

## มาตรการทางกฎหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน

### กรณีศึกษา การใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

#### THE LEGAL MEASURES OF ACCIDENT REDUCTION IN BICYCLES USE:

#### CASE STUDY OF BANGKOK

รุจินันท์ วาธีวัฒน์รัตน์<sup>1</sup>

กำธร กำประเสริฐ<sup>2</sup>

#### บทคัดย่อ

การวิจัย มาตรการทางกฎหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน: กรณีศึกษาการใช้จักรยานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา ลักษณะการใช้รถจักรยาน สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมในปัจจุบัน และมาตรการที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต วิธีการวิจัย ผู้วิจัยทำการศึกษาโดยใช้กรณีศึกษาการใช้จักรยานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม และการสัมภาษณ์ระดับลึก การเข้าสนามการวิจัยด้วยการเป็นส่วนหนึ่งของผู้ใช้จักรยาน ในช่วงเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2557 – มกราคม พ.ศ. 2558 ผลการวิจัยพบว่า ลักษณะการใช้รถจักรยานในท้องถนนมี 2 ประเภทคือ การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง และการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ซึ่งมีสาเหตุทั้งจากผู้ขับขี่รถจักรยาน ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ และลักษณะของช่องทางการจราจร กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมในปัจจุบันคือ พ.ร.บ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 10 รถจักรยาน และมาตราอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่ครอบคลุม อุปกรณ์หลักที่กฎหมายกำหนดช่องทางเดินรถจักรยาน การขับขี่ การใช้สัญญาณมือและแขน มาตรการที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต คือ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่จักรยาน การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ และการสื่อสารสร้างความเข้าใจในการใช้ทางสาธารณะร่วมกัน

**คำสำคัญ :** มาตรการทางกฎหมาย รถจักรยาน การลดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน

#### Abstract

The research of legal measures of accident reduction in bicycles use: The research has performed in a Qualitative Research of the bicycles using in the Bangkok's area. The purposes of this study are to study the bicycle use behaviors, the accident problems of bicycle using, the current use of control laws and future accident reduction measures. For research procedures, the researcher has performed the study by the usage of bicycles in Bangkok city area during June 2014 – January 2015 by participating, in-depth interview and by participating of entering into one of the cycling fields research. The outcome of research reveals that there are 2 types of street cycling. The first type is using bicycle for transportation and the other type is for exercising. Mostly, the accident problems occur to the group of exercising cyclers which caused by the bicycle cyclers themselves and other motorists in lanes nature. The present traffic control law is The Traffic Acts of

<sup>1</sup> อาจารย์ คณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยนครราชสีมา E-mail: rujinun@nmc.ac.th

<sup>2</sup> รองศาสตราจารย์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

1979 which consists of the 10 bicycle characteristics and other related measures that cover with the major gadgets that assigned by the law such as the bicycle lanes, the riding and the use of hands signals. The future accident reduction measures are law enforcement towards the cyclers and the motorists and the comprehensive in communicating in using the public streets together.

**Keywords:** Law Measurements, Bicycles, The Accident Reduction in using Bicycles.

## บทนำ

รถจักรยาน ถูกใช้เป็นพาหนะแทนการเดินเท้าตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 จนภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การใช้รถยนต์เริ่มแพร่หลายขึ้น ทำให้การใช้รถจักรยานมีการใช้ลดลงตามลำดับ (พลเดช เชาวรัตน์, 2557) อย่างไรก็ตาม จากกระแสการลดคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศ และกระแสการดูแลสุขภาพด้วยการออกกำลังกายเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการรณรงค์การใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และการจัดการ ทำให้การใช้จักรยานประสบความสำเร็จไปทั่วโลก (Franklin, 2001) เช่นจากการประเมินโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง Lund ประเทศ สวีเดน (Hyllenius, 2003) การรณรงค์ให้ใช้จักรยานไปทำงานที่ประเทศออสเตรเลีย (G.Rose and H. Marfurt, 2006) และการรณรงค์การใช้จักรยานอย่างมีประสิทธิภาพที่เมือง Perth เป็นต้น (Ashton-Graham et al, 2000)

เมื่อการใช้จักรยานมีปริมาณสูงขึ้น อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานก็เพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ครึ่งหนึ่ง เป็นผู้ใช้จักรยาน 2 ล้อ หรือ 3 ล้อ และคนเดินเท้า โดยร้อยละ 4 เป็นผู้ใช้จักรยาน (องค์การอนามัยโลก, 2556)

กรุงเทพฯ เป็นเมืองหนึ่งที่มีการรณรงค์ให้ใช้จักรยานในการเดินทาง และใช้ในการออกกำลังกาย โดยกรุงเทพมหานครได้มีการกำหนดเส้นทางจักรยาน ในเส้นทางหลักๆรอบเกาะรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2553 รวม 5 เส้นทาง และประกาศเพิ่มเติมเป็น 12 เส้นทาง ในปลายปี พ.ศ. 2557 และพบว่าผู้ใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น ทั้งในเส้นทางที่ประกาศ และนอกเส้นทางที่มีการประกาศ แต่ในขณะเดียวกันก็พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับจักรยานเพิ่มมากขึ้น และรุนแรงมากขึ้นตามลำดับด้วย

เมื่อการใช้จักรยานในการเดินทาง หรือในการออกกำลังกาย เป็นสิ่งที่สำคัญ และยังคงมีการรณรงค์ให้มีการใช้เพิ่มมากขึ้นเท่าไร สิ่งที่จะต้องทำให้เกิดขึ้นควบคู่กันไปด้วยก็คือการลดอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้รถจักรยานด้วยเช่นกัน ดังนั้นผู้วิจัย จึงมีความเห็นว่า การทำให้อุบัติเหตุลดลงอย่างได้ผลนั้น นอกจากการรณรงค์แล้ว ควรมีการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่ใช้ในการลดอุบัติเหตุด้วย เพื่อให้การใช้จักรยานในอนาคต เป็นการใช้ที่ปลอดภัย ทัดเทียมกับนานาประเทศต่อไป

## วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษา ลักษณะการใช้รถจักรยาน สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมในปัจจุบัน และมาตรการที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

## ระเบียบวิธีวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้กรณีศึกษาการใช้จักรยานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ศึกษาด้วยการวิเคราะห์เอกสาร การสังเกตแบบมีส่วนร่วม และการสัมภาษณ์ระดับลึก กับผู้ให้ข้อมูลหลัก

ประชากร การวิจัยนี้ศึกษากับประชาชนที่ใช้จักรยานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในเส้นทางที่มีการใช้จักรยานกันมาก โดยเป็นเส้นทางที่มีการกำหนดเส้นทางจักรยาน รวม 3 เส้นทาง และเป็นเส้นทางปกติ รวม 3 เส้นทาง

ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2557 – มกราคม พ.ศ. 2558 และประชาชนที่มีที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ ที่มีการใช้จักรยาน เป็นเส้นทางจราจร ในกรุงเทพมหานครที่ไม่ได้เป็นผู้ใช้จักรยาน ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นที่ไม่ใช่ผู้ใช้จักรยาน ตลอดจนเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายจราจร

กลุ่มตัวอย่าง คือผู้ให้ข้อมูลหลัก ประกอบด้วยประชาชนที่ใช้จักรยาน ทั้งที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ประชาชนที่มีที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ไม่ได้เป็นผู้ใช้จักรยาน ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นที่ไม่ใช่ผู้ใช้จักรยาน เจ้าหน้าที่ กทม. และตำรวจจราจร ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2557 – มกราคม พ.ศ. 2558 รวมทั้งสิ้น 37 คน การสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มแบบสโนวบอล จนกระทั่งได้ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ตัวแปรในการศึกษา คือมาตรการทางกฎหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลประกอบด้วย แบบสังเกต แบบสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง แบบบันทึก ผู้วิจัยและอุปกรณ์สำหรับการบันทึกเสียง

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัย เข้าสู่นามด้วยการเป็นส่วนหนึ่งของผู้ใช้จักรยาน ในบริเวณ 5 พื้นที่ได้แก่ 1)ราชประสงค์-ปทุมวัน 2) ราชดำเนิน 3) สาทร 4) รามอินทรา 5) พหลโยธิน 6) พหลโยธิน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการใช้จักรยานในเส้นทางกันมาก โดยเป็นเส้นทางที่มีการกำหนดเส้นทางจักรยาน รวม 3 เส้นทาง และเป็นเส้นทางปกติ รวม 3 เส้นทาง เก็บข้อมูลจากการวิเคราะห์เอกสาร และการสังเกต โดยการสังเกตในระยะแรกเป็นการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม แต่ในระยะหลังที่ได้รู้จักคุ้นเคยกับประชาชน และเจ้าหน้าที่ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง มากขึ้น ได้เก็บข้อมูลด้วยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม สำหรับการหาผู้ให้ข้อมูลหลัก ผู้วิจัยใช้วิธีการแบบสโนวบอล เมื่อได้ผู้ให้ข้อมูลหลักแล้ว ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ระดับลึก ประเด็นที่ใช้ในการสัมภาษณ์คือ 1) ลักษณะการใช้รถจักรยาน 2) สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน 3) กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการใช้รถจักรยาน และยานพาหนะในปัจจุบัน 4) มาตรการที่ใช้ในการควบคุมในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต ที่ทุกฝ่ายสามารถยอมรับได้ ข้อมูลที่ได้มีการบันทึก และนำข้อมูลที่บันทึกไว้มาทำการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า จากนั้นนำข้อมูลที่ผ่านการตรวจแล้วมาทำการวิเคราะห์ต่อไป

## สรุปผลการวิจัย

### 1. ลักษณะการใช้รถจักรยาน

#### ลักษณะการใช้รถจักรยานในต่างประเทศ

การใช้รถจักรยานในต่างประเทศ จำนวนมากมีกฎหมายรองรับสำหรับให้ประชาชนสามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย ตลอดจน มีการปฏิบัติที่ดีในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างประเทศที่มีกฎหมายรองรับและมีแนวปฏิบัติที่ดี ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ประเทศที่มีกฎหมายรองรับและมีแนวปฏิบัติที่ดีในการใช้จักรยาน

ประเทศ	หลักการที่สำคัญ
กลุ่มสหภาพยุโรป	1. ข้อบังคับสหภาพยุโรปที่กำหนดมาตรการการใช้งานยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อม 2. พัฒนาการใช้งานจักรยานในชีวิตประจำวันให้เป็นวัฒนธรรมการใช้งานจักรยาน 3. นโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อส่งเสริมสิทธิในการใช้จักรยาน 4. สร้างทางจักรยานในท้องถิ่นหรือการสร้างทางจักรยานสาธารณะคู่ขนานกับทางสัญจรยานพาหนะอื่นๆ ตลอดจนสร้างสาธารณูปโภคอื่นๆ ให้สอดคล้องกับการใช้งานจักรยานในพื้นที่ 5. มีมาตรการความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์รองรับการบริโภคผลิตภัณฑ์จักรยานของผู้ใช้งานหรือผู้ขับขี่
สหรัฐอเมริกา	1. มีช่องทางจักรยานพอเพียงและเชื่อมต่อกัน โอกาสเกิดอุบัติเหตุระหว่างจักรยานและรถยนต์จะน้อย 2. มีการจัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการขี่จักรยานเป็นอย่างดี

ประเทศ	หลักการที่สำคัญ
	3.ผู้ใช้จักรยานและผู้ขี่ยานยนต์อื่นมีความเสมอภาค ไม่มีกฎเกณฑ์หรือข้อกเว้นพิเศษใดๆ
เนเธอร์แลนด์	1.กฎหมายจะคุ้มครองผู้ใช้จักรยาน มากกว่าผู้ขี่รถยนต์อื่นทั้งกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และการเก็บค่าจอดรถ ในแง่ของการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขี่รถยนต์ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เว้นเสียแต่ว่า สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ใช้จักรยานเป็นฝ่ายผิด 2.จักรยานเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการเดินทาง เมืองทั้งเมือง ถูกเชื่อมต่อกับช่องทางจักรยาน และมีที่จอดจักรยานอย่างเพียงพอ จักรยานเป็นพาหนะสำหรับทุกคนชั้นในสังคม 3.มีวัฒนธรรมการขี่จักรยาน ที่มาจากการที่มีสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวย และคู่ขนานกันทั้งในแง่ของวัฒนธรรม และการพัฒนาทางกายภาพ ในการใช้จักรยาน
ญี่ปุ่น	1.เข้มงวดกับการใช้กฎกติกาการพาหนะในการขี่จักรยาน มีการสอนการใช้จักรยานในโรงเรียนประถมและมัธยม และมีการอบรมผู้นิยมใช้จักรยานก่อนใช้งาน ทั้งการสอนภาคทฤษฎีและฝึกภาคปฏิบัติจริงด้วย 2. ในหลายพื้นที่ของญี่ปุ่นกำหนดให้ผู้ใช้รถจักรยานต้องเข้าอบรมเพื่อสอบขอใบอนุญาตขี่จักรยาน 3. รถจักรยานถือเป็นยานพาหนะอย่างหนึ่งจึงต้องอยู่ภายใต้กฎจราจรเช่นเดียวกับพาหนะประเภทอื่นหากผู้ขี่ขีละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจะต้องถูกลงโทษ หากนักเรียนคนใดฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ขี่จักรยานฝ่าไฟแดงจะได้รับสติ๊กเกอร์สีเหลืองหนึ่งใบ และหากได้รับสติ๊กเกอร์ถึง 3 ใบ ทางสถานีตำรวจจะรายงานพฤติกรรมดังกล่าวให้ทางครอบครัวและทางโรงเรียนทราบ 4. มีแผนที่เส้นทางสำหรับรถจักรยาน โดยระบุให้ทราบว่า บริเวณใดที่ควรใช้ความระมัดระวังในการขี่รถเป็นพิเศษ และบริเวณใดที่ควรเดินจูงรถไปและอย่าให้ขี่รถอย่างระมัดระวังในบริเวณที่รถเข้าออกในจุดจอดรถ

จากตารางสรุปได้ว่า ลักษณะการใช้รถจักรยานในต่างประเทศ นอกจากการมีกฎหมาย รองรับให้ความคุ้มครองกับผู้ใช้จักรยาน มีการจัดเส้นทางและสาธารณูปโภคอย่างเหมาะสมและพอเพียงแล้ว สิ่งสำคัญที่สุดที่ในแต่ละประเทศดำเนินการคือการสร้างวัฒนธรรมจักรยาน หรือวัฒนธรรมการขี่จักรยานที่ดีให้เกิดขึ้นกับพลเมือง ของแต่ละประเทศ ซึ่งจะเกิดวัฒนธรรมการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยร่วมกัน

#### ลักษณะการใช้รถจักรยานในประเทศไทย

การใช้จักรยานเป็นสิทธิพื้นฐานของมนุษย์ในการเลือกการเดินทางจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง ในประเทศไทย มีการใช้จักรยานเช่นเดียวกับในต่างประเทศ คือ การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง และการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย จากการศึกษาพบว่า การใช้จักรยานบนถนนเพื่อการเดินทาง บนถนนหลักๆที่ศึกษา มีจำนวนน้อยกว่า การใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย

การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง ในประเทศไทย เกี่ยวข้องกับความตึงเครียดและเสมอภาคของประชาชน คนโดยทั่วไปคิดว่า จักรยานเป็นพาหนะสำหรับคนจน คนที่พอมีฐานะเล็กน้อยจะใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ สำหรับคนในสังคมทั่วไปจะใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะ ดังนั้นจึงละเลย และไม่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้จักรยาน

ในทางกลับกัน พบว่า การใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย เป็นกีฬาสำหรับคนที่มั่งคั่งมีเงิน มีรายได้ตั้งแต่ปานกลางขึ้นไป ผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่มีความรู้ มีอาชีพการทำงานที่มั่นคง จะใช้จักรยานในช่วงเช้า หรือช่วงเย็น ในวันปกติ และใช้เวลามากขึ้นในวันหยุด กลุ่มนี้ต้องการใช้จักรยานที่ได้รับความสะดวกทัดเทียมกับนานาชาติ

แต่ผู้ใช้จักรยาน ทั้งสองกลุ่มก็ต้องการใช้ ถนนที่ได้รับความสะดวกและความปลอดภัย ไม่ต่างกัน เช่นผลการสัมภาษณ์ผู้ใช้จักรยาน

“...อยากให้มีช่องทางจักรยาน หรือไม่ก็ความรู้สึกว่าขี่จักรยานอยู่แถวละแวกบ้าน ถึงไม่มีช่องทางจักรยานแต่ก็ปลอดภัย ถ้าไม่มีช่องทางจักรยาน และรถยนต์ก็มาก การขี่จักรยานลำบากและอันตรายมาก รถยนต์จะแย่งพื้นที่ถนนไป....”

“...ถ้าคุณขี่จักรยานทุกวัน จะรู้ว่า มันเสี่ยงขนาดไหน ขี่จักรยานบนถนนที่แออัดไปด้วยรถยนต์ ต้องเสี่ยงกับคนขี่รถยนต์ไม่เห็นคุณอยู่ในสายตา นั่นหมายถึง อุบัติเหตุ พร้อมเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา...”

ในบางครั้งผู้ใช้จักรยานก็มักทำผิดกฎจราจร เช่น จากการสัมภาษณ์

“...ถ้าเป็นทางแยกใหญ่ ฉันก็หยุดรณะ แต่ถ้าในซอยหรือถนนที่รถยังไม่มาก ฉันก็จะแค่ชะลอความเร็ว ”

“...ขี่จักรยานไปตามถนนเล็กๆ ที่มีสัญญาณไฟจราจร ก็มักจะฝ่าไฟแดง บางทีก็ขึ้นไปขึ้นบนทางเท้า...”

“...หยุดรถเหวอ รถเราคันนี้คนเดียว ผมว่าเราดูออกว่าตรงจุดไหนที่อันตรายเราก็ต้องหยุด แต่ถ้าไม่ใช่ ไปได้ก็ไปต่อ...”

กล่าวโดยสรุปจากผลการวิจัยพบว่า ลักษณะการใช้รถจักรยานในท้องถนนมี 2 ประเภทคือ การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง และการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย

## 2. สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน

การเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน พบว่า การใช้รถจักรยานเพื่อการเดินทาง มีอุบัติเหตุไม่มากนัก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีความรุนแรงน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่จะใช้ในระยะทางสั้นๆ ไม่ไกลจากที่พักอาศัย ตลอดจนใช้ไม่ได้ใช้บนถนนสายหลักโดยตรง อุบัติเหตุที่พบบ่อยครั้ง และแต่ละครั้งมีความรุนแรงสูง เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ซึ่งวิ่งบนถนนสายหลัก ใช้ระยะทางค่อนข้างไกล และมีความเร็วที่สูงกว่า

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน พบว่า มีสาเหตุสำคัญๆ ดังนี้

2.1 มีสาเหตุจากผู้ขับขี่จักรยาน จากผลการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานเป็นต้นเหตุหลายกรณี เช่น

“...จักรยานต้องวิ่งชิดซ้ายของช่องทางเดินรถซ้ายสุดเท่านั้น ยกเว้นกรณีที่มีสิ่งกีดขวางสามารถหลบออกใช้ขอบซ้ายช่องทางจราจรถัดไปได้ เช่นหากช่องทางซ้ายสุดเป็นช่องทางรถสาธารณะหรือช่องทางรถเมล์ จักรยานสามารถใช้ช่องทางถัดไปได้โดยต้องชิดขอบทางซ้ายของช่องทางให้มากที่สุด ไม่ใช่วิ่งบนช่องทางรถเมล์ หรือ วิ่งกลางช่องทาง...”

“...จริงๆจักรยานมีสิทธิใช้ขอบซ้ายเลนซ้ายสุดนะครับ แต่ก็ต้องระวังด้วย เพราะขอบซ้ายของช่องทางซ้ายสุดมีทั้งจักรยานและจักรยานยนต์ใช้งานด้วยกัน ต้องระวังรถจักรยานยนต์ด้วย...”

“...จักรยานระบุว่าต้องมีไฟหน้า ไฟท้าย ส่องสว่างชัดเจน และต้องเปิดให้เห็นได้ชัดเจนในยามค่ำคืน แล้วอีกเรื่องก็คือต้องติดกระดิ่งส่งเสียงด้วย นักปั่นต้องมาถามคำถามตนเองแล้วว่าทำถูกต้องกันหรือยัง...”

“...ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนช่องทาง ผู้ขับขี่จักรยานต้องให้สัญญาณมือและแขนสื่อสารกับผู้ใช้ทางอื่นร่วมกัน อย่างชัดเจน ไม่เห็นมีกันเลย อายากออกก็ออก มันก็เลยต้องชนกันไง...”

“...จักรยานสามารถตีคู่ขนานได้ไม่เกิน 2 แถว แต่ในช่วงจราจรแออัด ทำไม่ต้องตีคู่ วิ่งตามกันก็ได้ บางทีก็วิ่งตามติดกัน 4-5 คัน คือต้องเข้าใจนะว่าต้องไม่กีดขวางการจราจร ฟังแบ่งปันพื้นผิวจราจรกับพาหนะอื่นๆ เช่นกัน...”

2.2 มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นเป็นต้นเหตุหลายกรณี ส่วนใหญ่เกิดจากการ เมาแล้วขับ และมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อผู้ขับขี่จักรยาน เช่น

“...จักรยานไม่ควรอยู่บนถนนหลวง ถนนถูกออกแบบมาให้รถยนต์ใช้งาน จักรยานถือเป็นส่วนเกินที่เข้ามาใช้พื้นผิวจราจร จักรยานไม่ได้เสียภาษีเหมือนกับรถยนต์ชนิดต่างๆ และจักรยานยนต์ ดังนั้นจึงไม่มีสิทธิขึ้นมาใช้ถนน...”

“...จักรยานที่ขึ้นมาใช้ผิวจราจรประพืดตัวไม่เหมาะสม กีดขวาง หวาดเสียว และสังเกตเห็นได้ยาก...”

2.3 มีสาเหตุจากลักษณะของช่องทางการจราจร พบว่า ถนนที่ออกแบบมาให้พาหนะทุกชนิดและส่วนประกอบอื่นๆ ใช้งานร่วมกัน นั้น บางพื้นที่ ถนนมีสภาพที่ค่อนข้างชำรุดทรุดโทรม เป็นหลุม หรือไม่เรียบ ไม่สม่ำเสมอ มีสิ่งกีดขวาง โดยเฉพาะช่องทางซ้ายสุดที่รถจักรยานใช้งาน จะชำรุดค่อนข้างมาก ไม่สะดวกในการใช้งาน

นอกจากนี้ ในถนนที่มีช่องทางจักรยาน มีสภาพที่จักรยานไม่สามารถใช้งานได้ ดังนั้น เมื่อผู้ขับขี่จักรยานเปลี่ยนช่องทางในจุดดังกล่าว หรือเสียหลักในจุดดังกล่าว จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

กล่าวโดยสรุปจากผลการวิจัยพบว่า สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ซึ่งมีสาเหตุทั้งจากผู้ขับขี่รถจักรยาน ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ และลักษณะของช่องทางการจราจร

### 3. กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการใช้จักรยาน และยานพาหนะในปัจจุบัน

ปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน 2 ฉบับ คือ พ.ร.บ.ล้อเลื่อน พ.ศ. 2475 และ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 สำหรับกฎหมายผังเมืองประกาศใช้ใน พ.ศ. 2518 มีการแก้ไขมาแล้ว 4 ครั้ง แยกผังเมืองเป็นสองลักษณะคือผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะ แต่ไม่มีส่วนใดที่มีการกำหนดออกมาใช้เฉพาะกับผู้ใช้จักรยาน

ข้อปฏิบัติในการใช้จักรยาน มีการกำหนดไว้ในมาตรา 70-84 ของ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

- 1) ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น
- 2) ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี กระจิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจน ในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสง สีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน และต้องเปิดในเวลาที่กำหนดให้ต้องเปิดไฟ
- 3) ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานขับโดยประมาท ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน เป็นต้น
- 4) ผู้ขับขี่จักรยานต้องให้สัญญาณสื่อสารกับผู้ใช้ทางอื่นร่วมกันอย่างชัดเจน ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนช่องทาง ซึ่งในอดีตประเทศไทยเคยมีใบขับขี่จักรยานและระบุสัญญาณมือและแขนต่างๆเอาไว้อย่างชัดเจน ต่อมามีการยกเลิกใบขับขี่พาหนะชนิดไปแล้วจึงไม่ได้มีการอบรมสัญญาณมืออย่างเป็นทางการ เหลือระบุเพียงให้ส่งสัญญาณสื่อสารกันให้ชัดเจน

นอกจากการระบุเกี่ยวกับข้อปฏิบัติในการใช้จักรยานแล้ว ยังมีกำหนดบทลงโทษไว้ในมาตรา 147 ปรับผู้ฝ่าฝืนมาตรา 79, 80 และ 82 ได้ไม่เกิน 200 บาท และมีมาตรา 139 ห้ามมิให้ยานพาหนะอื่นเข้าไปใช้ช่องทางจักรยาน โดยมีบทลงโทษในมาตรา 154(2) ปรับผู้ฝ่าฝืนได้ไม่เกิน 1,000 บาท

การบังคับใช้กฎหมาย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 กับการใช้จักรยาน มีปัญหาเช่นเดียวกับการบังคับใช้กฎหมายฉบับอื่นๆ กล่าวคือ พบว่า ทั้งผู้ใช้จักรยาน และผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนมีรถทุกประเภทมาจอดทับ และหรือวิ่งทับเส้นทางจักรยาน เป็นต้น ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย เกิดจากทั้งทางตำรวจมีกำลังพลไม่เพียงพอ และเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่บังคับใช้กฎหมายทั้งที่เห็นผู้ทำผิดต่อหน้า ส่วนผู้กระทำผิดจะกล่าวอ้างว่าไม่ทราบกฎหมาย นอกจากนี้พบว่า ทั้งผู้ใช้จักรยานและผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ยังขาดวัฒนธรรมที่สำคัญ ในการใช้ถนนว่าถนนเป็นทางสัญจรสาธารณะที่ใช้ได้หลากหลาย ที่ผู้ขับขี่ทุกชนิด"มีหน้าที่" ระมัดระวัง ไม่ก่อเกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น

โดยสรุปกล่าวได้ว่า กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมในปัจจุบันคือ พ.ร.บ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 10 รถจักรยาน และมาตราอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ที่ครอบคลุม อุปกรณ์หลักที่กฎหมายกำหนด ช่องทางเดินรถจักรยาน การขับขี่ การใช้สัญญาณมือและแขน และพบว่ามีปัญหาในการไม่บังคับใช้กฎหมายทั้งที่เห็นผู้ทำผิดต่อหน้า

### 4. มาตรการที่ใช้ในการควบคุมในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

การลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต เป็นการป้องกันความสูญเสียในเชิงรุก จากการศึกษาพบว่า การดำเนินการในทางโครงสร้างเป็นมาตรการที่ต้องใช้ระยะเวลา แต่ มาตรการที่ใช้ได้ในทันที และถือว่าเป็นมาตรการเร่งด่วนคือ มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ กับผู้ที่เกี่ยวข้อง คือ

#### 4.1 การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่จักรยาน

ผู้ขับขี่จักรยานบนถนนสายหลัก กับผู้ใช้ยานยนต์อื่น ต้องมีความเสมอภาค ไม่มีกฎเกณฑ์หรือข้อยกเว้นพิเศษใดๆ ควรต้องมีใบขับขี่ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า มีความรู้ในการใช้รถใช้ถนนเพียงพอที่จะเส้นทางร่วมกับผู้อื่นได้อย่างปลอดภัย และต้องถูกดำเนินคดีกรณี กระทำผิดตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก ทั้งในส่วน ความผิดเกี่ยวกับอุปกรณ์หลักที่กฎหมายกำหนด ช่องทางเดินรถจักรยาน การขับขี่ การใช้สัญญาณมือและแขน

#### 4.2 การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ต้องรับผิดชอบทุกกรณีเมื่อ เกิดอุบัติเหตุ เว้นเสียแต่ว่า สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขับขี่จักรยานเป็นฝ่ายผิด และควรเพิ่มโทษกับผู้กระทำความผิดที่เมาแล้วขับ ด้วยอัตราสูงสุดที่กฎหมายกำหนด

#### 4.3 การสื่อสารสร้างความเข้าใจในการใช้ทางสาธารณะร่วมกัน

พัฒนาการใช้งานจักรยานในชีวิตประจำวันให้เป็นวัฒนธรรมการใช้งานจักรยาน สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องร่วมกันในการใช้รถใช้ถนน การจำกัดความเร็วในถนนบางสาย ลดการใช้รถยนต์ในถนนบางสายเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้รถจักรยาน ผ่านการสร้าง ความเข้าใจกับคนในพื้นที่ เพื่อให้คนในพื้นที่ เข้าใจและเห็นประโยชน์ของช่องทางจักรยานก่อนการกำหนดช่องทางจักรยาน

โดยสรุปกล่าวได้ว่า มาตรการที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต คือ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่จักรยาน การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ และการสื่อสารสร้างความเข้าใจในการใช้ทาง สาธารณะร่วมกัน

### อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

1. ลักษณะการใช้รถจักรยานในท้องถนนมี 2 ประเภทคือ การใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง และการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ลักษณะการใช้รถจักรยานในต่างประเทศ นอกจากการมีกฎหมาย รองรับให้ความคุ้มครองกับผู้ขับขี่จักรยาน มีการจัดเส้นทางและสาธารณูปโภคอย่างเหมาะสมและพอเพียงแล้ว สิ่งสำคัญที่สุดในแต่ละประเทศดำเนินการคือการสร้างวัฒนธรรมจักรยาน สำหรับในประเทศไทย จักรยานสำหรับการเดินทางเป็นพาหนะสำหรับคนจน แต่จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย เป็นกีฬาของคนมีฐานะดี

2. สภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานส่วนใหญ่เกิดจากการใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ซึ่งมีสาเหตุทั้งจาก 1) ผู้ขับขี่รถจักรยานที่ส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ในการใช้จักรยานที่ถูกต้อง 2) ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆ ไม่มีความพร้อมในการขับขี่ เมาแล้วขับ และมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการใช้จักรยานบนถนนสายหลัก 3) ลักษณะของช่องทางการจราจรที่มีสภาพไม่เหมาะสม

3. กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมในปัจจุบันที่สำคัญคือ พ.ร.บ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลักษณะ 10 รถจักรยาน และมาตราอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ที่ครอบคลุม อุปกรณ์หลักที่กฎหมายกำหนด ช่องทางเดินรถจักรยาน การขับขี่ การใช้สัญญาณมือและแขน

4. มาตรการที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต คือ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่จักรยานโยเคร่งครัด การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่นๆกรณีเกิดเหตุกับจักรยานด้วยโทษสูงสุด ยกเว้นกรณีจักรยานเป็นฝ่ายผิด และการสื่อสารสร้างความเข้าใจในการใช้ทางสาธารณะร่วมกันเพื่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมการใช้จักรยาน

จากการศึกษาที่พบว่า ทุกฝ่ายมีความเห็นตรงกันในเรื่องการสื่อสารสร้างความเข้าใจในการใช้ทางสาธารณะร่วมกันเพื่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมการใช้จักรยาน ถือว่า เป็นมาตรการที่ดี ที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต ซึ่ง

สอดคล้องกับการดำเนินการ กับลักษณะการใช้จักรยานในต่างประเทศ ที่ในแต่ละประเทศดำเนินการสร้างวัฒนธรรมจักรยาน หรือวัฒนธรรมการใช้จักรยานที่ดีให้เกิดขึ้นกับพลเมืองของแต่ละประเทศ ซึ่งจะเกิดวัฒนธรรมการรับผิดชอบในความปลอดภัยร่วมกันนอกเหนือจากการมีกฎหมาย รองรับให้ความคุ้มครองกับผู้ใช้จักรยาน การจัดเส้นทางและสาธารณูปโภคอย่างเหมาะสมและพอเพียง

#### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ คือ

1. ควรมีการศึกษาบริบท และลักษณะการใช้จักรยานของประชาชนในเส้นทางพื้นที่อื่นๆเพิ่มเติม ก่อนออกมาตรการที่ใช้ในการที่ใช้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต

2. ควรมีการออกมาตรการทางกฎหมายหรือกำหนดกฎหมาย เพิ่มเติม เพื่อที่ใช้ในการควบคุมการใช้จักรยานและยานพาหนะอื่นๆอย่างปลอดภัย

ข้อเสนอแนะในการทำงานวิจัยต่อไป คือ

1. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องมาตรการการวางผังเมืองที่ก่อให้เกิดการเชื่อมต่อเส้นทางจักรยาน เพื่อให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุระหว่างจักรยานและรถยนต์จะมึ้น้อย โดยใช้แนวทางของต่างประเทศมาเป็นกรอบในการพิจารณาต่อไป

2. ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่อง การเพิ่มโทษกับผู้กระทำความผิดที่เมาแล้วขับเพื่อลดอุบัติเหตุจากการจราจร

#### เอกสารอ้างอิง

พลเดช เชาว์รัตน์. (2557, 11-12 กันยายน). มาตรการแบบอ่อนสำหรับการส่งเสริมการใช้จักรยาน. **เอกสารการประชุมทางวิชาการ มหาวิทยาลัยมหาสารคามวิจัย ครั้งที่ 10**. มหาสารคาม: คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

องค์การอนามัยโลก. (2556). **สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก พ.ศ. 2556**. เอกสารเผยแพร่.

Ashton-Graham et al.. (2000). **Personal communication based upon unpublished treasury documentation**, (cited in TravelSmart leaflet, 2000, Perth, Western Australia, Transport WA).

G.Rose and H. Marfurt. (2006). **More bikes – Policy into best practice**. Cyclists' Touring Club. Godalming.

Franklin, J. (2001, November). Quo Vadis?, **Cycle Campaign Network News 55**. [Online]. Available: <http://www.cyclenetwork.org.uk/>.

Hyllenius, P. (2003). Soft measures sffect traffic in Lund. **ECOMM 2003 in Karistad**.



