ติดอาวุธทางปัญญา

"ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน"

กองป้องกันการบาดเจ็บ

Division of Injury Prevention

https://ddc.moph.go.th/dip www.facebook.com/thaiinjury

Department of Disease Control, Ministry of Public Health

กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

กองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
DIVISION OF INJURY PREVENTION

ติดอาวุธทางปัญญา

"ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน"

"มองอันตรายออก
บอกความเสี่ยงได้
แก้ไขความเสี่ยงเป็น"

มนุษย์ปัจจัย
Human factor Thailand

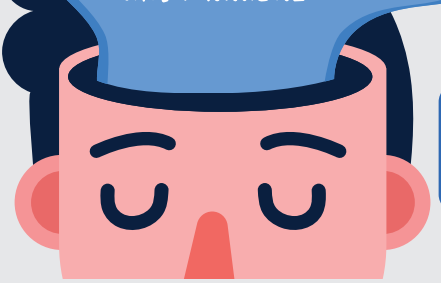
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
DIVISION OF INJURY PREVENTION

กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

ติดอาวุธทางปัญญา

"ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน"

"มองอันตรายออก
บอกความเสี่ยงได้
แก้ไขความเสี่ยงเป็น"



มนุษย์ปัจจัย
Human Factor Thailand

ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย
พบว่า ในระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 – พ.ศ.2563

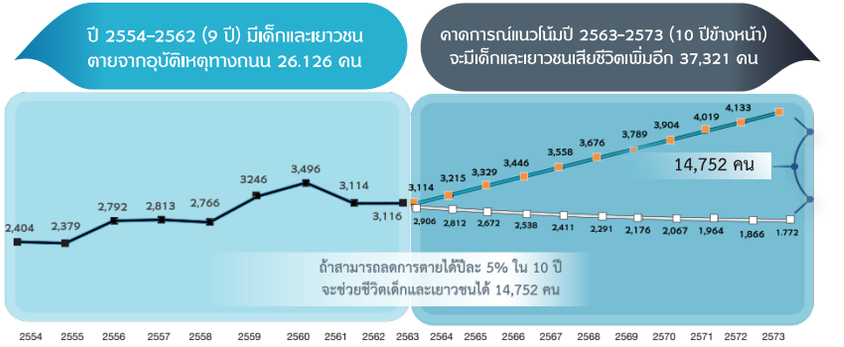
มีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนน

211,206 คน เฉลี่ยปีละ 21,120 คน

9 ปีที่ผ่านมา...มีเด็กและเยาวชนไทย... เดินทางแล้วไม่ได้กลับบ้านมากกว่า 26,126 คน และ อีก 10 ปี ข้างหน้า...เราจะสูญเสียอนาคตของชาติอีก 37,321 คน

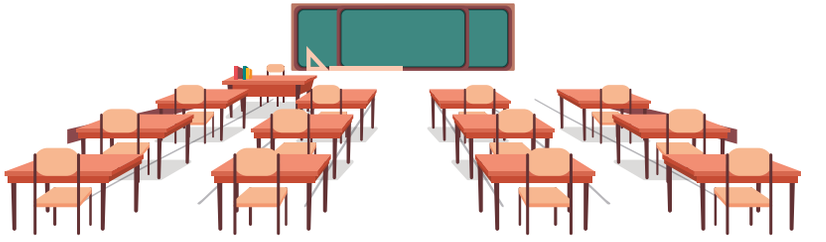
กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 10 - 19 ปี ซึ่งมีการเสียชีวิตที่สูงมากถึง 26,126 คน ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2554 - 2562) หรือเฉลี่ยปีละ 2,902 คน จากการประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน 10 - 19 ปี โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา Time series ในช่วง 10 ปี ต่อจากนี้ (ปี 2564 - 2573) หากไม่มีการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและกำหนดเป้าหมาย คาดการณ์ว่าจะมีเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนอีก 37,321 คน หรือเฉลี่ยปีละ 3,732 คน

การประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน 10 – 19 ปี โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)



แหล่งข้อมูล : กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

...เราคิดอย่างไร...
ทำไมเด็กและเยาวชนไทยถึงตายมากมาย...เช่นนั้น ?
เทียบเท่านักเรียนโรงเรียนขนาดใหญ่หายไป 1 โรงเรียนต่อปี
เทียบเท่าเครื่องบินตก 10 เที่ยวบินต่อปี

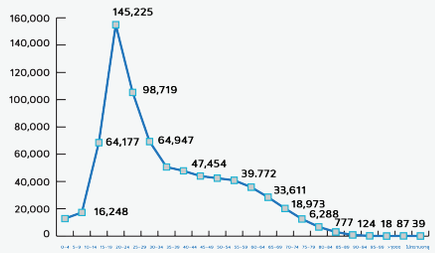


มีเด็กและเยาวชนบาดเจ็บล้นโรงพยาบาล
เด็กและเยาวชนไทยบาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
มากกว่า 265,758 คน ต่อปี

- มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เป็นเด็กและเยาวชน อายุ 10 - 19 ปี เข้ารักษาตัวในโรงพยาบาล (IPD Admit) จำนวน 56,356 คน และบาดเจ็บไม่ได้Admit (OPD) จำนวน 209,402 คน
- รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นปัญหาสูงสุดในเด็กและเยาวชนอายุ 10 - 19 ปี มากกว่ายานพาหนะอื่น ๆ หลายเท่าตัว หรือมากกว่า 91% ที่บาดเจ็บ IPD และ 85% ในผู้บาดเจ็บ OPD

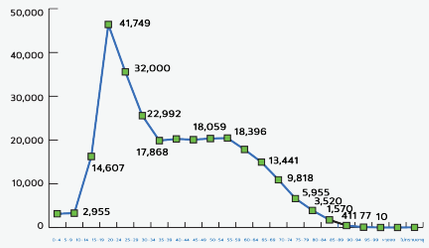
จำนวนผู้ป่วยนอก (OPD)

ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แยกตามกลุ่มอายุ ปี 2562



จำนวนผู้ป่วยใน (IPD)

ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แยกตามกลุ่มอายุ ปี 2562



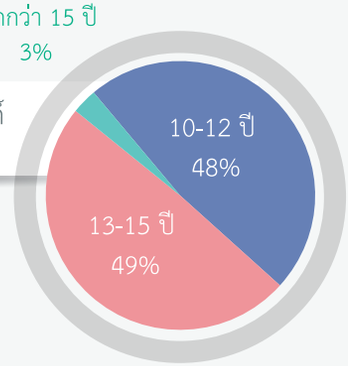
แหล่งข้อมูล : ระบบรายงานแฟ้มสุขภาพ (43 แฟ้ม) ของกระทรวงสาธารณสุข ปี 2562

...ทำไมเด็กไทยถึงเจ็บและตาย มากมาย...เช่นนั้น

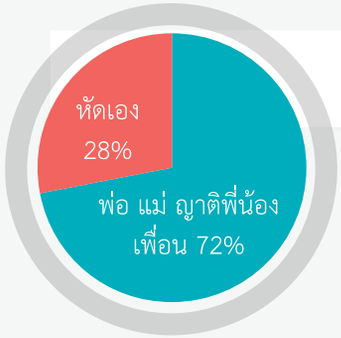
นักขับขี่มือใหม่ ลงสู่สงครามบนท้องถนน...อย่างไร

เด็กไทยเริ่มฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ตอนอายุ 10-12 ปี

อายุที่เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์สูงที่สุด
- อายุ 13 – 15 ปี ร้อยละ 49 รองลงมาเป็นช่วงอายุ 10 – 12 ปี ร้อยละ 48 และมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 3

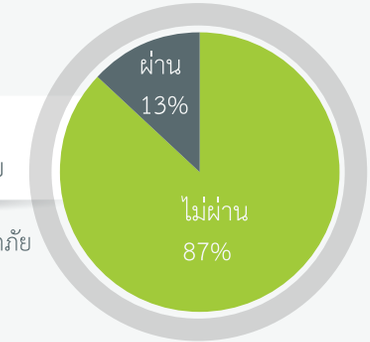


เด็กไทยฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์และเรียนรู้จากใคร



ส่วนใหญ่เรียนรู้การฝึกขับรถจากผู้ที่ไม่มีความรู้การขับรถที่ได้คุณภาพมาตรฐาน
- 72% เรียนรู้จาก พ่อ แม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน
- 28% เรียนรู้ด้วยตนเอง

87% ที่บาดเจ็บและเสียชีวิต ไม่ผ่านการอบรมการขับขี่ปลอดภัย



- 87% ไม่ผ่านการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย
- 13% ผ่านการเรียนรู้ขับขี่ปลอดภัย

โครงการวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บ สำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิผล โดยการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี โดย กรมควบคุมโรคร่วมกับศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). 2563.

สาเหตุความผิดพลาด

ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ

52%
การประเมินสถานการณ์

21%
ความผิดพลาดในการตัดสินใจ
เมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน

32%
การทำผิดกฎจราจร

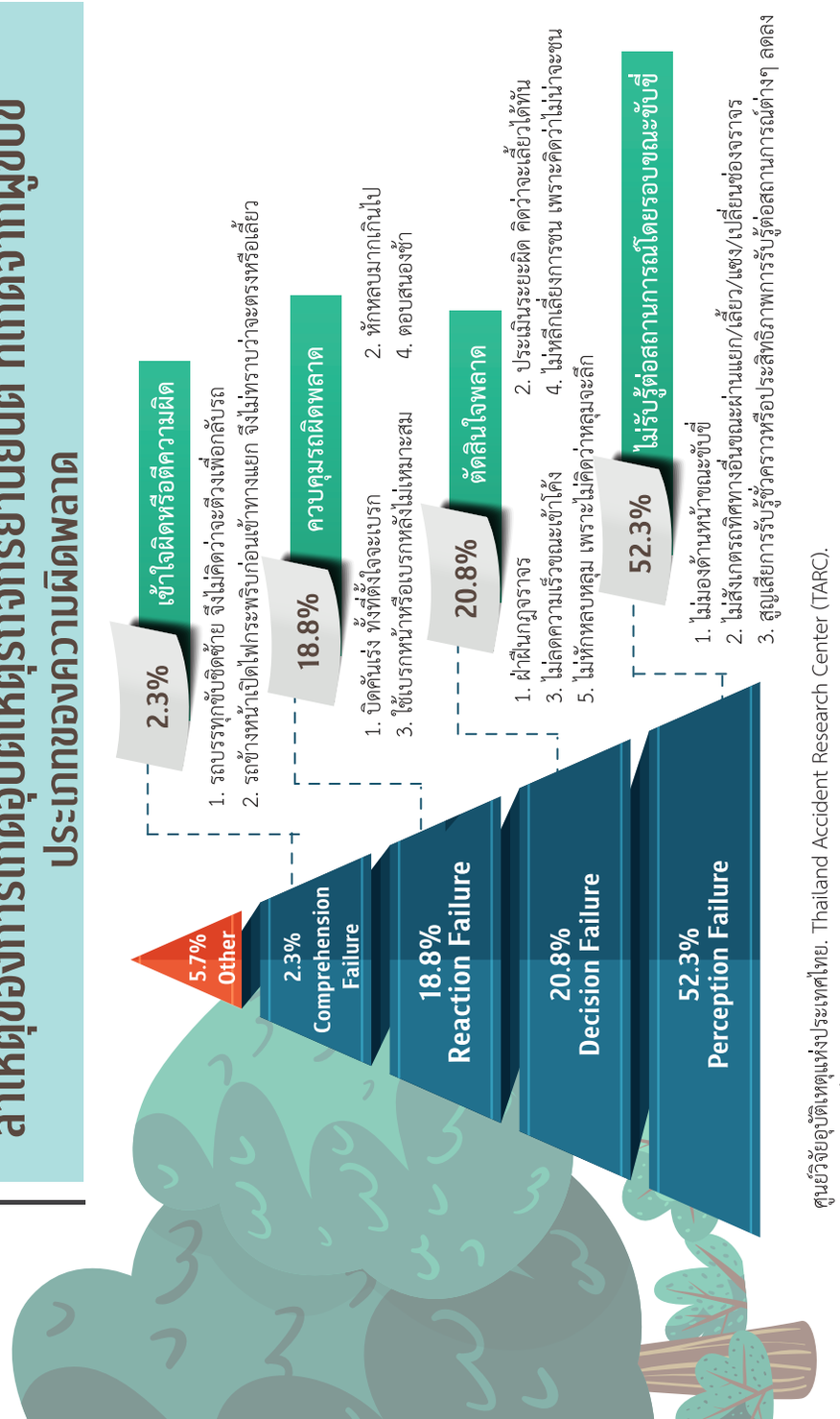
19%
ความผิดพลาดในการควบคุมรถ

26%
ไม่ตั้งใจขับขี่

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. Thailand Accident Research Center (TARC).
โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ

มีทางเลือกอะไรบ้าง
หากเราจะเปลี่ยนแปลง

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่เกิดจากผู้ขับขี่ ประเภทของความผิดพลาด



ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. Thailand Accident Research Center (TARC).
โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ

อะไรคือ... สาเหตุที่สำคัญของปัญหา...

การวิเคราะห์สาเหตุแบบเดิม ๆ

1. ไม่มีวินัย
2. ประมาท
3. ขาดจิตสำนึก
4. ไม่ระมัดระวัง
5. ไม่มีสติ
6. ขับรถไม่เป็น
7. คึกคะนอง
8. หลับใน

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ปรับการเรียนรู้การเกิดอุบัติเหตุของเด็กไทยสู่การเรียนรู้แบบใหม่

การเรียนรู้แบบเดิม

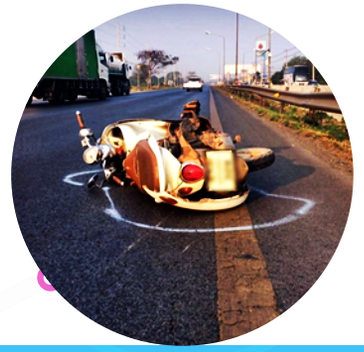
ทักษะคิด ฝ่าวิกฤตอุบัติเหตุทางถนน

มนุษย์ปัจจัย อันตราย ความเสี่ยง ต้นตอแห่งความสูญเสีย

นาวาอากาศเอก สุวรรณ ภู่เต็ง และคณะ
ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย

มนุษย์ปัจจัยสาเหตุต้นตอแห่งความสูญเสีย

คนเราเมื่อเกิดมาแล้วไม่ควรตาย หากยังหาความตายที่คู่ควรแก่ตนเองมิได้ ทุกคนต้องต่อสู้ดิ้นรนเพื่อความอยู่รอด เพราะการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ใช่ความตายที่ควรแก่มนุษย์ทั้งหลาย มันเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ ถ้าเพียงแค่เรา “รู้” ผู้คนมากมายเอาชีวิตมาทิ้งไว้บนถนนก่อนเวลาอันควร



"คุณคิดว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้
หรือ คุณเชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นไปตามชะตาฟ้าลิขิต"

มนุษย์ปัจจัย (Human Factor) ในมุมมองใหม่

คือ สงครามความผิดพลาดอันเนื่องมาจากความผิดพลาดจากความเป็นมนุษย์ เป็นปัจจัยอ่อนไหว แปรปรวนที่สุดที่ถูกทิ้งให้ล้าหลัง ไม่ได้รับการพัฒนา ถึงเวลาแล้วที่จะต้องเปลี่ยนมุมมองจากที่เคยสอดส่องสายตามองปัญหาจากภายนอก เปลี่ยนมามองให้ลึกลงไปในความเป็นมนุษย์ของตัวเรา เพื่อทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้งและรอบด้าน ว่าเป็นธรรมชาติแห่งความผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากความเป็นมนุษย์ของคนเรา คือ ต้นตอของความสูญเสียนั่นเอง มุมมองใหม่นี้ จะทำให้เราเห็นแสงสว่างที่ปลายขอบฟ้า

"ติดอาวุธทางปัญญา เสริมสร้างสมรรถนะการขับขี่"
"ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน"
"มองอันตรายออก บอกความเสี่ยงได้ แก้ไขความเสี่ยงเป็น"

มนุษย์มีขีดจำกัด

ความจริงเบื้องหลังของขีดจำกัดของมนุษย์มีอันตรายแอบแฝง ที่อาจนำไปสู่ความผิดพลาดถึงตายได้ กล่าวคือ

1. **ตาของคนเรามีขีดจำกัดในการมองเห็น** เราอาจจะกะระยะได้ไม่ดีนัก หากเรามีความบกพร่องด้านสายตา
2. **หูของคนเราก็มีขีดจำกัดในการได้ยิน** เช่น หากเป็นคนหูตึงอาจจะไม่ได้ยินเสียงแตรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ หรือการเปิดเพลงเสียงดัง อาจทำให้ไม่ได้ยินเสียงจากภายนอก
3. **การประมวลผลและตอบสนอง** ถึงเราจะมองเห็นและได้ยิน หากตอบสนองช้าหรือเร็วเกินไป โดยไม่ประเมินความเสี่ยงและอันตรายอาจทำให้การตัดสินใจผิดพลาดถึงพิการและตายได้ เช่น ใจร้อนแซงในที่คับขัน ฝ่าสัญญาณไฟ การถูกเบี่ยงเบนความสนใจจากการโทรศัพท์หรือเปิดทีวีขณะขับรถ หรือความเหนื่อยล้าก็มีผลต่อการตอบสนอง
4. **ความบกพร่องด้านสภาวะจิตใจและอารมณ์** เช่น หากเรามีอารมณ์โกรธ โมโห จะทำให้เราขับรถเร็วขึ้น หากเรามีสภาวะอารมณ์เครียด ซึมเศร้า เหม่อลอย อาจมีผลทำให้เราตัดสินใจผิดพลาดหรือช้าเกินไปในการขับขี่

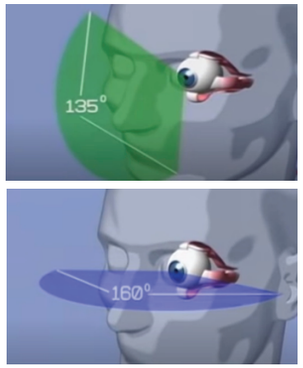
ดังนั้น ไม่ว่าคุณจะเดินถนน ขับจักรยานยนต์ หรือขับรถยนต์ จงอย่าลืมขีดจำกัดของตนเอง จงระแวดระวังและยอมรับขีดจำกัด ด้านร่างกายและจิตใจ และการตอบสนอง จึงกล่าวได้ว่า **"เครื่องมือความปลอดภัยที่ดีที่สุดที่มีอยู่ในยานพาหนะทุกคัน ก็คือ คนที่มีความรู้ ทัศนคติ และการฝึกฝนมาอย่างดีนั่นเอง"**

มองเห็นและหลีกเลี่ยง คือกฎเหล็กของความอยู่รอดปลอดภัย กฎสำคัญของผู้ขับขี่ต้องพึงระลึกไว้เสมอในระหว่างสัญจรคือ การรักษาการมองเห็นและหลีกเลี่ยงเพื่อป้องกันไม่ให้ยานพาหนะปะทะ เฉี่ยวชนคน วัตถุ สิ่งของ หรือแม้แต่สัตว์บนท้องถนน

ความจริง เบื้องหลังดวงตา

การมองเห็นถือว่าเป็นประสาทในการรับรู้ที่สำคัญที่สุด เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลอ้างอิงในขณะขับขี่ ตาส่งภาพ ตำแหน่ง ความเร็ว ลักษณะท่าทางของรถซึ่งสัมพันธ์กับพื้นถนนไปยังสมอง

โดยปกติตาแต่ละข้างจะมีอาณาเขตการมองเห็นราว 135 องศา ทางแนวตั้ง (โดยไม่มีการปรับมุมก้ม - เงยศีรษะ) และราว 160 องศา ทางแนวระนาบ ด้วยข้อจำกัดนี้ **เมื่อผู้ขับขี่ไม่กวาดสายตาหรือหันเหลียวมอง จึงทำให้การมองเห็นไม่ครอบคลุม อาจจะเกิดอันตรายจากการมองไม่เห็นรถคันอื่น ๆ**



ตาของเราก็เปรียบเสมือนเรดาร์ที่ใช้ตรวจจับภัยคุกคามที่จะเข้ามาถึงตัวเรา จำเป็นอย่างยิ่งที่เราต้องเข้าใจระยะทำการของเรดาร์ และใช้ให้ถูกต้องสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เผชิญอยู่ โดยส่วนมากเราต้องปรับเรดาร์ให้อยู่ในระยะไกล และต้องกวาดเป็นวงกว้างเพื่อตรวจจับภัยที่อาจคุกคามทุกทิศทางให้ได้ตั้งแต่เนิ่น ๆ ตลอดเวลา ซึ่งจะทำให้เราเตรียมพร้อมรับมือด้วยการหลีกเลี่ยงได้ทันท่วงที

"แล้วเรดาร์ของคุณพร้อมรับมือ...กับสถานการณ์บนท้องถนนแล้วหรือยัง"

การประมวลผลข้อมูลของมนุษย์ในการขับขี่

Human Information Processing : HIP

การประมวลผลข้อมูลของมนุษย์ในการขับขี่ (Human Information Processing : HIP) คือ กระบวนการที่เกิดขึ้นภายในสมองเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้า ซึ่งเกิดจากการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่

1

การรับรู้ข้อมูลภายนอก ได้แก่ประสาทรับรู้สึกภายนอกทั้ง 5 คือ ตา ใช้ในการมองเห็น หู ใช้ในการได้ยิน กายหรือผิวหนัง ใช้ในการสัมผัส ลิ้น ใช้ในการรับรส จมูก ใช้ในการดมกลิ่น

2

การรับรู้ข้อมูลจากภายใน ได้แก่การรับรู้การเคลื่อนไหวของกล้ามเนื้อ (Kinesthesis) ความรู้สึกเกี่ยวกับการเคลื่อนไหวของข้อและกล้ามเนื้อ (Joint Sense and Proprioception)

ข้อมูลและการประมวลผลข้อมูล คือ หัวใจของการอยู่รอดในขณะขับขี่ เราต้องสร้างความสัมพันธ์ที่ถูกต้องกับรถ กฎจราจร สภาพถนน สภาพแวดล้อม รวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ ทำให้เกิดการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างทางเลือกที่มีประสิทธิผล ส่งผลให้การตัดสินใจถูกต้องแม่นยำ ก่อนที่สมองจะสั่งการให้ร่างกายและกล้ามเนื้อเคลื่อนไหวเพื่อตอบสนองได้ทัน ระบบประมวลผลข้อมูลที่ดีจะช่วยลดความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นได้

"ข้อมูลและการประมวลผลเพื่อตระหนักรู้ คือ หัวใจของการอยู่รอด ไม่ใช่โชคชะตา"

ตระหนักรู้ในสถานการณ์
Assessment Awareness : SA

ความตระหนักรู้ในสถานการณ์ (Situation Awareness : SA) คือ การรับรู้ปัจจัยต่าง ๆ ในสถานการณ์แวดล้อมภายใต้ เวลา และสถานที่ ทำให้เข้าใจความหมายของปัจจัยเหล่านั้นและสามารถคาดการณ์สถานภาพของปัจจัยเหล่านั้นในอนาคตที่จะเกิดขึ้นอันใกล้

ระดับของการตระหนักรู้ในสถานการณ์ แบ่งเป็น 3 ระดับ

1
การรวบรวมข้อมูล
จากการขับขี่และการสังเกต
Data and observation

2
แปลความหมายและ
ประเมินความเสี่ยง
Risk Assessment

3
คาดการณ์ล่วงหน้า
Hazard Perception

ความตระหนักรู้ที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง
คือ หายนะอย่างแท้จริง

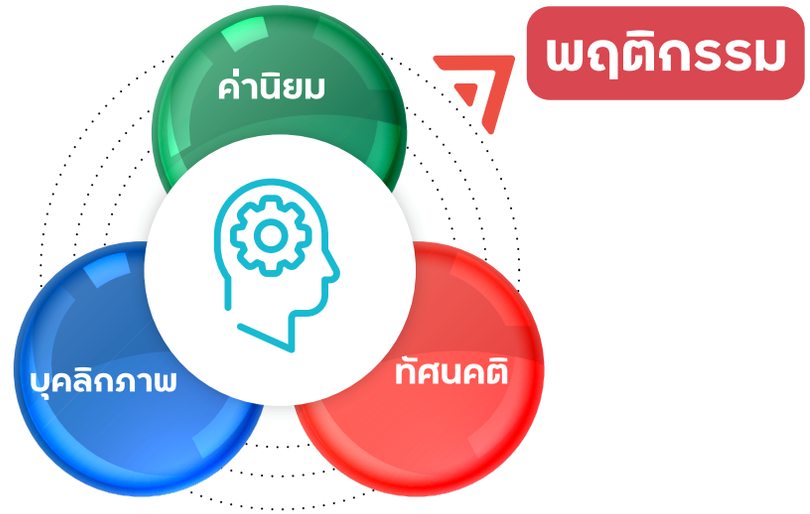
การตัดสินใจ Decision making

การตัดสินใจ คือ กระบวนการที่ได้มาซึ่งการตกลงใจเลือกทางเลือก หรือแนวทางในการปฏิบัติเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจากการรวบรวมข้อมูลที่ครอบคลุมทุกด้าน

การรวบรวมข้อมูลการขับขี่ตามแบบจำลอง SHELL Model ที่ประยุกต์ใช้จากภาคความปลอดภัยทางการบินลงสู่ภาคความปลอดภัยบนท้องถนน ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่

การตัดสินใจที่ปลอดภัยต้องอยู่ภายใต้การรวบรวมข้อมูลและความสัมพันธ์ระหว่าง คน ยานพาหนะ กฎจราจร ถนนและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการปฏิสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ ซึ่งในขณะขับขี่ ข้อมูลเหล่านี้จะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่อย่างต่อเนื่อง ผู้ขับจึงจำเป็นต้องมีการตรวจจับ รับรู้ แปลความข้อมูล จึงจะทำให้สามารถรักษาความตระหนักรู้ในสถานการณ์ที่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริงที่เกิดขึ้นอันนำไปสู่การสร้างทางเลือกเพื่อการตัดสินใจที่ปลอดภัย

ทัศนคติ อันตราย Hazardous Attitude



บุคลิกภาพ และค่านิยม จะถูกหล่อหลอมมาตั้งแต่ช่วงต้นของชีวิต มีการเปลี่ยนแปลงได้ยาก

ทัศนคติ การแสดงออกทางความคิด ความรู้สึก หรือนำพฤติกรรมต่อเหตุการณ์ คนหรือกลุ่มคน ทำให้ทัศนคติเป็นสิ่งที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยความรู้ ความเข้าใจ และฝึกฝนโดยอาศัยเทคนิค

ทัศนคติอันตราย เป็นทัศนคติที่มีผลต่อกระบวนการใช้เหตุผลที่ถูกต้องในระหว่างที่เราแก้ปัญหาและตัดสินใจกระทำหรือไม่กระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

ทัศนคติอันตราย

Hazardous Attitude

มี 7 รูปแบบ

7 ทัศนคติอันตราย

1. อิสระในการขับขี่

"นักขับหน้าใหม่ ไร้ประสบการณ์" มักทำตามใจตัวเอง ไม่ได้เรียนรู้การขับขี่ที่ถูกต้อง ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่ได้รับการฝึกอบรมกฎหมาย กฎระเบียบทางจราจรที่ถูกต้อง มักหลงระเริงไปกับสมรรถนะของยานพาหนะที่ตนเองมี จนลืมขีดจำกัดของตนเองและขีดจำกัดของยานพาหนะ

คำแนะนำ : "อย่าทำอะไรตามใจฉัน" ต้องเคารพกฎจราจร และมีน้ำใจกับเพื่อนที่ร่วมใช้รถใช้ถนน การเริ่มต้นที่ดีถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า ปัญญาต่างหาก คือ อิสรภาพของการขับขี่ที่แท้จริง

2. หุนหันพลันแล่น

เป็นบุคคลที่มักทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งลงไปด้วยอารมณ์โดยไม่ยั้งคิด และปล่อยปละละเลยต่อความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในขณะขับขี่

คำแนะนำ : *"กลับช้าๆ ดีกว่าไม่ได้กลับ"* อย่าใช้อารมณ์อยู่เหนือเหตุผล เพราะความประมาทจะทำให้เราไม่มีสติในการขับขี่ที่ปลอดภัย ตั้งสติก่อนสตาร์ทเสมอ

3. กฎเกณฑ์ไม่อาทร (Anti-Authority)

เป็นบุคคลที่มีทัศนคติ "กฎมีไว้แหก" มักทำในสิ่งที่ตนเองต้องการทำ โดยไม่สนใจผู้อื่น และไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับที่กำหนด

คำแนะนำ : ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทางบนท้องถนน และกฎหมายต้องบังคับใช้กับทุกคนโดยไม่เลือกปฏิบัติ

4. รีบร้อนลุกลน (Impulsivity)

เป็นบุคคลที่ต้องการทำบางสิ่งบางอย่าง หรือทุกสิ่งในทันทีทันใด โดยขาดความยั้งคิดก่อนลงมือทำ มักทำตามความคิดแว๊บแรก ทั้ง ๆ ที่มันไม่ใช่สิ่งที่จำเป็นเร่งด่วน

คำแนะนำ : "คิดก่อนทำเสมอ" ก่อนทำสิ่งใดต้องมั่นใจแล้วว่าได้ใช้ความคิดและประเมินสถานการณ์แล้วเสมอ ประสบการณ์และการเรียนรู้จะช่วยเปลี่ยนทัศนคติหุนหันพลันแล่นได้ "ต้องใจเย็นๆ อย่ารีบร้อน"

7 ทัศนคติอันตราย

5. คิดว่าตัวเองดวงดี (Invulnerability)

เป็นบุคคลที่คิดว่าตัวเองดวงดี หนังเหนียว กระดูกเหล็ก หรือห้อยพระดี เรื่องร้าย ๆ จะไม่เกิดกับตัวเองแน่นอน จริง ๆ แล้วการที่ผู้ขับขี่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุอาจเกิดจากผู้ขับขี่มีทักษะการขับขี่ที่ดีกว่าคนอื่น

คำแนะนำ : ตราบใดที่ยังใช้รถใช้ถนน ให้คิดอยู่เสมอว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ โปรดระมัดระวังการใช้รถใช้ถนนและเคารพกฎหมายอย่างเคร่งครัด

6. ฮีโร่คือตัวข้า (Macho)

เป็นบุคคลที่มักจะพยายามพิสูจน์ว่าตนเองเหนือกว่าคนอื่น โดยการยอมรับความเสี่ยงเพื่อทำให้คนอื่นประทับใจ มักประเมินขีดจำกัดของตัวเองและสมรรถนะของอุปกรณ์ของตนเองสูงกว่าของคนอื่น

คำแนะนำ : “ปลอดภัยไว้ก่อนดีที่สุด” อย่าคิดว่ามีรถราคาแพง ๆ จะเป็นสิ่งที่จะทำให้ตนเองเหนือกว่าผู้อื่น ความไม่ประมาทต่างหากที่จะทำให้เราปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน

7. ตายดีกว่าไม่สู้ (Resignation)

เป็นบุคคลที่ไม่เห็นว่าตนเองสามารถทำให้เกิดความแตกต่างได้ ปล่อยให้เป็นเรื่องของคนอื่นที่จะต้องแก้ไขปัญหา ไม่ว่าดีหรือร้ายก็ช่างมัน

คำแนะนำ : “อย่าสิ้นหวัง” เมื่อเกิดปัญหา อย่าคิดว่าตัวเองไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ ให้คิดว่าเราสามารถสร้างความแตกต่างได้ โดยการสร้างวินัยที่ตนเองเป็นอับดับแรก

ประเมินความเสี่ยงตลอดการเดินทาง

เอกสารอ้างอิง

1. กองป้องกันการบาดเจ็บ. (2562). **การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน สธ.**, บ.กลางฯ และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารสุข.

2. สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2562). **ระบบรายงานแฟ้มสุขภาพ (43 แฟ้ม)**. กระทรวงสาธารณสุข.

3. ปัญญ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ (2563). **โครงการวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บ สำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิผล**. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

4. สุวรรณ ภู่เต็ง และคณะ. **ทักษะคิด ฝ่าวิกฤตอุบัติเหตุทางถนน. (2561)**. บริษัทเซฟตี้ อินฟินิตี้ จำกัด.โรงพิมพ์มติชนปากเกร็ด นนทบุรี

5. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. Thailand Accident Research Center (TARC). **โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ**. ภาควิชาวิศวกรรม คณะวิศวกรรมและเทคโนโลยี สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. ปทุมธานี.

“ติดอาวุธทางปัญญา”
“ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน”
“มองอันตรายออก บอกความเสี่ยงได้ แก้ไขความเสี่ยงเป็น”

กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

กองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
DIVISION OF INJURY PREVENTION

ติดอาวุธทางปัญญา

"ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน"

มนุษย์ปัจจัย
Human factor Thailand