด้านข้าง มีสายรัดคางเหมือนหมวกชนิดครึ่งศีรษะ



๓) หมวกชนิดเต็มหน้า (Full Face Helmet) เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่องหน้าต่าง ตำแหน่งตาเท่านั้น สามารถป้องกันอันตรายบริเวณปากและคางด้านหน้า จะมีสายรัดคางด้วย



๓.๒ การเลือกหมวกนิรภัย

๑) หมวกชนิดเต็มศีรษะ (Jet Helmet) จะดีกว่าชนิดอื่นเพราะสามารถป้องกันและลดการบาดเจ็บที่ใบหน้าบางส่วนได้ มีขนาดเบาเหมาะกับขนาดร่างกายของคนไทย

๒) หมวกนิรภัยที่ดีควรมีน้ำหนักประมาณ ๓ ปอนด์หรือไม่เกิน ๑.๕ กิโลกรัม

๓) ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่มีวัสดุแข็ง เพื่อป้องกันแรงกระแทก เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลิสไตรีน ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดีก่อนซื้อควรทดสอบโดยการสวมหมวกนิรภัยแล้วคาดสายรัดคางไว้ ทดลองผลึกตัวหมวกมาทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าชอบหมวกเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะควรเปลี่ยนขนาดของหมวกใหม่

๔) สีของหมวกนิรภัย ควรเป็นสีสดหรือมีแถบสีสะท้อนแสงคาดติดไว้ เพื่อให้เห็นได้ง่าย ควรซื้อหมวกนิรภัยที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (สมอ.)

๕) หมวกนิรภัย ถ้าชำรุดจากอุบัติเหตุมาแล้วหรือได้รับการกระแทกอย่างแรง ควรจะซื้อใหม่ หมวกนิรภัยจะมีระยะเวลาในการใช้งาน ควรเปลี่ยนใบใหม่เมื่อใช้ไปแล้ว ๓-๕ ปี

เมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ไม่ควรยืมหมวกของคนอื่นมาใช้ เพราะขนาดของศีรษะแต่ละคนแตกต่างกันทุกครั้งที่ใส่ควรคาดสายรัดคางให้กระชับ

๓.๓ การใช้และการเก็บรักษา

ไม่ควรปล่อยให้ไว้ในบริเวณที่มีแสงแดดนาน ๆ หรืออับชื้น อย่าให้ตกกระแทกหรือกระทบกระเทือนต่อหมวกบ่อย ๆ ควรมีการทำความสะอาดหมวกทั้งด้านในและด้านนอกเป็นประจำ โดยใช้ผ้าชุบน้ำแล้วบิดให้แห้ง เช็ดบริเวณด้านในหมวก จากนั้นให้นำไปผึ่งแดดอยู่ร่ม ๆ



● ความพร้อมของรถจักรยานยนต์

๑. ตรวจสอบก่อนขับซึ่รถจักรยานยนต์ นักขับที่ดีจะต้อง **รอบรู้เรื่อง "รถ"** หมั่นตรวจตรา และซ่อมแก้ไขข้อบกพร่อง เข้าใจและเรียนรู้การทำงานของอุปกรณ์รวมทั้งระบบต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

๑.๑ ระบบต่างๆในรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์มีระบบต่างๆที่สำคัญมีดังนี้

- แชนด์ - มือเบรคและคันเบรค - คันเร่ง - มือคลัทช์ - ขาเปลี่ยนเกียร์

๑.๒ สวิทช์ต่างๆในรถจักรยานยนต์

- สวิทช์กุญแจ - สวิทช์ไฟเลี้ยว - สวิทช์ไฟหน้า

● วิธีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย

รถจักรยานยนต์จะต้องมีการดูแลรักษาและตรวจสอบสภาพให้มีสภาพดีอยู่เสมอ หากปล่อยให้จนกระทั่งชำรุด รถก็จะสายเกินไป หรือ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมสูง วิธีการตรวจสอบที่ดีที่สุด คือ ทุกวันก่อนการขับขี่ โดยสิ่งที่ควรตรวจสอบ

๑. น้ำมัน เปิดดูถังน้ำมัน มีน้ำมันเพียงพอ หรือไม่ ในการเดินทางแต่ละเที่ยว

๒. น้ำมันเครื่อง ต้องดูระดับของน้ำมันเครื่อง อยู่ในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ และความสะอาดของ น้ำมันเครื่อง ดูความหนืดของน้ำมันเครื่อง เพื่อลดการสึกหรอของเครื่องยนต์

๓. ยาง

๑) ตรวจสอบดูว่ายางทั้ง ๒ ล้อ อ่อนหรือแข็งเกินไปหรือไม่ มีตะปู เข็มหรือหินที่ติดอยู่ในร่องยางหรือไม่

๒) ตรวจสอบรอยสึกของยาง และรอยฉีกขาดโดยดูจากดอกยาง ต้องตรวจดูซี่ล้อด้วยว่าหลวมหรือไม่

๓) ตรวจสอบความดันลมของยางโดยกดยางล้อหน้าและหลังด้วยนิ้วโป้ง (ในกรณีที่ไม่มิเครื่องวัดลมยาง)

๔. โช้

ตรวจสอบความตึงของโช้ให้หย่อนประมาณ ๑๐ – ๒๐ มิลลิเมตร (ขณะตั้งรถอยู่บนขาตั้ง)และยัดน้ำมันโช้ด้วย

๕. เครื่องยนต์

ตรวจสอบเครื่องยนต์ว่ามีรอยร้าวที่ส่วนใดบ้าง และมีน้ำมันเครื่องหล่อลื่นเพียงพอหรือไม่

๖. เบรค

๑) ตรวจสอบเบรคหน้าโดยใช้มือทั้งสองจับแฮนด์ แล้วจูงรถเคลื่อนไปข้างหน้า จากนั้นให้บีบเบรคหน้า

๒) ตรวจสอบเบรคหลังโดยการขึ้นนั่งบนรถและใช้ขาซ้ายแตะพื้น ขาขวาอยู่ที่ขาเบรคด้านหลังไปข้างหน้าแล้วกดเบรค

๗. คลัทซ์

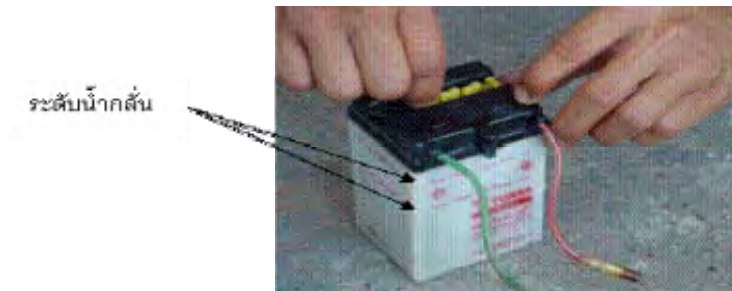
ตรวจสอบดูสายคลัทซ์ว่าหลุดหรือขาดบ้างหรือไม่ ตรวจสอบการทำงานของคลัทซ์โดยใช้มือบีบคลัทซ์

๘ ระบบไฟและแตร

ตรวจสอบไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟท้ายและแตรว่าสามารถใช้ได้หรือไม่

๙ แบตเตอรี่

ตรวจสอบระดับน้ำกลั่นของแบตเตอรี่ว่าแห้งต่ำกว่ากำหนดหรือไม่



๑๐ กระจกมองหลัง

ตรวจสอบว่ากระจกมองหลังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจนหรือไม่ ควรทำความสะอาดเป็นประจำ

๑๑. ที่วางเท้า

ตรวจสอบว่าที่วางเท้ายื่นออกมาหรือยัง ยางหุ้มขาดหรือไม่ หากที่วางเท้าไม่ยื่นออกมาตามตำแหน่งที่ถูกต้องจะทำให้ขับขี่ด้วยท่าที่ถูกต้องไม่ได้ ไม่สะดวกต่อการใช้เบรคและการเปลี่ยนเกียร์

๑๒ .การติดเครื่อง ตรวจสอบโดยการติดเครื่องแล้วฟังดูว่ามีเสียงผิดปกติหรือไม่

📍 สภาพแวดล้อมรอบตัว

การขับขี่ต้องคำนึงถึงสภาพถนน ดิน ฟ้า อากาศและสภาพแวดล้อม

๑ ฝน

ฝนจะเข้าตาผู้ขับขี่จักรยานยนต์ได้ง่าย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่มักจะก้มหน้าอยู่เสมอ จึงควรลดความเร็วและระวังทางข้างหน้าให้มาก ควรสวมหมวกที่มีกระบังหน้า ที่ เลื่อนขึ้นลงได้ เวลาฝนตกถนนลื่น ดังนั้นควรระมัดระวังเวลาเลี้ยวโค้ง จะต้องทิ้งระยะระหว่างรถ ให้เพียงพอและมากกว่าปกติ

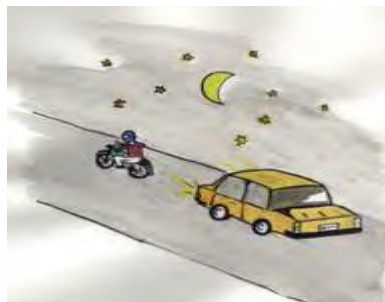
๒. ลม

เมื่อลมพัดมาแรงฝนทรายจะเข้าตาได้ง่าย จึงควรที่จะใส่หน้ากากและผ้าปิดจมูก ทางออกของอุโมงค์ หุบเขา ระยะของส่วนตัด เช่น ถนนที่มีตีกสูงตั้งอยู่ ลมจะแรงมาก จึงควรที่จะลดความเร็วและเว้นระยะให้ห่างจากรถอื่น เพื่อความปลอดภัย



๓. กลางคืน

ในเวลากลางคืนหากสิ่งแวดล้อมไม่ดีจะเห็นได้ยากมาก เวลาขับซึ่งจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ กับรถยนต์ที่กำลังจอดอยู่ สิ่งกีดขวาง ถนนโค้งมุมหรือเว้าควรใช้ไฟสูง และไฟต่ำให้ถูกจังหวะ



๔. ถนน

สภาพของถนนเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในการที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ในการขับขี่รถ จะต้องทราบถึง

- ๑) ลักษณะของถนนว่าเป็นอย่างไร ลาดยาง ลูกรีด คอนกรีต เพื่อจะได้ใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับสภาพของถนน
- ๒) ให้ความสนใจกับป้ายเตือนข้างทาง เพื่อจะได้ทราบว่าถนนข้างหน้าเป็นอย่างไร เพื่อที่ท่านจะได้สามารถเตรียมตัวรับกับสภาพถนนข้างหน้าได้ล่วงหน้า
- ๓) ศึกษาเส้นทางที่ท่านจะไป พร้อมทั้งวางแผนให้ดี
- ๔) สภาพถนนที่มีลักษณะทางร่วมทางแยกเส้นทางรถไฟตัดผ่าน วงเวียน สะพาน ฯลฯ จะต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษและปฏิบัติตามป้ายเตือน ป้ายบังคับอย่างเคร่งครัด



๕.การวิ่งบนถนนที่สภาพไม่ดี

การวิ่งบนถนนขรุขระ ถนนมีกรวด ททราย ผู้ขับขี่จะรักษาการทรงตัวลำบาก จึงควรลดเกียร์ให้ต่ำลง ลดความเร็ว การบังคับแฮนด์จะต้องได้สมดุล กับการเคลื่อนไหวของลำตัวที่เปลี่ยนไปตามสภาพถนน

๖ .วิธีการจะทำให้รถวิ่งได้สมดุลบนถนนกรวด

- กระจับเข่าทั้งสองข้างเข้ากับถังก้าน้ำมันตามความจำเป็น
- ถอนกำลังที่แขนและขา เพื่อให้การเคลื่อนไหวของร่างกายมีความยืดหยุ่นได้บ้าง
- ยกสะโพกขึ้น จะทำให้ตำแหน่งของแรงถ่วงทั้งหมดจะสูงขึ้น สามารถที่จะปรับ การทรงตัวได้ง่าย
- หากขับขี่รถโดยไม่แนบเข้ากับถังก้าน้ำมัน การเคลื่อนไหวของคนและรถจะไม่พร้อมเพรียงกัน การกระชับรถด้วยเข่ากระแทกกันจะทำให้เข้าและทำให้บังคับรถได้ยาก
- การให้แรงไปยังขาและแขนมากเกินไป จะทำให้การบังคับแฮนด์ไม่มั่นคง



ที่มาของข้อมูลและภาพ : Sangchan . เอกสารชุดการหลักสูตร ทท ๐๑๓ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย, สถาบัน กศน. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

บทที่ ๓

การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า

๓.๑ หลักพื้นฐาน การขับขี่ปลอดภัย ๑๐ ประการ



๑. สวมหมวกกันน็อคทุกครั้งเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์



๒. หมั่นตรวจระบบเบรก ยาง และระบบส่องสว่างให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานอยู่เสมอ



๓. มองดูด้านหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเปลี่ยนช่องทาง



๔. สัญญาณจราจรที่สำคัญและควรจดจำ



๕. อย่าแซบขี่รถจักรยานยนต์ สวนทางหรือข้ามช่องทางวิ่ง



๖. โปรดระมัดระวัง และลดความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกชื้น



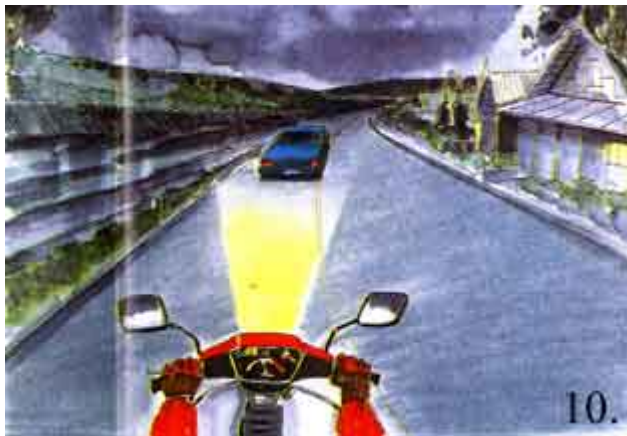
๗. อย่าขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



๘. ห้ามเสพหรือดื่มของมึนเมาขณะขับซีรจจักรยานยนต์



๙. การขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณสี่แยก
ควรหยุดรถหรือชะลอความเร็วของรถ



๑๐ . การขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่าง
ควรขับโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าเวลากลางวัน

ที่มา สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกยานทางกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

๓.๒ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า

ทำอย่างไรเมื่อเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ถนนที่มีน้ำมัน

- ใช้เกียร์ต่ำเร่งเครื่องให้อยู่ในระดับหนึ่งตลอดเวลา
- เมื่อพื้นถนนที่มีน้ำขังแล้ว ให้ใช้เบรกเป็นระยะ ๆ เพื่อไล่น้ำออกจากระบบเบรกจนเบรกอยู่ในสภาพปกติ
- ในกรณีที่เครื่องยนต์ดับ ต้องจูงรถไปให้พื้นน้ำ ถอดหัวเทียนออกมา เช็ดทำความสะอาดให้แห้ง รวมทั้งตรวจสอบและทำให้ระบบไฟจุดระเบิดปราศจากความชื้น
- นำอุปกรณ์ต่าง ๆ ประกอบเข้าที่อย่างถูกต้องแล้ว จึงติดเครื่องยนต์ใช้งานต่อไป



ถ้าขับขี่บนถนนมีน้ำขัง

ควรขับด้วยเกียร์ต่ำ เร่งเครื่องให้อยู่ในระดับใดระดับหนึ่งตลอดเวลา และใช้เบรกเป็นระยะ ถ้าเครื่องดับต้องจูงรถให้พื้นน้ำและถอดหัวเทียนออกมาเช็ดทำความสะอาดให้แห้ง รวมทั้งตรวจสอบระบบไฟจุดระเบิดให้ปราศจากความชื้นด้วย หลังจากนั้นประกอบเข้าที่แล้วสตาร์ทเครื่องใช้งานต่อไป



ถ้าเบรกไม่ทำงาน

ขั้นแรก ควรตั้งสติ ให้ดีเสียก่อน แล้วค่อยๆลดเกียร์ต่ำสุดเพื่อให้เครื่องยนต์ช่วยเบรก เมื่อสามารถหยุดได้แล้ว ควรเร่งแก้ไขข้อผิดพลาด และขณะที่เกิดเหตุควรบีบแตรไว้ตลอดเวลา เพื่อเตือนให้รถคันอื่นทราบว่าท่านกำลังประสบปัญหา



ถ้าคันเร่งค้าง

- ปิดกุญแจสวิตช์หรือดึงสายไฟ เพื่อตัดระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์

ถ้ารถล้ม

- ให้รีบปิดสวิตช์ หรือ ตัดสายไฟที่จะทำให้เกิดประกายไฟทันที สำรวจร่างกายและบาดแผลของตัวเอง ความเสียหายที่เกิดกับรถ ว่าสามารถเดินทางต่อไปได้หรือไม่ โดยต้องเช็คความเรียบร้อย ของรถได้แก่ แชนด์ คันเร่ง กระจกมองหลัง คันบีบเบรก คันบีบคลัทช์ และอื่นๆ และสิ่งสำคัญ ต้องตรวจดูว่ามีสารรั่วไหลของน้ำมันหรือไม่ มิฉะนั้นอาจเกิดระเบิดติดไฟอีกครั้งก็ได้

ถ้าเครื่องร้อนเกินไป

- เมื่อเครื่องยนต์เกิดความร้อนสูง ลูกสูบอาจเกิดอาการฟืด และเกิดเสียงเหมือนใช้เครื่องยนต์ช่วยเบรก (ขณะแล่นอยู่โดยไม่เร่งเครื่อง) เมื่อเกิดอาการเช่นนี้ควรเข้าเกียร์ว่างทันที เพื่อป้องกันปัญหาเครื่องหยุดทำงาน และตะเตบเบรกเบาๆ ถ้ารถของท่านระบายความร้อนด้วยน้ำ อย่ารีบร้อนเปิดฝาน้ำหม้อน้ำเพราะอาจถูกน้ำร้อนลวกได้ ควรรอให้เครื่องยนต์เย็นพอสมควรจึงค่อยตรวจดูน้ำมันเครื่อง และน้ำหล่อเย็น

ถ้าเกิดยางระเบิด

- ควรตั้งสติควบคุมรถให้ดี ใช้เข่าทั้งสองข้างบีบถ่วงน้ำหนัก ปลดปล่อยรถช้าลงด้วยตัวของมันเองแล้วจึงใช้ห้ามล้อ และนำรถเข้าจอดในที่ปลอดภัย ที่มา : Sangchan . เอกสารชุดการหลักสูตร ทก ๑๑๓ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย, สถาบัน กศน. ภาคต่อ.ฉน.

บทที่ ๔

กฎจราจรที่ควรรู้และข้อควรปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

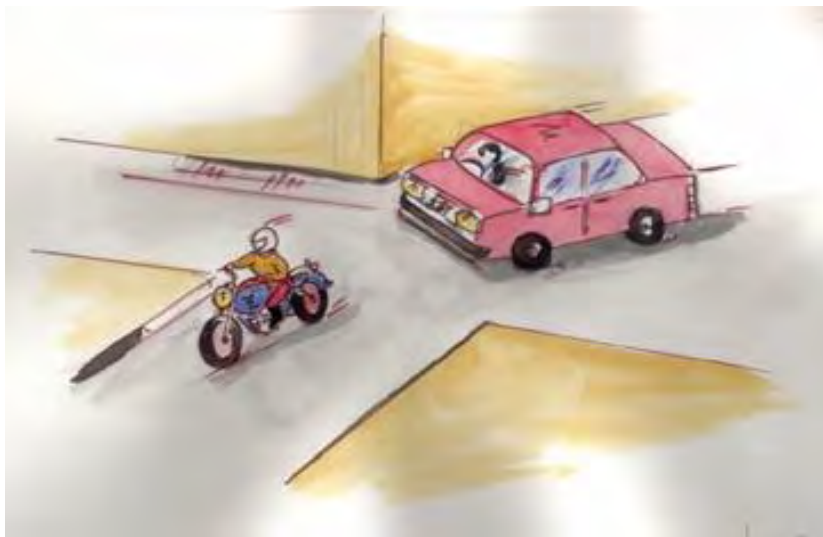
● กฎจราจรที่ควรรู้

กฎหมายจราจรมีไว้สำหรับ ผู้ใช้รถใช้ถนนทุก ๆ คน ดังนั้น ประชาชนทุกคนจึงมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามมีฉะนั้น จะมีความผิดและต้องรับโทษตามกฎหมาย เราทุกคนต้องศึกษาหาความรู้ ด้านกฎหมายจราจร เพื่อจะได้ทราบว่ากฎหมายบัญญัติไว้อย่างไร จะได้ปฏิบัติได้ถูกต้อง

● คำนิยามที่ควรทราบ

พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้ให้คำนิยามของคำที่ควรทราบดังนี้

- รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ รถยนต์ส่วนบุคคล
- รถยนต์สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์รับจ้าง (บรรทุกคนได้ไม่เกิน ๗ คน)
- รถยนต์บริการ ได้แก่ รถยนต์บริการ รถยนต์บริการทัศนาจร รถยนต์บริการให้เช่า
- รถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่ รถยนต์นั่งไม่เกิน ๗ คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งเกิน ๗ คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุก ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถกระบะ)
- รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือไฟฟ้าและมีล้อไม่เกินสองล้อ
- การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ชีหรือไล่ต้อนสัตว์
- เขตปลอดภัย หมายความว่า พื้นที่ในการเดินรถที่มีเครื่องหมายไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรถหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรถ ก่อนจะข้ามทางต่อไป
- ที่คับขัน หมายความว่า ถนนที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวางหรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหาย แก่คนหรือรถได้ง่าย
- ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ หรือผู้บังคับควบคุมยานพาหนะทุกประเภท ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์



● กฎหมายที่ควรรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๑. รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน ๕๐ กิโลกรัม และนั่งซ้อนท้ายได้เพียง ๑ คนเท่านั้น
๒. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร
 - ในเขต กทม. / เมืองพัทยา/ เขตเทศบาลไม่เกิน ๘๐ กม./ ชม.
 - นอกเขตไม่เกิน ๙๐ กม./ ชม.
 - แต่หากมีเครื่องหมายจราจรกำหนดความเร็วไว้ ผู้ขับขี่จะต้องขับรถไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนด
๓. ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือหรือแขนหรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ หยุดรถหรือจอดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร
๔. เมื่อจะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดง หรือสีแดง เหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถ ไปในทิศทางที่จะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
๕. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถหรือทางด้านซ้ายของรถ
๖. ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่จะต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชน หรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ
๗. ในการขับซิ่ง ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลาง ของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้
 - (๑) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
 - (๒) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
 - (๓) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร
๘. เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลาง ของทางเดินรถ เป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใด ได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก
๙. ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกับผู้ขับขี่ซึ่งขับรถ คันที่ใหญ่กว่า ต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไป



● เครื่องหมายจราจรที่ควรทราบ

๑ **ป้ายบังคับ** ได้แก่ ป้ายจราจรที่มีความหมายเป็นการบังคับให้ผู้ใช้ทางปฏิบัติตามเครื่องหมายที่ปรากฏอยู่ในป้ายนั้น โดยให้ผู้ใช้ทางต้องกระทำ จงดเว้นการกระทำ หรือจำกัดการกระทำในบางประการ หรือบางลักษณะ



๑ **ป้ายเตือน** ได้แก่ ป้ายจราจรที่มีความหมายเป็นการเตือนผู้ใช้ทางให้ทราบล่วงหน้าถึงสถานะทาง หรือข้อมูลบางอย่างที่เกิดขึ้นในทางข้างหน้า ซึ่งอาจเป็นอันตราย หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เพื่อให้ผู้ใช้ทางระมัดระวังในการใช้ทาง

ป้ายเตือน...



ทางโค้งซ้าย



ทางโค้งขวา



ทางโค้งซ้ายขวา



ทางโค้งขวาซ้าย



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



วงเวียนข้างหน้า



ทางแยกทั้งสองด้าน



ทางแยกด้านขวา



สะพานแคบ



ช่องจราจร
ปิดด้านขวา



ทางข้ามทางรถไฟ
ไม่มีเครื่องกั้นทาง



ทางข้ามทางรถไฟ
มีเครื่องกั้นทาง



ทางข้ามทางรถไฟ
ติดทางแยก



ทางแคบ



ทางลดต่ำ



ทางชันลาดชัน



เดือนรถกระโดด



ผิวทางขรุขระ



ทางเป็นแอ่ง



ทางลื่น



ผิวทางร้อน



ระวังหินร่วง



สะพานเปิดได้



ให้เปลี่ยนช่องจราจร



เข้าทางหลัก



ทางร่วม



ทางคู่ข้างหน้า



สิ้นสุดทางคู่



จุดกลับรถ



ทางเดินรถสองทาง



สัญญาณจราจร



ระวังคนข้าม



โรงเรียนระวังเด็ก



ระวังสัตว์



ระวังเครื่องบิน



ระวังอันตราย

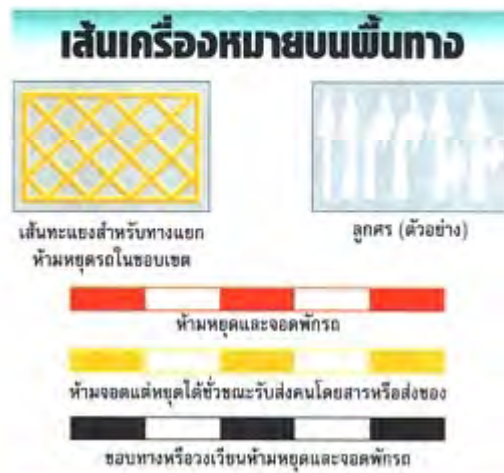


เดือนแนวทางต่าง ๆ

ป้ายแนะนำ ได้แก่ ป้ายจราจรที่มีความหมายเป็นการแนะนำให้ผู้ขับขี่ทราบข้อมูล เกี่ยวกับการเดินทาง และการจราจร เช่น เส้นทางที่จะใช้ ทิศทาง ระยะทาง สถานที่ เพื่อประโยชน์ในการเดินทาง



๑ ป้ายแนะนำทั่วไป



๑ เส้นเครื่องหมายบนพื้นทาง



๑ ป้ายทางหลวงพิเศษ

* ที่มา แผ่นพับหลักการขับขี่ปลอดภัยจากฮอนด้า *

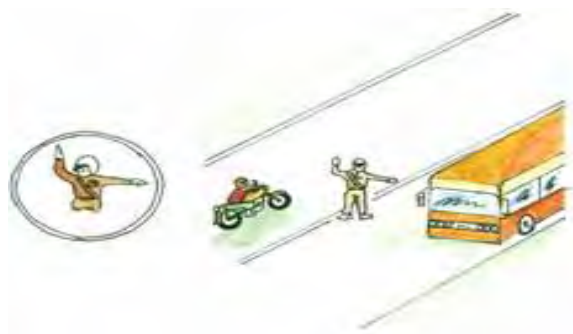
● สัญญาณมือและแขนของเจ้าหน้าที่



เมื่อตำรวจจราจร ยืนและยกแขนขวาท่อนล่าง ตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น หมายถึงให้รถที่มาทางด้านหน้า ของตำรวจจราจรหยุด



เมื่อตำรวจจราจร ยืนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ หมายถึงให้รถที่มาทางด้านหลังของตำรวจจราจรหยุด



เมื่อตำรวจจราจร ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้น พร้อมกับยืนแขนซ้ายเหยียดตรงออกไปเสมอระดับไหล่ หมายถึงให้รถที่มาจากด้านหน้าและหลังหยุด

● สัญญาณมือและแขนของผู้ขับขี่



สัญญาณลดความเร็วของรถ

ให้ยื่นแขนขวาตรงออกไปเสมอระดับไหล่ แล้วยกแขนขึ้นลงหลาย ๆ ครั้ง



สัญญาณหยุดรถ

ให้ยื่นแขนขวาขึ้นเสมอระดับไหล่แล้วพับข้อศอกให้แขนท่อนล่างตั้งฉากกับลำแขนท่อนบนจนกว่ารถจะหยุดสนิท



สัญญาณเลี้ยวขวา

หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถจากช่องทางด้านซ้ายไปช่องทางด้านขวา
ให้ยื่นแขนขวาเหยียดตรงออกไปเสมอระดับไหล่โดยฝ่ามือขวาหันลงพื้นถนน



สัญญาณเลี้ยวซ้าย

หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถจากช่องทางด้านขวาไปทางด้านซ้าย ให้ยื่นแขนขวาขึ้นให้เสมอระดับไหล่ แล้วพับข้อศอกขึ้นให้ตั้งฉากข้อมือเล็กน้อยให้ปลายนิ้วหันไปด้านซ้าย จากนั้นโยกแขนท่อนล่างขึ้นลง

👉 ทั้งสัญญาณมือและสัญญาณไฟ ผู้ขับขี่รถต้องแสดงก่อนจะเลี้ยวรถ กลับรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วและหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร โดยสัญญาณดังกล่าวต้องมีความชัดเจนให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า ๖๐ เมตร

❖ ข้อควรรู้ก่อนจะทำการทำผิดกฎจราจร

❖ ผิดกฎจราจร...ถูกบันทึกคะแนนความผิด

ทำผิดกฎหมายจราจรเข้านอกจากจะถูกจับปรับ ยึดใบอนุญาตขับขี่ (สูงสุดไม่เกิน ๖๐ วัน) หรือหากหนักหนาสาหัสก็อาจถูกพักใบขับขี่ (สูงสุดไม่เกิน ๙๐ วัน) ยังต้องถูกบันทึกคะแนนและการทำผิดไว้ข้างหลังใบขับขี่หรือคอมพิวเตอร์ในระบบ POLIS ของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ โดยมีการแบ่งความผิดเป็น ๑๙ ฐานความผิด และมีการหักคะแนนเป็น ๔ ระดับ ตั้งแต่ ๑๐ - ๔๐ คะแนน ไล่ตามอัตราความรุนแรงในการทำความผิดบนท้องถนน ดังนี้

๑๐ คะแนน เมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย / ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร / ไม่สวมหมวกกันน็อค / ขับรถข้ามขีดขอบทางด้านซ้าย

๒๐ คะแนน เมื่อแซงรถด้านซ้าย / แซงในที่คับขัน / จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่ไม่แสงสว่างไม่เพียงพอ / แหกซี่ปฏีสเตไม่รับผู้โดยสาร / แหกซี่ที่นั่งผู้โดยสารระหว่างทาง

๓๐ คะแนน เมื่อขับรถขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ (ง่วงนอน , หลับใน) / ขับรถประมาทหรือนำหวาดเสียว / ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา / ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น / ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

๔๐ คะแนน เมื่อขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง / เมาแล้วขับ / ชนแล้วหนี / ไม่หยุดรถให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่ผู้ที่ประสบเหตุจราจร / แซงรถในทางรถวิ่ง



❖ ผลของการทำผิดในบัญชี ๑๙ ประการ

เมื่อคุณทำผิดกฎจราจรใดก็ตามใน ๑๙ ฐานความผิดข้างต้น นอกจากจะต้องเสียค่าปรับแล้ว เจ้าพนักงานยังมีสิทธิยึดใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกิน ๖๐ วัน เพื่อดำเนินการตามมาตรการการบันทึกคะแนน และหากภายใน ๑ ปี คุณทำความผิดเดิมซ้ำตั้งแต่ ๒ ครั้งขึ้นไป แบบนี้ตำรวจเห็นว่า สงสัยคุณยังขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น คุณจำเป็นต้องเข้ารับการอบรม ๓ ชม. ซึ่งเกี่ยวกับกฎหมายจราจร สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ความผิดทางแพ่งและอาญาของผู้ขับขี่ และมารยาท คุณธรรมและความมีน้ำใจในการขับขี่รถ เมื่ออบรมสำเร็จเสร็จสิ้นแล้วผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรต้องทดสอบความรู้ ความเข้าใจตามแบบทดสอบให้ผ่านเกณฑ์คะแนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ แต่ถ้ายังไม่ผ่านเกณฑ์ถือว่าสอบตก ต้องอบรมและสอบใหม่จนผ่าน ไม่ว่าจะกี่รอบก็ตาม



❖ คะแนนถึง ๖๐ ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

เมื่อคะแนนในการกระทำความผิดตามกฎหมายจราจรของคุณถูกรวมแล้ว ทะลุเป้ารวมกันเกิน ๖๐ คะแนน คุณจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ นั่นหมายความว่า คุณจะถูก จำกัดสิทธิ์ในการขับรถหรือแปลว่าห้ามขับรถตามระยะเวลาที่ถูกพักใช้ใบอนุญาต ซึ่งสูงสุดครั้งละไม่เกิน ๙๐ วัน หรือ ๓ เดือน แต่ถ้ายังฝ่าฝืนไปขับรถอีกละก็

จะมีความผิดฐานขับรถระหว่างถูกพักใช้ ใบอนุญาตอีกกระทง

นอกจากนี้ หากคุณไปเหยียบย่ำรถผู้อื่นมาขับ เจ้าของรถคันนั้น ก็จะพลอยโชคร้ายไปกับคุณด้วย โดยเขาจะถูกปรับ ๒,๐๐๐.-บาท โทษฐานยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ เข้าขับรถของตน ฉะนั้น ถ้าอยู่ในช่วงพักใช้ใบอนุญาตก็นั่งรถโดยสารสาธารณะ หรือให้คนที่บ้านขับรถให้ นั่งไปก่อนดีกว่า.....

ดื่มแล้วขับถูกจับแน่...



ปัจจุบันตำรวจเอาจริงเอาจัง ในการตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่รถยนต์ วิธีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายของผู้ขับขี่รถยนต์นั้น จะเริ่มใช้วิธีการให้คุณเป่าลม หายใจ (Breath analyzer test) ก่อน แต่ถ้าหากไม่สามารถใช้วิธีทดสอบแบบเป่าลมหายใจล่ะก็ เขาจะใช้วิธีการตรวจสอบจากปัสสาวะและจากเลือด โดยการตรวจจากเลือดนั้นเขาต้องส่งคุณไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและทำการเจาะเลือด ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม

หากระดับแอลกอฮอล์จากการตรวจสอบสูงกว่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ จะถูกลงโทษจำคุก ๓ เดือน หรือปรับตั้งแต่ ๒,๐๐๐ - ๑๐,๐๐๐ .-บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หรือบำเพ็ญประโยชน์ต่อสาธารณะ แล้วแต่กรณี

นอกจากนี้ หากฝ่าฝืนไม่ยอมให้คุณตำรวจเขาทำการตรวจสอบระดับแอลกอฮอล์ในร่างกาย ตำรวจจะสามารถกักตัวคุณไว้เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี หรือหากสภาพร่างกายคุณ เสียงพูดท่าทาง สติสัมปชัญญะของคุณอาจจะฟ้องว่าคุณเมาแล้วขับ จนคุณตำรวจไม่จำเป็นต้องตรวจสอบ แบบนี้ก็ต้องถูกกักตัวจนสร่างเมาแล้วก็รับโทษไปเต็ม ๆ เช่นกันครับ



บตลงโทษ หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย



หากเจ้าของรถยนต์เก่งๆ ไม่จัดให้มีเข็มขัดนิรภัย จะถูกปรับ ๑,๐๐๐ .-บาท ขับซิ่งโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือคาดไม่ถูกวิธีในขณะที่ขับรถ มีโทษปรับ ๕๐๐ .-บาท หรือ แม้แต่กรณีที่เพื่อนของคุณ สามีหรือภรรยาของคุณ ซึ่งนั่งตอนหน้าแถวเดียวกับคุณ เขาไม่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัยหรือคาดไม่ถูกวิธีขณะที่โดยสาร เขาก็จะถูกปรับ ๕๐๐.-บาท ด้วย

กฎเหล็ก ของการขับแท็กซี่

- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่แท็กซี่สูบบุหรี่ เปิดวิทยุหรือกระทำด้วยประการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดความรำคาญแก่คนโดยสาร
- ห้ามจับพวงมาลัยด้วยมือเพียงข้างเดียว
- ห้ามใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถคันอื่น
- ห้ามแซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเสียวว่าจะเกิดอันตราย
- ห้ามขับรถเข้าไปในบริเวณบ้านของผู้อื่น ห้ามรับคนโดยสารในบริเวณที่มีเครื่องหมาย
- ห้ามรับ ห้ามทิ้งผู้โดยสารระหว่างทาง ห้ามกล่าววาจาไม่สุภาพต่อคนโดยสาร
- หากพบเห็นผู้ขับขี่แท็กซี่คันไหนกระทำความผิดข้างต้นแจ้งไปที่กรมการขนส่งทางบก (โทร ๑๕๘๔) หรือตำรวจจราจรที่อยู่ใกล้ ๆ บริเวณเกิดเหตุก็ได้



บทที่ ๕

พฤติกรรมหรือค่านิยมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์



ผลสำรวจพบ ๔๗% คนซ้อนท้าย จยย.ไม่ชอบสวมหมวกกันน็อค



ดร.ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล นักวิจัย ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย เปิดผลสำรวจพฤติกรรม การรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ การบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งโดยสารซ้อนท้าย ภายใต้การสนับสนุนของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์เขตกรุงเทพฯ และในเขต อ.เมือง จังหวัด สระบุรี สุพรรณบุรี ชลบุรี นครศรีธรรมราช สงขลา เชียงใหม่ พิษณุโลก นครศรีธรรมราช รวม ๓,๗๕๗ ราย แบ่งเป็นผู้ขับขี่ ๒,๔๒๙ ราย ผู้โดยสาร ๑,๓๒๘ ราย อายุตั้งแต่ ๑๘ ปีขึ้นไป ระหว่างเดือน พ.ย.-มิ.ย. ๒๕๕๒ พบว่า คนไทย ๘๕% รู้กฎหมายที่เพิ่งออกมาว่าผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค แต่ในจำนวนนี้มีถึง ๓๒% ระบุว่า แม้จะผิดแต่ตำรวจไม่จับกุม ขณะที่อีก ๑๕% ไม่รู้กฎหมาย ดังนั้น จึงทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ๔๗% ไม่ให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกกันน็อคของผู้ซ้อนท้าย และ ๔๖% เท่านั้นที่ทราบว่ามีบทลงโทษทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

ดร.ปิยพงษ์ กล่าวว่า จากกลุ่มตัวอย่าง ๖๖% เห็นด้วยต่อการเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ ๒๘% เห็นว่าควรมีข้อยกเว้น เช่น ขับขี่ในพื้นที่ใกล้ๆ หรือผู้ซ้อนท้ายเป็นเด็ก ผู้สูงอายุ ส่วนเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า เป็นการขับที่ระยะใกล้ๆ รองลงมาคือ ไม่มีหมวกนิรภัย อึดอัด ไม่สบายตัว และการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายมีแนวโน้มจะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำหากเห็นว่ามีการตั้งด่านตรวจเกือบทุกวัน และรู้สึกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสถูกเรียกตำรวจจับสูง ดังนั้นการสวมหมวกกันน็อคจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับความรู้สึกที่อาจถูกจับกุมของผู้ขับขี่



ดร.สุปรีดา อุดลยานนท์ รองผู้จัดการสสส. กล่าวว่า จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข เก็บข้อมูลจากผู้บาดเจ็บรุนแรงอายุ ๑๕ ปีขึ้นไปที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาล อาทิ โรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลขนาดใหญ่ ๓๐ แห่งทั่วประเทศ พบว่า ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตสูงกว่าผู้ขับขี่ถึง ๒.๕ เท่า ทั้งนี้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสี่ยงต่อการเสียชีวิตถึง ๙๒.๘ % และผู้ซ้อนท้ายจะเสี่ยงต่อการเสียชีวิต



ถึง ๙๖.๘ % และในผู้บาดเจ็บกลุ่มนี้ได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะถึง ๘๐.๖ % ซึ่งอัตราการเสียชีวิตในช่วงกลางวันจะสูงถึง ๘๕% นอกจากนี้ ยังพบว่าค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัย อยู่ที่ ๑๕,๙๙๒ บาท หรือประมาณ ๓ เท่า ของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

ดร.สุปรีดา กล่าวว่า นอกจากนี้ข้อมูลองค์การอนามัยโลก ระบุว่าไทยเป็นหนึ่งใน ๗๐ ของประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายหมวกนิรภัยที่สมบูรณ์ โดยมีข้อกำหนดให้ทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง รวมทั้งกำหนดให้มีการควบคุมมาตรฐานของหมวกนิรภัย แต่มีรายงานการสวมหมวกนิรภัยเพียง ๒๗% เท่านั้น ดังนั้นเพื่อเป็นการลดจำนวนอุบัติเหตุควรเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ซ้อนท้ายที่มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุไม่น้อยไปกว่าผู้ขับขี่ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจร โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่๒๕๕๓ นี้ นอกจากนี้อาจเปลี่ยนจากวิธีตั้งด่านมาเป็นวิธีการสุ่มเวลาและสถานที่จับแทน เนื่องจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีทัศนคติทางลบต่อการการตั้งด่านตรวจจับของตำรวจ ดังนั้นเจ้าหน้าที่จึงควรสร้างค่านิยมที่เป็นมิตรกับผู้ขับขี่หากถูกจับกุม รวมทั้งรณรงค์ต่อเนื่องถึงปัญหาการบาดเจ็บศีรษะจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

ที่มาของข้อมูล <http://www.siamrath.co.th/uifont/NewsDetail.aspx?cid=104&nid=53269> ที่มาของภาพ

http://t2.gstatic.com/images?q=tbn:el5SaKRpZE_r8M:http://www.deknang.com/gallery/galleries/scoop/dd_still06.jpg ที่มาของภาพ

<http://t0.gstatic.com/images?q=tbn:iS04YqsvzwTUZM:http://www.showded.com/users/travelgirl/images/072008/ice/5-3-1.jpg>

ที่มาของภาพ http://t2.gstatic.com/images?q=tbn:jOpWK4DnZOC_wM:http://www.bloggag.com/data/skit/picture/1214177502.jpg

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การขับขี่ที่มีการใช้หมวกนิรภัยในอัตราที่สูง คือ

การขับขี่ในเมือง เช่น ไปทำงาน (ร้อยละ ๖๐) ขับขี่ไปตลาด (ร้อยละ ๕๔.๙) การขับขี่ทางไกล (ร้อยละ ๗๗.๗) และการขับขี่ในเวลากลางวัน (ร้อยละ ๕๑.๘)

การขับขี่ที่มีการใช้หมวกนิรภัยในอัตราที่ต่ำ คือ

การขับขี่ในหมู่บ้านหรือชุมชน (ร้อยละ ๑๕.๔) การขับขี่ไปไร่ นา สวน (ร้อยละ ๑๕.๘) และ การขับขี่ในเวลากลางคืน (ร้อยละ ๓๙.๖)

สาเหตุที่พบการสวมหมวก นิรภัยในเมืองสูงกว่าการขับขี่แบบอื่นนั้น มีเหตุผลเบื้องหลังที่น่าสนใจ คือ **การกลัวถูกตำรวจจับ** ในเขตเมืองมักมีโอกาสเจอด่านมากกว่านอกเมือง **การสวม มีหรือใช้หมวกเพื่อป้องกันตำรวจมากกว่าการป้องกันอันตราย** โดยผู้ใช้รถส่วนใหญ่จะใช้หมวกครึ่งใบหรือหมวกพลาสติกที่มีคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐาน โดยใส่ไว้ในตะกร้าหน้ารถหรือแขวนไว้ จะสวมเมื่อต้องผ่านด่านตรวจหรือสวมครอบศีรษะไว้พอให้เห็นว่าสวมเมื่อผ่านด่านตรวจก็เอาออก

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของคนแต่ละกลุ่ม

กลุ่มวัยรุ่น รถจักรยานยนต์เป็นมากกว่าพาหนะในการเดินทาง เนื่องจากถูกถือว่าเป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคม เป็นเพื่อนคู่กายที่สร้างความอิสระ เดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างใจ ลดความเบื่อ ความเซ็งกับการต้องอยู่กับบ้าน ทำให้สามารถพาตัวเข้ากับกลุ่มเพื่อนหรือร่วมกิจกรรมสังคม เป็นหัวข้อสนทนาในวงเพื่อนทำให้มีจุดเด่น ดึงดูดใจเพื่อนและเพศตรงข้าม เป็นเรื่องท้าทาย เป็นศักดิ์ศรี หรือแม้แต่เป็นเครื่องแก้ความเบื่อ ความเหงา และความโกรธ

แบบแผนการใช้รถของวัยรุ่น

- โดยทั่วไปไม่ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย การขี่รถเที่ยว หมวกทำให้คุย เล่น หรือโทรศัพท์ขณะขับรถไม่ได้
- มีค่านิยมบางอย่างที่ขัดขวาง เช่น การมีกระຈกข้างเป็นความเซย เกะกะลูกตา การสวมหมวกนิรภัยรู้สึกแปลก ๆ เทอะทะ เซย ถูกเพื่อนล้อ ทำให้ผมเสียทรง เวลาหันไปมองด้านหลัง ไม่สะดวกหากมีหมวกนิรภัย จะสวมใส่ก็เพื่อกันตำรวจจับ

กลุ่มชาวบ้าน รถจักรยานยนต์ คือ

- **ชายยุคใหม่** เป็นพาหนะอย่างหนึ่ง (ที่เร็วกว่าจักรยาน และวัวควาย) เป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิตมากขึ้น (เช่น การขี่ไปซื้อของใช้ กับข้าว ในร้านชำหน้าปากซอย ตลาดนัด ไป ไร่/ส่งลูก หลาน ที่โรงเรียน ไปนา เป็นต้น)
- แต่หลายคน ต้องมาหัดใช้รถตอนอายุมาก จึงขาดทักษะหรือความคล่องแคล่วในการใช้ โดยเฉพาะเมื่อใช้บนถนนใหญ่ สำหรับชาวบ้านหลายคน จักรยานยนต์ไม่ต่างจากจักรยานมีเพียงไม่ต้องออกแรงถีบ ดังนั้น แม้เพียงนุ่งผ้าขาวม้า ใส่ผ้าถุง หรือเท้าเปล่าก็ขับไปได้ ยิ่งไปกว่านั้น **การประกอบอาชีพทางการเกษตรหลายกรณีขัดแย้งกับการใส่หมวกนิรภัย** เช่น การขี่รถกลับจากไร่ นา ฆะมะตัวเปียก เปื้อน ฯลฯ บริบทเชิงสังคมและวัฒนธรรมแบบนี้ **หมวกนิรภัย** จึงเป็นส่วนเกิน ชาวบ้านส่วนมากคิดว่าการขับขี่ซ้ำๆ ในละแวกบ้าน ไม่เสี่ยงอันตราย หมวกนิรภัยจึงไม่จำเป็น **บางชุมชน** เกิดเป็นคุณค่าแบบใหม่ว่าการใช้หมวกเป็นการแสดงความกลัวเกินเหตุ หมวกนิรภัยของชาวบ้าน จึงเอาไว้ใส่เข้าเมือง เป็นหมวกกันตำรวจ มีบางคนที่ไม่สนใจแต่เพื่อวัตถุประสงค์อื่นมากกว่าการป้องกันการบาดเจ็บ เช่น เพื่อกันแดด ลม ฝุ่น แมลง

กลุ่มพนักงานในโรงงาน รถจักรยานยนต์ คือ

- พาหนะในการเดินทางไปทำงานและเป็นทรัพย์สิน รถจักรยานยนต์เป็นทางเลือกในการเดินทางที่สะดวก (เช่น การเข้า-ออก กะเวลากลางคืน) รวดเร็ว กำหนดเวลาได้
- เป็นเครื่องบ่งบอกถึงความภาคภูมิใจและความสำเร็จในชีวิต
- กลุ่มพนักงานที่ผ่านประสบการณ์ของการใช้รถแบบวัยรุ่นมาก่อน หรือกำลังอยู่ในระยะสร้างครอบครัวและมีงานทำ พบว่า มักมีความยับยั้งชั่งใจและระมัดระวังในการใช้รถ เลือกรถที่สภาพดี มักสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ โดยเฉพาะการขับรทางไกลหรือบนถนนใหญ่
- แต่รถจักรยานยนต์ของคนงานมักไม่มีกระจกข้างด้วยเหตุผลที่ต่างกันไป เช่น กระจกหลอกตา เขย ไม่สวย ไม่เหมาะกับรถ เกะกะ และคนอื่นๆ เขาก็ไม่ใส่กัน พนักงานจึงถอดกระจกเก็บไว้ แต่จะใส่เมื่อเดินทางไกลเพื่อป้องกันตำราวจภาวะเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของผู้ใช้รถกลุ่มนี้ คือ พฤติกรรมที่เป็นผลจากการดื่มหลังเลิกงาน และเข้าออกงานตอนดึก

กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถจักรยานยนต์ คือ

- เครื่องมือทำมาหากิน มักใช้รถสภาพดี แข็งแรง มีอุปกรณ์ครบและขับขี่อย่างระมัดระวัง
- เป็นกลุ่มที่มีการสวมหมวกนิรภัยสูงที่สุด เหตุผลสำคัญ คือ การทำตามระเบียบของวิน ซึ่งมีการตกลงไว้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- แต่ผู้ขับขี่กลุ่มนี้ จะมีพฤติกรรมการขับฝ่าฝืนกฎจราจรในข้ออื่นมากที่สุด โดยเฉพาะการขับย้อนศร การฝ่าไฟแดง การเลี้ยว การกลับรถในที่ห้าม โดยมักให้เหตุผลว่าเป็นเรื่องที่ยืดหยุ่นหรืออนุโลมได้ เพราะมีการเคลียร์กับเจ้าหน้าที่แล้ว



สาเหตุของการไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยที่สำคัญ

- ส่วนหนึ่งเกิดจากมาตรฐานของหมวกนิรภัยเอง โดยพบว่า ผู้สวมมีปัญหากับลักษณะของหมวก เช่น
- ร้อยละ ๖๔.๒ บอกว่ารู้สึกร้อนอึดอัด
- ร้อยละ ๕๓.๒ บอกว่ารู้สึกเหม็นอับ
- ร้อยละ ๔๗.๘ บอกว่าได้ยินเสียงไม่ชัด
- ร้อยละ ๔๑.๖ บอกว่ารู้สึกว่าหมวกนิรภัยเป็นภาระ(หมวกหาย)
- ร้อยละ ๔๑.๖ บอกว่ารู้สึกหนักหัว และร้อยละ ๓๕.๘ บอกว่าเห็นไม่ชัด



(ที่มา : กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับศูนย์ศึกษานโยบายสาธารณสุข คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล กันยายน ๒๕๕๖)



๑๐ ความเชื่อผิดๆ ไม่สวมหมวกกันน็อค



หลังจากหลายหน่วยงานใหญ่เปิดตัวรณรงค์การเข้าสู่ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” ไปพร้อมกันทุกประเทศทั่วโลก เมื่อ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ที่ผ่านมา เป้าหมายแรกของการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของไทยเราพุ่งเป้าไปที่ “กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์” จำนวนมหาศาล เฉพาะที่ขึ้นทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก มีจำนวน ๑๗,๕๘๖,๕๐๖ คัน (นับถึงเมษายน ๒๕๕๔)

ถ้าคำนวณจากสถิติผู้เสียชีวิต ๑๒,๐๐๐ คนจากปีที่ผ่านมา ปรากฏว่า จำนวนนั้นจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีมากถึงร้อยละ ๘๐ หรือ ๙,๖๐๐ คนโดยประมาณ เป็นเด็กและเยาวชนกว่าร้อยละ ๔๐ ส่วนใหญ่มาจากเหตุผลไม่สวมหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อค และจะยังมีต่อไปเรื่อยๆ

จากการลงมือขุดหาสาเหตุจากผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ว่า “ทำไม เพราะอะไร จึงไม่สวมหมวกกันน็อค”

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อค จำนวน ๗๗,๓๓๔ คน จาก ๗๓ จังหวัดทั่วประเทศ ระหว่างเดือนมีนาคม ถึง เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๓ ปรากฏเหตุผลการไม่สวมหมวกกันน็อค ๑๐ ประการ ล้วน เป็นความเชื่อ ที่ไม่ถูกต้อง เมื่อเทียบกับ หลักความจริง ของความปลอดภัย ดังนี้

๑. ความเชื่อ **ขี่มอเตอร์ไซด์ไปใกล้ๆ แค่นี้เอง** เป็น ความเชื่ออันดับแรก คือมากถึง ๖๔% ของผู้ที่ตอบแบบสัมภาษณ์ถึงเหตุผลที่ไม่สวมหมวกกันน็อค

ความจริง จากการสำรวจระยะทางห่างจากบ้านถึงจุดที่เกิดเหตุ **ในคนเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ณ ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น** พบว่า **กลุ่มที่ใหญ่ที่สุดคือ ๓๖.๔% ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ เกิดเหตุ ในรัศมี ๑ กม. จาก-บ้านหรือที่พัก ๒๒.๗% เกิดเหตุห่างจากที่พัก ระหว่าง ๑- ๒ กม. ๑๔.๕% เกิดเหตุห่างจากที่พัก ๒-๕ กม. และ ๒๖.๔% เกิดเหตุห่างจากที่พัก มากกว่า ๕ กม.** บ่อยครั้งมากที่คนไข้เสียชีวิต เพราะขี่จักรยานยนต์ ชนสุนัข , หรือทับก้อนหินเสียหลัก หรือขี่รถตกหลุม ขณะออกจากบ้านไปธุระ หน้าปากซอย ห่างจากบ้านไม่ถึง ๑๐๐ เมตร จากข้อมูลชุดนี้ แสดงให้เห็นว่า แท้ที่จริงแล้ว อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เกิดอยู่ ใกล้ๆบ้านนั่นเอง

๒. ความเชื่อ **ไม่ได้ขี่รถออกถนนใหญ่ หมวกไม่ต้องใส่ก็ได้** เป็นความเชื่ออันดับที่สอง คิดเป็น ๓๗% ของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

ความจริง ข้อมูลจาก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในปี ๒๕๕๓ วันที่ ๑๒-๑๕ เมษายน **ชี้ชัดว่าอุบัติเหตุ** มากถึง ๒/๓ เกิดบนถนน สายรอง เช่น ถนนในเขตหมู่บ้าน ในเมือง ในเขตเทศบาลและทางหลวงชนบท มีเพียง ๑ ใน ๓ เท่านั้น ที่เหตุเกิดบนถนนสายหลัก หรือถนนใหญ่

๓. ความเชื่อ **เร่งรีบ ก็เลย เอาหมวกมาใส่ไม่ทัน** เป็นความเห็น ๒๙ % ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความจริง เรื่องอย่างไร ถ้าจะคว้าหมวกมาใส่ ก็ต้องใส่ทัน มีใครที่รีบมากจนไม่ใส่กางเกงออกจาก บ้านบ้าง ทั้งที่ใส่กางเกงต้องใช้เวลาานกว่าใส่หมวกกันน็อคเสียอีก

/ ๔. ความเชื่อ **ร้อนอึดอัด**

๔. ความเชื่อ ร้อนอึดอัด สวมใส่แล้วไม่สบาย สกปรก เป็นเหตุผลใน ๒๑ % ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความจริง จากการสังเกตผู้ที่ขับซึ่รถบนท้องถนน จะพบว่า ผู้ขับซึ่จำนวนมาก สวมเสื้อแจ็กเก็ต คลุมทับอีกชั้น ซึ่งถ้า
ว่าไปแล้ว จะร้อนอึดอัดมากกว่า

๕. ความเชื่อ ๑๓% ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ ตอบว่า กลัวผมเสียทรง

ความจริง เมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์ โดยไม่ได้ใส่หมวกกันน็อค ด้วยความเร็วของรถ แม้ความเร็วต่ำ ลมปะทะก็
สามารถทำให้ผมปลิวกระจาย เสียทรงซะยิ่งกว่า ถ้าขับซึ่เร็วกว่านั้น ทรงผมก็ต้องพุดถึงว่าจะเสียรูปขนาดไหน

๖. ความเชื่อ ๑๐% ตอบว่า ไม่มีที่เก็บ พกพาลำบาก กลัวหาย

ความจริง คนจำนวนไม่น้อย ยังไม่รู้ว่่า รถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ๆ มีเต็อยอยู่ใต้เบาะของจักรยานยนต์ เมื่อกยกเบาะรถ
ขึ้น สามารถเอาสายรัดคางของหมวกกันน็อคคล้องกับเต็อยใต้เบาะ เมื่อปิดเบาะรถลง ก็สามารถ ล็อกให้หมวกถูก
เก็บอยู่กับรถได้ ไม่ต้องถือติดตัว หรือไม่ต้องไปหาที่เก็บที่ไหนอีก

๗. ความเชื่อ ๘% ตอบว่า บริเวณที่จะซึ่ไปไม่มีตำรวจ

ความจริง เจตนาของการใส่หมวกกันน็อค ก็เพื่อที่ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ศีรษะของเรา จะได้รับการป้องกันไม่ให้ถูก
กระแทก จนสมองกระทบกระเทือน ไม่ใช่เพื่อป้องกันตำรวจจับ การที่ตำรวจต้องออกมาเข้มงวดกวดขันให้ใส่หมวก
กันน็อค ก็เพราะความปรารถนาดี ให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตของผู้ขับซึ่ กับทั้งเป็นการป้องกันความเดือดร้อน
ของผู้เกี่ยวข้องที่ได้รับผลกระทบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทั้งทางตรงและทางอ้อม

๘. ความเชื่อ ๗ % ตอบว่า ไม่มีหมวกกันน็อค

ความจริง ปัจจุบันนี้ ราคาหมวกกันน็อคในโครงการณรงค์สวมหมวกกันน็อค ซึ่งบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ ร่วมกับบริษัทผู้ผลิตหมวกกันน็อค สามารถสนับสนุนการซื้อหมวกกัน น็อคชนิดครึ่งศีรษะ ที่ได้มาตรฐานใน
ราคาถูก เพียง ๘๘ บาท เท่านั้น

๙. ความเชื่อ คิดว่าโอกาสเกิดอุบัติเหตุมีน้อย คิดเป็น ๖ % ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความจริง ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะที่ต้องรับเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาลของรัฐ มีจำนวนมากถึงปีละกว่า ๓๐๐,
๐๐๐ คน ซึ่งนับเป็นตัวเลขที่สูงเป็นอย่างยิ่ง เป็นเรื่องที่น่าตกใจที่ว่่าผู้ป่วยเหล่านี้ แทบทั้งหมด ไม่นึกว่่าอุบัติเหตุจะ
เกิดกับตัว จึงขับซึ่ด้วยความประมาท ไม่ใส่หมวกกันน็อค และ เมมาแล้วขับ

๑๐. ความเชื่อ บุคคลที่นั่งมาด้วยก็ได้สวม คิดเป็น ๔% ของผู้ที่ตอบแบบสัมภาษณ์

ความจริง แทนที่จะกระทำความผิด ด้วยการสร้างความไม่ปลอดภัยกับตัวเอง ควรที่จะต้อง ชักชวนให้คนที่ไม่ได้
สวมหมวก ต้องสวมหมวกด้วยกัน

(ที่มาของข้อมูล : นายแพทย์วิทยา ขาดิบัญญัติชาชัย* ผอ.ศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุขององค์การ
อนามัยโลก และ ประธาน สอจร.)



สารน่ารู้เพิ่มเติม

เสียงพุดติกรรมเสียง ขณะขับรถ



กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนเสียงพุดติกรรมเสียงขณะขับรถ

คุณอนุชา โมกขะเวส อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เตือนว่า จากการตรวจสอบสถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้อุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น ส่วนหนึ่งมาจากพุดติกรรมเสียงของผู้ขับขี่ ได้แก่ การโทรศัพท์ขณะขับรถ ขับไปกินไป ดูโทรทัศน์ แต่งหน้า จึงขอเตือนให้เสียงพุดติกรรมดังกล่าว

การโทรศัพท์ขณะขับรถ เพิ่มความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าปกติ ๒-๔ เท่า เพราะทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ ปฏิบัติการตอบสนองช้าลง การตัดสินใจเหยียบเบรก การบังคับพวงมาลัยเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินช้าลงกว่าปกติ ๐.๕ วินาที และส่งผลต่อการมองเห็นป้ายสัญลักษณ์ ป้ายจราจร ป้ายบอกทาง แม้จะเห็นป้ายแต่จดจำรายละเอียดไม่ได้ หากจำเป็นต้องพูดโทรศัพท์ควรใช้อุปกรณ์เสริม ได้แก่ แแฮนด์ฟรี บลูทูธ ถ้าเดินทางตามลำพังและไม่มีอุปกรณ์เสริมควรจอดข้าง ทาง หรือบริเวณที่ปลอดภัยเพื่อรับโทรศัพท์จะปลอดภัยกว่า

ขับไปกินไป จากสภาพการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ ทำให้คนขับรถหรือผู้โดยสาร รับประทานอาหารบนรถเป็นภาพชินตา การขับไปกินไปเป็นพุดติกรรมเสียง เพราะเหลือมือจับพวงมาลัยเพียงข้างเดียว ถ้าเกิดเหตุฉุกเฉินจะไม่สามารถหักหลบหรือแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ทัน เพราะปฏิกริยาตอบสนองในการขับขี่ช้าลงกว่าปกติ 2 เท่า หากกินอาหารของทอดจะทำให้มือเต็มไปด้วยคราบน้ำมัน หากไปจับพวงมาลัยจะทำให้ลื่นกว่าปกติ ส่งผลให้การควบคุมพวงมาลัยลดลง

การดูโทรทัศน์ขณะขับรถ จะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากความสว่างของจอภาพ เสียง รวมถึงเนื้อหาของภาพที่เคลื่อนไหว ทำให้สมาธิในการควบคุมรถลดลง และความสนใจต่อเหตุการณ์รอบตัวลดลง แม้คนขับจะไม่ได้ดูโทรทัศน์ แต่เสียงที่ได้ยินก็รบกวนสมาธิ และยิ่งกระตุ้นให้ขับเร็วกว่าปกติอีกด้วย

การแต่งหน้าขณะขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก การแต่งหน้า ทาปากระหว่างรถติดสัญญาณไฟ หรือเคลื่อน ตัวช้าๆ จะทำให้สมาธิของผู้ขับขี่จดจ่ออยู่กับกิจกรรมที่ทำ จนลืมไปว่ากำลังขับรถ

เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือรถคันหน้าเบรกกะทันหันจะทำให้ชนท้ายได้

เดลินิวส์

ขอขอบคุณข้อมูลจาก <http://www.dailynews.co.th>

แนะนำ 'ผู้หญิงขับรถ' เลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย แนะนำ ๗ วิธี สำหรับผู้หญิงขับรถ เพื่อเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

- ๑.เตรียมความพร้อม** เตรียมรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ศึกษาเส้นทางเดินรถอย่างละเอียด เลือกใช้เส้นทางที่ปลอดภัย ชาร์จแบตเตอรี่มือถือให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา บันทึกหมายเลขโทรศัพท์ที่จำเป็น เช่น สถานีตำรวจ บริษัทประกันภัยรถ ศูนย์ซ่อมรถ หน่วยบริการลากรถ เป็นต้น และก่อนออกรถควรปรับเบาะที่นั่งรถ กระจกมองข้าง-มองหลังให้สามารถมองเห็นเส้นทางทั้งด้านหน้า - ด้านหลังและด้านข้างได้อย่างชัดเจน
- ๒.ศึกษาการทำงานของเครื่องยนต์** โดยเฉพาะกลไกการทำงานของเครื่องยนต์ในเบื้องต้น และการบำรุงรักษาเครื่องยนต์อย่างง่าย ๆ ด้วยตนเอง เช่น เติมน้ำมัน เติมน้ำกลั่นแบตเตอรี่ ตรวจสอบน้ำมันเครื่อง ผ้าเบรก เป็นต้น
- ๓.เรียนรู้วิธีการแก้ไขเหตุฉุกเฉิน** หมั่นสังเกตสิ่งผิดปกติต่างๆ ของรถ ซึ่งมักแสดงในรูปสัญญาณไฟบนหน้าปัดรถ รวมถึงเรียนรู้วิธีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าหากเกิดเหตุฉุกเฉิน จะสามารถช่วยเหลือตนเองได้อย่างปลอดภัย
- ๔.จัดสิ่งของในรถให้เป็นระเบียบ** ไม่วางสิ่งของที่กีดขวาง เช่น รองเท้า ขวดน้ำ ตลับแป้ง ลิปสติค เป็นต้น บนตักในขณะขับรถหรือได้เบาะคนขับ เพราะหากต้องหยุดรถกะทันหัน สิ่งของเหล่านี้อาจเข้าไป ติดได้แป้นเบรก ทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ ควรนำสิ่งของใส่กล่องและวางไว้ที่เบาะด้านหลังหรือกระโปรงท้ายรถจะปลอดภัยมากกว่า
- ๕.เลือกสวมรองเท้าให้เหมาะสม** หลีกเลี่ยงการสวมรองเท้าส้นสูงหรือส้นหนาขับรถ ให้สวมรองเท้าแตะที่มีดอกยางละเอียดหรือรองเท้าที่ไม่มีส้น เพื่อป้องกันรองเท้าลื่นหรือเข้าไปค้างใต้แป้นเบรก ทำให้ไม่สามารถหยุดรถได้ทัน
- ๖.หลีกเลี่ยงการทำกิจกรรมอื่นขณะขับรถ** เช่น แต่งหน้า ทานขนม คุยโทรศัพท์มือถือโดยไม่ใช้อุปกรณ์เสริม เอี้ยวตัวหรือเอื้อมมือหยิบสิ่งของในรถหรือกระเป๋าถือ เปลี่ยนคลื่นวิทยุ ผ่านซีดีเพลง ดูหนัง เพราะจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากสมาธิและสายตาของคนขับจะไม่อยู่ที่เส้นทาง
- ๗.ที่สำคัญ สุภาพสตรีไม่ควรเหยียบเบรกบ่อยครั้ง** เพราะจะสร้างความรำคาญให้กับผู้ที่ขับรถตามหลัง และควรตัดสินใจเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือชะลอความเร็วรถอย่างรอบคอบในจังหวะที่เหมาะสม จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากการตัดสินใจที่ไม่แน่นอนของสุภาพสตรี Source : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย / women.thaiza.com(Image)

พฤติกรรมขับรถปลอดภัย ไทยสอบตก



ผลการสำรวจขององค์การอนามัยโลก ในปี ๒๐๐๙ ระบุว่า **“คนไทยสอบตกในทุกกรณีของพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับรถ”** ผลที่ออกมาพบว่า คนไทยขับซัดด้วยความเร็วเกินกว่ากำหนด ได้คะแนน ๒ จาก ๑๐ เมมาแล้วขับ ๕ คะแนน ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือหมวกกันน็อก ๔ คะแนน ไม่มีที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก 0 คะแนน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ๕ คะแนน ข้อหลังสุดเป็นสิ่งที่ผู้โดยสารรถยนต์หลายคนคาดไม่ถึง แต่เป็นเรื่องที่หนักหนาสาหัสสาครจรจัดที่ ผู้โดยสารที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนจนหยุดกะทันหัน มีโอกาสสูงที่ผู้โดยสารนั้นจะพุ่งออกนอกกรณผ่านกระจกหน้าออกไป หรือหลุดกระเด็นออกนอกกรณ มีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่ยังอยู่ในรถถึง 6 เท่า ทั้งที่การออกแบบสำหรับรถยนต์และรถโดยสารที่ได้มาตรฐานทั้งจากบริษัท รถยนต์และการอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ชัดเจนว่า ภายในรถจะต้องมีเข็มขัดนิรภัยในทุกตำแหน่งที่นั่ง

ความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในแต่ละครั้งจนมีผู้เสียชีวิตไม่ใช่น้อยที่ เกิดด้วยผู้โดยสารที่นั่งมาหลุดกระเด็นจากตำแหน่งที่นั่ง และหลุดจากตัวรถ (กรณีของอุบัติเหตุรถตู้ชนรถยนต์ชีวิตบนโหลเย่เช่นกัน) ทางแก้ไขปัญหานี้ มีทางหลักๆ ๒ ทาง คือ

ทางแรก เป็นไปได้หรือไม่ ที่สังคม ผู้โดยสาร ภาคีสื่อมวลชน หรือทุกคนที่ยังต้องใช้ถนนสัญจรไปมาในชีวิต ร่วมกันแสดงความจำนงผลักดันให้รัฐ “คลอดนโยบาย” หรือ “กฎหมายบังคับ” เรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ รถนักเรียน รถโดยสารสาธารณะ ทุกที่นั่ง โดยไม่จำกัดไว้เฉพาะผู้ขับหรือผู้โดยสารด้านหน้าเพียงอย่างเดียว ขณะเดียวกันใส่บทบังคับให้กับรถโดยสารสาธารณะ อาทิ รถตู้โดยสาร ให้ต้องมีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง และต้องวางกฎให้ผู้โดยสารทุกคนคาดเข็มขัดก่อนออกรถ

ทางที่สอง คือ การผลักดันให้ความรู้กับสร้างจิตสำนึกของผู้โดยสาร (และคนขับ) ที่จะช่วยเตือนกันเอง ขณะนี้ทาง NECTEC ได้คิดค้น Application สำหรับผู้ใช้สมาร์โฟนที่มีจำนวนมากในปัจจุบันและเป็นผู้ที่โดยสารรถสาธารณะ ได้ใช้ตรวจจับความเร็วขณะโดยสารรถ เรียกโปรแกรมตัวนี้ว่า Traffy bSafe (อ่านว่า แทรฟฟี่ บีเซฟ หรือ ทราฟฟี่ บีเซฟ ก็ได้) จุดเด่นหลักของแอปพลิเคชันตัวนี้ คือ สามารถบันทึกค่าต่างๆ เป็นหลักฐานได้เช่น วันที่ เวลา พิกัดของรถ ไปจนถึงความเร็วของรถ ทาง NECTEC ออกแบบมาให้ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือดาวน์โหลดมาใช้บริการได้ฟรี ผู้ใช้แอปพลิเคชันนี้สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ที่ facebook.com/TraffyBSafeระบบจะมีการเชื่อมสัญญาณรายงานเข้าไปที่มูลนิธิ เพื่อผู้บริโภคร และกำลังเชื่อมสัญญาณการรายงานไปที่กรมการขนส่งต่อไป แต่ถ้าเป็นรถของหน่วยงานหรือองค์กรจะมีวิธีแจ้งไปยัง Facebook page ของหน่วยงานได้อีกทางหนึ่ง หากบริษัท องค์กร หรือหน่วยงานรู้สึกถึงความรับผิดชอบต่อเจ้าหน้าที่ พนักงานขององค์กร อาจติดตั้ง GPS Tracking เป็นอุปกรณ์มาตรฐานทั่วไป ปัจจุบันมีหลายหน่วยงานใช้อยู่เช่นกัน

ความจริงแล้วสิ่งที่กำลังอธิบายอยู่นี้ เกิดขึ้นมาจากความเป็นห่วงในหลายๆ คน ทุกสาขาอาชีพ เพราะเรายังอยู่บนถนน มีชีวิตที่ต้องฝากความปลอดภัยไว้กับพฤติกรรมและสำนึกของผู้ขับซัดทุก ประเภท มีชีวิตที่ขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งหมดเป็นความห่วงใยที่เกิดขึ้นจากการผนวกความรู้ ผลการสำรวจวิจัย และ การให้ข้อมูลกันบนโลกโซเชียล ที่มีภาคีส่งถึงกันมาหลายครั้งก่อนเหตุการณ์อุบัติเหตุรถชนของ ไทย พีบีเอส เสียอีก

สิ่งที่สำคัญที่ภาคีป้องกันอุบัติเหตุฝากไว้ให้ รัฐบาล และ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้คิด คือ ความเป็นห่วงในชีวิตของคนไทยบนท้องถนน มีมากน้อยเพียงไรแค่ไหน หรือ จะมีเท่ากักับจำนวนอายุของรัฐบาล แค่นั้น! ฝากให้คิดพิจารณาและจริงจังในการแก้ปัญหาด้วย

นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ผอ.ศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุแห่งองค์การอนามัยโลก

เรื่อง “ทำไมถึงไม่ใส่หมวกกันน็อค” ???... เจ็บหนัก ตายง่าย เมื่อประสบอุบัติเหตุ จากพฤติกรรมการใช้รถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อคของผู้ขับขี่

ได้อ่านข่าวในหนังสือพิมพ์ เป็นข่าวกอบเล็ก ๆ อยู่หน้าหลังสุด ของหนังสือพิมพ์ เป็นเรื่องของคุณแม่ท่านหนึ่ง ที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทาง ได้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์เดินทางไปบ้านญาติ แต่ไม่ได้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ไปเพียงลำพัง ยังได้พาลูกชายวัย 3 ขวบ หลาน 2 ขวบ ไปกับรถมอเตอร์ไซด์ด้วย ในลักษณะที่เด็ก ๆ นั่งซ้อนข้างหน้ารถมอเตอร์ไซด์หนึ่งคน นั่งซ้อนข้างหลังรถมอเตอร์ไซด์อีกหนึ่งคน

และระหว่างการเดินทาง ได้เกิดอุบัติเหตุเชื่อมชนกับรถบรรทุกของ แล้วรถของคุณนี่ได้ทับ ลูกชายวัย 3 ขวบ ที่ ศิริระสมองกระจาย เสียชีวิตในที่เกิดเหตุทันที ส่วนหลาน วัย 2 ขวบ ได้รับความเจ็บสาหัส

ทุกท่านสามารถอ่านเจอ ข่าวลักษณะการเสียชีวิตของเด็กเล็ก ๆ ระหว่างการเดินทาง จากการนั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ ไปกับผู้ปกครองที่ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะเดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆ ในหนังสือพิมพ์ ได้เป็นระยะๆ

แล้วยังพบว่า มีข่าวของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งได้จัดแถลงข่าวอย่างใหญ่โต เรื่องการรณรงค์ให้ประชาชนสวมใส่หมวกกันน็อค ขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ และ เริ่มเห็นป้ายโฆษณาที่มีข้อความ “รักวัวให้ผูก รักลูกให้สวมหมวกกันน็อค” และมีรูปภาพ เจ้าหน้าที่ตำรวจขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ มีเด็กนั่งซ้อนท้ายอยู่ด้วย โดยที่เด็กได้สวมใส่หมวกกันน็อค ติดประกาศ อยู่ตามป้อมตำรวจ ตาม 4 แยก ของถนน ในพื้นที่กรุงเทพฯ

การรณรงค์ให้ผู้ปกครองสวมใส่หมวกกันน็อคให้เด็กเล็กๆ ขณะนั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ นั้น เป็นเรื่องที่ถูกต้อง เหมาะสมมากๆ เห็นแล้ว ได้แต่ร้อง สาธุสาธุ สาธุ แต่ถ้าให้เป็นความรู้สึกประชดประชัน คงต้องบอกว่าน่าคิดได้ ทำได้ตั้งนานแล้ว เพราะ คิดว่า เด็กทั้ง 2 คน ที่นั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์ที่แม่เป็นผู้ขับขี่ และประสบอุบัติเหตุ จนทำให้เด็ก อายุ 3 ขวบ เสียชีวิต จากข่าวที่อ่านเมื่อเช้านั้น เด็กทั้ง 2 คน คงไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อคหรอก สมอกเลยกระจาย จาก ตามข่าวที่ลง

เพราะพฤติกรรมการสวมใส่หมวกกันน็อคให้ลูก ให้หลาน ให้กับเด็กเล็กๆของผู้ปกครองที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทาง บนท้องถนนในสังคมบ้านเรา ยังมีน้อยมาก เห็นได้น้อยมาก แต่ในทางกลับกัน พฤติกรรมที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อคให้ลูก ให้หลาน ให้กับเด็กเล็กๆของผู้ปกครองที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทาง บนท้องถนนในสังคมบ้านเรา ก็มีเป็นจำนวนมาก เห็นเป็นประจำบ่อยมากๆ เหมือนเป็นเรื่องปกติของชีวิต เป็นวัฒนธรรม เป็นวิถีชีวิตธรรมดาทั่วไป

แล้วจากที่เก็บข้อมูล กลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ที่เสียชีวิตจากรถมอเตอร์ไซด์ ทั้งคนขับขี่ คนนั่งซ้อนท้ายรถ 20 กว่าราย พบว่าส่วนใหญ่ ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค จึงมีความเป็นไปได้ ของสาเหตุที่สำคัญของการเสียชีวิตอย่างหนึ่ง ของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถมอเตอร์ไซด์ เพราะ คิดว่า ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ที่สวมใส่หมวกกันน็อค หรือ คนนั่งซ้อนท้าย เมื่อประสบอุบัติเหตุ นั้น คงทำให้ เจ็บน้อย ตายยาก กว่า ส่วนผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค เมื่อประสบอุบัติเหตุ คงทำให้ เจ็บหนัก ตายง่าย กว่า

ซึ่งการรับรู้ข่าวสารทั้ง 2 เรื่องข้างต้น ทำให้เกิดการตั้งคำถาม “เอ๊ะ” เกิดความสงสัย อยากคิดหา คำตอบ ที่ว่า “ทำไมถึงไม่ใส่หมวกกันน็อคกัน” เลยมานั่งคิด นอนคิด ไปเรื่อยๆ ทำให้พอได้คำตอบ ตาม ความคิด ตามความเข้าใจ ให้อายสงสัย มาบ้าง แต่คงไม่ใช่ทั้งหมด และอาจไม่ใช่คำตอบที่ถูกต้อง

ก่อนที่จะไปหาคำตอบ ไปคิดว่า “ทำไมถึงไม่ใส่หมวกกันน็อคกัน” หรือ การไปคิดถึงวิธีที่ทำให้ผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ สวมใส่หมวกกันน็อค การคิดวิธีป้องกันการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของผู้ขับขี่ผู้ใช้รถ มอเตอร์ไซด์ให้ลดน้อยลงไป การคิดถึงเรื่องการรณรงค์ วิธีการทำให้ผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์สวมใส่หมวก กันน็อคในชีวิตประจำวัน ให้เป็นเรื่องปกติ เป็นวัฒนธรรมการดำรงชีวิตปกติในการดำเนินชีวิต

สิ่งแรกที่น่ามานั่งคิดก่อนเลยว่า สามารถเห็นภาพ พฤติกรรม วิถีชีวิต ของผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค บนท้องถนน ในสังคมไทย ได้จากที่ไหน มีลักษณะอย่างไรบ้าง ซึ่งสามารถทำให้คิด เข้าใจเหตุผลว่า “ทำไมถึงไม่ใส่หมวกกันน็อคกัน” ของผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่สวมหมวกกันน็อค ได้ง่ายขึ้น แล้ว จึงมาคิดถึงเรื่องการรณรงค์ วิธีการทำให้ผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ สวมใส่หมวกกันน็อคในชีวิตประจำวัน ให้เป็นเรื่องปกติ เป็นวัฒนธรรมปกติในการดำเนินชีวิต

ที่นี้ลองมาลองแยกให้ละเอียด เป็นข้อๆ ว่าเราสามารถ เห็นภาพ เห็นพฤติกรรม วิถีชีวิต ของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ คนนั่งซ้อน ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ในวิถีชีวิตประจำวัน จากบนท้องถนน ในสังคม บ้าน เรา อย่งไรกันบ้าง ?

1. ภาพแรกที่พบเห็นได้ง่าย คือ ซึ่ง เป็นภาพที่ค่อนข้างหวาดเสียว ตื่นเต้น สะเทือนใจ ทุกครั้งที่พบ เห็น สำหรับตัวเองพอสมควร เพราะจากการได้เก็บข้อมูลการเสียชีวิตของเด็กจากสาเหตุภายนอก ที่ไม่ใช่โรค เพราะ ได้พบการเสียชีวิตในลักษณะนี้ ของเด็กๆอยู่เป็นระยะ คือ การที่ผู้ปกครอง ใช้รถ มอเตอร์ไซด์ขับขี่เป็นพาหนะ ในการเดินทางไปรับไปส่งลูกๆหลานๆ ที่โรงเรียน หรือ ศูนย์เด็กเล็ก แล้ว ไม่ได้ใส่หมวกกันน็อค ให้ลูกๆหลานๆ ซึ่งเป็นเรื่องที่แปลก เพราะ ตัวผู้ปกครองเองส่วนใหญ่ได้สวมใส่ หมวกกันน็อคกัน

สามารถเห็นการเดินทางลักษณะนี้หลังเลิกเรียน ได้ในทุกๆ ศูนย์เด็กเล็ก ทุกๆ โรงเรียน ทั้ง ระดับ ประถมศึกษา ไปถึงมัธยมศึกษา และ พฤติกรรมมารับส่งลูกๆหลานๆ ด้วยรถมอเตอร์ไซด์ของผู้ปกครอง ที่ไม่สวมหมวกกันน็อค ให้เด็กๆ ไม่ได้มีความแตกต่างกัน ทั้งในกรุงเทพฯ และที่ต่างจังหวัด มี ลักษณะเหมือนกัน

ภาพที่เห็นของการไม่สวมใส่หมวกกันน็อคของเด็กๆ จากผู้ปกครองที่ใช้ รถ มอเตอร์ไซด์ ไปรับลูกๆหลานๆ ที่ศูนย์เด็กเล็ก ที่ โรงเรียน ที่หวาดเสียว ขอยกตัวอย่างที่เคยเห็นภาพ เช่น ผู้ปกครองใช้มอเตอร์ไซด์ไปรับลูกๆหลานๆ ครั้งเดียวหลายคนอาจ 3 - 4 คน ยังเคยเห็น มี ลักษณะให้เด็กนั่งหน้า 2 คน นั่งหลัง 2 คน หรือ เด็กนั่งข้างหน้า 1 คน นั่งหลัง 2 คน

โดยเฉพาะเด็กที่เล็กๆ ที่ยังเรียนอยู่ในศูนย์เด็กเล็ก หรือระดับอนุบาล ซึ่ง เคยเห็นเด็กบางคนที นั่งซ้อนมอเตอร์ไซด์ผู้ปกครอง แล้วกำลังหลับอยู่ บ้างคนสัพโหงกอยู่ เด็กที่หลับขณะซ้อนรถ มอเตอร์ไซด์ เป็นภาพที่เห็นแล้วหวาดเสียว กลัวอันตรายมาก

ซึ่ง คิดว่าคงมีผู้ปกครองที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทางไปรับส่งลูกๆหลานๆ ในแต่ละศูนย์เด็กเล็ก แต่ ละโรงเรียน แล้วได้ใส่หมวกกันน็อคให้ลูกๆหลานๆ คิดว่ามีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับเด็กที่ผู้ปกครองได้ใส่หมวกกันน็อค ให้ลูก ให้หลาน ที่พบเป็นจำนวนมากกว่า

2. เป็นลักษณะพฤติกรรมของผู้ปกครองที่ใช้รถมอเตอร์ไซค์เป็นพาหนะ รถมอเตอร์ไซค์มีความจำเป็นของครอบครัวในการเดินทาง และระหว่างขับขี่ได้พาเด็กเล็กๆนั่งซ้อนมอเตอร์ไซค์ไปด้วย ทั้งเป็นลักษณะการนั่งข้างหน้า หรือ ลักษณะนั่งข้างหลังรถมอเตอร์ไซค์ เป็นลักษณะ คล้ายๆ ในกรณีที่ 1 แต่ในกรณีนี้ ส่วนใหญ่เป็นเด็กเล็กๆ เป็นเด็กลูกอ่อน อายุ 0 – 3 ปี ที่ยังไม่เข้าโรงเรียน เช่น อาจมีเด็กบ้างรายที่เพิ่งเกิดจากโรงพยาบาล แล้วผู้ปกครองเอารถมอเตอร์ไซค์ไปรับกลับมาที่บ้านพัก หรือ กรณีที่พาเด็กเล็กๆ นั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซค์เดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆ มีลักษณะพ่อเป็นคนขับรถมอเตอร์ไซค์ มีแม่ นั่งซ้อน แล้วมีลูกนั่งซ้อนไปด้วย หรือ ญาติพี่น้องที่เป็นผู้ใหญ่เป็นคนขับรถมอเตอร์ไซค์ แล้วพาเด็กเล็กๆนั่งซ้อนไปด้วย ซึ่ง พบเห็นได้ทั่วไปบนท้องถนนทั้งในกรุงเทพฯ และ ต่างจังหวัด แล้วเป็นเรื่องที่เห็นแล้ว อาจรู้สึกแปลกๆ ได้ เพราะผู้ปกครอง หรือ ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ที่เป็นผู้ใหญ่ ได้สวมใส่หมวกกันน็อคให้ตัวเอง ทั้งคนขับขี่ หรือ คนนั่งซ้อนท้าย แต่กับไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อคให้กับเด็กๆ
3. ลักษณะพฤติกรรมที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ของการขับรถมอเตอร์ไซค์ของผู้ใหญ่ หรือเด็กวัยรุ่น หรือ เด็กๆ อาจเริ่มตั้งแต่ 10 ปี ขึ้นไป ที่สามารถขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ได้แล้ว สามารถมองเห็นพฤติกรรมของผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ ที่ไม่สวมหมวกกันน็อคได้ในหลายลักษณะ

แยกลักษณะเป็นในกรุงเทพฯ และ ต่างจังหวัด ถ้าในกรุงเทพฯ ผู้ใหญ่และวัยรุ่น ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ที่ไม่สวมหมวกกันน็อค พบได้ว่า ส่วนใหญ่เป็นลักษณะการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ บนท้องถนนที่ไม่ใช้ในถนนหลัก แต่เป็นในถนนรอง ถนนย่อย เป็นถนนในตรอก ซอย ต่างๆ เช่น ในซอยลาดพร้าว จรัญสนิทวงศ์ ห้วยขวาง หรือ การขับขี่ใช้รถมอเตอร์ไซค์ในหมู่บ้าน ในค่ายทหาร ในมหาวิทยาลัย หรือ เป็นการขับรถในละแวกบ้านพัก เป็นช่วงเวลาเย็นๆ ช่วงกลางวัน หรือ ได้รู้ว่าเส้นทางที่ไปนั้น ไม่มีตำรวจอยู่ที่ป้อม หรือ ตำรวจตั้งด่านจับรถอยู่

สามารถพบการไม่สวมใส่หมวกได้มาก ในเขตชานเมืองกรุงเทพฯ เขตรอบนอก กันน็อคในกรุงเทพฯ และส่วนใหญ่พบมากในกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มเด็กๆที่ขับขี่มอเตอร์ไซค์มากกว่าผู้ใหญ่

ส่วนในต่างจังหวัด สามารถพบได้มาก ทั่วไป การเดินทางในต่างจังหวัด รถมอเตอร์ไซค์เป็นสิ่งสำคัญ ในการเดินทาง เช่น เดินทางจากบ้าน เข้าไปซื้อของในหมู่บ้าน ไปตลาดนัด ไป อบต ไปอำเภอ ไปทำงานที่นา ที่ไร่ ที่สวน ไปหาญาติพี่น้อง ไปทำธุระต่างๆ โดยเฉพาะการไปทำงาน ที่นา ที่ไร่ เพราะบ้านพักอาศัยของชาวชุมชน อาจ อยู่กันคนละแห่ง กับที่ทำการเกษตร ถ้าให้เดินไปคงเสียเวลา แล้วรถสาธารณะ รถรับจ้างต่างๆไม่มี หรือ มีน้อยด้วย หรือ ถ้ามีต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเป็นจำนวนมาก แพง

การลงทุนในการซื้อรถมอเตอร์ไซค์มาใช้ ในการเดินทาง จึงทำให้ชีวิตสะดวก สบาย มากขึ้น รวดเร็วขึ้น ไปด้วย มาง่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย คุ่มค่าในการลงทุน และคงถูกกว่าการจ้างรถรับส่ง

เมื่อได้ลองมานั่งย้อนคิดถึงการใช้รถมอเตอร์ไซค์ ของชาวชุมชน ที่บ้านนอก พบว่า มีมอเตอร์ไซค์กันแทบทุกบ้านเลย ถ้าให้คิดประมาณเอา คิดว่ามี ครอบครัวที่พักอาศัยในหมู่บ้านเฉลี่ย 100 ละ 70 – 80 % ได้ ที่มีรถมอเตอร์ไซค์ไว้ใช้ในบ้านพัก แล้วบ้างบ้าน มีรถมอเตอร์ไซค์ถึง 2 คัน หรือ 3 คัน ยังมี ซึ่งคิดว่าคงมีลักษณะคล้ายๆ กันทั่วไปของหมู่บ้านในชนบททั่วประเทศ

และการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ของเด็กเล็กๆ ในต่างจังหวัด อายุของการเริ่มขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ของเด็กมีอายุน้อยลงกว่าเด็กในกรุงเทพฯ อาจเริ่มขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ตั้งแต่ อายุ 6 – 7 ขวบ อาจเป็นเพราะผู้ปกครองที่ชอบใช้ให้ลูก ไปซื้อของที่ร้านค้า ไปไร่ ไปนา ให้ตั้งแต่ยังเล็ก หรือ ให้ลูกใช้มอเตอร์ไซค์ในการเดินทางไปโรงเรียน ไปหาเพื่อนๆ

ซึ่ง การขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ในต่างจังหวัด นั้น แพบไม่มีการสวมใส่หมวกกันน็อคกันเลย มีน้อยมากที่สวมใส่หมวกกันน็อค โดยเฉพาะการขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ในหมู่บ้าน ในตำบลที่ตัวเองพักอาศัยอยู่ การขับซึ้ ไปไร่ไปนา ไปทำงาน ไปตลาดนัด การใส่หมวกกันน็อค ของผู้ขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ ในต่างจังหวัด ปกติใส่ เพราะเป็นช่วงเวลาที่ต้องขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ เขาไปในตัวอำเภอไปในตัวจังหวัด หรือ รู้ว่าจุดที่ต้องเดินทางไปมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตั้งด่านตรวจจับรณอยู่ แต่ไม่ใช่ทุกคนด้วย

และ ผู้ขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ในเขตตัวจังหวัด มีพฤติกรรม คล้ายๆ การผู้ขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ของในกรุงเทพ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค เมื่อขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ละแวกบ้านพัก ในถนนรอง ในถนนย่อย ในตรอก ซอย หรือ เมื่อรู้ว่าทางที่ไม่มีตำรวจ ไม่มีการตั้งด่านตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

4. เป็นลักษณะของคนที่นั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซค์ โดยไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ซึ่ง พบได้เป็นปกติพบได้ทั่วไป เช่น คนขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ซึ่ง ปกติไม่ได้ให้ผู้โดยสารสวมใส่หมวกกันน็อคเลย ในการเดินทางรับส่งใกล้ๆท่ารถ แต่สวมใส่หมวกกันน็อคให้ผู้โดยสาร ต่อเมื่อถูกว่าจ้างไปไกลๆ แต่ไม่ใช่ทุกคนทุกครั้งเสมอไป และกล่าวได้ว่าเป็นส่วนน้อยด้วยที่ได้ใส่หมวกกันน็อค

หรือในกรณีของผู้ขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ ลักษณะที่คนมาขอซ้อนนั่งโดยบังเอินไม่ได้ได้คิดว่าต้องมีคนนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์ จึงไม่ได้เตรียมหมวกกันน็อคไว้ให้ใส่ เลยเอาหมวกกันน็อค ไว้ใช้สำหรับตัวเองเพียงไปใบเดียว เช่น มีเพื่อนที่โรงเรียนขอกลับบ้านพักด้วย หรือ เพื่อนไปทางเดียวกันจึงขอลงระหว่างทาง หรือ ให้ไปส่งระหว่างทาง ซึ่งถ้าลองไปดูได้หลังเลิกเรียน ของนักเรียนระดับมัธยม หรือ พวกนักเรียนอาชีวะต่างๆ โดยเฉพาะในต่างจังหวัดนักเรียนที่ใช้มอเตอร์ไซค์ ในการเดินทาง คนซ้อนท้าย ส่วนใหญ่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค

หรือการไปเที่ยวบ้านเพื่อนบ้านญาติ และ เพื่อนหรือญาติของกลับด้วย หรือไปซื้อของ ต้องให้เพื่อนอีกคนไปช่วยถือของ และ สาเหตุเหตุผลอื่นๆ อีกมากมาย ที่คนนั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซค์ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค

ซึ่งอาจ กล่าวได้ว่าพฤติกรรมการขับซึ้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ในสังคมไทย คนนั่งซ้อนท้ายส่วนใหญ่ ใหญ่มากๆ ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค ไม่ว่าจะผู้ขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ เป็นผู้ชายผู้หญิง วัยรุ่น ทั้งในกรุงเทพ และ ต่างจังหวัดคนซ้อนส่วนใหญ่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค ในต่างจังหวัด มากหน่อย ถ้าให้พูดแบบประชดประชันคิดว่า 100 ละ 97.50 % ได้ ของการใช้รถมอเตอร์ไซค์ที่คนซ้อนไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค อออิ

5. เป็นลักษณะกลุ่มเด็กแว้น กลุ่มเด็กที่ชอบกันจับกลุ่ม ในการขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ในเวลากลางคืน ออกไปขับซึ้มอเตอร์ไซค์แข่งกัน ขับซึ้ด้วยความเร็ว ไม่เคารพกฎจราจร มีจำนวนตั้งแต่หลายสิบคัน ถึงเป็นหลายร้อยคัน ซึ่งเด็กกลุ่มนี้ ทั้งคนขับซึ้ คนนั่งซ้อน ทั้งที่เป็นผู้หญิง ผู้ชาย แพบไม่มีการสวมใส่หมวกกันน็อคกันเลย เคยเห็นมากับตาตัวเอง หลายครั้ง

และเด็กกลุ่มนี้ ยังมีความเสี่ยงมากในการเกิดอุบัติเหตุ การได้รับบาดเจ็บ หรือ เสียชีวิต เพราะมีการร่วมตัวกันขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ กันเป็นจำนวนมาก พร้อมๆกัน ขับซึ้รณมอเตอร์ไซค์ด้วยรวดเร็วฝ่าฝืนกฎจราจร ขับซึ้ในเวลากลางคืน ที่มีรถยนต์คันอื่นร่วมใช้ถนนด้วย และ ขับด้วยความเร็ว

จากทั้ง 5 กรณี ที่กล่าวมาของพฤติกรรม วิธีชีวิต การขับซึ้การใช้รถมอเตอร์ไซค์โดยไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ทั้งผู้ขับซึ้เอง และ คนนั่งซ้อนท้าย ทั้งเด็ก และ ผู้ใหญ่ ที่พบเห็นได้ในสังคมไทย คง

ครอบครัวทุกกลุ่มคนใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นประจำ และไม่สวมใส่หมวกกันน็อคพอสมควร ที่นี้ลองมาหาเหตุผลตั้งคำถามของการไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ในแต่ละข้อดูว่ามีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง

ลักษณะเหตุผลในส่วนกรณี ข้อที่ 1 กับข้อ 2 เรื่องของผู้ปกครองที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อคให้เด็ก ขณะพาเด็กนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ขอร่วมเป็นอันเดียว เพราะ ประเด็นคล้ายๆ กัน

ประเด็นที่ 1 ผู้ปกครองคงอาจคิดว่าการเอาเด็กนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ เฉพาะ เวลาขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ในซอย ในตรอก ในถนนละแวกบ้าน ไปไร่ ไปนา ไปตลาด ไปซื้อของ ไปบ้านญาติ หรือ แคไปกลับโรงเรียน เป็นการเดินทางที่ไปใกล้ๆ ในละแวกชุมชน ไม่ได้ไปไกลอะไร ไม่น่ามีอันตรายอะไร มีความปลอดภัย ไม่ต้องสวมใส่หมวกกันน็อคให้เด็กได้

ประเด็นที่ 2 คงเป็นมุมมองหนึ่งที่อยู่ในสังคมบ้านเราของผู้ปกครอง ที่คิดว่าการเป็นเด็กอยู่นั้น นั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ได้ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับ ซึ่ง ตามความเป็นจริงของกฎระเบียบในเรื่องนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจบ้านเรายังไม่ได้ตรวจจับเด็กๆ ที่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค ที่นั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์มากับผู้ปกครองจริงๆ เพราะโดยส่วนตัวเอง ยังไม่เคยเห็นเหมือนกันที่ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจเขียนใบสั่งให้กับผู้ปกครอง ที่ขับขี่มอเตอร์ไซด์แล้วพาเด็กนั่งซ้อนท้ายไปด้วย ในความผิดว่าไม่สวมใส่หมวกกันน็อคให้กับเด็ก ผู้ปกครองเลยตัดสินใจที่ไม่ได้ใส่หมวกกันน็อคให้เด็กเพราะตำรวจไม่จับ

ประเด็นที่ 3 เรื่องของสภาพครอบครัวที่ไม่ได้เคร่งครัดที่ใด ไม่มีเงินซื้อรถยนต์ แต่ผู้ปกครองใช้มอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทาง มอเตอร์ไซด์มีความจำเป็นในการดำรงชีวิตของครอบครัว เมื่อต้องเดินทางในการไปทำกิจกรรมต่างๆ แล้วหลายๆ ไม่มีใครดูแล จึงมีความจำเป็น ในการพาลูกนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ไปด้วย เช่น ไปโรงเรียน ไปตลาด ไปไร่ ไปนา ซึ่ง เคยได้ยินมาว่ามีรถมอเตอร์ไซด์ ที่ใช้ในประเทศไทย ที่ขายออกมาจากผู้ผลิตแล้ว มีไม่ต่ำกว่า 10 ล้านคัน มีครอบครัวที่ใช้มอเตอร์ไซด์ หลายล้าน ครอบครัว

ประเด็นที่ 4 การใช้มอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทางของ ผู้ปกครองที่พาเด็กนั่งซ้อนไปโดยไม่สวมใส่หมวกกันน็อคให้เด็กนั้น ผู้ปกครองคงมีความตระหนัก ความเข้าใจ ความรู้ จิตสำนึก ไม่ดี ไม่เหมาะสม ในการป้องกันความปลอดภัย การบาดเจ็บ ของลูกๆ หลานๆ จากอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น จากการเดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซด์

ประเด็นที่ 5 เป็นเรื่องของค่านิยม วัฒนธรรมที่ยอมรับได้ ของสังคม เพราะการที่ผู้ปกครองพาเด็กนั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์ เป็นเรื่องปกติ ไม่เห็นมีใครว่าเลย ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน ไม่เห็นว่าตักเตือน คนในชุมชน ไม่เห็นว่าตักเตือน ญาติพี่น้อง ไม่เห็นมีใครว่าตักเตือน พระไม่เห็นว่าตักเตือน คุณครู ผอ ที่ศูนย์เด็กเล็ก คุณครู ผอ ที่ โรงเรียน ไม่เห็นว่าตักเตือน การพาเด็กนั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์ ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ของผู้ปกครองเป็นเรื่องปกติของชีวิตประจำวัน

ประเด็นที่ 6 มองไปที่เรื่องของหมวกกันน็อคของเด็ก ที่อาจไม่ค่อยมีขายในท้องตลาด หาซื้อยาก คิดว่า คงเป็นเหตุผลหนึ่ง ที่ผู้ปกครองไม่ได้หาหมวกกันน็อค มาให้เด็กสวมใส่ แต่หาที่ทราบ ไขว่หาซื้อไม่ได้เลย สามารถหาซื้อได้ในห้างใหญ่ๆ หรือ ร้ายเฉพาะที่ขายหมวกกันน็อค ของเด็ก หรือ ซื้อตามอินเทอร์เน็ต

ประเด็นที่ 7 เป็นเรื่องความสิ้นเปลือง เพราะหมวกกันน็อคในปัจจุบันอย่างพอใช้ได้ ได้มาตรฐานหน่อย ราคาแพงอยู่ โยละ 300 บาท เป็นอย่างต่ำ ผู้ปกครองอาจมองว่าเป็นของใช้สิ้นเปลือง คิดว่ามีความจำเป็นต้องซื้อ เพราะ เด็กใส่ได้ไม่นาน ได้ไม่กี่ปี เดียวเด็กโตแล้ว ไว้รอซื้อตอนโตทีเดียว

ประเด็นที่ 8 เด็กอาจไม่ชอบใส่หมวกกันน็อค หลังจากผู้ปกครองได้หาหมวกกันน็อค มาให้เด็กใส่แล้ว เพราะเด็ก อึดอัด ร้องให้ งอแง เด็กไม่ชอบ ไม่สบายเหมือนตอนไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ผู้ปกครองจึงตามใจเด็ก สงสารเด็ก จึงไม่ได้ใส่หมวกกันน็อคให้เด็ก ขณะนั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ อีก

ประเด็นที่ 9 รถมอเตอร์ไซด์คงแทบทุกรุ่น โดยปกติมีพื้น มีความสะดวกในการเก็บหมวกกันน็อคได้ แค่หนึ่งใบ การที่ผู้ปกครองใส่หมวกกันน็อคให้เด็กในการเดินทางไปที่อื่นๆ อาจไม่สะดวกในการเก็บหมวกกันน็อคของเด็กที่เพิ่มขึ้นไปอีกใบ จึงไม่หาหมวกกันน็อคมาสวมใส่ให้เด็ก ขณะนั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์

ลักษณะเหตุผลในสวนกรณีข้อที่ 3 สาเหตุของผู้ที่ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ โดยทั่วไปที่ไม่ชอบสวมใส่หมวกกันน็อค ในสังคมบ้านเรา ทั้งผู้ใหญ่ ชายหญิง วัยรุ่น และ เด็ก ทั้งในกรุงเทพและต่างจังหวัด ในลักษณะต่างๆ

ประเด็นที่ 1 การขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ของผู้ใหญ่ หรือ วัยรุ่น หรือ เด็กที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ที่เห็นได้ทั่วไปในสังคมไทยนั้น **เหตุผลที่คิดว่าสำคัญเลย** เป็น เพราะ พื้นที่ ท้องถนนของผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ในการขับขี่ยังนั้น ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือ เป็นช่วงเวลาที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตรวจจับ ไปตั้งด่าน เป็นเช่นนี้ทั้งในกรุงเทพ และ ในต่างจังหวัด เช่น พื้นที่ ถนนรอง ถนนย่อย ไม่ใช่ถนนหลัก ในตรอก ซอย ต่างๆ ในหมู่บ้าน ชุมชน ถนน ไปไร่ ไปนา เมื่อไม่มีตำรวจ ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ จึงเลือกที่ไม่ใส่หมวกกันน็อค จนเป็นนิสัย อาจเป็นเพราะขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ได้สะดวกสบายกว่าการสวมใส่หมวกกันน็อค

ประเด็นที่ 2 การขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ของผู้ใหญ่ หรือ วัยรุ่น หรือ เด็ก ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ที่เห็นได้ทั่วไปในสังคมไทยนั้น คงเป็นเช่น เดียวกันกับในประเด็นแรก แต่มองในมุมกลับกัน คือ พื้นที่ ท้องถนนของผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ในการขับขี่ยังนั้น **เจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่ได้เข้าไปตรวจจับ** ไปตั้งด่าน ไม่มีตำรวจคอยตรวจตราดูแล อาจเป็นเพราะไม่ใช่ช่วงเวลาที่ตำรวจทำงาน เช่นเวลา กลางคืน หรือ **กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจตรา น้อย มีไม่เพียงพอ** มีน้อยเกินไป เกินกว่าที่จะไปตรวจจับ ตกเตือน ดูแลผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ในทุกๆ พื้นที่ของถนน ของชุมชน ของหมู่บ้าน เมื่อไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ จึงเลือกไม่ใส่หมวกกันน็อค อาจเป็น เพราะ ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทางได้สะดวกสบายกว่าการสวมใส่หมวกกันน็อค

ประเด็นที่ 3 เป็นการเอาทั้ง 2 ประเด็นแรกมาสรุปรวมกัน ว่า เมื่อพื้นที่ท้องถนน ของชุมชน ของหมู่บ้าน ในถนนรอง ถนนย่อย ที่ไม่ใช่ถนนหลัก ในตรอก ซอย ต่างๆ ที่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ใช้นั้น ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจจับ ควบคุมดูแล ให้ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์สวมหมวกกันน็อค ในพื้นที่บนท้องถนนนั้น ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ จึงนิยม เหมือนเป็นค่านิยม เป็นวัฒนธรรม วิถีชีวิต ที่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ไม่ต้องสวมใส่หมวกกันน็อค ในการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ได้ สามารถพูดได้ในลักษณะหนึ่ง ที่กล่าวได้ว่าเป็นพื้นที่ของกฎหมายที่เข้าไปถึงไม่ถึง เป็นพื้นที่ปลอดกฎหมายระเบียบ กติกา ข้อบังคับนี้

ซึ่งที่จริงกฎหมายนี้ต้องใช้กันทั่วประเทศ ทุกตารางนิ้วของพื้นที่ประเทศ แต่กฎหมายกติกา ข้อบังคับนี้ ยังไม่ได้เข้าไปในวิถีชีวิตของการใช้รถมอเตอร์ไซด์ เข้าไปเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม ค่านิยม วัฒนธรรม วิถีชีวิต ของผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค กลุ่มนี้ ให้สวมใส่หมวกกันน็อคทุกครั้งที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ได้

เพราะ ถ้าถามว่าผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อคกลุ่มนี้ รู้หรือเปล่านั้นมีกฎหมาย ข้อบังคับ ว่าผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ต้องสวมใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง ที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์ คงต้องตอบเลยว่ารู้ รู้กันทุกคน รู้กันทั่วประเทศละ แล้วคงมีหมวกกันน็อคกันทุกคนด้วย แต่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์กลุ่มนี้เลือกที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค

ลักษณะตัวอย่างถ้าเป็นในกรุงเทพ เวลาขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ในถนนหลัก เดินทางไปไกลที่พัก หรือ รู้ว่าจุดที่ไปมีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ มีตำรวจตั้งด่านตรวจจับอยู่ การเดินทางด้วยของผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ต้องหาหมวกกันน็อคมาสวมใส่ทันที ใส่ทุกครั้งเดินทาง หรือ ในต่างจังหวัดผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่สวม

ใส่หมวกกันน็อกกลุ่มนี้ เวลาเดินทางไปในอำเภอไปในตัวจังหวัด หรือ ไปในท้องถนนที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่านตรวจจับอยู่ การเดินทางด้วยการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ต้องหาหมวกกันน็อกมาสวมใส่ทันที ทุกครั้งที่เดินทาง

ประเด็นที่ 4 เป็นเรื่อง ของผู้ใช้ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทาง ที่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อก นั้น มี จิตสำนึก การเรียนรู้ การปรับตัว ในการใช้รถมอเตอร์ไซด์ ให้มีความปลอดภัย ไม่ดี ไม่เหมาะสม อาจเป็น เพราะ พื้นที่ ท้องถนนที่ขับขี่ใช้รถมอเตอร์ไซด์นั้น ไม่มี เจ้าหน้าที่ตำรวจ คอยตรวจจับ หรือ เป็น พื้นที่ท้องถนน ที่กฎหมาย กติกา นี้ยังเข้าไปไม่ถึง

แต่ถามว่า ผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อก กลุ่มนี้ เมื่อใช้รถมอเตอร์ไซด์ ในพื้นที่ ถนนรอง ถนนย่อย ไม่ใช่ถนนหลัก ในตรอก ซอย ต่างๆ ในหมู่บ้าน ชุมชน ถนน ไปไหนไปมา รู้หรือเปล่านั้น ต้องสวมใส่หมวกกันน็อก ต้องตอบว่ารู้ แต่คงเป็นเพราะ มี จิตสำนึก การเรียนรู้ การปรับตัว ในการใช้รถมอเตอร์ไซด์ ให้มีความปลอดภัย ไม่ดี ไม่ระมัดระวัง ความปลอดภัยให้ตัวเอง หรือ กับลูกๆที่นั่งซ้อน เมื่อใช้รถมอเตอร์ไซด์

ซึ่งเหมือนเป็น วิถีชีวิต พฤติกรรม เป็นบรรทัดฐานของชุมชน ของสังคม เป็นมาตรฐาน วัฒนธรรม ที่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ยังไม่ต้องสวมใส่หมวกกันน็อกกันได้

ประเด็นที่ 5 กลุ่มคนที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์ และชอบไม่สวมใส่หมวกกันน็อก จำนวนมาก เป็นกลุ่มเด็กๆ กลุ่มวัยรุ่น อายุ ไม่เกิน 20 ปี อาจเป็นเพราะ วุฒิภาวะ ในเรื่องความปลอดภัยไม่ดี ใส่หมวกกันน็อกแล้วอึดอัด ใส่แล้วดูไม่ดี ไม่สะดวกในการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์เดินทาง

ลักษณะเหตุผลในส่วนกรณีข้อที่ 4 เรื่องของคนนั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อกในกรณีต่างๆ ที่พบได้ในสังคมไทย

ประเด็นที่ 1 ต้องบอกอีกว่า พฤติกรรม วัฒนธรรม ของตำรวจ ในการตรวจจับคนนั่งซ้อนท้ายที่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อก โดกปกติไม่ได้จับ นอกจากเป็นการตั้งด่านใหญ่ๆ ถึงจับ ถ้าอยู่ตามป้อมตำรวจ ตามสี่แยก ไม่ได้จับ อาจเป็นเพราะตำรวจมีน้อยเกินไป และมีงานให้รับผิดชอบมาก เลยมาไล่จับ คนนั่งซ้อนท้ายที่ไม่ได้ใส่หมวกกันน็อกไม่ไหว

ประเด็นที่ 2 เช่นเดียวกันยังเป็น พฤติกรรม วัฒนธรรม ของผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ในการขับขี่ ที่เมื่อใช้รถมอเตอร์ไซด์ และมีผู้ซ้อนท้ายรถ มอเตอร์ไซด์ในทุกๆกรณี เช่น เพื่อนนั่งซ้อนท้ายญาติพี่น้องนั่งซ้อนท้าย หรือ มีผู้ว่าจ้างนั่งซ้อนท้าย ในกรณีของมอเตอร์ไซด์ รับจ้าง ยังไม่ได้มีพฤติกรรม นิสัย บรรทัดฐานที่ดี ที่ให้ผู้นั่งซ้อนท้าย ทุกครั้งที่มีการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งทั้งประเด็น ที่ 1 และ 2 ถือว่าเป็นประเด็นสำคัญที่สุด

ประเด็นที่ 3 เกิดจากกรณีของผู้ที่มาซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์ขณะขับขี่นั้น ไม่ต้องการสวมใส่หมวกกันน็อก เช่น คนนั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์ รับจ้าง โดยเฉพาะผู้หญิง อาจกลัวผมเสียทรง ผมเหม็น จากกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มเด็กแว้น กลุ่มเพื่อนที่โรงเรียน กลุ่มที่มานั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์โดยบังเอิญ หรือ นั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์เพื่อนๆ

ประเด็นที่ 4 จากการที่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทางนั้น ส่วนใหญ่ มีหมวกกันน็อกประจำตัวเพียงใบเดียว และ รถมอเตอร์ไซด์ที่ผลิตออกมาขาย โดยปกติมีความสะดวกในการเก็บหมวกกันน็อก ไว้

กับรถมอเตอร์ไซค์ ได้ 1 ใบ ฉะนั้น ผู้นั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์ที่ไม่ได้เตรียมหมวกกันน็อกมา หรือ มาซ้อนโดยบังเอิญ เมื่อมานั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์ ในลักษณะต่างๆ จึงไม่ค่อยได้สวมใส่หมวกกันน็อก

ประเด็นที่ 5 การนั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซค์โดยไม่สวมใส่หมวกกันน็อกนั้น ผู้ขับขี่หรือผู้ซ้อน อาจมองว่าเมื่อถูกตำรวจจับ เป็นโทษไม่หนัก สามารถพูดคุย ประองตอกกับตำรวจได้ ถ้ามีเหตุผลที่ดีตำรวจอาจปล่อยไปโดยไม่เสียค่าปรับ หรือ เขียนใบสั่งให้ปรับน้อยๆ หรือ สามารถจ่ายเงินให้ตำรวจที่จับในที่เกิดเหตุได้โดยไม่ต้องเขียนใบสั่ง

ลักษณะเหตุผลในส่วนกรณีข้อที่ 5 กรณีของเด็กแว้น ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อก ระหว่างขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ เล่น ขับรถแข่งขัน กับกลุ่มเพื่อนๆ เป็นกลุ่มใหญ่ๆ นั้น

ประเด็นที่ 1 เป็น ค่านิยมพฤติกรรม วัฒนธรรม การขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ บนท้องถนน ของเด็ก แว้น กลุ่มนี้อยู่แล้ว ที่ไม่ต้องการสวมใส่หมวกกันน็อก เด็กวัยรุ่นกลุ่มนี้ใครใส่หมวกกันน็อก อาจถูกมองเป็นเรื่องแปลกในสายตาเพื่อน ที่ไปร่วมตัวกันขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ด้วยกัน ที่อาจ มองว่า เป็นคนซึ่กแล้ว ใจไม่ถึง และคนนั่งซ้อนท้าย ซึ่งมีทั้งผู้หญิงผู้ชาย ที่แทบจะหาคนสวมใส่หมวกกันน็อกไม่ได้เลย

ประเด็นที่ 2 การร่วมตัว ในการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ของกลุ่มวัยรุ่น กลุ่มเด็กแว้น กลุ่มนี้ โดยปกติ ชอบไปร่วมตัวขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ในเวลาากลางคืน และ ในบนท้องถนน ช่วงถนนที่ไม่มีตำรวจอยู่ เพราะ โดยพฤติกรรม จุดประสงค์ ของการใช้รถมอเตอร์ไซค์มีความผิดอยู่แล้ว จึงต้อง หลบตำรวจ เมื่อไม่มีตำรวจ กลุ่มเด็กแว้นกลุ่มนี้ จึงไม่นิยมใส่หมวกกันน็อก ขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ คือ กลัวตำรวจจับในข้อหาความผิดอื่นๆ มากกว่า ความผิดเรื่องการไม่สวมใส่หมวกกันน็อก

ประเด็นที่ 3 การขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ของกลุ่มวัยรุ่น ที่เรียกว่าเด็ก แว้นนี้ เป็นการออกมาร่วมตัวกันของเพื่อนๆ เป็นกลุ่มใหญ่ และ ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ด้วยความรวดเร็ว มีการแข่งขันกัน การสวมใส่หมวกกันน็อก อาจทำให้ไม่สะดวกไม่การ พูดคุยกันกับกลุ่มเพื่อนๆ หรือ ในการมองดู มองหากกลุ่มเพื่อนๆ หรือ ไม่สะดวก ไม่ถนัดในการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ ด้วยความรวดเร็ว ขณะแข่งขัน กับรถมอเตอร์ไซค์ของเพื่อนๆ คันอื่น

ประเด็นที่ 4 เป็นเรื่องของจิตสำนึก ความรู้ การปรับตัว ประสบการณ์ชีวิต ความระมัดระวัง จากอันตรายในเรื่องความปลอดภัย ของการใช้รถมอเตอร์ไซค์ ที่เสี่ยง จากการสวมใส่หมวกกันน็อก ไม่ดี ไม่มีความตระหนักรู้มาก พอ

จากการพยายามอธิบายตอบคำถาม ที่ว่า “ทำไมถึงไม่สวมใส่หมวกกันน็อก” โดยเริ่มจากนำเสนอข้อมูล ลักษณะ พฤติกรรม ซึ่งสามารถมองเห็นภาพการใช้รถมอเตอร์ไซค์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อก ได้ชัดเจน ในสังคมไทย ทั้งผู้ขับขี่ ผู้นั่งซ้อนท้าย ที่ได้มา 5 ลักษณะนั้น

เมื่อได้นำมาวิเคราะห์ ที่ละข้อทั้ง 5 ข้อ ถึงเหตุผล สาเหตุของการไม่สวมใส่หมวกกันน็อก มาทั้งหมด คงอาจไม่ได้ตอบคำถาม ที่ว่า “ทำไมถึงไม่สวมใส่หมวกกันน็อก” ได้ครอบคลุม ครบทุกๆ ลักษณะ พฤติกรรม เหตุผล สาเหตุ ของผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อก

แต่ถ้านำลักษณะ ภาพ ของการไม่สวมใส่หมวกกันน็อก ทั้งผู้ขับขี่ ผู้นั่งซ้อนท้าย รถมอเตอร์ไซค์ ในสังคมไทย ที่พบเห็น ได้มา ทั้ง 5 ข้อ นั้น รวมถึง เห็นผล สาเหตุ ตามที่เข้าใจ ที่วิเคราะห์ ได้มาทั้งหมด ทั้ง 5 ข้อนั้น

มาคิดต่อ คิดถึงการวิธีการป้องกัน แก้ไข ส่งเสริม พัฒนา พฤติกรรม ของการใช้รถมอเตอร์ไซด์ เป็นพาหนะในการเดินทาง ทั้งผู้ขับขี่ คนนั่งซ้อนท้าย ต้องให้มีการสวมใส่หมวกกันน็อค ในทุกๆ ครั้ง ในทุกๆ ท้องถนน เมื่อใช้รถมอเตอร์ไซด์ ให้เป็นเรื่องปกติ เป็นพฤติกรรมปกติ ในวิถีชีวิต เป็น วัฒนธรรม ที่ต้องสวมใส่หมวกกันน็อค ขณะใช้รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะในการเดินทาง ทั้งผู้ขับขี่ คนนั่งซ้อนท้าย

ข้อเสนอทั้งหมด ที่กล่าวต่อไปนี้เป็น การ ร่วมยอด จากความรู้ จากประสบการณ์ จากความคิด ที่ได้อ่าน ได้ฟัง ได้รับรู้จากงานเสวนา สัมมนา ต่างๆ จากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ ครู อาจารย์ ที่นำเสนอข้อมูล เป็นวิธีการ เพื่อให้ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์สวมใส่หมวกกันน็อค เป็นวิถียาทาน กับผู้รับฟัง ในโอกาสต่าง ซึ่งได้จดจำมาคิด มารวมร่วม ต่อยอด ปรับแต่ง และนำมาเสนอ นั้น ซึ่งต้องขออภัย ผู้ทรงคุณวุฒิทั้งหลาย ที่ไม่ได้อ้างอิงในที่นี้

รูปแบบนำเสนอเป็นลักษณะนำเสนอ เป็นเรื่องของวิธีการบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์ให้ความรู้ แนวคิด ส่งเสริม พัฒนา ความคิดเห็น เป็นข้อๆไป โดยรวมทั้ง 5 ข้อ ของพฤติกรรมการใช้รถมอเตอร์ไซด์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ที่พบ ในสังคมไทย ไม่ได้เรียงลำดับ

ข้อเสนอนี้ 1 ให้ผู้ปกครองที่กำลังท้อง ทุกคน ทั่วทุกพื้นที่ ทั่วประเทศ เมื่อท้อง และได้ไปฝากท้อง ทั้งที่เป็นโรงพยาบาล รัฐ และเอกชน ภาครัฐต้องจัดการลงทะเบียนผู้ปกครองที่ท้อง และจัดให้มีสถานที่สะดวก ในการเดินทาง ระยะทางไม่ไกล

โดยอาจอยู่ที่ศูนย์ อนามัย ของแต่ละตำบล ของแต่ละเขต เพื่ออบรม ให้ความรู้ เรื่อง อันตรายจากการพาเด็กนั่งซ้อนมอเตอร์ไซด์ หรือ อันตรายจากการไม่สวมใส่หมวกกันน็อคของเด็ก ขณะ นั่งรถ มอเตอร์ไซด์ หรือ หัวข้อต่างๆ อื่นๆ ที่เกี่ยวกับการป้องกันอันตรายของเด็กจากการนั่งซ้อนรถมอเตอร์ไซด์ การขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ให้กับผู้ปกครอง ระหว่างระยะเวลาที่ท้อง 9 เดือน ก่อนคลอด อาจเป็นระยะเวลา 5 ชั่วโมง หรือ 10 ชั่วโมง ผู้ปกครองต้องมาอบรม 2 -3 ครั้ง เป็นรายละเอียดเบื้องต้น

เหมือนกับเป็นเรื่องปกติ เช่นเดียวกับ การมาฝากท้อง มาตรวจท้องพบแพทย์ มาฉีควัดซีน รับประทาน บำรุง ของผู้ปกครองที่กำลังท้อง โดยรัฐต้องจัดอบรมบุคลากรเจ้าหน้าที่ อนามัย พยาบาล ในแต่ละศูนย์ ในแต่ละเขต ให้มีความรู้ มีความสามารถอบรมให้ความรู้กับผู้ปกครอง ในเรื่องอันตรายจากการนั่งซ้อนรถ มอเตอร์ไซด์ ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ของเด็กได้

ซึ่งอาจมีแรงจูงใจให้กับผู้ปกครองที่เข้ารับการอบรม ได้รับการลดค่าคลอดบุตร ได้ อาหารเสริม ได้รับนมแจกฟรี หรือ ใบประกาศการเข้ารับการอบรม ซึ่งประเด็นการให้ความรู้ให้กับผู้ปกครอง ก่อนคลอด บุตรนี้ คิดว่าเป็นประโยชน์ต่อผู้ปกครองมาก และอาจเพิ่มเติมให้ ความรู้ในเรื่อง อื่นๆด้วย เช่น ในเรื่อง คุณภาพชีวิต การเลี้ยงดู เรื่องความปลอดภัยของเด็ก ของเด็กหลักคลอด

ข้อเสนอนี้ 2 เป็นเรื่องของการออกกฎหมายห้ามผู้ปกครอง พาเด็ก อายุ ต่ำกว่า 2 ปี ห้ามพานั่งซ้อนท้ายรถ มอเตอร์ไซด์เลย เพราะเด็กเล็กๆ เมื่อประสบอุบัติเหตุ ขณะนั่งซ้อนท้าย รถมอเตอร์ไซด์ มีโอกาสบาดเจ็บที่รุนแรง หรือ เสียชีวิตได้ง่าย หรือ มีบ้างท่าน เสนอให้ เด็กเพิ่มเป็น อายุต่ำ กว่า 6 ปีไม่ควรเดินทาง ด้วยการนั่งซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซด์เลย ซึ่ง ในบางประเทศมีกฎหมายระเบียบ เช่นนี้ใช้แล้ว

ข้อเสนอนี้ 3 ให้มีระเบียบ หรือ ออก กฎหมาย ให้ผู้ปกครองที่ใช้พาหนะในการเดินทาง และ มีความจำเป็น ที่ต้องพาเด็กเล็ก นั่งซ้อนท้ายไปด้วยนั้น ต้องใช้เครื่องมือ หรือ อุปกรณ์ ที่สามารถยึดติดเด็ก กับ ผู้ปกครอง ขณะขับรถมอเตอร์ไซด์อยู่ด้วย หรือ ออกแบบรถมอเตอร์ไซด์ ที่มี ที่นั่งเด็กให้สบาย อาจ เหมือน ตุ๊กตุ๊ก

หรือ มีที่นั่งพ่วงอยู่กับรถมอเตอร์ไซค์ หรือ ชุดที่เด็กใส่แล้วมีความปลอดภัย มีอุปกรณ์เสริมในการยึดเหนี่ยว เช่น รองเท้าหนัง เสื้อหนัง กางเกงหนัง

ข้อเสนอที่ 4 ศูนย์เด็กเล็กทั่วทั้งประเทศ ที่มีเด็กๆภายในศูนย์ ที่ผู้ปกครองใช้พาหนะมอเตอร์ไซค์ในการเดินทางมารับมาส่ง ให้ศูนย์เด็กเล็ก จัดการอบรม เรื่อง ความปลอดภัย การสวมใส่หมวกกันน็อค ขณะขับรถมอเตอร์ไซค์เดินทาง มารับส่งลูกๆหลานที่ศูนย์เด็กเล็ก อาจเป็น เทอมละ 1- 2 ครั้ง ครั้งละ 1-2 ชั่วโมง ให้กับผู้ปกครอง

และออกเป็นกฎระเบียบ ให้ผู้ปกครองต้องสวมใส่หมวกกันน็อค ในการเดินทางมารับมาส่ง ลูกๆหลานๆทุกคน ที่ศูนย์เด็กเล็ก ถ้าไม่สวมใส่หมวกกันน็อคให้เด็ก ต้องมีบทลงโทษผู้ปกครอง เช่น เชิญมาอบรมเพิ่มเติม มีการตัดเตือน ปรับเป็น ไม้กวาดพื้น ของใช้ต่างๆภายในศูนย์เด็กเล็ก หรือ พักการเรียนบุตรหลานเด็ก ถ้าพักการเรียนแล้ว ยังไม่สวมใส่หมวกกันน็อคอีก ให้ลูก ขณะมารับส่งด้วยรถมอเตอร์ไซค์ อีก ต้องให้ออกจากศูนย์เด็ก ไปเลย

โดยมีครูเวรคอยตรวจ อยู่ที่หน้าศูนย์เด็กเล็ก และ ยังต้องมีการสอน เรื่องอันตรายจากการไม่สวมใส่หมวกกันน็อค เรื่องความปลอดภัยจากการใช้ถนน ใช้รถต่างๆ ให้เด็ก ในศูนย์เด็กเล็ก ด้วย เพื่อให้เด็กมีความรู้ ให้เด็กมีการนำไปปฏิบัติใช้ในอนาคต

ข้อเสนอที่ 5 เป็นข้อเสนอลักษณะเดียวกับของศูนย์เด็กเล็ก แต่ขยับขึ้นมาเป็นในระดับ โรงเรียนประถม มัธยม หรือ ในระดับอุดมศึกษา คือ ให้โรงเรียน ออกกฎ ระเบียบ บังคับให้ผู้ปกครอง ที่ใช้พาหนะในการเดินทางรับส่งลูกหลานด้วยรถมอเตอร์ไซค์ ต้องสวมใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง ที่เดินทาง มารับส่งลูกหลานที่โรงเรียน มีครูเวรคอยตรวจ และมีการ เชิญผู้ปกครองที่ไม่ปฏิบัติตาม มาให้คำแนะนำ มีการตัดเตือน มีโทษเป็นค่าปรับ พักการเรียนบุตรหลาน และให้ออกเลย ถ้าไม่ปฏิบัติเกินจำนวนที่กำหนด

ซึ่งในแต่ละเทอม มีการเชิญผู้ปกครองมาให้ความรู้ กฎระเบียบ โรงเรียนในเรื่องนี้ และมีการสอน ให้ความรู้กับนักเรียนเรื่องความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน การสวมใส่หมวกกันน็อค เพื่อให้เด็กนำไปใช้ในอนาคตต่อไป

เช่นเดียวกันเด็กที่โตพอสามารถขับรถมอเตอร์ไซค์มาจอดในพื้นที่โรงเรียนได้แล้วนั้น ทั้งคนขับ และ คนนั่งซ้อนท้าย ต้องให้สวมใส่หมวกกันน็อค ทุกครั้ง ที่เดินไปกลับโรงเรียน

ซึ่งการรณรงค์ สร้างกฎระเบียบข้อบังคับ ที่เริ่มตั้งแต่ศูนย์เด็กเล็ก และในโรงเรียน นั้นสามารถเกิดขึ้นได้ สร้างเป็นวัฒนธรรม การสวมใส่หมวกกันน็อคของผู้ปกครองที่รับส่งลูกหลานด้วยรถมอเตอร์ไซค์ หรือ เด็กที่ขับขี่ นั่งซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์มาโรงเรียนได้ เพราะได้มีศูนย์เด็กเล็กที่ได้ออกระเบียบข้อบังคับนี้ ออกมา และผู้ปกครองให้ความร่วมมือที่ดี

ข้อเสนอที่ 6 ให้เป็นการตรวจสอบ รณรงค์ดูแลกันเองของชาวชุมชน เช่น มีกฎระเบียบ ของชุมชน ที่ชุมชน ตั้ง กติกาตัวเอง ที่ให้ชาวชุมชนสวมใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง เมื่อสตาร์ทรถมอเตอร์ไซค์ ทั้งคนขับขี่ คนซ้อนท้าย โดยภาครัฐไปจัดอบรมให้ความรู้ให้ชาวชุมชน มีทัศนคติที่ถูกต้อง และให้ชาวชุมชน ตักเตือนกัน หรือ ตั้งชาวบ้าน ที่มีหน้าที่ตักเตือนขึ้นมา เมื่อเห็น เพื่อนบ้านขับขี่ หรือ คนนั่งซ้อนท้าย ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค และมีบทลงโทษเล็กๆน้อยๆ ทำให้มีการตักเตือนกันในชุมชน เป็นเรื่องปกติ เป็นวัฒนธรรม เมื่อเห็นคนที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ในชุมชน

ข้อเสนอที่ 7 ให้เพิ่มตำรวจจราจรให้มากขึ้น และมีหน้าที่เพิ่มเติม นอกจากการตรวจจับแล้ว ยังต้องมีหน้าที่ไปให้ความรู้ไปอบรม ชาวชุมชน ชาวบ้าน ถึงพื้นที่ ด้วยความเป็นมิตร ในเรื่องการสวมใส่หมวกกันน็อค กับผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์

ข้อเสนอที่ 8 ให้ตำรวจตรวจจับอย่างจริงจังตามตัวบท กฎหมายกับผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค ทั้งผู้ขับขี่และคนนั่งซ้อนท้าย และมีบทลงโทษที่รุนแรงกับตำรวจที่รับเงินส่วย จากผู้กระทำความผิดโดยตรง ไม่ยอมเขียนใบสั่งให้กับผู้ขับขี่ผู้ใช้ รถมอเตอร์ไซด์ที่ไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค

ข้อเสนอที่ 9 ให้การทำป้ายโฆษณาที่มีรูปภาพน่ากลัวของอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ที่ผู้ขับขี่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค เหมือนที่ติดอยู่กับซองบุหรี่ ให้ติดในกรุงเทพ และในทุกหมู่บ้านแห่ง ละ 2 ป้ายโฆษณา

การรณรงค์โฆษณาด้วยวิธีการต่างๆ และทำในรูปแบบต่างๆ ต้องอย่างต่อเนื่อง เช่น ตั้ง วันสวมใส่หมวกกันน็อค มา 1 วัน และจัดกิจกรรมประจำ ทุกปี ประกวดคำขวัญ เขียน เรียงความ เรื่องเกี่ยวกับการสวมใส่หมวกกันน็อค มีรางวัล แจกให้กับ อำเภอ จังหวัด ดีเด่น ในการที่ประชาชน ร่วมใจกันสวมใส่หมวกกันน็อคเมื่อขับขี่รถมอเตอร์ไซด์

ข้อเสนอที่ 10 ให้ผู้ชายตัวแทนชายรถมอเตอร์ไซด์ ทั่วไปในท้องตลาด มีการแจกหมวกกันน็อค เต็มใบ ให้ได้มาตรฐาน สำหรับผู้ใหญ่ 1 ใบ และหมวกกันน็อคสำหรับเด็กอีก 1 ใบ ให้กับผู้ที่มาซื้อรถมอเตอร์ไซด์ออกไปจากร้าน อาจออกเป็นกฎระเบียบ และ ผลิตรถมอเตอร์ไซด์ ที่มีความเร็ว หรือ CC ให้น้อยลง

ข้อเสนอที่ 11 ในส่วนของมอเตอร์ไซด์ รับจ้าง ต้องให้ทางท้องถิ่นที่มีหน้าที่ดูแล ต่างๆ นั้น เช่น ทางกรุงเทพ ต้องออกกฎให้ผู้ที่มาขับรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ให้ทั้งคนขับ และ ผู้โดยสาร สวมใส่หมวกกันน็อค ทุกครั้งที่เดินทาง โดยมีบทลงโทษ เช่น ห้ามขับขี่ พักการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์รับจ้างต่อไป หรือ มีบทลงโทษหัวหน้าวิน ที่ดูแลลูกวินรถมอเตอร์ไซด์ ให้ทำผิดระเบียบ

ข้อเสนอที่ 12 กรณีของเด็กแว้น ที่ไม่ชอบสวมใส่หมวกกันน็อค เด็กที่ใช้รถมอเตอร์ไซด์ขับขี่แข่งขัน ขับขี่ด้วยความรวดเร็ว ในเวลา กลางคืน ซึ่งมีโอกาสประสบอุบัติเหตุสูงนั้น ต้องมีบทลงโทษ ที่รุนแรง เช่น ให้ศาลตัดสินมีบทลงโทษ และยึดรถมอเตอร์ไซด์เลย เพราะเด็กที่ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์กลุ่มนี้ รักรถมอเตอร์ไซด์มาก อาจรักมากกว่าชีวิตตัวเองด้วย มีความจำเป็นในการใช้รถมอเตอร์ไซด์มาก การยึดรถมอเตอร์ไซด์เมื่อจับได้อย่างจริงจัง คงทำมีความกลัว ไม่กล้ามาเป็นเด็กแว้นอีก

ข้อเสนอที่ 13 ภาครัฐสนับสนุนงบประมาณเรื่องรถโรงเรียนของเด็กๆ ในระดับศูนย์เด็กเล็ก ระดับ โรงเรียนอนุบาล โรงเรียน ประถมศึกษาทุกโรงเรียน เพื่อให้เด็กมีความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับโรงเรียนมากขึ้น ไม่ต้องให้ผู้ปกครองเอารถมอเตอร์ไซด์มารับมาส่ง

ข้อเสนอที่ 14 ให้เพิ่มบทลงโทษที่หนักขึ้น เมื่อเรื่องถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ ของผู้ที่ขับรถมอเตอร์ไซด์แล้วประสบอุบัติเหตุ และทราบว่าไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค เหมือน กรณีมาแล้วขับ

ข้อเสนอที่ 15 ให้ติดตั้งกล้องตรวจจับผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ ที่ไม่สวมใส่หมวกกันน็อค เพิ่มขึ้น ทุกแยก ในเขตเมือง ในเขต เทศบาล และตามแยกใหญ่ ในเขตรอบนอก เพื่อให้ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์เกรงกลัว และสร้างนิสัย การสวมใส่หมวกกันน็อค

ข้อเสนอที่ 16 ผู้ที่ต้องการซื้อรถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งโดยปกตินั้นต้องไปสอบใบขับขี่อยู่ ซึ่งเน้นไปที่กฎระเบียบ การใช้งาน แต่ต้องเพิ่มเติม ไปรับการอบรมเพิ่มเติมเรื่องความปลอดภัยในเรื่องต่างๆ เช่น การใช้หมวกกันน็อคอย่างปลอดภัย ฉะนั้น ใครที่ต้องการซื้อรถมอเตอร์ไซด์ต้องมาเข้ารับการอบรมก่อน อาจ เป็น 5 ชั่ง

โมง หรือเป็น 10 ถึง 15 ชั่วโมง เพื่อให้มีในประกาศการเข้ารับรองก่อน แล้วจึงสามารถไปซื้อรถมอเตอร์ไซค์ที่ร้านได้

ข้อเสนอในเบื้องต้นทั้งหมด 16 ข้อ เป็นเพียงการนำเสนอวิธีการ แสดงความคิดเห็น ที่มีเป้าหมาย เพื่อให้ผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ สวมใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง เมื่อใช้รถมอเตอร์ไซค์บนท้องถนน

มีคนกล่าวว่า นักวาดภาพ ไม่มีวันวาดภาพซ้ำภาพเดิมได้ ฉันท ไฉ ฉันทนั้น การทำให้บรรลุเป้าหมายนั้น คงยังมีวิธีการ อีกเป็น ร้อยพันวิธี ที่จะทำให้ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์สวมใส่หมวกกันน็อค เป็นเรื่องปกติ ของวิถีชีวิตประจำวัน เมื่อใช้รถมอเตอร์ไซค์

การคิดถึงวิธีการต่างๆ ที่พัฒนาคุณภาพชีวิต วัฒนธรรมดำรงชีวิตของมนุษย์ ให้มีบรรทัดฐานการดำรงที่ดีขึ้นนั้น มันสามารถสร้างขึ้นได้ ทำขึ้นให้เกินขึ้นในสังคมได้ เพราะโดยธรรมชาติของมนุษย์ มีความต้องการปรับตัวไปสู่ชีวิตที่ดีขึ้น มีความปลอดภัย มีความสะดวกสบาย มีทักษะการดำรงชีวิตที่ดีขึ้น

ซึ่งสามารถเห็นได้ในหลายๆ กรณีที่เกิดขึ้นแล้วในสังคมไทย เช่น เรื่อง บุหรี่ ปัจจุบัน คนที่สูบบุหรี่ คงมีความรู้สึกเกรงใจคนอื่น เมื่อจะสูบในที่สาธารณะ ต่างจากเมื่อ 10 – 20 ปีที่แล้ว ที่ผู้ที่สูบบุหรี่สามารถสูบที่ไหนก็ได้ ในห้องประชุมรัฐมนตรียังสามารถสูบบุหรี่ได้ ในที่ประชุมทหาร ระดับ ใหญ่โต ก็สูบบุหรี่กัน เป็นเรื่องปกติ และ คนที่ไม่สูบไม่ได้ว่าอะไรด้วย

แต่เดี๋ยวนี้ถ้าไปสูบบุหรี่ใกล้คนที่ไม่สูบ โดนเตือน ถูกตาเขียวใส่ แน่นนอน หรือ การสวมใส่หมวกกันน็อค เอง ก่อนที่มีกฎหมายนี้ออกมา ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ในกรุงเทพฯ ไม่ได้นิยมใส่หมวกกันน็อคกันโดยทั่วไป แต่ผ่านไป 10 กว่าปี ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ในกรุงเทพฯ เมื่อขับขี่ในถนนหลัก เห็นสวมใส่หมวกกันน็อค กัน เป็นเรื่องปกติ หรือ การขาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ และยังมีอีกหลายๆอย่าง

ที่เราสามารถมองเห็นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน วัฒนธรรมการดำรงชีวิต คนในสังคม ได้เพียงแค่ระยะ เวลาไม่นาน อาจ 2 ปี 5 ปี 10 ปี หรือมากกว่า 10 ปี

ฉันทนั้น การทำให้ผู้ขับขี่ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ ที่มีพฤติกรรมยังไม่ได้สวมใส่หมวกกันน็อค ขณะใช้รถมอเตอร์ไซค์นั้น ให้เขามีพฤติกรรมสวมใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง ที่ใช้รถมอเตอร์ไซค์ มันเป็นเรื่องที่สามารถทำได้ สร้างวัฒนธรรมใหม่ขึ้นมาได้ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ ซึ่งสิ่งที่สำคัญ คือ ต้องมีความเห็น หรือ เห็นว่าการสวมใส่หมวกกันน็อค เป็นเรื่องที่ดีกับคุณภาพชีวิต และการไม่สวมใส่หมวกกันน็อคเป็นเรื่อง ที่ไม่ถูกต้อง ไม่เหมาะสม ถ้าเข้าใจอย่างนี้ คงได้มีความคิดสร้างสรรค์ วิธีการต่างๆ รูปแบบต่างๆ ขึ้นมาอีกมากมาย

จากข้อเสนอทั้งหมด มี 2 ข้อ ที่คิดเห็นว่าสำคัญ คือ ถ้าสามารถทำให้ผู้ปกครองที่ใช้รถมอเตอร์ไซค์เป็นพาหนะในการเดินทางไปรับไปส่งเด็กๆ ที่โรงเรียน ทั้งในระดับที่ไปเรียนที่ศูนย์เด็กเล็ก โรงเรียน อนุบาล โรงเรียนประถม มัธยม หรือ เด็กโตที่สามารถ ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ไปโรงเรียนเองได้แล้ว ให้สวมใส่หมวกกันน็อคได้ครบ 100 % ของกลุ่มผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์กลุ่มนี้ คงช่วยสังคมไทยให้มีความปลอดภัย จากคนใช้รถมอเตอร์ไซค์เพิ่มมากขึ้น และ คงช่วยให้ผู้ใช้มอเตอร์ไซค์กลุ่มอื่นๆ นำมาปฏิบัติตาม และ ยังเป็นการสร้างนิสัยสร้างพฤติกรรมที่ดี ให้กับเด็กๆ ที่เมื่อโตขึ้นมา มีโอกาสได้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ คงได้นิสัยการสวมใส่หมวกกันน็อค ติดตัวไปด้วย

ซึ่งคิดว่าสามารถทำได้ ถ้าโรงเรียน และ ศูนย์เด็กเล็ก ตระหนัก เห็นความสำคัญ ของการสวมใส่ หมวกกันน็อค ขณะผู้ปกครองใช้รถมอเตอร์ไซค์ในการเดินทางไปกลับโรงเรียน และ ของนักเรียน ทำได้โดย การ ตั้งกติกาควบคุม ทำเป็นข้อตกลง กับผู้ปกครองและ นักเรียนที่ใช้ รถมอเตอร์ไซค์ และโรงเรียนและ ศูนย์เด็กเล็ก ได้จริงจังในข้อตกลงที่ตั้งมา

การทำให้ผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ของผู้ปกครอง ที่ไปรับไปส่งบุตรหลานที่โรงเรียน รวมถึง นักเรียนที่ ใช้รถมอเตอร์ไซค์ ในการเดินทางไปโรงเรียน รวมทั้งให้โรงเรียนในระดับต่าง ให้ความรู้เรื่องอันตรายจาก การใช้รถ ใช้ถนน อย่างปลอดภัย กับเด็กๆซึ่งเป็นกลุ่มคนที่ใช้รถมอเตอร์ไซค์ กลุ่มใหญ่ของสังคมไทย คง เป็นการเริ่มสร้างวัฒนธรรมที่ดีของการ สวมใส่หมวกกันน็อค เมื่อ ใช้รถมอเตอร์ไซค์

วาทะสอนชีวิต จาก <http://www.baanjomut.com/10000sword/2548/chin.html>

เรารู้ว่าหนังสือไม่ใช่วิธีการที่จะให้คนอื่นมาคิดแทนเรา ในทางตรงข้าม มันคือเครื่องมือที่กระตุ้นให้เราคิดได้ ไกลมากยิ่งขึ้น

กลาง ธรรมชาติ

(เกียรติศักดิ์ แสงสว่าง)

27 ตุลาคม 2553



เมื่อเอ่ยถึงพาหนะที่ชาวบ้านส่วนใหญ่นิยมใช้ คงหนีไม่พ้น “จักรยานยนต์” เพราะนอกจากจะขับง่าย ไม่เปลือง น้ำมันแล้ว ยังให้ความคล่องตัว แถมราคาก็ไม่แพงอีกด้วย ครอบครัวยุคใหม่ ๆ ไม่ต้องพกเงินแสนก็สามารถ ซื้อหามาใช้ได้

แต่คงปฏิเสธไม่ได้ว่า ยังมีครอบครัวไทยอีกไม่น้อยที่หลงลืมข้อปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการใช้ “จักรยานยนต์” ไปเสียเนี่ย นั่นก็คือการไม่สวมหมวกนิรภัย หรือที่เราเรียกกันถนัดปากว่า “หมวกกันน็อค” โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากมีโอกาสเดินทางไปในต่างจังหวัด เรามักพบว่า หลายคนมักไม่นิยมสวมหมวกกันน็อคเอา เสียเลย แม้จะขับบนถนนใหญ่ รถราวิ่งกันฉวัดเฉวียนก็ตาม

สำหรับคุณพ่อคุณแม่ทุกท่านที่เลือกใช้พาหนะอย่าง “จักรยานยนต์” ในการเดินทาง การสวมหมวกกันน็อคถือเป็นสิ่งสำคัญอันดับต้น ๆ ที่ไม่ควรหลงลืม หรือละเลย เพราะนอกจากจะช่วยลดอันตรายที่จะเกิดกับชีวิตแล้ว ยังช่วยป้องกันศีรษะ – สมอง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่สุดสำหรับมนุษย์อีกด้วย แต่ถ้ายังไม่จุใจ เรามีข้อดีของหมวกกันน็อค มาฝากค่ะ

ข้อดีของหมวกกันน็อก

สำหรับหมวกกันน็อกที่ออกแบบและผลิตอย่างได้มาตรฐาน ภายในจะมีโฟม ซึ่งมีคุณสมบัติยืดหดได้ เมื่อเกิดการชนและกระแทกจากของแข็ง โฟมที่อยู่ภายในหมวกกันน็อกจะถูกอัดกระแทก ยึดเวลาที่ศีรษะใช้ก่อนหยุด เคลื่อนไหวออกไปประมาณ 6 มิลลิวินาที มีผลในการควบคุมพลังงานจากการชน หมวกกันน็อกยังจะกระจายแรง การกระแทกไปยังพื้นที่ที่กว้างขึ้น ทำให้แรงกระแทกไม่ไปรวมอยู่ ณ พื้นที่เล็กๆ ส่วนใดส่วนหนึ่งของกะโหลก เท่านั้น ทำให้แรงกระแทกต่อเนื้อสมองลดลง แรงหมุนและความตึงเครียดภายในก็จะลดลงด้วย

นอกจากนั้น หากลองเปรียบเทียบความเสี่ยงระหว่างการสวมหมวกกันน็อกกับไม่สวมหมวกแล้วพบว่า การสวมหมวกนิรภัย ลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ประมาณ ๗๒ % ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง ๓๙ % แต่ขึ้นอยู่กับความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ และลดค่ารักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

แนะวิธีเลือกหมวกกันน็อก สำหรับพ่อแม่

เพื่อความปลอดภัยในฐานะผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ การเลือกซื้อหมวกกันน็อกทุกครั้ง ควรเลือกซื้อหมวกกันน็อกที่มีสัญลักษณ์ มอก. และมีข้อแนะนำ ๑๐ ประการ คือ

๑. หมวกกันน็อกที่สามารถปกป้องศีรษะและใบหน้าได้ดีที่สุด คือ หมวกนิรภัยชนิดเต็มใบ รองลงมาคือ ชนิดเปิดหน้า
๒. หมวกกันน็อกควรมีแผ่นกันลมที่สามารถถอดเปลี่ยนได้ และควรใช้ชนิดใส่ในเวลากลางวัน และสีทึบในเวลากลางวัน
๓. ควรตรวจสอบความหนาของเปลือกนอก ไม่ควรต่ำกว่า ๔ มิลลิเมตร มีสีสดและสะท้อนแสงได้ เพื่อผู้ขับขี่คนอื่นเห็นได้ง่าย โดยเฉพาะในเวลาค่ำ และไม่มีส่วนยื่นออกจากผิวชั้นนอกของหมวกกันน็อกเกินกว่า ๕ มิลลิเมตร
๔. ควรตรวจสอบความแข็งแรงและความหนาของโฟมซึ่งควรมีความหนาประมาณ 2.5 เซนติเมตรขึ้นไป เนื้อโฟมแข็ง ใช้นิ้วกดไม่ลง
๕. ควรใช้มือคลำโฟมส่วนหน้าของหมวกกันน็อก หากมีรอยคว้านมากกว่า 1 เซนติเมตรขึ้นไปไม่ควรใช้ เนื่องจากจะเป็นจุดอ่อนของหมวกบริเวณนั้น ทำให้ได้รับอันตรายต่อศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
๖. ควรตรวจสอบการติดตั้งสายรัดคาง และเลือกชนิดที่เป็นโลหะกับโลหะด้วยกัน
๗. ควรตรวจสอบตัวยึดสายรัดคาง และเลือกชนิดที่เป็นรูปครึ่งวงกลม 2 ชิ้นด้วยกัน หรือระหว่างโลหะกับโลหะ ควรหลีกเลี่ยงชนิดที่ทำด้วยพลาสติก เนื่องจากชำรุดได้ง่าย
๘. ควรสวมหมวกกันน็อกก่อนซื้อ ไม่ควรใช้ที่หมวกที่หลวมหรือคับเกินไป
๙. หากเกิดอุบัติเหตุ และหมวกกันน็อกได้รับแรงกระแทกแล้ว จะต้องเลือกซื้อหมวกใบใหม่ทันที ไม่ควรนำมาใช้อีก
๑๐. ไม่ควรแว่นหมวกกันน็อกใกล้กับถังน้ำมัน เพราะไอระเหยของน้ำมันจะทำให้โฟมเสื่อมสภาพเร็วขึ้น

(หมวกหนุม : กลุ่มสาระคณิตศาสตร์)