

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
พฤษภาคม 2558

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน



นงคราญ ตาตะคำ

การค้นคว้าแบบอิสระนี้เสนอต่อมหาวิทยาลัยเชียงใหม่เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

พฤษภาคม 2558

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน

นงคราญ ตาตะคำ

การค้นคว้าแบบอิสระนี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาสาขารณศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบ

อาจารย์ที่ปรึกษา

ศรีวิภา ชูบุบ

ประธานกรรมการ

ศ.ดร.เพ็ญประภา ศิวโรจน์

(รองศาสตราจารย์ ศรีตา ชีระวัฒน์สกุล)

(รองศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญประภา ศิวโรจน์)

ศรีวิภา ชูบุบ

กรรมการ

(นายแพทย์ พิธิษฐวุฒิ อยุธยา)

ศ.ดร.เพ็ญประภา ศิวโรจน์

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. เพ็ญประภา ศิวโรจน์)

29 พฤษภาคม 2558

© ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าแบบอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงด้วยความกรุณาจากผู้ที่เกี่ยวข้องหลายท่าน ที่ไม่อาจกล่าวนามได้ทั้งหมด ผู้ศึกษาต้องใคร่ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. เพ็ญประภา ศิวโรจน์ อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ ผู้ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการทำให้เกิดการศึกษาครั้งนี้สำเร็จได้ ด้วยความกรุณาที่อาจารย์มอบให้ ทั้งเรื่องความรู้ คำปรึกษา ตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ตลอดจนการให้กำลังใจ เสียสละเวลาให้แก่ผู้ศึกษาด้วยดีตลอดมา

กราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ สรिता ชีระวัฒนสกุล ที่กรุณาให้ความช่วยเหลือในการให้คำปรึกษาในเรื่องของการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ รวมถึงเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้ความกรุณาในการตรวจสอบเครื่องมือสำหรับการศึกษา กราบขอบพระคุณ รศ.จิตตภรณ์ จิตริเชื้อ และรองศาสตราจารย์ ดร.ชราดล เก่งกาจพานิช ที่กรุณาให้คำปรึกษาและเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือสำหรับการศึกษานี้ และกราบขอบพระคุณคณาจารย์ ประจำสาขาวิชา สาธารณสุขศาสตร์ทุกท่านที่ให้ความรู้

กราบขอบพระคุณผู้อำนวยการ โรงเรียนตาลชุมพิทยาคม เจ้าหน้าที่โรงเรียนตาลชุมพิทยาคม ที่อำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูล และนักเรียน โรงเรียนตาลชุมพิทยาคมที่เสียเวลาตอบแบบสอบถามเพื่อทดสอบความถูกต้องของแบบสอบถาม กราบขอบพระคุณผู้อำนวยการโรงเรียน น่านนคร อาจารย์พัชนี ปิงยศ อาจารย์และเจ้าหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องที่อำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม รวมถึงนักเรียนโรงเรียนน่านนครที่เข้าร่วมและเสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถามในการทำศึกษานี้

กราบขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประสานงานสาขาวิชาสาธารณสุข ที่ให้คำปรึกษา ให้กำลังใจ ให้ความช่วยเหลือในแง่ข้อมูลทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ตลอดมา ที่สำคัญกราบขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ และคนในครอบครัวทุกคน ที่เป็นฐะ เป็นแรงกาย แรงใจ ในการศึกษา ขอบคุณเพื่อนและเพื่อนร่วมงานทุกคน ที่เสียสละเวลาและเป็นกำลังใจ ช่วยเหลือทุกอย่างด้วยดี

คุณค่าและคุณประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการศึกษานี้ ผู้ศึกษาขอมอบให้แก่ บิดา มารดา อาจารย์ ญาติพี่น้อง และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่านที่ช่วยเหลือให้การศึกษาครั้งนี้ประสบความสำเร็จ

นงคราญ ตาโต๊ะคำ

หัวข้อการค้นคว้าแบบอิสระ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน
ผู้เขียน	นางสาวนงคราญ ตาตะคำ
ปริญญา	สาขารณศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์ ดร. เพ็ญประภา ศิวโรจน์

บทคัดย่อ

การศึกษาเชิงพรรณนาเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ได้แก่ ลักษณะทางประชากร ประสพการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย และเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำการศึกษาในนักเรียนทุกคนในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน จำนวน 344 คน โดยใช้แบบสอบถาม และนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติไค-สแควร์ (Chi-square) ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1) นักเรียนเกินกว่าครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับที่ไม่ปลอดภัย (ร้อยละ 51.3) รองลงมาคือ มีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ค่อนข้างปลอดภัย (ร้อยละ 48.7) และไม่มีนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ ระยะเวลาในการขับขี่ ($p\text{-value} = 0.03$) ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ($p\text{-value} = 0.02$) เจตคติต่อการขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ($p\text{-value} = 0.002$) เจตคติต่อการการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ($p\text{-value} = 0.01$) และเจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ($p\text{-value} = 0.02$) โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) นักเรียนมีความสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลาานาน จะมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยของนักเรียนมีแนวโน้มมากขึ้น

2.2) นักเรียนที่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน จะมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยมากกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน

2.3) ระดับเจตคติที่ดีขึ้นของการขับจี้รดเร็วกว่ากฎหมายกำหนด การขับจี้ฝ่าฝืนกฎจราจร และการดัดแปลงรถของนักเรียน จะทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่ปลอดภัยขึ้น

3) ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ อายุ เพศ และระดับชั้นไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 (p-value = 0.72 0.13 และ 0.06 ตามลำดับ) และความรู้เรื่องการขับจี้ปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 (p-value = 0.10)



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

Independent Study Title	Factors Related to Motorcycle Using Behaviors of High School Students, Phu Phiang District, Nan Province
Author	Miss Nongkran Tatakham
Degree	Master of Public Health
Advisor	Assoc. Prof. Dr. Penprapa Siviroj

ABSTRACT

The purpose of this descriptive study was to study of factors related to motorcycle using behaviors of high school students. The factors related to motorcycle using behaviors were socio-demographic characteristics, experience of using motorcycle, knowledge of safety motorcycle using and attitude toward motorcycle using behavior. The samples were 344 students who studied in high school students in Phu Piang district, Nan province. The questionnaire was used for gathering data. Data of this study were analyzed by descriptive statistics such as frequency, percentile, standard deviation and Chi-square. The results were as follows:

1) More than half of all students had unsafe motorcycle using behavior (51.3%) , the following: students had nearly safety motorcycle using behavior (48.7%) and no students who had safety motorcycle using behaviors.

2) Factors that were significantly related with motorcycle using behaviors of high school students (p-value <0.05) such as time of motorcycle using (p-value = 0.03), experience of road traffic accident (p-value = 0.02) , attitude of speed (p-value = 0.002) , attitude of traffic role (p-value = 0.01) and attitude of modifying motorcycle (p-value = 0.02). The details were as follow:

2.1) Students who have ridden motorcycle for a long time were related with unsafe motorcycle using behaviors.

2.2) Students who used to have road traffic accident were related with unsafe motorcycle using behaviors.

2.3) Students who had good attitude of speed, traffic regulations and modifying were related with safety motorcycle using behaviors.

3) Others factors such as age, gender and education level were no significantly related with motorcycle using behaviors of high school students (p-value = 0.72, 0.13 and 0.06, respectively) and knowledge of safety motorcycle using was not significantly related with motorcycle using behaviors of high school students (p-value = 0.10)



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.3 ขอบเขตการศึกษา	6
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา	6
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	8
2.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	10
2.3 พฤติกรรมวัยรุ่นกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร	10
2.4 การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	13
2.5 กรอบแนวคิดการศึกษา	28
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการศึกษา	29
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	29
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	29
3.3 การพิทักษ์สิทธิ์กลุ่มตัวอย่าง	35
3.4 การรวบรวมข้อมูล	35
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	36

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษา	37
4.1 ลักษณะทางประชากร	38
4.2 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์	38
4.3 ความรู้เรื่องการขับชี้รถจักรยานยนต์ปลอดภัย	43
4.4 เจตคติต่อพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์	45
4.5 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์	52
4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา	55
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	60
5.1 สรุปผลการศึกษา	60
5.2 อภิปรายผล	63
5.3 ข้อเสนอแนะ	70
บรรณานุกรม	72
ภาคผนวก	78
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	79
ภาคผนวก ข การพิทักษ์ของกลุ่มตัวอย่าง	87
ภาคผนวก ค รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ	90
ประวัติผู้เขียน	91

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1	ลักษณะทางประชากร 38
ตารางที่ 4.2	ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 39
ตารางที่ 4.3	การเดินทางจากบ้านหรือที่พักมายัง โรงเรียน 40
ตารางที่ 4.4	การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของนักเรียน 41
ตารางที่ 4.5	ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุทางท้องถนน 41
ตารางที่ 4.6	ระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย 43
ตารางที่ 4.7	ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย จำแนกรายข้อ 44
ตารางที่ 4.8	เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน จำแนกรายข้อ 46
ตารางที่ 4.9	ระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย 47
ตารางที่ 4.10	เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ของนักเรียน จำแนกรายข้อ 48
ตารางที่ 4.11	ระดับเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 49
ตารางที่ 4.12	เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรของนักเรียน จำแนกรายข้อ 49
ตารางที่ 4.13	ระดับเจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร 50
ตารางที่ 4.14	เจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของนักเรียน จำแนกรายข้อ 51
ตารางที่ 4.15	ระดับเจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ 52
ตารางที่ 4.16	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ 53
ตารางที่ 4.17	พฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 53
ตารางที่ 4.18	พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ 54
ตารางที่ 4.19	ระดับความปลอดภัยของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ 55
ตารางที่ 4.20	ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรกับพฤติกรรม การใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา 55

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า	
ตารางที่ 4.21	ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา	57
ตารางที่ 4.22	ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา	58
ตารางที่ 4.23	ความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา	59



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกองค์การอนามัยโลกได้รายงานว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก 1.2 ล้านคน เฉลี่ยอัตราการเสียชีวิตในแต่ละวันมีมากถึงเกือบ 3,400 คน และมีผู้บาดเจ็บ 20 - 50 ล้านคนต่อปี โดยการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนำมาซึ่งการเสียชีวิตอันดับ 8 ของโลกและคาดว่าหากไม่มีการแก้ไขปัญหานั้นจะนำมาซึ่งการเสียชีวิตอันดับที่ 5 ของโลกได้ในปี พ.ศ. 2573 (WHO, 2013) อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับ 1 ที่ทำให้มีการเสียชีวิตกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15 - 29 ปีและเป็นสาเหตุอันดับที่ 2 ที่ทำให้เด็กอายุ 5 - 14 ปี เสียชีวิตก่อนวัยอันควร นอกจากนี้ยังเป็นอันดับที่ 3 ของโรคต่างๆที่ทำให้คนกลุ่มวัยแรงงานอายุ 30 - 44 ปี เสียชีวิต (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีหลายประเภทของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่อุบัติเหตุทางถนนจากการเดินถนนไปจนถึงอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ เป็นต้น (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนามีมากถึงร้อยละ 80 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดทั่วโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตถึง 20.1 คนต่อแสนประชากร (WHO, 2013) เมื่อพิจารณาถึงยานพาหนะที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาคือรถจักรยานยนต์ แตกต่างกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพียงแค่ 8.7 คนต่อแสนประชากร และยานพาหนะที่ทำให้เสียชีวิตคือรถยนต์ (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554)

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนับเป็นปัญหาสาธารณสุขสำคัญ จะเห็นได้จากสถิติปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลกที่คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิต 44 คนต่อแสนประชากร รองมาจากประเทศนามิเบียที่มีจำนวนผู้เสียชีวิต 45 คนต่อแสนประชากร (หนังสือพิมพ์มติชนออนไลน์, 2557) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในไทยเฉลี่ยมากถึงปีละ 75,000 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บไม่น้อยกว่าปีละ 900,000 ราย และผู้เสียชีวิต 13,000 ราย (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) มูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2550 จำนวนถึง 232,855 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (สำนักพัฒนาระบบ

ข้อมูลข่าวสาร, 2554) หากพิจารณาถึงยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดในประเทศคือ รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 80 (ไพบูลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2556) สอดคล้องกับการที่ประเทศไทยที่มีจำนวนรถจักรยานยนต์สะสมในปี พ.ศ. 2554 ถึง 17,226,578 ล้านคันคิดเป็นร้อยละ 60.13 ของยานพาหนะทุกประเภทและมียอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 (กรมขนส่งทางบก, 2554)

จากรายงานความเสียหายจากปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2556 ของจังหวัดน่านซึ่งเป็นจังหวัดเล็กๆ แห่งหนึ่งในภาคเหนือตอนบนพบมูลค่าความเสียหายด้านทรัพย์สินถึง 5,228,650 บาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557) และจากรายงานสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนภายในจังหวัดพบตัวเลขผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปี 2555-2556 และไตรมาสแรกของปี 2557 คือ 7,762 คน 7,736 คนและ 2,583 คน ตามลำดับ มีจำนวนผู้เสียชีวิต 64 คน 91 คน และ 41 คนตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงยานพาหนะที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555-2557 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดและเสียชีวิตสูงสุดคิดเป็นประมาณร้อยละ 70 - 80 ของยานพาหนะทั้งหมด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน, 2557) สอดคล้องกับปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยที่มีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ทำให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด (ไพบูลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2556)

คนไทยนิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดเป็นอันดับ 4 ของโลกรองจากประเทศมาเลเซีย เวียดนาม โมนาโก (มูลนิธิไทยโรดส์, 2555) คนไทยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทั้งในการเดินทางในชีวิตประจำวันธุรกิจ สาเหตุที่คนไทยเลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจาก สะดวกรวดเร็วในคมนาคมไม่ต้องรอรถโดยสาร ไม่ต้องต่อรถ คล่องตัวเมื่อจราจรติดขัด ราคาถูก ประหยัดค่าใช้จ่าย ภูมิลำเนาใช้มากเนื่องจากระบบการคมนาคมขนส่งไม่ทั่วถึง (ไพบูลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2556) รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุมากเนื่องจากเป็นพาหนะที่ไม่มีเครื่องป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (จันทร์เพ็ญชูประภาสุวรรณ, 2543) อีกทั้งยังเป็นพาหนะที่มีสมรรถนะเกินตัวโดยสามารถมีอัตราความเร็วสูง ทำความเร็วได้มากแต่การทรงตัวต่ำ (ไพบูลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล และวิชัย เอกพลากร, 2546) ทำให้เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุดทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล (มูลนิธิไทยโรดส์, 2555)

การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีปัจจัยที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุคือ ตัวบุคคล ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม (ณัฐกานต์ ไวยเนตร, 2549) ส่วนใหญ่เกิดมาจากตัวบุคคลที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสม เช่น การฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาทของผู้ขับขี่ ซึ่งได้แก่ การขับรถเร็วเกินกำหนด การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน ขับรถชนกับรถที่

จอดอยู่ การดื่มสุราก่อนขับขี่ สภาพร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน (พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551) การไม่เห็นความสำคัญของสวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการบาดเจ็บจะเห็นได้จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไทยปี พ.ศ. 2553 - 2555 พบว่ามีผู้ขับขี่ที่ใช้หมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 52 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 20 (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2555) ซึ่งการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารเป็นสาเหตุทำให้เกิดความรุนแรงและการเสียชีวิตได้มากถึงร้อยละ 88.60 (กรมควบคุมโรค, 2550) ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะส่วนใหญ่คือ ความบกพร่องของรถ การบรรทุกเกินอัตรา การขาดอุปกรณ์ป้องกัน (สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555) สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ogunmodede. et al (2012) ที่พบว่าหากสภาพของยางรถ หรือระบบยางเสียจะเป็นสาเหตุจากยานพาหนะที่ทำให้เกิดอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมหรือถนน เช่น ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน และเครื่องหมายสัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์ (พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551)

เมื่อพิจารณากลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จะพบว่า วัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเสียชีวิตมาก (อลิสซา จันท์เรือง, 2545) สอดคล้องกับข้อมูลที่กล่าวว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุอันดับ 1 ที่คร่าชีวิตกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15 - 29 ปี และเป็นสาเหตุอันดับที่ 2 ที่ทำให้เด็กอายุ 5 - 14 ปี เสียชีวิตก่อนวัยอันควร (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) ปัจจัยที่เป็นสาเหตุทำให้วัยรุ่นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตได้มากกว่าผู้ขับขี่ในวัยอื่นๆ ได้แก่ ปัจจัยทางด้านอายุ เช่น วัยรุ่นเป็นวัยหนุ่มสาวที่มีความตึกะนอง ชอบการกระทำที่ตื่นเต้น สนุกสนาน ชอบการแสดงออก มีความระมัดระวังน้อย ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ ชอบการฝ่าฝืนกฎจราจร (วิจิตรบุญยะ โหตระ, 2536) การที่วัยรุ่นขาดประสบการณ์การขับขี่ ชอบความเสี่ยง มีความมั่นใจในฝีมือการขับขี่ของตัวเองและขาดการรับรู้ในสิ่งที่เป็นอันตราย ทำให้วัยรุ่นมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าวัยอื่น (Ulleberg., 2003; Liu et al., 2009) วัยรุ่นเป็นวัยที่มีความตึกะนอง ชอบพฤติกรรมโลดโผนเสี่ยงอันตราย อาจเป็นแรงเสริมจากอารมณ์ภายในของวัยรุ่น ให้ความสำคัญกับเพื่อนจึงมีแรงผลักดันจากเพื่อนให้แสดงพฤติกรรมเสี่ยงได้ง่าย และวัยรุ่นยังเป็นวัยที่มีความสามารถในการรับรู้และตอบสนองอันตรายได้น้อยทำให้เกิดอันตรายได้ง่าย (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2552) ปัจจัยด้านพฤติกรรมขับขี่ของวัยรุ่นคือ การขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเพื่อแข่งขันกัน การไม่สวมหมวกนิรภัย มีการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ การตัดแปลงสภาพรถเพื่อเพิ่มความเร็ว เช่น การถอดกระจกมองหลังเพื่อไม่ให้ด้านหลัง การตัดแปลงท่อไอเสียรถเพื่อเพิ่มความเร็ว การเปลี่ยนล้อรถจักรยานยนต์ให้เล็กลงเพราะคิดว่ารถจะขับขี่ได้เร็วขึ้น ตัดแปลงรถเพื่อให้ขับขี่เร็วขึ้นและดึงดูความสนใจ ซึ่งการกระทำเหล่านี้จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากขึ้น (ปนัดดา ชำนาญสุข, 2550) วัยรุ่นชอบใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพราะคิดว่าการใช้ความเร็วในการขับขี่

ทำให้เกิดความสนุกสนาน (Nur Sabahiah. A.S and Satoshi Fujii., 2005) วิทยุวันนี้มีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยา ก่อนการขับขี่ (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2552) วิทยุวันนี้ไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ดังจะเห็นได้จากรายงานอัตราการสวมหมวกนิรภัยในวิทยุวันนี้ พ.ศ. 2553 - 2555 เพียงร้อยละ 32 34 และ 28 ตามลำดับ (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, 2555)

อำเภอภูเพียงเป็นอำเภอที่แยกตัวมาจากอำเภอเมืองน่านตั้งอยู่ทางด้านทิศตะวันออกของจังหวัดน่านมีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอเมืองทางทิศเหนือและทิศตะวันตก ทิศตะวันออกติดกับอำเภอแม่จริมและทิศใต้ติดกับอำเภอเวียงสา ลักษณะทั่วไปของอำเภอเป็นที่ราบเชิงเขาและที่ราบริมฝั่งแม่น้ำน่าน ร้อยละ 64 เป็นภูเขา และร้อยละ 34 เป็นที่อยู่อาศัย (สำนักงานวัฒนธรรมน่าน, 2557) การคมนาคมขนส่งในอำเภอมิถุนเชื่อมต่อกันระหว่างอำเภอ ตำบลและหมู่บ้าน ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยางสองเลนหรือถนนคอนกรีตเชื่อมภายในหมู่บ้าน ทำให้ภายในอำเภอไม่มีสัญญาณไฟจราจรในแยกต่างๆมีเพียงแค่ป้ายจราจรเตือนเท่านั้นซึ่งผู้ขับขี่รถต้องใช้วินัยจราจรตนเองในการขับขี่เป็นอย่างสูงเพราะไม่มีเจ้าหน้าที่มาเข้มงวดบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงเกิดปัญหาอุบัติเหตุได้บ่อยหากผู้ขับขี่ไม่มีวินัยในตัวเองเรื่องการเคารพกฎจราจร จะเห็นได้จากปี พ.ศ. 2556 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนในหมู่บ้านที่รุนแรงจนถึงแก่ชีวิตถึง 5 คนในเขตอำเภอภูเพียง (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน, 2556) และด้วยทางอำเภอมิถุนประจำทางผ่านไม่ครอบคลุมทั้งอำเภอทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ต้องใช้รถส่วนตัวในการเดินทางโดยเฉพาะนักเรียนในระดับมัธยมศึกษาประจำอำเภอภูเพียงที่ไม่มีรถสาธารณะผ่านถนนหน้าโรงเรียนจึงทำให้นักเรียนในโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาในอำเภอภูเพียงต้องใช้การเดินทางมาโรงเรียนโดยรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นรถจักรยานและรถโดยสารนักเรียนหรือเดินเท้ามาโรงเรียน

โรงเรียนน่านนครเป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาประจำอำเภอที่เปิดสอนนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่จำนวนนักเรียนมากสุดในอำเภอภูเพียงโดยนักเรียนส่วนใหญ่เป็นนักเรียนในเขตพื้นที่อำเภอภูเพียง อำเภอเมืองและอำเภอเวียงสาที่มีระยะทางจากบ้านมาโรงเรียนประมาณ 0 - 12 กิโลเมตร ถนนหน้าโรงเรียนเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างหมู่บ้านไม่มีรถประจำทางผ่านหน้าโรงเรียน ทำให้นักเรียนต้องเดินทางมาโรงเรียนโดยการเดินเท้า ใช้รถจักรยาน และขับขี่รถจักรยานยนต์มาด้วยตนเอง บางส่วนผู้ปกครองขับรถจักรยานยนต์มาส่ง และการโดยสารรถนักเรียนจากการสำรวจเบื้องต้นในการศึกษาครั้งนี้พบว่า การเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนในโรงเรียนพบว่านักเรียนในโรงเรียนร้อยละ 71.95 ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางมาโรงเรียน นอกนั้นใช้การเดินทางอื่นๆ เช่น จักรยาน เดินเท้าและโดยสารรถนักเรียน หากจำแนกเรื่องการใช้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนของนักเรียนนั้น จะพบว่านักเรียนขับรถจักรยานยนต์มาเองคิดเป็นร้อยละ 28.32 ขับและซ้อน

กับเพื่อนนักเรียน 1 คนด้วยกันคิดเป็นร้อยละ 36.82 และมีขับและมีเพื่อนนักเรียนซ้อนท้ายเกิน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 2.54 และเมื่อสำรวจพฤติกรรมของนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนพบว่า มีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม เช่น พฤติกรรมการซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกิน 1 คน พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยจะเห็นได้ว่านักเรียนที่ขับจักรยานยนต์เพียงคนเดียวมีเพียงร้อยละ 8 เท่านั้นที่นั่นที่สวมหมวกนิรภัยโดยในจำนวนนี้เป็นนักศึกษาวิชาทหารร้อยละ 62.5 ส่วนผู้ขับจักรยานยนต์คนเดียวไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 92 ผู้ขับจักรยานยนต์มีผู้ซ้อนท้าย 1 คน มีจำนวนคนขับสวมคนเดียวเพียงร้อยละ 4.61 ส่วนคนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่มีใครสวมหมวกนิรภัย และนักเรียนที่ผู้ปกครองโดยรถจักรยานยนต์ไม่มีคนที่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งรถจักรยานยนต์เลย พฤติกรรมการตัดแปลงรถจักรยานยนต์ร้อยละ 2.38 รถที่นักเรียนนำมาใช้ในโรงเรียนส่วนใหญ่เป็นรถสภาพดีแต่มีบางส่วนตัดแปลงรถให้มีเสียงดังขึ้น ปรับล้อให้เล็กลง เป็นต้นนักเรียนที่ขับจักรยานยนต์มาโรงเรียนทั้งหมดก่อนเข้าโรงเรียนมีเพียงร้อยละ 6.77 เท่านั้นที่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวรถก่อนเข้าโรงเรียนต่างๆที่ก่อนเข้าโรงเรียนนักเรียนที่ต้องเลี้ยวขวาเข้าโรงเรียนถนนจะเป็นทางโค้งเล็กน้อย นักเรียนที่ขับจักรยานยนต์จะเพียงแต่ดูว่ามีรถตามหลังหรือสวนมาหรือไม่เท่านั้นหากไม่มีจะเลี้ยวเข้าโรงเรียนเลยโดยไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวเลย

จะเห็นว่า นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาที่ส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่นและมีการใช้รถจักรยานยนต์เดินทางมาโรงเรียนเป็นส่วนใหญ่โดยเฉพาะนักเรียนในเขตชนบทที่นักเรียนต้องใช้รถจักรยานยนต์มาเป็นพาหนะเดินทางมาโรงเรียน โดยที่รถจักรยานยนต์เป็นรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และเอกชัย เอกพลากร, 2546) นักเรียนที่ขับจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่นยังมีพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2552) และถนนในชนบทที่ยังมีการใช้กฎหมายจราจรไม่เข้มงวดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจรจึงอาจเกิดได้มากขึ้น การเข้าถึงบริการการแพทย์ฉุกเฉินได้ช้า มีถนนที่ไม่ปลอดภัย จะเป็นผลทำให้เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรได้มากและรุนแรงได้สูง (Ali Ardalan, et al., 2014) ดังนั้นผู้ศึกษาจึงสนใจศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกูเพียง จังหวัดน่าน เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในเขตพื้นที่ชนบท

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

1.2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ (ได้แก่ ลักษณะประชากร ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย และเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์) กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน โดยทำการศึกษาในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาทั้งเพศหญิงและชาย ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 ปีการศึกษา 2557 จำนวน 344 คน (ข้อมูลนักเรียนภาคเรียนที่ 2 ประจำปีการศึกษา 2557) และได้ทำการเก็บข้อมูลระหว่างเดือนมีนาคม 2558

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

เป็นแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษา และเพื่อหาแนวทางการสร้างลักษณะนิสัยในการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักเรียนมัธยมศึกษา

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน หมายถึง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมาของนักเรียน แบ่งเป็นพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ สภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 8 พฤติกรรม ต่อไปนี้ 1) พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย 2) พฤติกรรมตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่ 3) พฤติกรรมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4) พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ตามป้ายเครื่องหมายจราจร 5) พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ตามสัญญาณไฟจราจร 6) พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีผู้โดยสารเกิน 1 คน 7) พฤติกรรมให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนการเลี้ยว และ 8) พฤติกรรมใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์

สภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ ประกอบด้วย 3 พฤติกรรม ต่อไปนี้ 1) พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตรวจสอบสภาพรถและการต่อทะเบียนรถต่อเนื่อง 2) พฤติกรรมตัดแปลงหรือตกแต่งรถจักรยานยนต์ และ 3) พฤติกรรมใช้รถจักรยานยนต์ผ่านการตัดแปลง

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ปลอดภัย หมายถึง พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่มี พฤติกรรมการขับขี่และสภาพรถที่ใช้ขับขี่ ดังที่กล่าวมาข้างต้นทั้ง 11 ข้อทุกครั้ง โดยมีการใช้ความเร็ว ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง จำนวนปีที่นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาเริ่ม ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นครั้งแรกจนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม โดยแสดงเป็นจำนวนเต็มปี กรณีมีเศษ เดือนน้อยกว่า 6 เดือนปัดทิ้ง แต่ถ้าเดือน 6 เดือนขึ้นไปปัดเป็น 1 ปี

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง จำนวนครั้งของอุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่ เคยเกิดขึ้นในอดีตจนถึงปัจจุบัน ณ วันที่ตอบแบบสอบถาม

ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย หมายถึง ความรู้เรื่องกฎจราจร และการขับขี่ รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย โดยใช้แบบสอบถามการวัดความรู้จำนวน 16 ข้อ

เจตคติต่อพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ หมายถึง การประเมินระดับความรู้สึก โดยใช้ แบบวัดเจตคติต่อประเด็นความปลอดภัยในการขับขี่ 4 หัวข้อ ได้แก่ เจตคติต่อพฤติกรรมสวม หมวกนิรภัย การขับขี่เร็วกว่ากฎหมายกำหนด การตัดแปลงรถจักรยานยนต์ และการขับขี่ฝ่าฝืน กฎจราจร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอเพียง จังหวัดน่าน ได้ทบทวนวรรณกรรมแนวคิด รวมทั้งเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- 2.1 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์
- 2.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์
- 2.3 พฤติกรรมวัยรุ่นกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.4 การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์
- 2.5 กรอบแนวคิดในการศึกษา

2.1 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกองค์การอนามัยโลกได้รายงานว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก 1.2 ล้านคน เฉลี่ยอัตราการเสียชีวิตในแต่ละวันมีมากถึงเกือบ 3,400 คน และมีผู้บาดเจ็บ 20 - 50 ล้านคนต่อปี โดยการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนำมาซึ่งการเสียชีวิตอันดับ 8 ของโลกและคาดว่าหากไม่มีการแก้ไขปัญหานั้นจะนำมาซึ่งการเสียชีวิตอันดับที่ 5 ของโลกได้ในปี พ.ศ. 2573 (WHO, 2013) อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับ 1 ที่ทำให้มีการเสียชีวิตกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15 - 29 ปีและเป็นสาเหตุอันดับที่ 2 ที่ทำให้เด็กอายุ 5 - 14 ปีเสียชีวิตก่อนวัยอันควร นอกจากนั้นยังเป็นอันดับที่ 3 ของโรคต่างๆ ที่ทำให้คนกลุ่มวัยแรงงานอายุ 30 - 44ปี เสียชีวิต (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีหลายประเภทของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่อุบัติเหตุทางถนนจากการเดินถนนไปจนถึงอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ เป็นต้น (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนามีมากถึงร้อยละ 80 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดทั่วโลก โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตถึง 20.1 คนต่อแสนประชากร (WHO, 2013) เมื่อพิจารณาถึงยานพาหนะที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาคือรถจักรยานยนต์แตกต่างกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพียงแค่ 8.7 คนต่อแสนประชากร และยานพาหนะที่ทำให้เสียชีวิตคือรถยนต์ (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554)

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในไทยเฉลี่ยมากถึงปีละ 75,000 ครั้ง และมีผู้บาดเจ็บไม่น้อยกว่าปีละ 900,000 ราย และผู้เสียชีวิต 13,000 ราย (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) มูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2550 จำนวนถึง 232,855 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (สำนักพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, 2554) ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดในประเทศคือ รถจักรยานยนต์คิดเป็น ร้อยละ 80 (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2556)

จากรายงานความเสียหายจากปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2556 ของจังหวัดน่าน ซึ่งเป็นจังหวัดเล็กๆ แห่งหนึ่งในภาคเหนือตอนบนพบมูลค่าความเสียหายด้านทรัพย์สินถึง 5,228,650 บาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557) และจากรายงานสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนภายในจังหวัดพบตัวเลขผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปี 2555-2556 และไตรมาสแรกของปี 2557 คือ 7,762 คน 7,736 คนและ 2,583 คน ตามลำดับ มีจำนวนผู้เสียชีวิต 64 คน 91 คนและ 41 คนตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงยานพาหนะที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 - 2557 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดและเสียชีวิตสูงสุดคิดเป็นประมาณร้อยละ 70 - 80 ของยานพาหนะทั้งหมด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน, 2557) สอดคล้องกับปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยที่มีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ทำให้มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2556)

คนไทยนิยมใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในอันดับ 4 ของโลกรองจากประเทศมาเลเซีย เวียดนาม โมนาโก (มูลนิธิไทยโรดส์, 2555) คนไทยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะทั้งในการเดินทางในชีวิตประจำวันธุรกิจ สาเหตุที่คนไทยเลือกใช้รถจักรยานยนต์เนื่องจาก สะดวกรวดเร็วในคมนาคม ไม่ต้องรอรถโดยสาร ไม่ต้องต่อรถ คล่องตัวเมื่อจราจรติดขัด ราคาถูก ประหยัดค่าใช้จ่าย ถูกนำมาใช้มากเนื่องจากระบบการคมนาคมขนส่งไม่ทั่วถึง (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2556) รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุมากเนื่องจากเป็นพาหนะที่ไม่มีเครื่องป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (จันทร์เพ็ญ ชูประภาสุวรรณ, 2543) อีกทั้งยังเป็นพาหนะที่มีสมรรถนะเกินตัวโดยสามารถมีอัตราความเร็วสูง ทำความเร็วได้มากแต่การทรงตัวต่ำ (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546) ทำให้เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุดทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล (มูลนิธิไทยโรดส์, 2555)

2.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุจากรามีทั้งหมด 3 ประการคือ ตัวบุคคล ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม (ณัฐกานต์ ไวยเนตร, 2549) ซึ่งองค์ประกอบแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิด

2.2.1 ปัจจัยจากตัวบุคคล เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจากราทางถนน โดยมีอัตราส่วนถึงร้อยละ 63.5 โดยสาเหตุที่พบคือ การฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาทของผู้ขับขี่ ได้แก่ การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน ขับรถชนรถที่จอดอยู่ รองลงมาคือ การดื่มสุราก่อนการขับขี่ ยานพาหนะ และสภาพร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน (พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551) และพฤติกรรมที่อันตรายที่สุดคือการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด โดยการเพิ่มความเร็วของรถ 1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการเพิ่มการเกิดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 3 และเพิ่มอัตราการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 4 - 5 จากความเร็วที่กำหนดไว้ (Barengo C. et al., 2006) และพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ก็เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความรุนแรงและการเสียชีวิตได้จากการเกิดอุบัติเหตุเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 88.60 (กรมควบคุมโรค, 2553)

2.2.2 ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ ซึ่งเกิดจากยานพาหนะชำรุด ยานพาหนะไม่ได้มาตรฐาน ได้แก่ สภาพของยาง หากระบบยางรถเสีย จะเป็นสาเหตุจากยานพาหนะที่จะทำให้เกิดอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ (Ogunmodede. et al., 2012)

2.2.3 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม หรือถนน เช่น ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน และเครื่องหมายสัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน (พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551) ฝนตก ถนนลื่น

จากปัจจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว จะพบว่าปัจจัยด้านตัวบุคคลเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากราทางถนนได้ ดังนั้นการป้องกันการเกิดปัญหาจากอุบัติเหตุจากราทางถนนนั้นควรเริ่มมาจากการแก้ปัญหาที่ตัวบุคคล ซึ่งปัญหาที่ตัวบุคคลส่วนใหญ่คือเรื่องของพฤติกรรมการขับขี่รถ

2.3 พฤติกรรมวัยรุ่นกับการเกิดอุบัติเหตุจากรา

2.3.1 พฤติกรรมเสี่ยงวัยรุ่น

วัยรุ่นเป็นช่วงทศวรรษที่สองของชีวิต และจำแนกวัยรุ่นออกเป็น 3 ช่วงวัย ได้แก่ วัยรุ่นตอนต้นมีช่วงอายุตั้งแต่ 11 ถึง 14 ปี วัยรุ่นตอนกลางมีอายุตั้งแต่ 15 ถึง 18 ปี และวัยรุ่นตอนปลาย หรือเยาวชนมีช่วงอายุตั้งแต่ 19 ถึง 21 ปี ซึ่งมีความสอดคล้องกับวัยเริ่มเข้าเรียนในชั้นมัธยมต้น มัธยมปลาย และมหาวิทยาลัย (Steinberg, 1996)

วัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านร่างกาย จิตใจ และความนึกคิดที่มากที่สุดทั้งในด้านร่างกายโดยมีการเปลี่ยนแปลงที่ดึงดูดความสนใจของเพศตรงข้าม ด้านลักษณะทางอารมณ์พบว่า มีเปลี่ยนแปลงเร็วมาก มีความรุนแรง มีความรู้สึกไวต่อสิ่งกระตุ้นจาก สภาพแวดล้อม มีการแสดงความรู้สึกอย่างเปิดเผยและตรงไปตรงมา ทั้งในด้านการพัฒนา ความคิด มีความคิดสร้างสรรค์ทดลองทำสิ่งใหม่ๆ ให้ความสำคัญกับกลุ่มเพื่อน มีการแสวงหาและสร้างเอกลักษณ์ของตนเอง (วิไลภรณ์ แสนทวิสุข, 2544)

วัยรุ่นเป็นวัยที่เปลี่ยนจากวัยเด็กที่ยังขาดวุฒิภาวะไปสู่การเป็นผู้ใหญ่ ดังนั้นวัยรุ่นจึงเป็นวัยแห่งการเปลี่ยนแปลง จึงจำเป็นต้องมีพัฒนาการทางด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญาไปพร้อมๆกัน ในการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่วัยรุ่นของเด็กหญิงและเด็กชายนั้น ถือเอาการเข้าสู่วุฒิภาวะทางเพศเป็นเกณฑ์ ซึ่งทั้งเพศชายและเพศหญิงจะเข้าสู่วุฒิภาวะทางเพศไม่พร้อมกัน โดยจะขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมหลายประการ เช่น อาหาร สภาพความเป็นอยู่ ประเพณีและวัฒนธรรม รวมถึงสภาพแวดล้อมอื่นๆ (พรพิมล เจียมณาคินทร์, 2539)

วัยรุ่นเป็นวัยที่เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านจิตใจ ซึ่งจะทำให้เกิดลักษณะอยากรู้ อยากเห็น อยากลอง อยากพิสูจน์ ชอบความตื่นเต้น สนุกสนาน ต้องการเด่นดัง ต้องการเป็นที่ยอมรับจากเพื่อนๆ และต้องการเป็นผู้ใหญ่ ทำให้วัยรุ่นมีการแสดงออกอย่างมากโดยขาดการยับยั้งชั่งใจตนเอง ขาดการไตร่ตรองให้รอบคอบ ขาดทักษะในการแสดงออกให้ถูกกาลเทศะ ขาดการคิดล่วงหน้า ขาดการประเมินอันตราย ขาดการยั้งคิด และทำตามใจตนเองได้ง่ายๆทำให้เกิดอันตราย หรืออุบัติเหตุต่อตนเองหรือผู้อื่นได้ง่าย เช่น อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากกีฬา (นันทวัน ยันตติลภ, 2548)

วัยรุ่นเป็นช่วงวัยที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลงไปสู่ความสมบูรณ์ทางเพศ ภาวะจิตใจ และสังคมของความเป็นผู้ใหญ่ จากการศึกษาพบว่าตัวนำที่มีผลต่อการแสดงออกของวัยรุ่นที่กำลังก้าวสู่ความเป็นผู้ใหญ่คือ ความนึกคิดและอารมณ์ วัยรุ่นมีความต้องการเป็นตัวของตัวเอง มีอิสระทางความคิดและการกระทำ บางครั้งวัยรุ่นรู้ว่าสิ่งที่ตนเองกระทำไม่ถูกต้องมากนักแต่อยากลอง การขับขีรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นซึ่งเป็นนักขับขี่มือใหม่ ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ขาดการตัดสินใจที่ดี มีความสามารถในการรับรู้และตอบสนองต่ออันตรายได้น้อย (สุเทพ สัมพุล, 2554)

วัยรุ่นถึงแม้จะมีการพัฒนาความคิดที่เป็นเหตุเป็นผลมากขึ้น รู้จักคิดถึงอนาคตหรือผลที่จะตามมาในระยะยาว แต่เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่อยากทดลองสิ่งใหม่ๆ และในขณะที่เดียวกันยังขาดประสบการณ์ ความคิดอ่านยังไม่เจริญวุฒิภาวะ มองไม่ไกลถึงผลเสียที่จะตามมาและคิดว่าสิ่งเลวร้ายคงไม่เกิดขึ้นกับตนทำให้วัยรุ่นมีความประมาทได้ง่าย (เสารส มีกุล, 2543)

กล่าวโดยสรุปคือวัยรุ่นอยู่ในช่วงอายุ 11 - 21 ปี เป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกาย อารมณ์ ความรู้สึกนึกคิดมาก ทำให้วัยรุ่นเป็นวัยที่อยากรู้ อยากเห็น อยากลอง ชอบการตื่นเต้น ตีคะนอง ต้องการให้เพื่อนยอมรับ พยายามมองหาอัตลักษณ์ของตนเอง แต่ด้วยวัยวุฒิและ

ประสบการณ์ที่ยังไม่มากพอทำให้วัยรุ่นขาดการยั้งคิดหรือมีการตัดสินใจยังไม่ดีพอจึงทำให้วัยรุ่นเป็นวัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากถ้าหากไม่ได้การดูแลหรือให้ความรู้ที่ถูกต้อง

2.3.2 พฤติกรรมเสี่ยงวัยรุ่นในการใช้รถจักรยานยนต์

เฉลิมพล ตันสกุล และพัฒนา จินวงษ์ (2541) กล่าวว่า วัยรุ่นมีความคิดคะนองจึงมักขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัยอีกทั้งบางราย ยังไม่มีความชำนาญในการขับขี่ดีพอ การตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้าไม่ดี จึงทำให้วัยรุ่นประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

จรรยา เศรษฐพงษ์ และคณะ (2553) กล่าวว่าวัยรุ่นเป็นวัยที่มีอารมณ์รุนแรง คิดคะนอง ทำให้มีความก้าวร้าว ทะเลาะวิวาทกับผู้อื่นได้ง่าย และวัยรุ่นส่วนใหญ่ขาดความตระหนักรู้ในด้านการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร เช่น วัยรุ่นเกินครึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับหรือนั่งในรถยนต์

Ulleberg (2003) กล่าวว่าผู้ขับขี่วัยรุ่นมีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากกว่า อธิบายได้โดยจากการที่วัยรุ่นขาดประสบการณ์การขับขี่ วัยรุ่นเป็นวัยที่พอใจที่จะเสี่ยงสอดคล้องกับ การศึกษาของ Liu et al. (2009) และ Elvik R (2010) ที่ศึกษาพบว่าวัยรุ่นมีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากกว่าเพราะวัยรุ่นมีความมั่นใจในฝีมือการขับรถของตัวเอง และวัยรุ่นมีขาดการรับรู้ในสิ่งที่อันตรายซึ่งการขาดการรับรู้ในสิ่งที่อันตรายนั้นสอดคล้องกับการศึกษาความแตกต่างของโครงสร้างของพฤติกรรมในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในบุคคลอายุ 18-28 ปี เพื่อตรวจสอบปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่พบว่า ผู้ที่มีอายุ 25-28 ปี มีความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเล็งและความตระหนักรู้ในประสบการณ์การขับขี่ แต่ไม่มีความสัมพันธ์ในผู้ที่มีอายุ 18-24 ปี ซึ่งอยู่ในวัยรุ่น

จากการศึกษาพฤติกรรมความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นนั้น เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายในตัววัยรุ่นเองนั้นสูงกว่าวัยอื่นๆ ที่เกิดเนื่องมาจากแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่นเอง ยังเกิดจาก เพื่อนที่สร้างแรงผลักดันต่อการแสดงพฤติกรรม และการต้องการที่จะถูกยอมรับกลุ่มเพื่อนเอง และเกิดจากความเครียดจากครอบครัว ความเครียดจากครอบครัว เป็นต้น (สุเทพ สัมพุล, 2554) และจากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นว่านักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาอยู่ในวัยรุ่นมีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย จึงควรเป็นวัยที่ควรมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีพฤติกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย

2.4 การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.4.1 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์นั้นเป็นการแสดงออกของการใช้รถจักรยานยนต์ของบุคคลที่แสดงออกมามีผลมาจากพื้นฐานตัวบุคคล และทัศนคติของแต่ละบุคคล ดังนั้นปัจจัยที่จะมีผลต่อการแสดงออกของพฤติกรรมได้แก่

(1) ปัจจัยพื้นฐานตัวบุคคล

(1.1) เพศ จากการศึกษาการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามลักษณะบุคคลด้านเพศระหว่าง พ.ศ. 2546 - 2550 พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย พ.ศ. 2550 มีแนวโน้มของการประสบอุบัติเหตุจากรถเพิ่มขึ้นทั้งสองเพศและการบาดเจ็บในเพศชาย เป็น 2 เท่าของเพศหญิง (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) สอดคล้องกับสำนักกระบวนวิชา ที่พบว่า การได้รับบาดเจ็บจากเหตุจากรถทางบก 7 วันอันตรายสงกรานต์ปี 2550 ระดับประเทศ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิง เท่ากับ 2.3 : 1 (สำนักกระบวนวิชา, 2551) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ เสาวนีย์ คีมูล และกอบโรด วุฒิโชติพนิชย์กิจ (2547) ที่ให้เหตุผลว่าสาเหตุที่ทำให้เพศชายได้รับอุบัติเหตุจากรถทางถนนมากกว่าเพศหญิงเพราะเพศชาย มีนิสัยกล้าแสดงออก ทำทายเป็นผู้นำ มีความคึกคะนอง มีความประมาทและขับขี่ด้วยความเร็วสูง ส่วนการศึกษาของกาญจน์ย์ คำนาคแก้ว (2549) พบว่าการบาดเจ็บรุนแรงจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับ เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในแต่ละปีประมาณ 20 เท่า ซึ่งอาจเกิดจากเพศชายมีการใช้สารกระตุ้นทำให้มีเมเา เช่นการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีการใช้สารออกฤทธิ์ต่อระบบประสาทมากกว่าเพศหญิง ประกอบกับเพศชายมีปริมาณการขับขี่พาหนะรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง ภัทรพล อาจเมือง (2552) พบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าเพศชาย เนื่องจากเพศชายมีนิสัยชอบความเสี่ยง ชอบความท้าทาย การแสดงความเป็นลูกผู้ชายต้องขับรถให้เร็ว หวาดเสียว ฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องจากความคึกคะนอง ชอบความผาดโผน มีความกล้าในการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากกว่าเพศหญิง รัชพล พัฒนชัยกุล (2548) ก็ศึกษาพบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดีกว่าเพศชาย

(1.2) อายุ จากการศึกษาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีอายุ 21 - 30 ปี รองลงมาอายุ 15 - 20 ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนผ่านจากวัยรุ่นไปสู่ผู้ใหญ่ จึงมีลักษณะที่ผสมผสานระหว่างสองวัย คือ มีความรักอิสระคึกคะนอง ต้องการค้นพบสิ่งใหม่ๆ เป็นระยะทดลองหาแนวทางชีวิตของตนเองต้องการเพื่อที่จะพัฒนาการเป็นผู้ใหญ่ที่สมบูรณ์แบบ ประกอบกับอายุที่อยู่ในช่วงวัยรุ่น จะมีความใจร้อน ขาดความระมัดระวังรอบคอบ และเป็นวัยที่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ไม่นานจึงมีผลทำให้มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย จึงมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุจาก

การขับขี่ที่ง่าย (นราณช อุปลัมภ์, 2548) สอดคล้องกับ วิลกรันด์ แสทวิสุข (2544) ที่กล่าวว่า เมื่อมีวุฒิภาวะที่สูงขึ้นจะมีผลทำให้การแสดงพฤติกรรมขับขี่ที่ดีขึ้น เนื่องมาจากอายุมากขึ้นมีการพัฒนาด้านทักษะและประสบการณ์การขับขี่ที่ดีขึ้น

(1.3) ประสบการณ์การขับขี่ มีผลทำให้มีความมั่นใจในการขับขี่มากยิ่งขึ้น ช่วยให้มีการเรียนรู้เรื่องการขับขี่ที่ดีขึ้น เพิ่มทักษะในการขับขี่ซึ่งจะช่วยลดความประมาทของผู้ขับขี่ได้ (J.C.F. de Winter and D. Dodou, 2010)

(1.4) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการรับรู้ในการปฏิบัติที่ดีขึ้น เนื่องจากการเคยประสบอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลรับรู้ถึงสภาวะการคุกคามของอุบัติเหตุและเห็นผลกระทบที่เกิดขึ้น และจะทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองให้ดีขึ้น (วิลกรันด์ แสทวิสุข, 2544) ส่วนการศึกษาของอลิสตา จันท์เรือง (2545) ก็พบว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติโดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และการเคยได้รับการรักษาในโรงพยาบาล ประภัสสร พรวัฒนา (2548) ที่ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ป่วยจากการประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่รักษาในโรงพยาบาลนครนายก พบว่ามีความสัมพันธ์ต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และ Dang Viet Hung และคณะ (2008) พบว่านักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยจะมีทัศนคติทางบวกต่อการใช้หมวกนิรภัยมากขึ้นในคนที่เคยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

(1.5) การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเครื่องแสดงว่าผู้ขับขี่ได้ผ่านการทดสอบการใช้ยานพาหนะที่ถูกต้องจนสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตามกฎหมาย ดังนั้นการมีใบอนุญาตการขับขี่เป็นมาตรการให้ผู้ขับขี่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรให้ถูกต้องและมากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้มีการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย จากการศึกษาของภัทรพล อาจเมือง (2552) ที่พบว่าความรู้เรื่องกฎหมายจราจรมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย และ นักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์มีระดับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีเพราะนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์รู้สึกว่าตนเองขับขี่รถโดยผิดกฎจราจร ซึ่งจะมีมีความรอบคอบ และระมัดระวังมากกว่านักเรียนที่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ NHTSA (2006) ศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และการเสียชีวิตส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่ที่ขาดการฝึกฝนการขับขี่อย่างถูกต้อง การไม่มีใบขับขี่ การขับเร็วเกินกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัย

(2) ปัจจัยพื้นฐานจากทัศนคติต่อพฤติกรรม

พฤติกรรมของมนุษย์มีการพัฒนาในรูปแบบทฤษฎีเป็นหลายทฤษฎี แต่ละทฤษฎีจะมีแนวคิดและองค์ประกอบของทฤษฎีแตกต่างกันออกไป และมีทฤษฎีที่กล่าวถึงทัศนคติต่อการแสดงพฤติกรรมและส่งผลถึงการแสดงพฤติกรรมคือ ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned: TRA) ของ ไอเซน และฟิชไบน์ (Ajzen & Fishbein, 1980) เป็นทฤษฎีที่ได้รับความนิยมในการนำมาใช้ในการอธิบายพฤติกรรมที่ควบคุมได้ด้วยตนเอง [Volitional(willful) Control] ว่าบุคคลที่มีเจตนา (Intention) จะกระทำพฤติกรรมที่เฉพาะเจาะจง (Specific behavior) มาจาก 2 ปัจจัยคือ เจตคติต่อพฤติกรรมนั้น และอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงต่อการทำพฤติกรรม (สุปรียา ตันตระกูล, 2550; จีรวรรณ พนา ยิ่งไพศาล, 2548)

(2.1) เจตคติต่อพฤติกรรมนั้น (Attitude toward behavior) หมายถึง ถ้าบุคคลเชื่อว่าการทำพฤติกรรมนั้นจะนำไปสู่ผลกรรมทางบวก (Positive outcome) เขาก็จะมีเจตคติในทางที่เห็นด้วยต่อพฤติกรรมนั้น แต่ตรงกันข้ามถ้าบุคคลเชื่อว่าถ้าทำพฤติกรรมแล้วจะได้รับผลกรรมทางลบที่ไม่ปรารถนา (Negative outcome) เขาก็จะมีเจตคติไม่เห็นด้วย หรือต่อต้านพฤติกรรมนั้น ซึ่งประกอบด้วย 2 ปัจจัยคือ

(2.1.1) ปัจจัยส่วนบุคคล หรือเรียกว่า เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude) หมายถึงความรู้สึกหรืออารมณ์ที่แสดงต่อออกมาเป็นท่าที และสภาพความพร้อมทางความคิด จิตใจของบุคคลที่จะรับและตอบสนองต่อสิ่งเร้าและสภาพการณ์ต่างๆ ในทิศทาง บวก ลบ หรือเป็นกลาง (จีรวรรณ พนา ยิ่งไพศาล, 2548)

(2.1.2) ปัจจัยภายนอก (External Variables) เป็นตัวแปรทางชีวะสังคม (Demographic Variables) ตัวแปรคุณลักษณะบุคลิกภาพส่วนบุคคล (Personality Traits) เช่น การศึกษาของ Chen (2009) พบว่าบุคลิกภาพที่ไม่เห็นแก่ตัว จะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมเสี่ยง คือหากมีความเห็นแก่ตัวมากจะเกิดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจرائمมาก ในขณะที่บุคลิกภาพที่มีความวิตกกังวลง่าย (Anxiety) โม โห่งง่าย (Anger) เฟิกเฉย (Sensation-seeking) จะมีผลทางอ้อมต่อพฤติกรรมการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจرائم

(2.2) อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงต่อการทำพฤติกรรม (Subjective norm) หมายถึง อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงถูกกำหนดโดยความเชื่อบุคคลหรือกลุ่มที่สำคัญสำหรับเขาว่าควรกระทำหรือไม่ควรกระทำนั้น และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามบุคคลหรือกลุ่มบุคคลว่ามีมากน้อยแค่ไหน ซึ่งถ้าบุคคลเชื่อว่าคนอื่น หรือกลุ่มคนที่สำคัญต่อเขาเชื่อว่าเขาควรมีพฤติกรรมนั้นและยิ่งถ้ามีแรงกดดันจากสังคมเพิ่มมากขึ้น เขายังมีแรงจูงใจที่จะทำตามเพิ่มมากขึ้น ตรงกันข้ามถ้าเขาเชื่อว่าคนที่สำคัญของเขาไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านไม่ให้ทำพฤติกรรมและเขารับรู้ว่ามีแรงกดดันทางสังคมต่อต้านเพิ่มขึ้น เขาจะ

ไม่ทำคล้อยตามและไม่ทำตามพฤติกรรมนั้น (สุปรียา ตันสกุล, 2550) กลุ่มอ้างอิงที่สำคัญในการจับจี้รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น เช่น เพื่อน เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่แสวงหาอัตลักษณ์ของตนเอง และต้องการการยอมรับจากกลุ่มเพื่อน จึงมีพฤติกรรมเลียนแบบเพื่อน ดังนั้นเพื่อนจึงมีอิทธิพลต่อการแสดงพฤติกรรมของวัยรุ่นได้มาก (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข, 2544) สอดคล้องกับการศึกษาของ ฉวีพุด พัฒนชัยกุล (2548) ที่ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์พบว่า อิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย และครอบครัวหรือพ่อแม่ โดยครอบครัวจะเป็นผู้ให้คำแนะนำ แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจับจี้ (ภัทรพล อาจเมือง, 2552) รวมถึงจากการที่พ่อแม่เป็นคนสอนจับจี้รถให้ ทำให้พฤติกรรมการจับจี้ของวัยรุ่นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจับจี้ของพ่อแม่ (Shope et al., 2002) เหมือนกับว่าพฤติกรรมการจับจี้ของพ่อแม่มีผลต่อการจับจี้รถของลูกด้วย (R Jean Wilson, 2006)

เนื่องจากเจตคติต่อการเกิดพฤติกรรมการจับจี้รถจักรยานยนต์มีผลต่อการแสดงพฤติกรรมดังนั้นเจตคติต่อพฤติกรรมการจับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยจึงสอดคล้องกับเจตคติ 4 ประการดังต่อไปนี้

1) เจตคติต่อการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่

ศุภรัตน์ วรสุข (2551) ศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข พบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยรวมค่อนข้างดี ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยที่อยู่ในระดับทัศนคติที่ดีที่สุด คือการสวมหมวกนิรภัยควรมีขนาดที่พอดีกับศีรษะ รองลงมาคือ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่จับจี้ในรถจักรยานยนต์มีประโยชน์มากกว่าโทษ ส่วนทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยที่มีระดับทัศนคติต่ำสุด คือการสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ขึ้นกับระยะทางใกล้หรือไกลในการจับจี้ จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ศิริกุล กุลเลียบและคณะ (2553) รายงานว่าเหตุผลที่ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากคิดว่าการจับจี้รถจักรยานยนต์นั้นจับจี้ในระยะทางไม่ไกลและอยู่ในเขตหมู่บ้านจึงคิดว่าไม่น่าจะอันตรายหากไม่สวมหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยทำให้ผมเสียทรง รู้สึกรำคาญ อึดอัด

2) เจตคติต่อการขับรถจักรยานยนต์ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจรมีผลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจะเห็นได้จาก การศึกษาของ Dang Viet Hung และคณะ (2008) พบว่านักศึกษาระดับมหาวิทยาลัยจะมีการสวมหมวกนิรภัยบนถนนที่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จะมีการสวมหมวกนิรภัยได้มากกว่า ในพื้นที่ที่ไม่มีกฎหมายไม่เคร่งครัดซึ่งจะสวมหมวกนิรภัยต่อเมื่อถ้ามีการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มากกว่า 10 กิโลเมตรจึงจะสวมหมวกนิรภัย

จิรวรรณ พนายิ่งไพศาล (2548) ศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาไม่มีใบอนุญาตการขับขี่ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 86.4 เป็นเพราะไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ทำให้กลุ่มตัวอย่างไม่เห็นความสำคัญของการมีใบอนุญาตการขับขี่ มีความคิดว่าไม่มีใบขับขี่ก็สามารถขับขี่ได้ โดยตำรวจไม่จับ

หัตถชัย ชัชวาล (2551) พบว่าจากการศึกษา นักศึกษาและประชาชนให้ความเห็นว่า มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายควรมีต่อเนื่อง และควรมีความเข้มแข็งในการตรวจจับตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ต้องจริงจัง ไม่เลือกปฏิบัติ ให้เสียค่าปรับเพิ่ม บังคับใช้อย่างเคร่งครัด ปฏิบัติอย่างจริงจังทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง มีการตั้งด่านในชุมชน หมู่บ้าน จะเป็นการช่วยให้มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย

ดังนั้นดูเหมือนว่าหากไม่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เข้มงวด จะมีโอกาสการแสดงพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรจะมีได้มากกว่า ดังเช่นการศึกษามูลนิธิไทยโรดส์ (2555) ศึกษาพบว่าทัศนคติในเรื่องการขับขี่ของผู้ใช้รถพบว่า ผู้เข้าร่วมร้อยละ 50 ศึกษาคิดว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเพราะเดินทางใกล้ๆหรือนั่งรถในซอย เพราะไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุมความประพฤติการปฏิบัติจราจร และร้อยละ 50 ของผู้เข้าร่วมศึกษาให้เหตุว่าการขี่รถย้อนศรไม่น่าจะอันตรายหากเพิ่มความระมัดระวัง และร้อยละ 20 ให้เหตุผลเรื่องการดื่มสุราขณะขับขี่รถว่าหากดื่มสุราแต่ยังครองสติได้ก็สามารถขับขี่รถได้

พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร (2551) ศึกษาพบว่าด้านพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรที่พบบ่อยที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนคือ การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด รองลงมาเป็นการขับรถเกินเส้นแบ่งกลางถนน และการขับรถชนท้ายรถที่จอดอยู่ รวมถึงมีการดื่มสุราขณะขับขี่รถ การมีร่างกายอ่อนเพลีย เช่น ง่วงนอน

3) เจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

การดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มีเป้าหมายส่วนใหญ่เพื่อเพิ่มความเร็ว และดึงดูดความสนใจปนัดดา ชำนาญสุข (2550) กล่าวว่ารถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นนั้นรถจักรยานยนต์เป็นมากกว่ายานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางแต่เป็นเพื่อนที่สร้างความอิสระให้กับตน ดังนั้นรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นต้องสามารถลดความเบื่อของวัยรุ่นได้ เพิ่มความสนใจในกลุ่มเพื่อนได้

สร้างจุดเด่นให้ตนเองได้เพื่อให้คนอื่นมาสนใจตนเอง จึงส่งผลให้วัยรุ่นมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเพื่อแข่งขันกันจึงมีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อเพิ่มความเร็ว เช่น การถอดกระจกมองข้างหลังออกเพื่อไม่ให้ต้านลม การดัดแปลงท่อไอเสียรถเพื่อให้มีเสียงดังดึงดูดความสนใจ เปลี่ยนล้อจักรยานยนต์ให้เล็กลงเพราะคิดว่าจะเป็นการทำให้ความเร็วของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น สามารถไต่หวดในกลุ่มเพื่อนและดึงดูดความสนใจมากขึ้น แต่ในหลักความเป็นจริงการปรับเปลี่ยนดัดแปลงรถเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถมากขึ้น

4) เจตคติต่อการขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด

Nur Sabahiah A.S. และ Satoshi Fujii (2011) ศึกษาพบว่าผู้เข้าร่วมการศึกษาที่เป็นผู้ขับขี่รถยอมรับว่าการขับขี่ด้วยความเร็วมีความสนุกสนาน ผ่อนคลายกว่าการที่ต้องขับรถตามที่กฎหมายกำหนดความเร็วในการขับขี่

2.4.2 แนวทางการดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

เพื่อเป็นการขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันและเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในปี 2563 จึงได้มีมาตรการในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดังต่อไปนี้ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550; สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดยโสธร, 2556)

(1) กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และขยายเวลาการดำเนินการ โครงการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ออกไปอีก 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555- 2557

(2) มาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร (เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย คาดเข็มขัดนิรภัย มีใบอนุญาตขับขี่ และขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนด และเน้นการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร แข่งในที่คับขัน ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ

รายละเอียดของมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร มีดังนี้

(ก) เมาไม่ขับ สำหรับการจะถือว่าเมาสุรา ตามกฎหมายคือตรวจพบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(ข) หมวกนิรภัย หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ โดยสารรถจักรยานยนต์ โดยหมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบคือ

1) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า คือหมวกนิรภัยที่มีเปลือกหมวกเป็นรูปทรงที่ปิดทั้งด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกรและคาง ส่วนในกรณีที่มีกระบังลม กระบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ คือหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมที่มีการปิดด้านข้างและด้านหลังโดยจะเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าจะมีการปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคาง ในกรณีที่มีกระบังลม กระบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ คือหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมที่มีการปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหู ในกรณีที่มีกระบังลม กระบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัยโดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้จากการเกิดอุบัติเหตุ

(ค) มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย

คือรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพดีไม่ชำรุด โดยจักรยานยนต์ที่ถือว่าสภาพดีไม่ชำรุดต้องประกอบด้วยอุปกรณ์ดังนี้

1) โคมไฟ โคมไฟรถมีหลายชนิดแต่ชนิดต้องมีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด โดยแบ่งลักษณะโคมไฟ ดังนี้

(1.1) โคมไฟแสงพุ่งไกล จะมีแสงสีขาวหรือเหลืองอ่อน จำนวนไม่เกิน 2 ดวง ติดที่กึ่งกลางหน้ารถ โดยต้องสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 50 ซม. แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร ส่วนในกรณีที่มีโคมไฟ 2 ดวงต้องติดอยู่ในระดับเดียวกันและห่างจากแนวกึ่งกลางหน้ารถเท่ากันทั้งสองข้าง โคมไฟทุกดวงต้องให้แสงสีเดียวกัน โคมไฟแสงพุ่งไกลจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้นเว้นแต่เป็นการให้แสงสัญญาณชั่วคราว

(1.2) โคมไฟแสงพุ่งต่ำ จะมีแสงขาวหรือสีเหลืองอ่อน ให้แสงสีเดียวกับโคมไฟแสงพุ่งไกล โดยจำนวนต้องไม่เกิน 2 ดวง ติดที่กึ่งกลางหน้ารถ โดยต้องสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 50 ซม. แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร ในกรณีที่มี 2 ดวง ต้องติดอยู่ในระดับเดียวกันและห่างจากแนวกึ่งกลางหน้ารถเท่ากันทั้งสองข้าง โคมไฟแสงพุ่งต่ำจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น

(1.3) โคมไฟเลี้ยว ชนิดใช้ไฟกระพริบแสงเหลือง ติดที่ด้านหน้า จำนวน 2 ดวงและแสงเหลืองหรือแดง ติดที่ด้านท้าย จำนวน 2 ดวง โดยต้องให้ติดไว้ที่ข้างซ้ายและข้างขวา โคมไฟทุกดวงที่ติดที่ด้านท้ายจะต้องให้แสงสีเดียวกัน แต่ละด้านที่ติดอยู่ในระดับเดียวกัน โดยต้องสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 ซม. แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร โคมไฟเลี้ยวทุกดวงที่อยู่ข้างเดียวกันต้องกระพริบในขณะที่รถให้สัญญาณเลี้ยว

(1.4) โคมไฟท้าย ต้องมีแสงสีแดง โดยต้องมีจำนวนไม่เกิน 2 ดวง ติดอยู่ที่กึ่งกลางท้ายรถในระดับเดียวกัน โดยต้องสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 ซม. แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร

(1.5) โคมไฟหยุด ต้องมีแสงสีแดง โดยต้องมีจำนวนไม่เกิน 2 ดวง ติดอยู่ที่กึ่งกลางท้ายรถในระดับเดียวกัน โดยต้องมีความสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 ซม. แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร โคมไฟหยุด ถ้ารวมอยู่ในโคมไฟท้ายจะต้องมีความสว่างมากกว่าความสว่างของโคมไฟท้ายนั้น และจะให้แสงสว่างในเฉพาะที่ใช้เบรก หรือห้ามล้อเท่านั้น

(1.6) โคมไฟส่งป้ายทะเบียน ต้องมีแสงสีขาว โคมไฟต้องมีจำนวนไม่เกิน 2 ดวง ต้องติดอยู่ด้านบนบนด้านล่างหรือด้านข้างของแผ่นป้ายทะเบียน มีความสว่างสามารถอ่านป้ายทะเบียนรถได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 20 เมตร จากท้ายรถ และต้องมีที่บังมิให้แสงพุ่งไปทางท้ายรถ โคมไฟส่งป้ายทะเบียนต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟท้าย

2) แผ่นสะท้อนแสงสีแดงต้องติดที่กึ่งกลางท้ายรถสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 ซม. แต่ไม่เกิน 90 ซม. พร้อมทั้งสามารถสะท้อนแสง เห็นได้ในเวลากลางคืนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

3) เครื่องมองหลัง ซึ่งเป็นกระจำเภา จำนวน 2 ชุด ติดอยู่ในระดับเดียวกันที่ด้านซ้ายและด้านขวา และห่างจากแนวกึ่งกลางหน้ารถเท่ากันทั้งสองข้างในผู้ที่ผู้ขับขี่รถสามารถมองเห็นภาพจากการจราจรด้านข้างและด้านหลัง ได้ทุกขณะอย่างชัดเจน

4) ห้ามล้อ ที่ใช้การได้ดี

5) แตร ชนิดเสียงเดียวที่ดังพอสมควร

6) ท่อไอเสียพร้อมด้วยเครื่องระงับเสียง เฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบสันดาปใน

7) เครื่องวัดความเร็ว ที่ใช้การได้ดี และต้องมีแสงสว่างทำให้สามารถอ่านความเร็วของรถในเวลากลางคืนได้ ส่วนรถจักรยานยนต์ อาจมีเครื่องอุปกรณ์ อื่นสำหรับรถได้ ภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้

7.1 โคมไฟหรือแสงสีขาวหรือสีเหลืองอ่อน ที่มีกำลังไฟและความส่องสว่างตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด จำนวนไม่เกิน 2 ดวง ติดอยู่ที่กึ่งกลางหน้ารถในกรณีที่มี 2 ดวงต้องอยู่ในระดับเดียวกัน โดยมีความสูงจากผิวทางไม่น้อยกว่า 35 ซม. แต่ไม่เกิน 1.20 เมตร และโคมไฟทุกดวงต้องให้แสงสีเดียวกัน โคมไฟหรือจะให้แสงสว่างได้เฉพาะในขณะที่โคมไฟท้ายให้แสงสว่างด้วยเท่านั้น

7.2 โคมไฟอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อนี้ ถ้านำมาใช้ต้องเป็นไปตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบ

(ง) ใบขับขี่

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 42 ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตขับรถ และต้องมีใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถในขณะขับขี่หรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถเพื่อแสดงต่อเจ้าพนักงานได้ทันที

สำหรับความสำคัญของใบอนุญาตขับรถสามารถสรุปได้ดังนี้

ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

- 1) มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ แต่ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวหรือสำหรับรถจักรยานยนต์ความจุกระบอกสูบขนาดไม่เกินเก้าสิบลูกบาศก์เซนติเมตร ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี บริบูรณ์
- 2) มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
- 3) มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถตาม พ.ร.บ. และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
- 4) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
- 5) ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมเห็นว่าอาจเป็นอันตรายขณะขับรถ
- 6) ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
- 7) ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว ต้องไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
- 8) ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ

(จ) เข็มขัดนิรภัย

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดหรือคาดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย

(ฉ) รถเร็วเกินกำหนด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ในมาตรา 67 “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง”

ขับเร็วเกินกำหนดคือ

- 1) ขับรถในเขตกรุงเทพมหานคร/เทศบาลเมืองพัทยา
 - รถเก๋ง รถจักรยานยนต์ ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม.
 - รถปิกอัพ รถตู้ความเร็วเกิน 60 กม./ชม.
- 2) ขับรถนอกเขตกรุงเทพมหานคร/เทศบาลเมืองพัทยา
 - รถเก๋ง รถจักรยานยนต์ ความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม.
 - รถปิกอัพ รถตู้ความเร็วเกิน 80 กม./ชม.
- 3) บนทางพิเศษ (ทางด่วน) ผ่อนผันให้รถยนต์ไม่เกิน 110 กม./ชม.
- 4) ขับรถใช้ความเร็วเกินกว่าที่เครื่องหมายจราจรกำหนดไว้

2.4.3 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ประกอบด้วย

1) ความรู้เรื่องวิธีขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง

การที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างคล่องแคล่วนั้น จะต้องมีการทำให้ร่างกายและรถจักรยานยนต์นั้นได้สมดุลกัน ต้องทำการฝึกให้เป็นนิสัย ซึ่งจุดสำคัญ 7 แห่งของร่างกายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องฝึกในขณะที่กำลังขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เป็นนิสัย มีดังนี้

1.1) ตา ต้องมีการแผ่สายตาออกไปให้กว้างทั้งสองข้างเท่าๆกัน เพื่อจะได้มองเห็นสิ่งกีดขวางหรือรถที่สวนมาได้ทันที และที่สำคัญคือต้องไม่ปล่อยจิตใจให้เหม่อลอยและเหลือยมองข้างตลอดเวลาเพราะจะทำให้ไม่มีสมาธิในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.2) บ่า การตั้งของบ่าต้องทำให้เป็นธรรมชาติไม่ควรเกร็งเพราะจะช่วยให้การทรงตัวในสภาพถนนต่างๆ ได้ดีและยืดหยุ่นได้ตามสถานการณ์

1.3) สอก ขณะทำการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรกางศอกออกมาเกินไป ควรทำตามลักษณะธรรมชาติของข้อศอก เพราะการกางข้อศอกมากเกินไปอาจเกิดอุบัติเหตุจากการจากกระแทกได้ง่ายกว่า และทำให้การทรงตัวเวลาเบรกไม่ดี

1.4) มือ การใช้มือจับแฮนด์รถจักรยานยนต์ควรใช้นิ้วหัวแม่มือรับส่วนใต้ของคันบิดเร่งเครื่องและเบรกมือ สำหรับมูมของข้อมือ ควรวางในมูมที่มีการเคลื่อนไหวที่คล่องตัว เพราะเมื่อมีการเบรกกะทันหันจะได้ทำการเบรกได้อย่างทันท่วงที

1.5) ตะโพก ควรเลือกตำแหน่งที่นั่งที่ จะไม่ทำให้กำลังไปอยู่ที่แขน หรือบ่ามากเกินไปและไม่ควรนั่งล้ำมาข้างหน้าหรือข้างหลังมากเกินไป ถ้าตำแหน่งที่นั่งไม่ดี การเคลื่อนไหวทันทีทันใดจะทำได้ยากจึงต้องระวัง นั่งให้ถูกตำแหน่งเพื่อความปลอดภัย

1.6) เข่า ควรวางเข่าแนบไปกับที่นั่งน้ำมันหรือเบาะนั่ง และควรแนบให้กระชับเพื่อช่วยในการทรงตัวให้สมดุล

1.7) ปลายเท้า จะต้องชี้ไปทางด้านหน้าโดยวางบนแท่นเกียร์หรือเบรกเท้า ช่วงขา ควรทิ้งน้ำหนักไปที่เบรก และให้ขนานไปกับพื้นถนน เพื่อจะได้เหยียบเบรก หรือเปลี่ยนเกียร์ได้ทันที และช่วยให้มั่นคง

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ต้องเข้าใจลักษณะพื้นฐานของรถจักรยานยนต์ ควรแต่งกายด้วยเครื่องแต่งกายที่มีความปลอดภัยและกระชับก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่ทุกครั้ง ควรจำเป็นต้องมีการศึกษาวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ซึ่งจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ จาการจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2) ความรู้เรื่องหลักการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

หลักปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถโดยทั่วไป โดยอ้าง ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีดังนี้ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2542)

2.1) ความรู้เรื่องรถที่นำมาใช้

2.1.1) ผู้ขับขี่ควรจำเป็นต้องมีความรู้เรื่องเครื่องยนต์ เมื่อเครื่องยนต์มีเสีย หรือมีปัญหาสามารถแก้ไขเบื้องต้นได้

2.1.2) ห้ามนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคง ปลอดภัย ซึ่งอาจเกิดอันตรายแก่ผู้ใช้รถ คนโดยสารหรือคนอื่นที่ใช้ถนนได้ ในการเดินรถบนถนน เช่น ยางล้อรถไม่มีดอกยาง ควันดำ เบรกรถเสีย เป็นต้น

2.1.3) รถที่นำมาใช้ต้องมีโคมไฟหน้า - ท้าย ไฟเลี้ยว ไฟจอด ไฟเบรก เบรกมือ ที่ใช้การได้ ทุกส่วนครบถูกต้องตามกฎหมาย

2.1.4) รถที่นำมาใช้ต้องติดแผ่นป้ายทะเบียน และติดป้ายวงกลมเพื่อแสดง การเสียภาษี ให้เห็น ได้ชัดเจนและเป็นแสดงถึงว่ารถได้ผ่านการตรวจสอบสภาพรถทุกปี

2.2) ความรู้เรื่องการขับรถ

2.2.1) ผู้ขับขี่รถต้องให้การระมัดระวังไม่ให้ชนสิ่งของอื่นๆหรือโดนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ในส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น ผู้ขับขี่ต้องใช้ ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

2.2.2) การขับรถต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และต้องไม่ล้ำกึ่งกลาง ของทางเดินรถยกเว้นกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้ ก็คือด้านซ้ายของ ทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดกั้นจราจร กำหนดให้เป็นการเดินรถทางเดียว หรือทางเดินรถไม่ เกิน 6 เมตร

2.2.3) ในการใช้ทางเดินรถที่แบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่ 2 ช่อง ขึ้นไปผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุด เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้ ให้เดินรถทางขวาของการ

เดินรถได้ คือในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดกั้นจราจร หรือถูกกำหนดให้เป็นการเดินรถทางเดียวหรือเมื่อจะแซงหน้ารถคันอื่น

2.2.4) รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ช่องทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่ทำได้ ถ้าทางรถนั้นได้แบ่งช่องทางเดินรถในทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด

2.2.5) ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถหรือให้คันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถลดความเร็ว จอดรถหรือหยุดรถ จะต้องใช้สัญญาณมือหรือสัญญาณไฟเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.2.6) เมื่อรถขับสวนกัน ให้ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยต้องถือกึ่งกลางของทางเดินรถหรือเส้นแนวที่แบ่งเป็นช่องเดินรถเป็นหลัก

2.2.7) ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อมีการขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

2.2.8) ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วหรือหยุดรถเพื่อให้รถที่สวนผ่านมาผ่านไป

2.2.9) ผู้ขับขี่รถต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอควร ควรเว้นระยะที่หยุดรถได้ปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

2.2.10) ผู้ขับขี่ที่ต้องขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชัน ต้องใช้ความเร็วระมัดระวัง ไม่ให้รถถอยหลังไปชนรถคันอื่น

2.2.11) ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็น 2 ทาง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกัน แสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็น 2 ทางต้องให้ขับขี่ชิดซ้ายของทางเดินรถ

2.2.12) ห้ามผู้ขับขี่รถขณะด้อยความสามารถในการควบคุมรถ ผู้ขับขี่เมาสุรา ผู้ขับขี่ขับรถประมาทหรือนำพาดเสี้ยว ขับลักษณะผิดปกตวิสัยของการขับรถตามธรรมดา ต้องไม่ขับรถคร่อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ รวมถึงห้ามผู้ขับขี่ทำการขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น

2.2.13) ขณะขับรถต้องพกใบอนุญาตขับขี่ติดตัวไปด้วยเสมอ

2.2.14) ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้เกี่ยวกับความหมายของเครื่องหมายจราจร สัญญาณการจราจรต่างๆ และแผ่นป้ายเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งตามถนนสายต่างๆ และปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรนั้นอย่างเคร่งครัด

2.2.15) ผู้ขับขี่ต้องมีการตรวจเครื่องป้องกันอันตรายและสวมไว้ทุกครั้ง ขณะทำการขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ยังขี่ รวมถึงควรตรวจสภาพเครื่องยนต์ทุกครั้งก่อนการขับขี่

2.3) ความรู้เรื่องการแซงหรือผ่านขึ้นหน้า

2.3.1) ผู้ขับขี่จะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ต้องให้สัญญาณทุกครั้งโดยการ กระพริบไฟหน้าหลายๆครั้ง หรือให้สัญญาณเลี้ยวขวาเพื่อให้คันหลังรู้ว่ากำลังจะแซง พร้อมทั้งดูกระจกหลังว่ามีรถคันหลังกำลังแซงขึ้นด้วยหรือไม่ และครูด้านหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่ เมื่อผู้ขับขี่ขึ้นหน้าให้สัญญาณตอบแล้วจึงจะทำการแซงได้

2.3.2) ห้ามผู้ขับขี่รถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นด้านซ้าย ยกเว้นแต่ในกรณีที่รถที่จะ ถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

2.3.3) ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้าคนอื่นในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง
(2) ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน
(3) เมื่อมีหมอก ฝุ่นหรือควัน และทำให้ไม่อาจเห็นระยะทางใน ระยะ 60 เมตรได้

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตไม่ปลอดภัย
(5) ห้ามขับแซงถ้าเข้าไปช่องเดินรถประจำทาง
(6) เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถที่อยู่ข้างหลังผู้ขับขี่ซึ่ง ขับรถที่มีความเร็วช้ากว่าคันอื่นในทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าขับขึ้นหน้าไปก่อน

2.4) การเลี้ยวรถ

2.4.1) การขับรถออกจากที่จอดรถ

(1) ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา หรือให้สัญญาณมือ และแขน เพื่อให้รถคันอื่นทราบ

(2) มองดูกระจกหลัง ก่อนทำการออกรถและเมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นจึงออกรถได้

2.4.2) การเลี้ยวรถ

(1) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ชิดทางเดินรถ ทางด้านซ้าย

(2) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ มีเครื่องหมายการจราจร และให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ในรถช่องทางเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้ายก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

(3) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะจุดบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรว่าให้รถผ่านได้เท่านั้น

2.4.3) การเลี้ยวขวา

(1) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องทางเดินให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวากึ่งกลางของทางเดินรถ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

(2) สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ชิดรถทางด้านขวาสุดของทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายการจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

(3) กรณีมีช่องทางเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปช่องทางเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(4) ทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจร หรือมีเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวขวาผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมตัวเจ้าพนักงานจราจร

(5) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมา ในทางรถทางเดียวกัน ผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงทำการเลี้ยวขวาได้

(6) การเลี้ยวขวาที่มีเกาะแบ่งทางรถ ต้องแล่นเลี้ยวขวาไปหยุดรถที่หัวเกาะแบ่งทางแล้วรอนกระทั้งรถในเกาะนั้นว่างจึงเลี้ยวตัดออกไปได้

2.4.4) การอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น และให้ผู้ขับขี่อยู่ในวงเวียนก่อนหน้าขับผ่านไปก่อน

2.4.5) ในทางเดินรถที่สวนกัน ได้ ห้ามกลับรถในขณะที่มีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร

2.4.6) ห้ามเลี้ยวหรือกลับรถ ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถหรือห้ามกลับรถในที่คับขัน บนสะพาน ทางร่วมทางแยก เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถบริเวณนั้นได้

2.5) การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

2.5.1) ถ้ามีรถคันอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อนถ้ามาถึงพร้อมกันและไม่ได้รอกอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางซ้ายมือของตนเองผ่านไปก่อน เว้นแต่ทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

2.5.2) ทางเดินรถทางเอก หมายถึง ทางเดินรถที่เข้าพนักงานจราจรได้ ประกาศและติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเอก หรือป้ายหยุด “หยุด” อยู่ที่ริมทางร่วมทาง แยกนั้นให้ถือว่าเป็นทางโท

2.5.3) กรณีวงเวียนใดติดตั้งสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร เมื่อขับมาถึงวงเวียน ต้องให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของคนขับผ่านไปก่อน

2.6) ความรู้เรื่องสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในขณะที่ทำการขับขี่อยู่ กรณีต่อไปนี้

2.6.1) สัญญาณจราจรสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่เลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้เลยไปได้

2.6.2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นหยุดรถ

2.6.3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

2.6.4) สัญญาณจราจรกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วม ทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้น หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง เป็นต้น

2.7) ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

2.7.1) ขับขี่รถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงคมนาคม หรือตามที่เครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ตามแนวนอนกำหนด

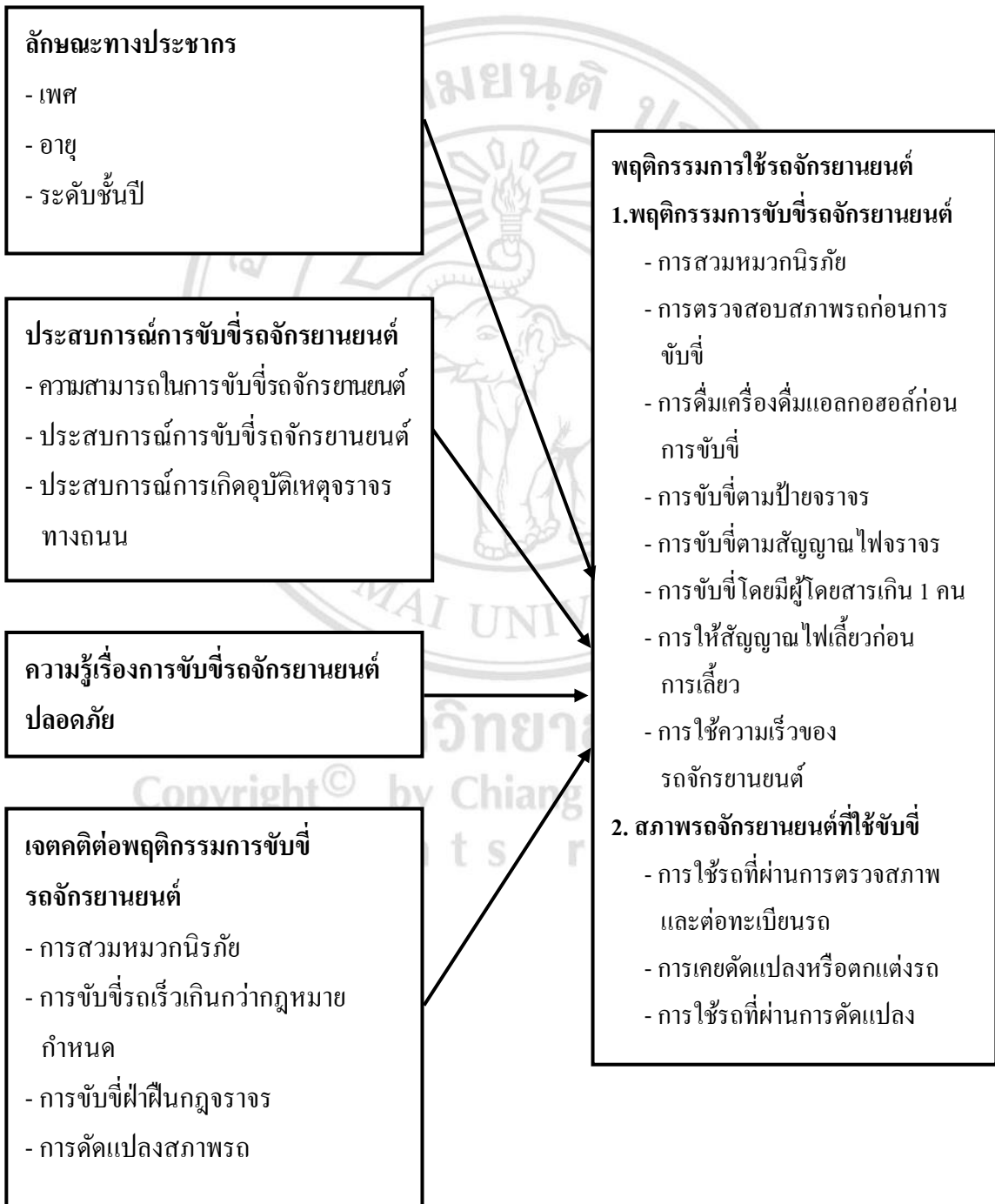
2.7.2) ผู้ขับขี่ที่จะเลี้ยวรถหรือให้รถคันอื่นแซง จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถต้องลดความเร็วของรถลงก่อนทุกครั้ง

2.7.3) การขับขี่ในขณะที่ฝนตก หรือถนนลื่น ควรชะลอความเร็วของรถให้ช้าลงกว่าปกติและควรทิ้งระยะห่างจากคันอื่นให้มากขึ้นการขับรถลงเขา หรือลงเนินสูงๆบนสะพาน หรือที่เชิงสะพาน ทางที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝุ่นควัน จนทำให้ไม่สามารถเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร ต้องลดความเร็วของรถลดลงเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

2.7.4) ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นหรือวงเวียนต้องลดความเร็วของรถ เพื่อความปลอดภัย

2.7.5) อัตราความเร็วของรถตามกฎหมายจราจร ที่ได้กำหนดไว้คือ ในเขตเทศบาล ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร นอกเขตเทศบาล ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

2.5 กรอบแนวคิดการศึกษา



บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive study) เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตพื้นที่อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน ดังมีรายละเอียดการดำเนินการศึกษาดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้คือ นักเรียนระดับมัธยมศึกษาทั้งเพศหญิงและชาย ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 ทั้งหมดทุกคนในโรงเรียนเขตอำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน จำนวน 344 คนในการศึกษาค้างนี้ กำหนดขนาดประชากรทั้งหมดจำนวน 344 คน จากนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 ทั้งหมดทุกคนในโรงเรียนเขตอำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน (ข้อมูลนักเรียนประจำปีการศึกษา 2557) ณ วันที่ผู้ทำการศึกษาเข้าทำการศึกษามีนักเรียนขาดเรียนจำนวน 8 คน ดังนั้นผู้ศึกษาได้แจกเอกสารชี้แจงและแบบสอบถามจำนวน 336 คน ในจำนวน 336 คนที่ได้รับเอกสารคืน จำนวน 319 คน คิดเป็นร้อยละ 94.94

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ ผู้ศึกษาได้สร้างเป็นแบบสอบถามขึ้น โดยจากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดและวัตถุประสงค์ของการศึกษา โดยแบ่งเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ลักษณะประชากร ได้แก่ อายุ เพศ และระดับชั้นปีที่นักเรียนกำลังศึกษา ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบการตรวจสอบรายการ (Check list) และการกรอกข้อมูลเพิ่มเติมลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 2 ประสิทธิภาพการขับจักรยานยนต์ ได้แก่ ระยะทางในการเดินทางจากบ้านหรือที่พักมายังโรงเรียน วิธีการเดินทางจากบ้านหรือที่พักมายังโรงเรียน นักเรียนขับจักรยานยนต์เป็นประจำหรือไม่ ผู้ที่ขับจักรยานยนต์เป็นประจำมีระยะเวลาตั้งแต่การขับจักรยานยนต์นานกี่ปี นักเรียนมีใบขับจักรยานยนต์หรือไม่ ผู้ที่มีใบขับจักรยานยนต์ได้ใบอนุญาตขับจักรยานยนต์ด้วยวิธีใด ส่วนใหญ่นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางหรือไม่ และส่วนใหญ่นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์โดยวิธีใด

ลักษณะแบบสอบถามเป็นการตรวจสอบรายการรายการ (Check list) และการกรอกข้อมูลเพิ่มเติมลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 3 ความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัย จำนวน 16 ข้อ ได้แก่ ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรบนท้องถนน ความรู้เรื่องเทคนิคการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ความรู้เรื่องสัญญาณมือเกี่ยวกับการจราจร ความรู้เรื่องสัญญาณไฟจราจร และความรู้เรื่องป้ายจราจร ซึ่งผู้วิจัยได้ประยุกต์จากข้อสอบสำหรับการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถออนไลน์ (กรมขนส่งทางบก, 2558) ลักษณะคำถามเป็นแบบมี 3 ตัวเลือกให้เลือกตอบ ได้แก่ “ใช่” “ไม่ใช่” และ “ไม่ทราบ”

เกณฑ์การให้คะแนน ข้อความถามในด้านบวก หมายถึงข้อคำถามที่อธิบายความรู้เรื่องความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ถูกต้องพิจารณาการให้คะแนนดังต่อไปนี้

ใช่	ให้	1	คะแนน
ไม่ใช่	ให้	0	คะแนน
ไม่ทราบ	ให้	0	คะแนน

เกณฑ์การให้คะแนน ข้อความถามในด้านลบ หมายถึงข้อคำถามที่อธิบายความรู้เรื่องความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัย ที่ไม่ถูกต้อง พิจารณาการให้คะแนน ดังต่อไปนี้

ไม่ใช่	ให้	1	คะแนน
ใช่	ให้	0	คะแนน
ไม่ทราบ	ให้	0	คะแนน

กำหนดเกณฑ์ในการประเมินความรู้เรื่องกฎหมายจราจรบนท้องถนน ความรู้เรื่องเทคนิคการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ความรู้เรื่องสัญญาณมือเกี่ยวกับการจราจร ความรู้เรื่องสัญญาณไฟจราจร และความรู้เรื่องป้ายจราจร ช่วงคะแนน 0 - 16 คะแนน

คะแนนน้อยกว่า ร้อยละ 60 หมายถึง มีความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยในระดับต่ำ

คะแนนระหว่าง ร้อยละ 60 - 79 หมายถึง มีความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยในระดับปานกลาง

คะแนนมากกว่า ร้อยละ 60 หมายถึง มีความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยในระดับสูง

ส่วนที่ 4 เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย จำนวน 10 ข้อ เจตคติต่อการขับขีรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน 5 ข้อ เจตคติต่อการขับขีรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 5 ข้อและเจตคติต่อการคัดแปลงสภาพรถ จำนวน 6 ข้อ

แบบสอบถามด้านเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยข้อคำถามด้านบวก และด้านลบ โดยผู้ตอบแบบสอบถามต้องเลือกตัวเลือกที่ตรงกับความคิดเห็นของตนเองมากที่สุดเพียงข้อเดียว เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า แบ่งออกเป็น 5 ตัวเลือก ดังนี้

มากที่สุด	หมายถึง	ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นมากที่สุด
มาก	หมายถึง	ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นมาก
ปานกลาง	หมายถึง	ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความปานกลาง
น้อย	หมายถึง	ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง	ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นน้อยที่สุด

เกณฑ์ในแบ่งระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย จำนวน 10 ข้อ แบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้ค่าพิสัยหารด้วยจำนวนชั้น คือ ไซ้ (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) / 3 ได้แก่ ระดับต่ำ ปานกลาง ดี

ต่ำ	หมายถึง	มีคะแนน 5 - 19 คะแนน
ปานกลาง	หมายถึง	มีคะแนน 20 - 34 คะแนน
ดี	หมายถึง	มีคะแนน 35 - 50 คะแนน

เกณฑ์ในแบ่งระดับเจตคติต่อการขับขีรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน 5 ข้อ โดยใช้ค่าพิสัยหารด้วยจำนวนชั้น คือ ไซ้ (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) / 3 ได้แก่ ระดับต่ำ ปานกลาง ดี

ต่ำ	หมายถึง	มีคะแนน 5 - 11 คะแนน
ปานกลาง	หมายถึง	มีคะแนน 12 - 18 คะแนน
ดี	หมายถึง	มีคะแนน 19 - 25 คะแนน

เกณฑ์ในแบ่งระดับเจตคติต่อการขับขีรถฝ่าฝืนกฎจราจร จำนวน 5 ข้อ โดยใช้ค่าพิสัยหารด้วยจำนวนชั้น คือ ไซ้ (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) / 3 ได้แก่ ระดับต่ำ ปานกลาง ดี

ต่ำ	หมายถึง	มีคะแนน 5 - 11 คะแนน
ปานกลาง	หมายถึง	มีคะแนน 12 - 18 คะแนน
ดี	หมายถึง	มีคะแนน 19 - 25 คะแนน

เกณฑ์ในแบ่งระดับเจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถ จำนวน 6 ข้อ โดยใช้ค่าพิสัยหารด้วย จำนวนชั้น คือ ใช้ (คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) /3 ได้แก่ ระดับต่ำ ปานกลาง ดี

ต่ำ	หมายถึง	มีคะแนน 6 - 14 คะแนน
ปานกลาง	หมายถึง	มีคะแนน 15 - 23 คะแนน
ดี	หมายถึง	มีคะแนน 24 - 32 คะแนน

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย

- 1) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
- 2) พฤติกรรมตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่
- 3) พฤติกรรมติดตั้งเครื่องตัดแม่เหล็กฮอลล์
- 4) พฤติกรรมขับขี่ตามป้ายเครื่องหมายจราจร
- 5) พฤติกรรมขับขี่ตามสัญญาณไฟจราจร
- 6) พฤติกรรมขับขี่โดยมีผู้โดยสารเกิน 1 คน
- 7) พฤติกรรมให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนการเลี้ยว
- 8) พฤติกรรมใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์

2. สภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ ประกอบด้วย

- 1) พฤติกรรมใช้รถที่ผ่านการตรวจสภาพและต่อทะเบียนรถ
- 2) พฤติกรรมเคยตัดแปลงหรือตกแต่งรถจักรยานยนต์
- 3) พฤติกรรมใช้รถที่ผ่านการตัดแปลง

แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในส่วนของข้อที่ 1 - 7 ประกอบด้วยข้อคำถามด้านบวก และด้านลบ คำถามแบ่งเป็น 5 ระดับ ดังต่อไปนี้

ทุกครั้ง	หมายถึง	ข้อความนั้นท่านปฏิบัติทุกวัน
เกือบทุกวัน	หมายถึง	ข้อความนั้นท่านปฏิบัติเกือบทุกวัน (5 - 6 วัน/สัปดาห์)
บ่อยครั้ง	หมายถึง	ข้อความนั้นท่านปฏิบัติเกือบทุกวัน (3 - 4 วัน/สัปดาห์)
บางครั้ง	หมายถึง	ข้อความนั้นท่านปฏิบัติเกือบทุกวัน (1 - 2 วัน/สัปดาห์)
ไม่เคย	หมายถึง	ข้อความนั้นท่านไม่เคยปฏิบัติ

เกณฑ์การให้คะแนน ข้อคำถามในด้านบวก หมายถึงข้อคำถามที่อธิบายถึงพฤติกรรม
การขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านที่ดี พิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ทุกครั้ง	ให้	1	คะแนน
เกือบทุกวัน	ให้	0	คะแนน
บ่อยครั้ง	ให้	0	คะแนน
บางครั้ง	ให้	0	คะแนน
ไม่เคย	ให้	0	คะแนน

เกณฑ์การให้คะแนน ข้อคำถามในด้านลบ หมายถึงข้อคำถามที่อธิบายถึงพฤติกรรม
การขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านที่ไม่ดี พิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ทุกครั้ง	ให้	1	คะแนน
เกือบทุกวัน	ให้	0	คะแนน
บ่อยครั้ง	ให้	0	คะแนน
บางครั้ง	ให้	0	คะแนน
ไม่เคย	ให้	0	คะแนน

แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ในส่วนข้อที่ 8 ประกอบด้วยข้อ
คำถาม ระหว่างความเร็วที่ใช้ในการขับขี่

เกณฑ์การให้คะแนน ที่ถึงพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านที่ดี พิจารณาเกณฑ์
การให้คะแนน ตามความเร็วที่ใช้ในการขับขีรถจักรยานยนต์ดังนี้

ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ให้	1	คะแนน
21 - 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ให้	1	คะแนน
41 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ให้	1	คะแนน
61 - 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ให้	1	คะแนน
มากกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ให้	0	คะแนน

แบบสอบถามสภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ ประกอบด้วย ข้อคำถาม 3 ข้อประกอบด้วย
ข้อคำถาม ใช่ หรือไม่ใช่ ประกอบด้วยข้อคำถาม ด้านบวก และด้านลบ

เกณฑ์การให้คะแนน ข้อคำถามในด้านบวก หมายถึง ข้อคำถามที่อธิบายถึงพฤติกรรม
การขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านที่ดี พิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ใช่	ให้	1	คะแนน
ไม่ใช่	ให้	0	คะแนน

เกณฑ์การให้คะแนน ข้อคำถามในด้านบวก หมายถึงข้อคำถามที่อธิบายถึงพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านที่ดี พิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ไม่ใช่	ให้	1	คะแนน
ใช่	ให้	0	คะแนน

นักเรียนที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยเมื่อมีพฤติกรรมปฏิบัติตัวเมื่อขับขีรถจักรยานยนต์ครบทั้ง 11 ข้อ และแบ่งกลุ่มระดับการขับขี่ปลอดภัยได้ดังนี้

เกณฑ์ในการแบ่งระดับของพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยโดยพิจารณาจากคะแนนดิบ โดยใช้ค่าพิสัยหารด้วยจำนวนชั้น คือ ใช้(คะแนนสูงสุด - คะแนนต่ำสุด) /3 ซึ่งสามารถแปลความหมายของคะแนนออกเป็น 3 ระดับคือ ขับขี่ปลอดภัย ก่อนข้างปลอดภัย และไม่ปลอดภัย โดยกำหนดเกณฑ์ระดับคะแนนดังนี้

คะแนน 0 - 4	หมายถึง	พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย
คะแนน 5 - 10	หมายถึง	พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ค่อนข้างปลอดภัย
คะแนน 11	หมายถึง	พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1) การหาความตรงทางด้านเนื้อหา (Content validity)

แบบสัมภาษณ์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกุเพียง จังหวัดน่านผู้ศึกษานำไปตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรม ด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด รวม 3 ท่าน เพื่อพิจารณาตรวจสอบความตรงทางโครงสร้างและด้านเนื้อหา จากนั้นปรับแก้ไขให้มีความตรงทางด้านเนื้อหา ความชัดเจนด้านภาษา ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิและออกแบบให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการศึกษาให้มากที่สุด แล้วนำมาคำนวณหาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (content validity index [CVI]) โดยค่าความตรงตามเนื้อหา (content validity index [CVI]) ของแบบสอบถามชุดนี้เท่ากับ 0.84 ซึ่งค่าที่เชื่อถือได้ต้องไม่ต่ำกว่า 0.70

2) การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability)

ผู้ศึกษานำแบบสัมภาษณ์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน ที่ผ่านการปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ ไปทดลองใช้ในกลุ่มนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาที่อยู่ในเขตถนนหนาบ อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน จำนวน 30 ราย แล้วนำมาคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของโครนบาค (cronbach's coefficient alpha) โดยค่าที่ได้ต้องไม่ต่ำกว่า 0.70 โดยมีการคำนวณหาค่าความเชื่อมั่น โดยวิธีการสัมประสิทธิ์แอลฟาของโครนบาค (cronbach's coefficient alpha) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้านพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.81 และได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้านเจตคติต่อพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ 0.80 ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่นอยู่ในระดับสูงสามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษาได้

3.3 การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ศึกษาทำการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง โดยการทำหนังสือขอรับการพิจารณารับรองจริยธรรมเสนอต่อคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยสาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อผ่านการอนุมัติ ผู้ศึกษาได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษาให้กลุ่มตัวอย่างรับทราบพร้อมทั้งขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม แต่เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างอายุน้อยกว่า 18 ปีจึงต้องให้ผู้ปกครองของกลุ่มตัวอย่างลงนามยินยอมให้กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมการศึกษารั้งนี้ด้วย โดยที่กลุ่มตัวอย่างสามารถตอบปฏิเสธการตอบแบบสัมภาษณ์ได้ทุกเวลา นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างสามารถถอนตัวจากการศึกษาได้ทันทีที่ต้องการ ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเก็บรักษาเป็นความลับ และจะนำเสนอผลการศึกษาเป็นภาพรวม และนำไปใช้ประโยชน์เฉพาะการศึกษาเท่านั้น

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษารั้งนี้ผู้ศึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่อไปนี้

3.4.1 ผู้ศึกษาส่งหนังสือชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลไปยังผู้อำนวยการ โรงเรียน และประสานงานครูหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.2 ผู้ศึกษาเข้าพบกับนักเรียน เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์และขอความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์ และให้กลุ่มตัวอย่างลงนามในใบยินยอมเข้าร่วมการศึกษา

3.4.3 ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแก่กลุ่มนักเรียนที่ต้องการศึกษา

3.4.4 ผู้ศึกษานำแบบสัมภาษณ์ที่จัดเก็บได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้อง เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาคั้งนี้ประกอบด้วย

3.5.1 วิเคราะห์ข้อมูลเรื่องลักษณะทางประชากร ประสพการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยและเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ ด้วยการใช้สถิติพรรณนา (Descriptive statistic) ได้แก่ จำนวน ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานตามลักษณะของข้อมูล

3.5.2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ได้แก่ ลักษณะทางประชากร ประสพการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ปลอดภัยและเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอ ภูเพียง จังหวัดน่าน รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 336 คน ได้รับแบบสอบถามกลับคืน และมีความสมบูรณ์จำนวน 319 ฉบับคิดเป็นร้อยละ 94.94 ของแบบสอบถามทั้งหมด ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 6 ส่วนดังนี้

- 4.1 ลักษณะทางประชากร
- 4.2 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4.3 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย
- 4.4 เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4.5 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์
- 4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

4.1 ลักษณะทางประชากร

นักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 17 - 19 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 41.1) รองลงมาเป็นกลุ่มอายุระหว่าง 12 - 14 ปี (ร้อยละ 30.1) ส่วนกลุ่มอายุระหว่าง 15 - 16 ปี มีน้อยที่สุด (ร้อยละ 28.8) อายุเฉลี่ยของนักเรียนคือ 15.7 ปี อายุที่น้อยที่สุดคือ 12 ปี และอายุมากที่สุดคือ 19 ปี มากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 50.2 เป็นนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มากที่สุด (ร้อยละ 20.1) รองลงมาคือระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 (ร้อยละ 19.7) และระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 (ร้อยละ 14.1) (แสดงดังตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1 ลักษณะทางประชากร

ลักษณะทางประชากร (n=319)	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ		
- 12 - 14 ปี	96	30.1
- 15 - 16 ปี	92	28.8
- 17 - 19 ปี	131	41.1
ค่าเฉลี่ย = 15.7 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 1.77 ค่าต่ำสุด = 12 ค่าสูงสุด = 19		
2. เพศ		
- ชาย	160	50.2
- หญิง	159	49.8
3. ระดับชั้น		
- มัธยมศึกษาปีที่ 1	46	14.4
- มัธยมศึกษาปีที่ 2	51	16.0
- มัธยมศึกษาปีที่ 3	45	14.1
- มัธยมศึกษาปีที่ 4	50	15.7
- มัธยมศึกษาปีที่ 5	63	19.7
- มัธยมศึกษาปีที่ 6	64	20.1

4.2 ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.2.1 ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนส่วนใหญ่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ร้อยละ 96.6 ในจำนวนผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นนั้นมีเพียงร้อยละ 16.2 ที่มีใบอนุญาตการขับขี่และได้มาจากการสอบขอรับใบอนุญาตทั้งหมด นักเรียนมีประสบการณ์การขับขี่อยู่ที่ระยะเวลา 4 ปีมากที่สุด (ร้อยละ 20.1) รองลงมาคือ 3 ปี (ร้อยละ 18.2) (แสดงดังตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=319)		
- เป็น	308	96.6
- ไม่เป็น	11	3.4
2. การมีใบอนุญาตการขับขี่ (n=308)		
- ไม่มี	258	83.8
- มี	50	16.2
4. การสอบรับใบอนุญาตการขับขี่ (n=50)		
- ไล่	50	100
5. ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=308)		
- 1 ปี	27	8.8
- 2 ปี	39	12.7
- 3 ปี	56	18.2
- 4 ปี	62	20.1
- 5 ปี	43	14.0
- 6 ปี	53	17.2
- 7 ปี	17	5.5
- 8 ปี	11	3.6
ค่าเฉลี่ย = 3.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 3.15 ค่าต่ำสุด = 1 ค่าสูงสุด = 8		

4.2.2 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

4.2.2.1 การเดินทางจากบ้านหรือที่พักมายังโรงเรียน

ระยะทางการเดินทางจากบ้านหรือที่พักมายังโรงเรียนอยู่ในช่วง 1 - 2 กิโลเมตร มากที่สุด (ร้อยละ 41.1) รองลงมาอยู่ในระยะทาง 3 - 4 กิโลเมตร (ร้อยละ 21.3) โดยค่าเฉลี่ยของระยะทางการเดินทางเท่ากับ 4.12 กิโลเมตร โดยระยะทางใกล้สุดคือ 1 กิโลเมตรและระยะทางไกลสุดคือ 17 กิโลเมตร ซึ่งถือว่านักเรียนส่วนใหญ่มักมีบ้านหรือที่พักไม่ห่างจากโรงเรียน วิธีที่นักเรียนส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางมายังโรงเรียนมากที่สุด (ร้อยละ 74.3) รองลงมาเป็นรถจักรยาน (ร้อยละ 15.4) (แสดงดังตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 การเดินทางจากบ้านหรือที่พักมายังโรงเรียน

การเดินทางจากบ้านมาโรงเรียน	จำนวน (n=319)	ร้อยละ
1. ระยะการเดินทาง		
- 1 - 2 กิโลเมตร	131	41.1
- 3 - 4 กิโลเมตร	68	21.3
- 5 - 6 กิโลเมตร	51	16.0
- 7 - 8 กิโลเมตร	40	12.5
- 9 - 10 กิโลเมตร	19	6.0
- มากกว่า 10 กิโลเมตร	10	3.1
ค่าเฉลี่ย = 4.12 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 3.15 ค่าต่ำสุด = 1 ค่าสูงสุด 17		
2. วิธีการเดินทาง		
- รถจักรยานยนต์	237	74.3
- รถจักรยาน	49	15.4
- รถโดยสารรับส่งนักเรียน	18	5.6
- เดิน	13	4.1
- รถยนต์ส่วนตัว	2	0.6

4.2.2.2 การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง

นักเรียนเกือบทั้งหมดใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ (ร้อยละ 97.8) และมีนักเรียนบางส่วนไม่ได้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเป็นประจำ (ร้อยละ 2.2) ซึ่งนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำนั้นส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่เอง (ร้อยละ 84.3) และส่วนน้อยเป็นผู้โดยสาร (ร้อยละ 15.7) (แสดงดังตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4 การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะของนักเรียน

การใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน	จำนวน	ร้อยละ
1. การใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ (n=319)		
- ใช่	312	97.8
- ไม่ใช่	7	2.2
2. ลักษณะการใช้รถจักรยานยนต์ (n=312)		
- ผู้ขับขี่	263	84.3
- ผู้โดยสาร	49	15.7

4.2.3 ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

นักเรียนมากกว่าครึ่งหนึ่งเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน (ร้อยละ 52.5) และที่เหลือไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน (ร้อยละ 44.8) จำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 1 - 3 ครั้ง (ร้อยละ 88.6) ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่บาดเจ็บเพียงเล็กน้อยไม่ได้ไปรักษาโรงพยาบาล (ร้อยละ 68.7) รองลงมาเป็นเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลแต่ไม่ได้นอนโรงพยาบาล (ร้อยละ 23.9) อุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดขึ้นขณะใช้รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 68.4) รองลงมาเป็นรถจักรยาน (ร้อยละ 27.1) และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด คือ มีสัตว์หรือสิ่งของตัดหน้ารถ (ร้อยละ 27.5) รองลงมาก็คือ ฝนตก ถนนลื่น (ร้อยละ 18.9) และขับขี่ด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 14.5) (แสดงดังตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน	จำนวน	ร้อยละ
1. การเคยได้รับอุบัติเหตุจราจร (n=319)		
- เคย	176	55.2
- ไม่เคย	143	44.8
2. จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจราจร (n=176)		
- 1 - 3 ครั้ง	156	88.6
- 4 - 6 ครั้ง	17	9.7

ตารางที่ 4.5 ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน (ต่อ)

ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน	จำนวน	ร้อยละ
- 7 - 9 ครั้ง	1	0.6
- 10 ครั้งขึ้นไป	2	1.1
ค่าเฉลี่ย = 4.12 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 3.15 ค่าต่ำสุด = 1 ค่าสูงสุด = 17		
3. ลักษณะการบาดเจ็บ (n=176)		
- บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้ไปโรงพยาบาล	121	68.7
- บาดเจ็บเล็กน้อย รักษาที่โรงพยาบาลไม่ได้นอนโรงพยาบาล	42	23.9
- บาดเจ็บมากแต่ไม่มีการสูญเสียอวัยวะ	9	5.1
- บาดเจ็บพอควรและนอนโรงพยาบาลเพื่อสังเกตอาการ	4	2.3
4. ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ *		
- รถจักรยานยนต์	154	68.4
- รถจักรยาน	61	27.1
- รถยนต์	7	3.1
- รถโดยสาร	2	0.9
- เดินถนน	1	0.5
5. สถานะการใช้ถนนขณะเกิดอุบัติเหตุ		
- ขับรถ	132	75.0
- ผู้โดยสารรถ	43	24.4
- เดินถนน	1	0.6
6. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุครั้งรุนแรงที่สุด*		
- มีสัตว์หรือสิ่งของตัดหน้ารถ	86	27.7
- ฝนตก ถนนลื่น	59	18.9
- ขับรถด้วยความเร็วสูง	45	14.5
- สภาพถนนชำรุด	30	9.7
- ไม่ชำนาญเส้นทาง	20	6.4
- สภาพเส้นทางมืด	16	16
- ยานพาหนะชำรุด	12	3.9
- ขับรถขณะง่วงนอน อ่อนเพลีย	11	3.5

ตารางที่ 4.5 ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน (ต่อ)

ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน	จำนวน	ร้อยละ
- ขับรถหลังดื่มสุราและของมึนเมา	11	3.5
- อื่นๆ ได้แก่		
ประมาท	8	2.6
ถูกคันอื่นชน	5	1.6
รถตัดหน้า	4	1.3
- ขับรถฝ่าฝืนไฟจราจร	2	0.6
- ขับรถฝ่าฝืนป้ายจราจร	2	0.6

หมายเหตุ * ตอบได้หลายข้อ

4.3 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

4.3.1 ระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

นักเรียนเกือบครึ่งหนึ่งมีระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 45.5) รองลงมาอยู่ในระดับต่ำ (ร้อยละ 28.8) คะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 10.7 คะแนนต่ำสุด เท่ากับ 3 คะแนน และคะแนนสูงสุด เท่ากับ 16 คะแนน (แสดงดังตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 ระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย


ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ (น้อยกว่า 60 %)	61	23.2
ปานกลาง (60 % - 79 %)	128	48.7
สูง (มากกว่า 80 %)	74	28.1
ค่าเฉลี่ย = 10.7 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 2.46 ค่าต่ำสุด = 3 ค่าสูงสุด = 16		

4.3.2 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยจำแนกรายข้อ

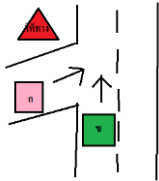
เมื่อจำแนกรายข้อคำถามแต่ละข้อของการวัดความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยพบว่านักเรียนตอบคำถามเรื่องการให้สัญญาณมือในลักษณะของเมื่อต้องการหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณมือโดยการยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรอบระดับไหล่ยกแขนขวาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้นได้มากที่สุด (ร้อยละ 70.2) รองลงมาเป็นลักษณะข้อคำถามเรื่องการใช้ผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงจะขับรถได้ (ร้อยละ 65.5) ส่วนข้อความที่นักเรียนตอบผิดมากที่สุดคือ ข้อความที่เกี่ยวกับการเลี้ยวรถของรถในทางแยก เอกและโท (ร้อยละ 96.7) รองลงมาเป็นข้อความที่กล่าวว่าการขับรถจักรยานยนต์เลี้ยวซ้ายไม่จำเป็นต้องเปิดไฟเลี้ยว (ร้อยละ 90.0) (แสดงดังตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย จำแนกรายข้อ

ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย (n=319)	ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
1. เมื่อต้องการหยุดรถผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณมือโดยการยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ยกแขนขวาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น	224	70.2
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงจะขับรถได้	209	65.5
3. ขณะขับรถจักรยานยนต์ลงทางลาดชันไม่ควรใช้เบรกมือ	148	46.7
4.  เครื่องหมายนี้ หมายถึง ห้ามวิ่งรถคู่* เครื่องหมายนี้ หมายถึง ห้ามวิ่งรถคู่*	146	45.8
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยบนถนนในหมู่บ้าน*	132	41.4
6. ระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ห้ามแซงรถ	120	37.6
7.  เครื่องหมายนี้ หมายถึง เลี้ยวขวาหรือตรงไปก็ได้* เครื่องหมายนี้ หมายถึง เลี้ยวขวาหรือตรงไปก็ได้*	146	45.8
8. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ขณะขับขี่รถขึ้นสะพาน	95	29.8
9. ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลับรถบริเวณที่มีทางร่วมทางแยก	93	29.2
10. รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด	85	26.6
11. ห้ามกลับรถบนสะพาน	78	24.5
12. การขับรถแซงรถคันหน้าต้องแซงด้านขวามือเท่านั้น ยกเว้นรถที่จะถูกแซงกำลังให้สัญญาณเลี้ยวขวา ผู้ขับขี่จึงสามารถแซงด้านซ้ายมือได้	78	24.5

ตารางที่ 4.7 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย จำแนกรายข้อ (ต่อ)

ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย (n=319)	ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
13. รถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี ต้องตรวจสอบสภาพรถที่ ตรอ. ทุกปี	65	20.4
14. ถ้าหากผู้ขับขี่ต้องการจะเลี้ยวรถ ต้องเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวอย่างน้อย 30 เมตร	53	16.6
15. การขับขี่รถจักรยานยนต์เลี้ยวซ้ายไม่จำเป็นต้องเปิดไฟเลี้ยว*	32	10.0
16.  จากรูป ถ้าท่านขับรถ “คัน ก” ท่านต้องลดความเร็วรถหรือหยุดเพื่อให้รถ “คัน ข” ไปก่อน	10	3.1

หมายเหตุ * หมายถึง ข้อคำถามเชิงลบ

4.4 เจตคติต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.4.1 เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

นักเรียนมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ว่าทำให้ได้รับการยกย่องจากครูของนักเรียนอยู่ที่เจตคติในระดับปานกลางมากที่สุด (ร้อยละ 33.9) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 21.0) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยมักจะทำให้เพื่อนล้ออยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 40.4) รองลงมาคือระดับน้อย (ร้อยละ 27.6) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้วจะได้รับคำชมจากพ่อแม่ อยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 28.5) รองลงมาอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 27.0) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้วไม่ถูกตำรวจปรับ อยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 59.9) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 17.2) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดการบาดเจ็บของศีรษะ อยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 77.1) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 17.2) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยทำให้หนักศีรษะอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 38.6) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 24.5) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้ไม่เท่หรืออยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 33.5) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 28.8) เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้อึดอัด รำคาญ อยู่ในระดับน้อย

(ร้อยละ 31.7) รองลงมาอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 30.7) เจตคติต่อการสวมหมวกเมื่อเดินทางไปสถานที่ราชการเท่านั้น อยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 25.1) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 22.9) และเจตคติที่ว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยในถนนหมู่บ้านอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 33.5) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 22.9) (แสดงดังตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน จำแนกรายข้อ

เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย (n=319)	จำนวน / ร้อยละ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนรถจักรยานยนต์ทำให้ได้รับการยกย่องจากครู	50(15.7)	67(21.0)	108(33.9)	40(12.5)	54(16.9)
2. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มักจะทำให้เพื่อนล้อ	19(6.0)	28(8.8)	55(17.2)	88(27.6)	129(40.4)
3. เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์จะได้รับคำชมจากพ่อแม่	91(28.5)	76(23.8)	86(27.0)	37(11.6)	29(9.1)
4. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ไม่ถูกตำรวจปรับ	191(59.9)	55(17.2)	48(15.0)	13(4.1)	12(3.8)
5. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์จะช่วยลดการบาดเจ็บของศีรษะของผู้ที่สวมใส่	246(77.1)	43(13.5)	20(6.3)	5(1.6)	5(1.6)
6. เมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย จะทำให้หนักศีรษะ*	20(6.3)	37(11.6)	123(38.6)	78(24.5)	61(19.1)
7. เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ทำให้รู้สึกไม่เท่	107(33.5)	92(28.8)	78(24.5)	23(7.2)	19(6.0)

ตารางที่ 4.8 เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน จำแนกรายข้อ (ต่อ)

เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย (n=319)	จำนวน / ร้อยละ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
8. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายจักรยานยนต์ทำให้รำคาญ*	21(6.6)	31(9.7)	98(30.7)	101(31.7)	68(21.3)
9. ควรสวมหมวกนิรภัยต่อเมื่อต้องไปในสถานที่ราชการที่บังคับให้สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น*	45(14.1)	52(16.3)	69(21.6)	73(22.9)	80(25.1)
10. ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ในหมู่บ้าน*	46(14.4)	52(16.3)	107(33.5)	73(22.9)	41(12.9)

หมายเหตุ * ข้อคำถามด้านลบ

4.4.1.1 ระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

เมื่อแบ่งระดับของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยพบว่า ระดับเจตคติของนักเรียนส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 66.8) รองลงมาคือ ปานกลาง (ร้อยละ 33.2)(แสดงดังตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 ระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

ระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
ปานกลาง	106	33.2
ดี	213	66.8

4.4.2 เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

นักเรียนมีเจตคติต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วว่าเป็นการแสดงถึงสามารถขับขี่ได้คล่องแคล่วอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 32.9) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 24.8) เจตคติที่กล่าวว่าเป็นการดึงดูดคนรอบข้างอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 35.1) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 30.1) เจตคติที่กล่าวว่าเป็นการสร้างความปลอดภัยให้ผู้อื่นอยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 43.9) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 28.5) เจตคติที่กล่าวว่าเป็นการรู้สึกริเสียดอยู่ในระดับมากที่สุด

(ร้อยละ 50.5) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 27.9) และเจตคติที่กล่าวว่าทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 74.0) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 7.5) (แสดงดังตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10 เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดของนักเรียน จำแนกรายข้อ

เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (n=319)	จำนวน / ร้อยละ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเป็นการแสดงว่าสามารถขับขี่รถได้คล่องแคล่ว*	25(7.8)	44(13.8)	105(32.9)	79(24.8)	66(20.7)
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเป็นการดึงดูดคนรอบข้าง*	19(6.0)	34(10.7)	58(18.2)	96(30.1)	112(35.1)
3. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงสร้างความรำคาญให้ผู้อื่น	140(43.9)	91(28.5)	56(17.6)	15(4.7)	17(5.3)
4. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้รู้สึกหวาดเสียว	161(50.5)	89(27.9)	43(13.5)	17(5.3)	9(2.8)
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	236(74.0)	48(15.0)	24(7.5)	7(2.2)	4(1.3)

หมายเหตุ * ข้อคำถามด้านลบ

4.4.2.1 ระดับเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

เมื่อแบ่งระดับของเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดพบว่า ระดับเจตคติของนักเรียนส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 68.0) รองลงมาคือ ปานกลาง (ร้อยละ 31.0) (แสดงดังตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11 ระดับเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ระดับเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ	3	0.9
ปานกลาง	99	31.0
ดี	217	68.0

4.4.3 เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

นักเรียนมีเจตคติต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ว่า ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่ายขึ้นอยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 58) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 27.3) มีเจตคติต่อการพิมพ์ส่งข้อความทางโทรศัพท์มือถือทำให้เสียสมาธิในการขับขี่รถอยู่ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 57.7) รองลงมาอยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 27.9) มีเจตคติที่ว่าสามารถขับขี่รถฝ่าไฟแดงได้ถ้าไม่มีรถคันอื่นจอดบนทางแยกอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 55.8) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 17.2) และเจตคติต่อการขับขี่รถย้อนศรได้ถ้าบริเวณที่กลับรถไกลแต่ต้องระมัดระวังรถที่สวนมาอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 32.9) รองลงมาอยู่ในระดับน้อย (ร้อยละ 22.6) (แสดงดังตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12 เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรของนักเรียน จำแนกรายข้อ

เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร (n=319)	จำนวน / ร้อยละ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่าย	185(58.0)	87(27.3)	25(7.8)	10(3.1)	12(3.8)
2. การพิมพ์ส่งข้อความทางโทรศัพท์มือถือทำให้เสียสมาธิในการขับขี่รถ	184(57.7)	89(27.9)	27(8.5)	12(3.8)	7(2.2)
3. สามารถขับขี่รถฝ่าไฟแดงได้ถ้าไม่มีรถคันอื่นจอดที่บนทางแยก*	31(9.7)	19(6.0)	36(11.3)	55(17.2)	178(55.8)

ตารางที่ 4.12 เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรของนักเรียน จำแนกรายข้อ (ต่อ)

เจตคติต่อการขับขี่ ฝ่าฝืนกฎจราจร (n=319)	จำนวน / ร้อยละ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4. สามารถแข่งในบริเวณที่มีป้าย สัญญาณว่าห้ามแข่งได้ถ้าไม่เห็นรถ ที่สวนมา*	18(5.6)	22(6.9)	51(16.0)	68(21.3)	160(50.2)
5. สามารถขับรถย้อนศรได้ถ้า บริเวณที่กลับรถไกลแต่ต้อง ระมัดระวังรถที่สวนมา*	27(8.5)	27(8.5)	88(27.6)	72(22.6)	105(32.9)

หมายเหตุ * ข้อคำถามด้านลบ

4.4.3.1 ระดับเจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

เมื่อแบ่งเจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรพบว่า ระดับเจตคติของนักเรียนส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 73.0) รองลงมาคือ ปานกลาง (ร้อยละ 25.7) (แสดงดังตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13 ระดับเจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

ระดับเจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ	3	1.3
ปานกลาง	82	25.7
ดี	233	73.0

4.4.4 เจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

นักเรียนมีเจตคติต่อการดัดแปลงรถจักรยานยนต์หรือถอดอุปกรณ์ดั้งเดิมออกเพื่อตกแต่งรถเป็นการแสดงออกทางด้านศิลปะอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 37.3) เจตคติที่ว่าการดัดแปลงรถทำให้สิ้นเปลืองเงินอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 56.7) เจตคติต่อท่อไอเสียเสียงดังว่าช่วยดึงดูดความสนใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ร้อยละ 42.9) เจตคติต่อการที่ผู้รักรถต้องดัดแปลง ตกแต่งรถ น้อยที่สุด (ร้อยละ 31.7) เจตคติที่ว่าการดัดแปลงรถทำให้ดูเท่ น่าสนใจ น้อยที่สุด (ร้อยละ 32.3) และเจตคติ

ที่ว่า การตัดแปลงรถด้วยตนเองเป็นการแสดงความสามารถน้อยที่สุด (ร้อยละ 33.9) (แสดงดังตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14 เจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของนักเรียน จำแนกรายข้อ

เจตคติต่อการตัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์ (n=319)	จำนวน / ร้อยละ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การตัดแปลงรถจักรยานยนต์หรือถอดอุปกรณ์ดั้งเดิมออกเพื่อตกแต่งรถเป็นการแสดงออกทางด้านศิลปะ*	36(11.3)	31(9.7)	55(17.2)	78(24.5)	119(37.3)
2. การตัดแปลงรถจักรยานยนต์เป็นการสิ้นเปลืองเงิน	15(4.7)	8(2.5)	37(11.6)	78(24.5)	181(56.7)
3. การขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีท่อไอเสียเสียงดังช่วยดึงดูดความสนใจจากคนรอบข้าง*	35(11.0)	38(11.9)	58(18.2)	51(16.0)	137(42.9)
4. ผู้ที่รักรถต้องตัดแปลงตกแต่งรถให้สวยงามและปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่จากอุปกรณ์เดิม*	34(10.7)	44(13.8)	73(24.1)	63(19.7)	101(31.7)
5. เมื่อขับขีรถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตัดแปลงรถทำให้ดูเท่ห์ น่าสนใจ*	25(7.8)	34(10.7)	91(28.5)	66(20.7)	103(32.3)
6. การตัดแปลงรถด้วยตัวเองเป็นการแสดงความสามารถในการแต่งรถ*	28(8.8)	39(12.2)	79(24.8)	65(20.4)	108(33.9)

หมายเหตุ * ข้อคำถามด้านลบ

4.4.4.1 ระดับเจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

เมื่อแบ่งระดับเจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์พบว่า ระดับเจตคติของนักเรียนส่วนใหญ่อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 48.0) รองลงมาคือปานกลาง (ร้อยละ 42.3) (แสดงดังตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15 ระดับเจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

ระดับเจตคติต่อการดัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ	31	9.7
ปานกลาง	135	42.3
ดี	153	48.0

4.5 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

4.5.1 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำมีจำนวนทั้งหมด 263 คน กว่าครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง (ร้อยละ 51.5) รองลงมาเป็นไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเลย (ร้อยละ 16.3) พฤติกรรมการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่มากกว่าครึ่งมีการตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้เป็นบางครั้ง (ร้อยละ 54.7) รองลงมาไม่เคยตรวจสอบสภาพรถเลย (ร้อยละ 14.8) นักเรียนส่วนใหญ่ตั้งแต่ขับขี่เป็นไม่เคยเติมน้ำมันเครื่อง น้ำมันแอสทอลก่อนการขับขี่ (ร้อยละ 81.0) รองลงมาเคยเติมน้ำมันบางครั้ง (ร้อยละ 19.0) เกินกว่าครึ่งมีพฤติกรรมขับขี่รถตามป้ายจราจรทุกครั้ง (ร้อยละ 66.5) โดยบางส่วนขับขี่ตามป้ายจราจรเกือบทุกวัน (ร้อยละ 14.1) ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมขับขี่รถตามสัญญาณไฟทุกครั้ง (ร้อยละ 82.5) มีส่วนน้อยที่ขับขี่ตามสัญญาณไฟบ้างเกือบทุกวัน (ร้อยละ 9.5) กว่าครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 1 คน เป็นบางครั้ง (ร้อยละ 56.3) มีบางส่วนมาไม่เคยบรรทุกผู้โดยสารเกิน (ร้อยละ 15.2) และส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการให้สัญญาณเลี้ยวทุกครั้ง (ร้อยละ 70.0) มีบางส่วนที่ให้สัญญาณเลี้ยวเกือบทุกวัน (ร้อยละ 11.4) (แสดงผังตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.16 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ (n=263)	จำนวน (ร้อยละ)				
	ทุกครั้ง	เกือบทุก วัน	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่เคย
1. การสวมหมวกนิรภัย	28(10.6)	30(11.4)	27(10.3)	135(51.5)	43(16.3)
2. การตรวจสภาพรถก่อนการ ขับขี่	26(9.9)	20(7.6)	27(10.3)	151(57.4)	39(14.5)
3. การเติมน้ำมันแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	50(19.0)	213(81.0)
4. การขับรถตามป้าย เครื่องหมายจราจร	175(66.5)	37(14.1)	20(7.6)	26(9.9)	5(1.9)
5. การขับรถตามสัญญาณไฟ จราจร	217(82.5)	19(7.2)	6(2.3)	14(5.3)	7(2.7)
6. การขับขี่รถโดยมีผู้โดยสาร มากเกินไป 1 คน	20(7.6)	25(9.5)	30(11.4)	148(56.3)	40(15.2)
7. การให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อน เลี้ยว	184(70.0)	30(11.4)	23(8.7)	21(8.0)	5(1.9)

4.5.2 พฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่อยู่ในความเร็วเฉลี่ย 41-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมากที่สุด (ร้อยละ 49.4) รองลงมาอยู่ในระดับ 21-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ 18.6) (แสดงดังตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17 พฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความเร็วในการขับขี่ (n=263)	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	33	12.5
21 - 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	49	18.6
41 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	130	49.4

ตารางที่ 4.17 พฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

ความเร็วในการขับขี่ (n=263)	จำนวน	ร้อยละ
61 – 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	46	17.5
มากกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	5	1.9

4.5.3 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

นักเรียนเกือบทั้งหมดมีพฤติกรรมการใช้รถที่ผ่านการตรวจสภาพรถและต่อทะเบียนรถเป็นประจำ (ร้อยละ 92.4) ส่วนใหญ่ไม่เคยตัดแปลงหรือตกแต่งรถ (ร้อยละ 74.1) และส่วนใหญ่ไม่ใช้รถที่ผ่านการตัดแปลงสภาพ (ร้อยละ 71.1) (แสดงดังตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ (n=263)	จำนวน	ร้อยละ
1. การใช้รถที่ผ่านการตรวจสภาพรถและต่อทะเบียนรถต่อเนื่อง		
- ใช่	243	92.4
- ไม่ใช่	20	7.6
2. การเคยตัดแปลงหรือตกแต่งรถจักรยานยนต์		
- ใช่	68	25.9
- ไม่ใช่	195	74.1
3. การใช้รถที่ผ่านการตัดแปลง		
- ใช่	76	28.9
- ไม่ใช่	187	71.1

4.5.4 ระดับความปลอดภัยของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนเกินกว่าครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (ร้อยละ 51.3) รองลงมา มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ค่อนข้างปลอดภัย (ร้อยละ 48.7) โดยไม่มีนักเรียนที่มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยเลย (แสดงดังตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19 ระดับความปลอดภัยของพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

ระดับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ (n=263)	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่ปลอดภัย	135	51.3
2. ค่อนข้างปลอดภัย	128	48.7

4.6 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

4.6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากร ซึ่งได้แก่ อายุ เพศ และระดับชั้น ทั้งหมด ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ค่า p-value = 0.72 0.13 และ 0.06 ตามลำดับ) (ดังแสดงในตาราง 4.20)

ตารางที่ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากร กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ลักษณะทางประชากร	พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ (จำนวน/ร้อยละ) (n=263)		χ^2	p-value
	ไม่ปลอดภัย	ค่อนข้างปลอดภัย		
1. อายุ				
- 12-14 ปี	31(47.7)	34(52.3)		
- 15-16 ปี	44(54.3)	37(45.7)	0.63	0.72
- 17-19 ปี	60(51.3)	57(48.7)		

ตารางที่ 4.20 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากร กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา (ต่อ)

ลักษณะทางประชากร	พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ (จำนวน/ร้อยละ) (n=263)		χ^2	p-value
	ไม่ปลอดภัย	ค่อนข้างปลอดภัย		
2. เพศ				
- ชาย	78(55.7)	62(44.3)	2.30	0.13
- หญิง	57(46.3)	66(53.7)		
3. ระดับชั้น				
- มัธยมศึกษาตอนต้น	45(44.1)	57(55.9)	3.47	0.06
- มัธยมศึกษาตอนปลาย	90(55.9)	71(44.1)		

4.6.2 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการใช้รถของนักเรียนมัธยมศึกษาแล้วพบว่า ระยะเวลาในการขับขี่ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ค่า p-value = 0.03 และ 0.02 ตามลำดับ) โดยพบว่ายี่ระยะเวลาในการขับขี่นานพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยของนักเรียนมีมากขึ้น และนักเรียนที่เคยเกิดอุบัติเหตุจากรทางถนนมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยมากกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากรทางถนน (ดังแสดงในตาราง 4.21)

ตารางที่ 4.21 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ประสบการณ์การขับขี่	พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์		χ^2	p-value
	(จำนวน/ร้อยละ) (n=263)			
	ไม่ปลอดภัย	ค่อนข้างปลอดภัย		
1. การมีใบขับขี่				
- ไม่มี	108(50.5)	106(49.5)	0.34	0.55
- มี	27(55.1)	22(44.9)		
2. ระยะเวลาในการขับขี่				
- ระยะ 1-3 ปี	46(51.1)	44(48.9)		
- ระยะ 4-6 ปี	68(46.9)	77(53.1)	6.72	0.03*
- 7 ปีขึ้นไป	20(74.1)	7(25.9)		
3. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ				
จราจรทางถนน				
- เคย	88(57.1)	66(42.9)	5.02	0.02*
- ไม่เคย	47(43.1)	62(56.9)		
4. ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ				
ทางถนน				
- บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้ไป	58(56.9)	44(43.1)		
โรงพยาบาล				
- บาดเจ็บเล็กน้อย รักษาที่	24(60.0)	16(40.0)		
โรงพยาบาลไม่ได้นอน				
- บาดเจ็บมากแต่ไม่มีการสูญเสีย	4(50)	4(50)	0.38	0.94
อวัยวะ				
- บาดเจ็บพอควรและนอน	2(50)	2(50)		
โรงพยาบาลเพื่อสังเกตอาการ				

4.6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย กับพฤติกรรมการใช้รถของนักเรียนมัธยมศึกษา แล้วพบว่าระดับความรู้ไม่มีความสัมพันธ์กันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ค่า p-value = 0.10) (ดังแสดงในตาราง 4.22)

ตารางที่ 4.22 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ระดับความรู้	พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ (จำนวน/ร้อยละ) (n=263)		χ^2	p-value
	ไม่ปลอดภัย	ค่อนข้างปลอดภัย		
ต่ำ	29(47.5)	32(52.5)	4.44	0.10
ปานกลาง	74(57.8)	54(42.2)		
สูง	32(43.2)	42(56.8)		

4.6.4 ความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

เมื่อพิจารณาเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เจตคติต่อการการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร และเจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา มีความสัมพันธ์กันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (ค่า p-value = 0.002 0.01 และ 0.02 ตามลำดับ) โดยพบว่าระดับเจตคติที่ดีขึ้นของการขับขี่รถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด การขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร และการดัดแปลงรถของนักเรียนจะทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่ปลอดภัยขึ้น (ดังแสดงในตาราง 4.23)

ตารางที่ 4.23 ความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์	พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ (จำนวน/ร้อยละ) (n=263)		χ^2	p-value
	ไม่ปลอดภัย	ค่อนข้างปลอดภัย		
1. เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย				
- ปานกลาง	47(53.4)	41(46.6)	0.23	0.63
- ดี	88(50.3)	87(49.7)		
2. เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่า กฎหมายกำหนด				
- ไม่ดี	1(50.0)	1(50.0)	12.47	0.002*
- ปานกลาง	57(67.1)	28(32.9)		
- ดี	77(43.8)	99(56.3)		
3. เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎ จราจร				
- ไม่ดี	3(100.0)	0(0.0)	9.23	0.01*
- ปานกลาง	44(63.8)	25(36.2)		
- ดี	88(46.1)	103(53.9)		
4. เจตคติต่อการตัดแปลงสภาพ รถจักรยานยนต์				
- ไม่ดี	19(63.3)	11(36.7)	7.83	0.02*
- ปานกลาง	64(58.2)	46(41.8)		
- ดี	52(42.3)	71(57.7)		

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้เป็นศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตพื้นที่ อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive study) กลุ่มประชากรเป็นนักเรียนในเขตพื้นที่ชนบทของอำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน จำนวน 344 คน โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นจำนวนประชากรทั้งหมด ณ วันที่ผู้ทำการศึกษาเข้าทำการศึกษา มีนักเรียนขาดเรียนจำนวน 8 คน ดังนั้นผู้ศึกษาได้แจกเอกสารชี้แจงและแบบสอบถามจำนวน 336 คน ในจำนวน 336 คนที่ได้รับเอกสารคืน จำนวน 319 คน คิดเป็นร้อยละ 94.94 โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่ากลาง ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติไค-สแควร์ (Chi-square) โดยมีการสรุปผลการศึกษาดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ลักษณะทางประชากร

นักเรียนชายมีเกินครึ่งหนึ่งเล็กน้อย (ร้อยละ 50.2) นักเรียนหญิงเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 48.2) โดยมีอายุอยู่ระหว่าง 17 - 19 ปี จำนวนมากที่สุด (ร้อยละ 41.1) รองลงมาเป็นกลุ่มอายุ 12 - 14 ปี (ร้อยละ 30.1) และกลุ่มอายุ 15 - 16 ปี มีจำนวนน้อยที่สุด (ร้อยละ 15.7) นักเรียนอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 เป็นจำนวนมากที่สุด (ร้อยละ 20.1) รองลงมาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 (ร้อยละ 19.7) ส่วนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 มีนักเรียนน้อยที่สุด (ร้อยละ 14.4)

5.1.2 ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนเกือบทั้งหมดสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (ร้อยละ 96.6) มีนักเรียนจำนวนเล็กน้อยเท่านั้นที่ไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (ร้อยละ 3.4) ในจำนวนนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นนี้มีจำนวนน้อยที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 16.2) แต่ทั้งหมดได้รับใบอนุญาตการขับขี่โดยการสอบขอรับใบอนุญาตด้วยตนเอง และโดยเฉลี่ยประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ที่ ระยะเวลา 3.95 ปี ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ที่ 4 ปี (ร้อยละ 20.1) รองลงมาอยู่ที่ 6 ปี (ร้อยละ 17.2)

นักเรียนส่วนใหญ่ใช้วิธีการเดินทางจากบ้านมายังโรงเรียนโดยการขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 74.3) รองลงมาเดินทางโดยการขี่รถจักรยาน (ร้อยละ 15.4) พบว่านักเรียนเกือบครึ่ง (ร้อยละ 41.1) ระยะทางจากบ้านมายังโรงเรียนอยู่ที่ 1-2 กิโลเมตร และรองลงมาเป็นระยะทาง 3-4 กิโลเมตร (ร้อยละ 21.3) และนักเรียนเกือบทุกคนใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ (ร้อยละ 97.8) เกือบทั้งหมดเป็นผู้ขับขี่เอง (ร้อยละ 84.3) นอกนั้นเป็นผู้โดยสาร (ร้อยละ 15.7)

นักเรียนมากกว่าครึ่งเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน (ร้อยละ 52.5) เกิดอุบัติเหตุระหว่าง 1-3 ครั้งมากที่สุด (ร้อยละ 88.6) เฉลี่ยเคยเกิดอุบัติเหตุ 4.12 ครั้ง ลักษณะการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบ่อย คือ บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาล (ร้อยละ 68.7) มากกว่าครึ่งหนึ่งของอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 68.4) รองลงมาเป็นรถจักรยาน (ร้อยละ 27.1) โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่เอง (ร้อยละ 75.0) รองลงมาเป็นผู้โดยสาร (ร้อยละ 24.4) มีน้อยมากที่เกิดเนื่องจากเดินถนน (ร้อยละ 0.6) เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่พบมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ มีสัตว์หรือสิ่งของตัดหน้ารถ (ร้อยละ 27.7) ผ่นตก ถนนลื่น (ร้อยละ 18.9) และขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 14.5)

5.1.3 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

นักเรียนเกือบครึ่งหนึ่งมีระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 48.7) คะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 10.7 จากจำนวนทั้งหมด 16 ข้อ เมื่อจำแนกรายข้อคำถามแต่ละข้อของการวัดความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยพบว่านักเรียนตอบคำถามเรื่องการให้สัญญาณมือในลักษณะของเมื่อต้องการหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณมือโดยการยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่ยกแขนขวาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้นได้มากที่สุด (ร้อยละ 70.2) รองลงมาคือ การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงจะขับรถได้ (ร้อยละ 65.5) ข้อคำถามที่นักเรียนตอบผิดมากที่สุดคือ ข้อคำถามที่เกี่ยวกับการเลี้ยวรถของรถในทางแยก เอกและโท (ร้อยละ 96.7) รองลงมาเป็นการขับขี่รถจักรยานยนต์เดี่ยวซ้ายไม่จำเป็นต้องเปิดไฟเลี้ยว (ร้อยละ 90.0)

5.1.4 เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย เจตคติต่อการขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร และเจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ นักเรียนมีเจตคติต่อพฤติกรรมทั้ง 4 อยู่ในระดับดี (ร้อยละ 66.8 68.0 73.0 และ 48 ตามลำดับ)

5.1.5 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

นักเรียนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง (ร้อยละ 51.5) รองลงมาคือไม่เคยสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร (ร้อยละ 16.3) พฤติกรรมตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่นั้น นักเรียนส่วนใหญ่ทำเป็นบางครั้ง (ร้อยละ 57.4) รองลงมาคือไม่เคยตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่เลย (ร้อยละ 14.5) นักเรียนเกือบทุกคนใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตรวจสอบสภาพรถและต่อทะเบียนรถต่อเนื่อง (ร้อยละ 92.4) ส่วนใหญ่ไม่เคยตัดแปลงรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 74.1) และโดยมากไม่ใช้รถที่ผ่านการตัดแปลงสภาพรถ (ร้อยละ 71.1)

เมื่อแยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่ นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย (ร้อยละ 51.3) มีพฤติกรรมการใช้รถที่ค่อนข้างปลอดภัย (ร้อยละ 48.7) และพบว่าไม่มีนักเรียนที่ขับขี่ปลอดภัย

5.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ลักษณะทางประชากร ซึ่งได้แก่ อายุ เพศ ระดับชั้น ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมี p-value = 0.72 0.13 และ 0.06 ตามลำดับ

ระยะเวลาในการขับขี่และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (p-value = 0.03 และ p-value = 0.02 ตามลำดับ) พบว่านักเรียนมีความสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลาาน จะมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยของนักเรียนมีแนวโน้มมากขึ้น และนักเรียนที่เคยเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนน จะมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยมากกว่านักเรียนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถทางถนน

ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 (p-value = 0.10)

เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แบ่งเป็น 4 พฤติกรรม ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย การขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร การตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ นั้น พบว่าเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 (p-value = 0.63) ส่วนเจตคติต่อการขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร และการตัดแปลงสภาพรถนั้นมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (p-value = 0.01, 0.01 และ 0.02 ตามลำดับ) โดยพบว่าระดับเจตคติที่ดีขึ้นของการขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

การขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร และการตัดแปลงรถของนักเรียน จะทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่ปลอดภัยขึ้น

5.2 อภิปรายผล

5.2.1 พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

จากพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่เกินกว่าครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมการใช้รถที่ยังไม่ปลอดภัย (ร้อยละ 51.3) และเกือบครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมการใช้รถที่ค่อนข้างปลอดภัย (ร้อยละ 48.7) ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักเรียนทั้งหมดไม่มีบุคคลใดที่มีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเลย อาจเนื่องด้วยจากว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นทั้งหมด ซึ่งคล้อยกับการศึกษาของ วิจิตร บุญยะ โหตระ (2536) ที่กล่าวว่าวัยรุ่นเป็นวัยหนุ่มสาวที่มีความตึกะนอง ชอบการกระทำที่ตื่นเต้น สนุกสนาน มีความระมัดระวังน้อย ขาดประสบการณ์การขับขี่ ชอบการฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้มากกว่าวัยอื่นๆ และอดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2552) ยังกล่าวว่าวัยรุ่นเป็นวัยที่มีความตึกะนอง ชอบโลดโผน เสี่ยงอันตราย มีแรงผลักดันจากเพื่อนทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงได้ง่าย รวมถึง Ullberg. (2003) และ Liu และคณะ (2009) ที่กล่าวว่าวัยรุ่นขาดประสบการณ์การขับขี่ ชอบความเสี่ยง มั่นใจในฝีมือการขับขี่ของตนเองและขาดการรับรู้ในสิ่งที่เป็นอันตราย จึงอาจเป็นสาเหตุทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับไม่ปลอดภัย เป็นจำนวนมาก

5.2.1.1 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

1) นักเรียนมีพฤติกรรมในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัย การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ และการมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน นักเรียนมีการปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านี้เป็นบางครั้ง เพียง 1 - 2 ครั้งต่อสัปดาห์ (ร้อยละ 51.5 57.4 และ 56.3 ตามลำดับ) การสวมหมวกนิรภัยและการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ถือพฤติกรรมที่ควรปฏิบัติทุกครั้งเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ แต่พฤติกรรมการบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 1 คนในรถจักรยานยนต์ถือเป็นพฤติกรรมที่ไม่ควรปฏิบัติ จากการที่นักเรียนปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านี้นี้อาจเนื่องด้วยหลายปัจจัยเกี่ยวข้อง ทั้งในเรื่องของบริบทพื้นที่ของโรงเรียนที่เกือบครึ่งหนึ่งของนักเรียนเดินทางจากบ้านมายังโรงเรียน เป็นระยะทาง 1-2 กิโลเมตร (ร้อยละ 41.1) รองลงมาเป็นระยะทาง 3-4 กิโลเมตร (ร้อยละ 21.3) โดยเฉลี่ยระยะทางจากบ้านมายังโรงเรียน เท่ากับ 4.12 กิโลเมตร และเป็นถนนในชนบทไม่มีการกวดขันเข้มงวดเรื่องของกฎจราจร ไม่มีการตั้งด่านตรวจของตำรวจจราจร จึงทำให้ความถี่ในการสวมหมวกนิรภัยต่ำ สอดคล้องกับการศึกษาของ Ali Ardalan และคณะ (2014) ที่ทำการศึกษาในเรื่องการเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุบนถนนชนบทกล่าวว่าถนนในชนบทยังมีการใช้กฎหมายจราจรที่ยังไม่เข้มงวด ก่อให้เกิดความประมาทในการขับขี่

ได้ง่าย เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากขึ้น ศิริกุล กุลเลียบและคณะ (2553) ศึกษาพบว่าผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากจราจรไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไม่ไกลและอยู่ในเขตหมู่บ้านจึงไม่สวมหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยทำให้ผมเสียทรง รำคาญ และอึดอัด การศึกษาของมูลนิธิไทยโรดส์ (2555) ที่พบว่าผู้เข้าร่วมการศึกษาเล่าว่าไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางใกล้ๆ หรือนั่งรถในซอย เพราะไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุมความประพฤติการปฏิบัติจราจร การศึกษาของ Dang Viet Hung และคณะ (2008) พบว่านักศึกษาจะสวมหมวกนิรภัยบนถนนที่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จะมีการสวมหมวกนิรภัยได้มากกว่าในพื้นที่ที่ไม่มีกฎหมายเคร่งครัด และจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์มากกว่า 10 กิโลเมตร

2) พฤติกรรมในเรื่องของการขับรถตามป้ายเครื่องหมายจราจร การขับรถตามสัญญาณไฟจราจร การให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนการเลี้ยวของนักเรียนได้รับการปฏิบัติทุกครั้งมากที่สุด (ร้อยละ 66.5 82.5 และ 70.0 ตามลำดับ) แสดงให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับการเคารพกฎจราจรในเรื่องของการขับรถตามป้ายเครื่องหมายจราจร การขับรถตามสัญญาณไฟจราจร การให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนการเลี้ยวของนักเรียน ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ที่เป็นการแสดงออกถึงพฤติกรรมที่หากไม่ปฏิบัติแล้วจะก่อให้เกิดผลเสียต่อผู้อื่นและตัวเองได้ชัดเจนมากกว่า อีกทั้งเมื่อนักเรียนเดินทางไปในถนนสายหลักหรือถนนในเมืองจะต้องมีการขับรถตามป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร และต้องให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยวทุกครั้งเพื่อป้องกันการถูกตำรวจ หรือมีกล้องวงจรปิดบันทึกภาพ สอดคล้องกับมูลนิธิไทยโรดส์ (2555) กล่าวว่า ถนนบริเวณที่มีการบังคับใช้กฎจราจรที่เข้มงวด จะมีโอกาสแสดงพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรได้น้อย

3) พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ของนักเรียนพบว่าส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ (ร้อยละ 81.0) แต่ยังมีนักเรียนจำนวนไม่น้อย (ร้อยละ 19.0) ที่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะเห็นได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจเนื่องด้วย ระยะการเดินทางจากบ้านมายังโรงเรียนไม่ไกล อีกทั้งอยู่ในเขตชนบทที่ไม่มีร้านค้า หรือสถานที่สังสรรค์ นักเรียนจึงเดินทางกลับบ้านทันทีหลังเลิกเรียน และนักเรียนพักอยู่ที่บ้านกับครอบครัวจึงไม่ได้ทำการสังสรรค์ มั่วสุม หรือดื่มสุราของมีนเมา แต่จากการศึกษายังพบว่ายังมีนักเรียนบางส่วนเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ ซึ่งอาจสอดคล้องกับการศึกษาของ สุเทพ สัมพุล (2554) ที่กล่าวว่าวัยรุ่นมีความต้องการเป็นของตัวเอง มีอิสระทางความคิดและการกระทำ บางครั้งรู้ว่าสิ่งที่ตนเองทำไม่ถูกต้องแต่อยากลอง เสาวรส มีกุศล (2543) กล่าวว่า วัยรุ่นแม้จะมีการพัฒนาความคิดที่เป็นเหตุเป็นผลมากขึ้น แต่วัยรุ่นเป็นวัยที่อยากรทดลองสิ่งใหม่ๆ แต่ยังขาดประสบการณ์ มองไม่ไกลถึงผลเสียที่จะตามมาและคิดว่าสิ่งเลวร้ายคงไม่เกิดขึ้นกับตน จึงอาจทำให้นักเรียนบางส่วนมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ได้

4) พฤติกรรมการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ของนักเรียนพบว่านักเรียนเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 98.1) ใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เกินที่กฎหมายกำหนด ที่ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก, 2522) เกือบครึ่งหนึ่งใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ที่ 41 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ 49.4) เนื่องระยะทางการเดินทางจากบ้านมายังโรงเรียนที่ไม่ไกล โดยเฉลี่ยระยะทางเท่ากับ 4.12 กิโลเมตร เป็นถนนในเขตชนบท ถนนระหว่างหมู่บ้านหรือซอยในหมู่บ้าน ทำให้อัตราการเร่งความเร็วในการขับขี่รถของนักเรียนได้ไม่มากนัก แต่ยังมีนักเรียนจำนวนหนึ่ง (ร้อยละ 1.9) ที่ใช้ความเร็วในการขับขี่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้สูงมาก เพราะการเพิ่มความเร็วของรถ 1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการเพิ่มการเกิดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 3 และเพิ่มอัตราการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 4 - 5 จากความเร็วที่กำหนดไว้ (Barengo C et al., 2006) การที่นักเรียนส่วนนี้ใช้ความเร็วในการขับขี่สูงนั้นอาจสอดคล้องกับการศึกษาของ เกลิมพล ต้นสกุล และพัฒนา จินวงษ์ (2541) ที่กล่าวว่าวัยรุ่นมีความคึกคะนองจึงมักขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย Nur Sabahiah A.S. และ Satoshi Fujii (2011) ที่ศึกษาพบว่าผู้เข้าร่วมการศึกษาที่เป็นผู้ขับขี่รถยอมรับว่าการขับขี่ด้วยความเร็วมีความสุขสนุกสนาน ผ่อนคลายกว่าการที่ต้องขับรถตามที่กฎหมายกำหนดความเร็วในการขับขี่รถ

5.2.1.2 สภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่

1) นักเรียนเกือบทั้งหมดใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตรวจสภาพและต่อทะเบียนรถต่อเนื่อง (ร้อยละ 92.4) แต่ยังมีบางส่วนที่ใช้รถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพและต่อทะเบียนรถ (ร้อยละ 7.6) อาจด้วยจากการที่นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์ในระยะทางไม่ไกลจากบ้านที่พัก ถนนจากบ้านมายังโรงเรียนส่วนใหญ่เป็นถนนระหว่างหมู่บ้าน ไม่มีการตั้งด่านตรวจจราจร จึงมีการนำรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพและต่อทะเบียนมาใช้ได้ โดยไม่ต้องถูกปรับจากตำรวจจราจร แต่ถ้าหากจำเป็นต้องเดินทางไปในตัวเมืองที่จะมีการตั้งด่านตรวจการทำผิดกฎจราจร ต้องใช้รถที่ผ่านการตรวจสภาพและต่อทะเบียนรถต่อเนื่อง

2) นักเรียนส่วนใหญ่ไม่เคยดัดแปลงหรือตกแต่งรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 74.1) ซึ่งแสดงได้ว่ายังมีนักเรียนบางส่วนดัดแปลงหรือตกแต่งรถจักรยานยนต์อยู่ (ร้อยละ 25.9) ซึ่งการดัดแปลงรถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่อยู่ในวัยรุ่นนั้น จากการศึกษาของ ปนัดดา ชำนาญสุข (2550) กล่าวว่ารถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นสามารถลดความเบื่อของวัยรุ่นได้ เพิ่มความสนใจในกลุ่มเพื่อนได้ สร้างจุดเด่นให้ตนเองได้เพื่อให้คนอื่นมาสนใจตนเอง จึงมีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อเพิ่มความเร็ว เช่น การถอดกระจกรมองข้างหลังออกเพื่อไม่ให้ต้านลม การดัดแปลงท่อไอเสียรถเพื่อให้มีเสียงดังดึงดูดความสนใจ เปลี่ยนล้อจักรยานยนต์ให้เล็กลงเพราะคิดว่าจะเป็นการทำให้ความเร็วของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น สามารถโอ้อวดในกลุ่มเพื่อนและดึงดูดความสนใจมากขึ้น สาเหตุดังที่กล่าวมา

อาจนำมาสู่การใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตัดแปลงของนักเรียนได้ และการใช้รถจักรยานยนต์ตัดแปลงในเส้นทางระหว่างถนนในหมู่บ้านมายังโรงเรียนของนักเรียน ที่ไม่มีด่านตรวจจราจรทำให้นักเรียนไม่ถูกปรับจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตัดแปลง

3) มีนักเรียนบางส่วนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตัดแปลง (ร้อยละ 28.9) แต่ส่วนใหญ่ใช้รถที่ไม่ผ่านการตัดแปลง (ร้อยละ 71.1) ในส่วนของนักเรียนที่ใช้รถที่ผ่านการตัดแปลง อาจเนื่องด้วยอยู่ในวัยรุ่น ต้องการสร้างจุดเด่นเพื่อดึงดูดความสนใจ สอดคล้องกับจากการศึกษาของ ปนัดดา ชำนาญสุข (2550) กล่าวว่ารถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นสามารถลดความเบื่อของวัยรุ่นได้ เพิ่มความสนใจในกลุ่มเพื่อนได้ สร้างจุดเด่นให้ตนเองได้เพื่อให้คนอื่นมาสนใจตนเอง

5.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

1) ลักษณะทางประชากร เนื่องด้วยนักเรียนซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นเหมือนกัน จึงพบว่า ช่วงอายุไม่มีความแตกต่างกันระหว่างพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน และไม่พบความแตกต่างระหว่างเพศชายกับเพศหญิงในเรื่องของพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ รวมถึงไม่มีความแตกต่างของระดับชั้นกับพฤติกรรมการใช้รถของนักเรียน แตกต่างกับการศึกษาของภัทรพล อาจเมือง (2552) ที่พบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าเพศชาย เนื่องจากเพศชายมีนิสัยชอบความเสียว ชอบความท้าทาย การแสดงความเป็นลูกผู้ชายต้องขับรถให้เร็ว หวาดเสียว ฝ่าฝืนกฎจราจรเนื่องจากความคึกคะนอง ชอบความผาดโผน มีความกล้าในการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากกว่าเพศหญิง ฌัฐพล พัฒนชัยกุล (2548) ที่ศึกษาพบว่าเพศหญิงมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดีกว่าเพศชาย แต่จากการศึกษาพบว่าระดับชั้นที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

2) ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์

การมีใบขับขี่ นักเรียนเกือบทุกคนสามารถขับรถจักรยานยนต์เป็น (ร้อยละ 96.6) มีผู้ได้รับใบอนุญาตการขับขี้น้อยมาก (ร้อยละ 16.2) โดยปกติการได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเครื่องแสดงว่าผู้ขับขี่ได้ผ่านการทดสอบการใช้ยานพาหนะที่ถูกกฎหมายมาแล้ว สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตามกฎหมาย ดังนั้นการมีใบอนุญาตการขับขี้นั้นเป็นมาตรการให้ผู้ขับขี่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรให้ถูกต้องและมากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้มีการขับขี่ได้อย่างปลอดภัย แต่จากผลการศึกษาพบว่า การมีหรือไม่มีใบขับขี่ของนักเรียนนั้น ไม่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน แตกต่างจากการศึกษาของ ภัทรพล อาจเมือง (2552) ที่พบว่า นักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี้นั้นมีระดับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีเพราะนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี้นั้นรู้ดีกว่าตนเองขับขี่รถโดยผิด

กฎจราจร ซึ่งจะมีมีความรอบคอบ และระมัดระวังมากกว่านักเรียนที่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ และ NHTSA (2006) ศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรของรถจักรยานยนต์และการเสียชีวิตส่วนเกี่ยวข้องกับ การไม่มีใบขับขี่

ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นของนักเรียนส่วนใหญ่อยู่ที่ 4 ปี (ร้อยละ 20.1) ระยะเวลาต่ำสุด = 1 ปี และระยะเวลาสูงสุด = 8 ปี ซึ่งนักเรียนอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นอายุมากที่สุดคือ 19 ปี และอายุต่ำสุดคือ 12 ปี ซึ่งอาจหมายถึงนักเรียนสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ในวัยเด็ก ซึ่งวุฒิภาวะ ทั้งด้านร่างกาย จิตใจ การตัดสินใจในการขับขี่ ยังน้อยมาก จากการศึกษาพบว่า ระยะเวลาในการขับขี่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน $p\text{-value} = 0.03$ แต่จากศึกษาพบว่า นักเรียนที่มีระยะเวลาในการขับขี่นานมีแนวโน้มที่มีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ต่างกับการศึกษาของ J.C.F. de Winter and D. Dodou. (2010) ที่กล่าวว่า ประสบการณ์การขับขี่ มีผล ทำให้มีความมั่นใจในการขับขี่มากยิ่งขึ้น ช่วยให้มีการเรียนรู้เรื่องการขับขี่ได้ดีขึ้น เพิ่มทักษะในการขับขี่ซึ่งจะช่วยลดพฤติกรรมความประมาทของผู้ขับขี่ได้

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน นักเรียนเคยได้รับอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า ครั้งหนึ่งของกลุ่มที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 68.4) สอดคล้องกับข้อมูลของ สาธารณสุขจังหวัดน่าน (2557) ที่กล่าวว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิด อุบัติเหตุสูงสุดและเสียชีวิตสูงสุดคิดเป็นประมาณร้อยละ 70 - 80 ของยานพาหนะทั้งหมด และ ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล (2556) ที่กล่าวว่ายานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุดในประเทศคือ รถจักรยานยนต์คิดเป็น ร้อยละ 80 จากการศึกษาพบส่วนใหญ่ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนนั้น เป็นผู้ขับขี่เอง (ร้อยละ 75.0) จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่อยู่ที่ 1-3 ครั้ง (ร้อยละ 88.6) ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนที่ไม่มากนัก สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่พบบ่อยที่สุด 5 ลำดับแรก ได้แก่ การที่มีสัตว์หรือสิ่งของตัดหน้ารถ (ร้อยละ 27.7) อาจเนื่องด้วยสภาพถนนในการเดินทางของ นักเรียนส่วนใหญ่เป็นถนนในชนบท ถนนในหมู่บ้านและระหว่างหมู่บ้านเป็นส่วนใหญ่ ประชาชนทำ อาชีพเกษตรกรรม มีการเลี้ยงสัตว์ และปล่อยให้สัตว์ออกนอกบริเวณบ้านรวมถึงมีการใช้ถนนร่วมกัน ระหว่างผู้ใช้ถนน คนเดิน และสัตว์จึงอาจทำให้เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจากการมีสัตว์หรือสิ่งของตัด หน้ารถได้ง่ายกว่าถนนในเมือง รองลงมา คือ ฝนตก ถนนลื่น (ร้อยละ 18.9) ขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 14.5) สภาพถนนชำรุด (ร้อยละ 9.7) และ ไม่ชำนาญเส้นทาง (ร้อยละ 6.4) ตามลำดับ จาก การศึกษาพบว่า การเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของนักเรียนมีความสัมพันธ์ ทางนัยสถิติกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ระดับ .05 ค่า $p\text{-value} = 0.02$ โดยพบว่านักเรียนที่ เคยประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยได้ มากกว่า แตกต่างกับการศึกษาของ วิไลภรณ์ แสนทวีสุข (2544) ที่กล่าวว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการรับรู้ในการปฏิบัติที่ดีขึ้น เนื่องจาก

การเคยประสบอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลรับรู้ถึงสภาวะการคุกคามของอุบัติเหตุและเห็นผลกระทบที่เกิดขึ้น และจะทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองให้ดีขึ้น และประภัสสร พรวัฒนา (2548) ที่ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของครอบครัวที่ป่วยจากการประสบอุบัติเหตุจราจรจากการใช้รถจักรยานยนต์ที่รักษาในโรงพยาบาลนครนายก พบว่ามีความสัมพันธ์ต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่สอดคล้องกับการศึกษาของ อลิสา จันทร์เรือง (2545) ที่พบว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติโดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรและการเคยได้รับการรักษาใน ส่วนระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน อาจกล่าวได้ว่าส่วนใหญ่ของนักเรียนมีระดับความรุนแรงที่น้อยถึงปานกลางเป็นส่วนใหญ่จึงทำให้ไม่มีความแตกต่างกันในการแสดงพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

3) ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ระดับความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของนักเรียนอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 48.7) เมื่อจำแนกรายข้อพบว่านักเรียนตอบถูกได้มากกว่าครึ่งเพียงสองข้อ ในส่วนของเรื่องการใช้สัญญาณมือ และระดับการมีแอลกอฮอล์ในลมหายใจที่จะขับรถได้เท่านั้น และส่วนที่นักเรียนตอบผิดมากที่สุด 3 ลำดับ คือ การเลี้ยวรถทางเอกกับทางโท การขับรถจักรยานยนต์เลี้ยวซ้ายไม่จำเป็นต้องเปิดไฟเลี้ยว ระยะทางที่ต้องเปิดไฟเลี้ยวก่อนการทำการเลี้ยวรถ ซึ่งบ่งบอกได้ถึงนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์โดยที่พื้นฐานความรู้เรื่องการขับขี่ยังไม่ดีพอ จากการศึกษาพบว่าความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยไม่มีความสัมพันธ์กัน กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน แตกต่างกับการศึกษาของภัทรพล อาจเมือง (2552) ที่พบว่าความรู้เรื่องกฎหมายจราจรมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย

4) เจตคติต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนทั้งหมดอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 66.8) โดยเมื่อจำแนกรายข้อจะพบว่า เจตคติที่ดีมากที่สุดต่อการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ การได้รับชมจากพ่อแม่ การสวมหมวกนิรภัยแล้วไม่ถูกตำรวจปรับ การสวมหมวกนิรภัยลดการบาดเจ็บของศีรษะ แต่นักเรียนมีเจตคติที่ว่าสวมหมวกนิรภัยทำให้ดูไม่เท่ มากที่สุดเช่นกัน ดังนั้นหากได้รับการสนับสนุนจากพ่อแม่ การเคร่งครัดเรื่องกฎจราจรเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในถนนที่นักเรียนใช้เดินทาง การโฆษณาเรื่องการสวมหมวกแล้วช่วยลดการบาดเจ็บของศีรษะ รวมถึงการทำให้การสวมหมวกนิรภัยแล้วดูเท่จะช่วยให้นักเรียนมีเจตคติที่ดีและอาจจูงใจให้นักเรียนใช้หมวกนิรภัยได้มากขึ้น แต่จากการศึกษาพบว่า ระดับเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กันกับ

พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน แตกต่างกับการศึกษาของ สุภรัตน์ วรสุข (2551) ศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข พบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมค่อนข้างดี จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ระดับเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดของนักเรียนทั้งหมดอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 68.0) โดยเมื่อจำแนกรายข้อจะพบว่า เจตคติที่ดีมากที่สุดต่อการขับขี่รถเร็วเกินกฎหมายกำหนด คือ การขับเร็วสร้างความรำคาญให้ผู้อื่น การขับเร็วทำให้รู้สึกหวาดเสียว และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเจตคติที่น้อยที่สุดคือ การขับขี่รถเร็วดึงดูดคนรอบข้าง ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักเรียนคิดว่าการขับขี่รถเร็วมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย รวมถึงการใช้ความเร็วในการขับขี่รถเป็นการสร้างความรำคาญให้ผู้อื่นมากกว่าจะดึงดูดความสนใจ จากการศึกษาพบว่า เจตคติต่อการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยถ้านักเรียนมีเจตคติที่ดีต่อการไม่ขับขี่รถเร็วกว่ากำหนด มีผลทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยขึ้นของนักเรียน

ระดับเจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรของนักเรียนทั้งหมดอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 73.0) โดยเมื่อจำแนกรายข้อจะพบว่า เจตคติที่ดีมากที่สุดต่อการขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจรคือการคุยโทรศัพท์ขณะขับขี่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การพิมพ์ข้อความทางโทรศัพท์ทำให้เสียสมาธิในการขับขี่ และเจตคติที่น้อยที่สุดคือ การขับขี่ฝ่าไฟแดงถ้าไม่มีรถคันอื่น การขี่รถย้อนศรได้แต่ต้องระวัง ซึ่งแสดงถึงนักเรียนคิดว่าควรขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร รวมถึงการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากการศึกษาพบว่า เจตคติต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยถ้ามักมีเจตคติที่ดีต่อการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร มีผลทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยขึ้นของนักเรียน

ระดับเจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของนักเรียนทั้งหมดอยู่ในระดับดี (ร้อยละ 48.0) โดยเมื่อจำแนกรายข้อจะพบว่า เจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถในเรื่องของการแสดงออกทางด้านศิลปะ การดึงดูดความสนใจคนรอบข้าง ผู้รักรถต้องตกแต่งรถ การขับขี่รถดัดแปลงแล้วทำให้ดูเท่ และการดัดแปลงรถเป็นการแสดงความสามารถ อยู่ในระดับเจตคติที่น้อยที่สุด แต่นักเรียนคิดว่าการดัดแปลงรถเป็นการสิ้นเปลืองเงิน อยู่ในระดับเจตคติที่น้อยที่สุดด้วยเช่นกัน แสดงให้เห็นถึงนักเรียนส่วนใหญ่ไม่คิดว่าการดัดแปลงรถ เป็นการแสดงออกทางด้านศิลปะ การใช้รถดัดแปลงไม่ได้ช่วยในการดึงดูดความสนใจ การดัดแปลงรถไม่ได้แสดงถึงการเป็นคนรักรถ การใช้รถดัดแปลงไม่ได้ทำให้ดูเท่ และไม่ได้แสดงถึงความสามารถของตัวเองในการตกแต่งรถ แต่นักเรียนส่วนใหญ่ก็คิดว่าการดัดแปลงตกแต่งรถ ไม่ได้ทำให้สิ้นเปลืองเงิน แตกต่างกับการศึกษาของ

ปนัดดา ชำนาญสุข (2550) กล่าวว่ารถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นเป็นพาหนะที่สามารถลดความเบื่อของวัยรุ่นได้ เพิ่มความสนใจในกลุ่มเพื่อนได้ สร้างจุดเด่นให้ตนเองได้เพื่อให้คนอื่นมาสนใจตนเอง จึงส่งผลให้มีการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อเพิ่มความเร็ว เช่น การถอดกระจกรมองข้างหลังออกเพื่อไม่ให้ต้านลม การตัดแปลงท่อไอเสียรถเพื่อให้มีเสียงดังดึงดูดความสนใจ เปลี่ยนล้อจักรยานยนต์ให้เล็กลงเพราะคิดว่าจะเป็นการทำให้ความเร็วของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น สามารถโอ้อวดในกลุ่มเพื่อนและดึงดูดความสนใจมากขึ้น จากการศึกษาพบว่า เจตคติต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยถ้ามีเจตคติที่ดีต่อการตัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์มีผลทำให้พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยขึ้นของนักเรียน

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

1) สถานศึกษาควรมีมาตรการเฝ้าระวังพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มนักเรียนที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนและกลุ่มนักเรียนที่มีความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลาสั้นเนื่องจากมีแนวโน้มจะมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยมากขึ้น

2) ผู้ปกครองควรส่งเสริม ติดตามดูแลและให้คำแนะนำบุตรหลานให้มีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

3) สถานศึกษาควรมีการรณรงค์ หรือส่งเสริมการจัดโครงการเพื่อให้ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยให้แก่นักเรียน

4) หอชมงานจราจรควรเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมและให้ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยให้แก่เด็กนักเรียนในโรงเรียน เช่น ความรู้เรื่องป้ายจราจร การใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ กฎจราจรต่างๆ เป็นต้น รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการสอบขอรับใบอนุญาตการขับขี่ในโรงเรียน

5) ควรส่งเสริมในการสร้างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยให้กับนักเรียน โดยดำเนินการดังนี้

5.1) ผู้ปกครองควรมีการส่งเสริม โดยการให้คำชมหรือสนับสนุนให้บุตรหลานสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากการศึกษาพบว่านักเรียนที่ได้รับคำชมจากผู้ปกครองจะมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยที่ดีมาก

5.2) หมาวงงานจราจรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนควรมีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ หรือสร้างมาตรการบังคับใช้หมวกนิรภัยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่

5.3) สถานศึกษาควรมีการส่งเสริม รณรงค์หรือสร้างมาตรการในสถานศึกษาเพื่อให้นักเรียนมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยที่ดีขึ้น

6) หมาวงงานจราจรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและสถานศึกษาควรมีการให้ความรู้ รณรงค์ และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างและปรับเปลี่ยนเจตคติต่อการขับขี่รถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด การขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรและการดัดแปลงรถจักรยานยนต์ของนักเรียนไปในแนวทางที่ถูกต้องและดีขึ้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1) ควรทำการศึกษาที่ถึงพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรมของการขับขี่ปลอดภัยแต่ละพฤติกรรมเพื่อแสดงให้เห็นถึงสาเหตุของการกระทำพฤติกรรมได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

2) ควรมีการทำการศึกษาพฤติกรรมเปรียบเทียบระหว่างนักเรียนที่อยู่ในเขตการศึกษาที่ใช้ถนนเส้นชนบทกับถนนในเขตเมือง



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2553). ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประเด็นพฤติกรรมเสี่ยงและการประเมินผลการดำเนินงานควบคุมป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยา ประจำ สัปดาห์. 2553; 41(9), 129- 132.
- กรมขนส่งทางบก. (2554). ข้อมูลการลงทะเบียนรถ.[ข้อมูลออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม, 2557, แหล่งที่มา www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=2492:28-270102554_3&CATID=48.
- กรมขนส่งทางบก. (2558). ข้อสอบสำหรับการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับรถ. [ข้อมูลออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 มกราคม, 2558, แหล่งที่มา http://apps.dlt.go.th/e_exam/index.php/1/1-1.
- การแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. (2545). ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย. (แผ่นพับ). กรุงเทพฯ : สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข.
- กาญจนีย์ คำนาคแก้ว. (2549). ลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์. สำนักกระบวน วิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ.(2543). สุขภาพคนไทยปี พ.ศ. 2543: สถานะสุขภาพคนไทย. กรุงเทพฯ : อูษาการพิมพ์.
- จรรยา เศรษฐพงษ์, เกียรติกำจร กุศล, สายฝน เอกวรางค์กุล, ปิยธิดา จุลละปิย. (2553). พฤติกรรมเสี่ยงสุขภาพของวัยรุ่นในจังหวัดนครศรีธรรมราช. วารสารการพยาบาลและการศึกษา. ปีที่ 2553; ฉบับที่ 3: 51-63.
- จิรวรรณ พนายิ่งไพศาล เรือเอกหญิง. (2548). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอสตึกหีบ จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์ พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เฉลิมพล ต้นสกุล และ พัฒนา จินพงษ์. (2541). พฤติกรรมศาสตร์สาธารณสุข. กรุงเทพฯ: สหประชาพานิชย์.
- ณัฐกานต์ ไวยเนตร. (2549). คู่มือสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถทางถนน. นนทบุรี: สำนักกระบวน วิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.

- ณัฐพล พัฒนชัยกุล. (2548). การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- นันทวัน ยันตติลล. (ม.ป.ป.). การศึกษาสถานะสุขภาพเยาวชนไทยอายุ 15-24 ปี จากการวิเคราะห์ข้อมูลการสำรวจ โดยสถาบันการศึกษาองค์กรที่ทำงานเกี่ยวข้องกับเยาวชน ในช่วงปี 2548-2551. (เอกสารอัดสำเนา).
- นราณัฐ อุปถัมภ์. (2548). การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเองและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์.วิทยานิพนธ์ พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พวงพิมล เข็มมนาคินทร์. (2539). พัฒนาการวัยรุ่น. กรุงเทพฯ : ดันอ้อ แกรมมี่.
- พวงเพ็ญ อ่อนสิบุตร. (2551). อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอ เมือง จังหวัดลำพูน.การค้นคว้าแบบอิสระ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และวิชัย เอกพลากร. (2546). คำราระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ: โฮลิสติก.พับลิชชิ่ง.
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2556). รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- ภัทรพล อาจเมือง. (2552). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด. วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี.
- ปนัดดา ชำนาญสุข. (2550). โลกของวัยรุ่นกับการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร. คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ปภัตสร พรวิวัฒนา. (2548). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของครอบครัวผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลนครนายก. วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2555). จักรยานยนต์ถือเป็นמצูราชบนท้องถนน.[สืบค้นออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน, 2557, แหล่งที่มา www.resource.thaihealth.or.th/situation/risk/13826.
- วิจิตร บุญยะโทตระ. (2536). การป้องกันอุบัติเหตุ : อุบัติภัยจากการจราจร. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์.

- วิไลภรณ์ แสนทวิสุข. (2544). การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี. การค้นคว้าแบบอิสระ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2550). รายงานประชาชน ผลงานปี 2550. สำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัยและความปลอดภัยทางถนน.
- ศุภรัตน์ วรสุข. (2551). การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข. วิทยานิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารทั่วไป วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ. (2553). รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. โรงพยาบาลขอนแก่น.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.). (2555). อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี 2553-2555. มูนิธิไทยโรดส์.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร. (2556). องค์ความรู้การป้องกันและลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก. [ระบบออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 มีนาคม, 2557, แหล่งที่มา www.yasothon.go.th/web/computer/KM/202556/002.pdf.
- สำนักอำนวยการความปลอดภัย. (2555). อุบัติเหตุบนทางหลวงรายงานประจำปี. กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ประเทศไทย. [ระบบออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน, 2557, แหล่งที่มา www.bhs.doh.go.th/files/accident/55/report-accident55.pdf.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2542). คู่มือประชาชน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจกระทรวงมหาดไทย.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน. (2556). สถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดน่าน ประจำปี 2556. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน. (2557). สถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดน่าน ประจำปี 2557. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน.
- สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร. (2554). จดหมายข่าวเพื่อการเท่าทันสถานการณ์สุขภาพ: หยุคอุบัติเหตุบนถนนโลก ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่. วารสาร ตันคิดเพื่อน คู่คิด มาตรการสร้างสุข ฉบับที่ 31 มกราคม 2554.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามรายละเอียดหน่วยงานตำรวจภูธรภาค 5. [สืบค้นออนไลน์]. สืบค้นวันที่ 1 กรกฎาคม, 2557, แหล่งที่มา www.pitc.police.go.th/dirlist/dirlist.php?dir=/traffic/56.

- สำนักงานวัฒนธรรมน่าน. (2557). ข้อมูลพื้นฐานอำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน. [สืบค้นออนไลน์]. สืบค้นวันที่ 25 มิถุนายน, 2557, แหล่งที่มา <http://provincemculture.go.th/nan/file/amphur/pup/01pup.html>.
- สำนักกระบวนวิชา. (2550). สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและอุบัติเหตุการขนส่ง พ.ศ. 2541-2550. สำนักกระบวนวิชากระทรวงสาธารณสุข.
- เสาวนีย์ คีมูล และ กอบโรค วุฒิชิตพิณิชย์กิจ. (2547). ระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก. *วารสารอุบัติเหตุ*, 2547(ฉบับที่ 2) : 25, 65-74.
- เสาวรส มีกุล. (2548). พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพวัยรุ่น. *วารสารพยาบาลศาสตร์* 18(1), 14-19.
- สุปรียา ต้นสกุล. (2550). ทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์ : แนวทางการดำเนินงานในงานสุขศึกษาและส่งเสริมสุขภาพ. *วารสารสุขศึกษา*, ปีที่ 30(ฉบับที่ 105).
- สุเทพ สัมพุล. (2554). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนพนมรุ้ง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดบุรีรัมย์. *วารสารการประชุมวิชาการเสนองผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษาแห่งชาติครั้งที่ 23*, หน้า 1173-1176.
- หัตถชัย ชัชวาล. (2551). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอครบุรี จังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา.
- หนังสือพิมพ์มติชน ออนไลน์. (25 กุมภาพันธ์ 2557). ผลวิจัยชี้ประเทศไทยที่ 2 ของโลกตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน.[สืบค้นออนไลน์]. สืบค้นวันที่ 15 กรกฎาคม, 2557, แหล่งที่มา www.matichon.co.th/news_detail.php?newid=1393323948.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2552). อุบัติเหตุจราจรมาตรฐานอันดับหนึ่งของวัยรุ่น. โรงพยาบาลรามาริบัติ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- อลิสตา จันท์เรือง. (2545). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- Ajzen, I & Fishbein. (1980). *Understanding, attitude and predicting social behavior*. Englewood Cliffs,NJ : Protic-Hall Inc.

- Ali Ardalan, Nariman Sepehrvand, Farshad Pourmalek Gholamamreza Masoumi, Mohamed Sarvar, Abas Mahamoudabadi and Anita Razaie. (2014). Deadly rural road traffic injury: A rising public health concern in I.R.Iran. *International Journal of Preventive Medicine* 5(2), 241-244.
- Barengo C., Mkamba M., Mshana M., Miettola J. (2006). Road traffic accident in Dar-essalaam, Tanzania during 1999-2001. *International Journal of injury control and safety promotion* 13, 52-54.
- Chen,C.F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behavior-Evidence from young Taiwanese mortorcyclist. *Accident Analysis and Prevention* 41(5) 963-968.
- Dang Viet Hung, Mark R, Stevenson, Rebecca Q Ivers. (2008). Barriers to and factors associated, with observed motorcycle helmet use in Vietnam. *Accident Analysis and Prevention* 40 page1627-1633.
- Elvik,R. (2010). Why some road safety problems are more difficult to solve than others. *Accident Analysis&Prevention* 42(4), 1089-1096.
- J.C.F.de Winter, D. Dodou. (2010). The driver Behaviours Questionnaire as a predictor of accidents : A meta-analysis. *Journal of safety Reserch* 41, 463-470.
- Liu, C.C., Hosking, S.G., Lenne.M.G. (2009). Hazard perception ability of experience and Novice motorcyclists: an interactive simlater experiment. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and behavior* 12(4), 325-334.
- NHTSH. (2006). *Traffic Crashes Take Their Toll On America's Rural Roads. The Need to Establish Rural Seat Belt Programs*. [Electronic version]. Retrieved 1 May,2013, from www.nhta.gov.
- Nur Sabahiah A.S., Satoshi Fujii. (2011). Motorcyclist I-Helmet Usage And Speeding Behaviour From A Phychological Perspective. *Australian Journal of Basic and Applied Science* 5(8), 1115-1120.
- Ogunmodede ,T.A., Adio .G, Ebijuwa, A.S., Oyetola, S.O, Akinola,J.O. (2012). Factors influencing high rate of commercial motorcycle accidents in Nigeria. *American International Journal of Contempary Reserch*, 2(11), 130-140.
- R. Jean Wilson, Wayne Meckle, Sandi Wiggins, Peter J.cooper. (2006). Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. *Journal of Safety Reserch* 37, 325-332.

Shop, J.T., Waller, P.F., Raghunathan, T.E., Sujata, M.P. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into adulthood : Substance use and parental influence. *Accident Analysis and Prevention* 33, 649-658.

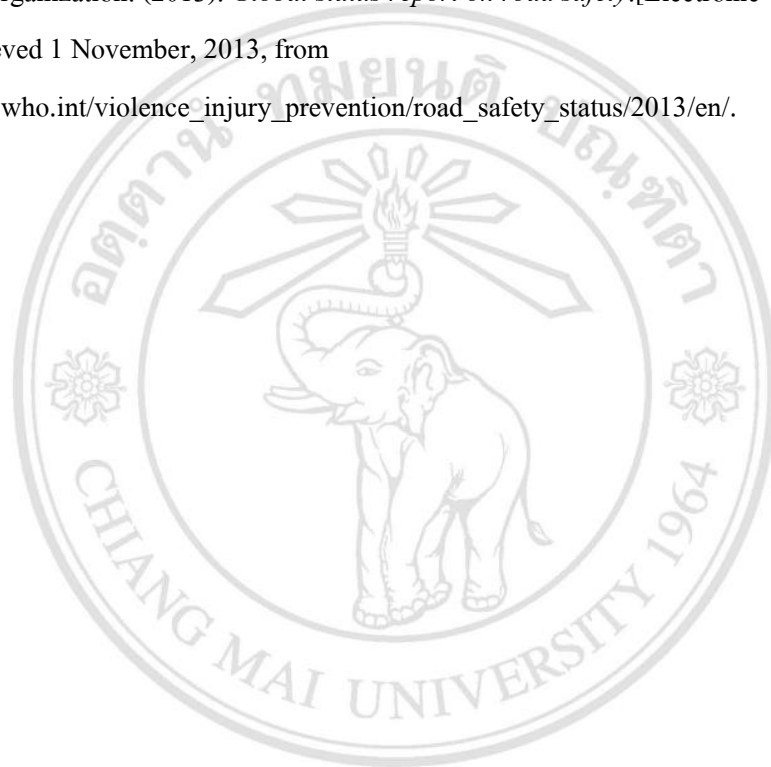
Steinberg L. (1996). *Adolescence*. (5th ed). New York : McGraw-Hill.

Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). *Personality, attitude and risk perception as predictors of risk driving behavior among young drivers*. *Saf.Sci.*41(5), 427-443

World Health Organization. (2013). *Global status report on road safety*. [Electronic version].

Retrieved 1 November, 2013, from

www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/.



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

เลขที่แบบสอบถาม.....

แบบสอบถาม

เรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย \surd ลงในช่อง () และหรือเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ลักษณะทางประชากร

1. นักเรียนอายุ.....ปี เพศ..... () 1. หญิง () 2. ชาย
2. ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่.....

ส่วนที่ 2 ประสิทธิภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

1. ระยะการเดินทางจากบ้านหรือที่พัก มาถึงยังโรงเรียน ประมาณ.....กิโลเมตร
2. ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา นักเรียนเดินทางมาโรงเรียนเป็นประจำด้วยวิธีใด (เลือกตอบวิธีเดียว)
 - () 1. เดิน
 - () 2. รถจักรยานยนต์
 - () 3. รถโดยสารรับส่งนักเรียน
 - () 4. รถจักรยาน
 - () 5. รถยนต์ส่วนตัว
 - () 6. อื่นๆ.....
3. นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหรือไม่
 - () 1. ไม่เป็น
 - () 2. เป็น ระยะเวลาตั้งแต่การขับขี่รถจักรยานยนต์นานประมาณ.....ปี

4. นักเรียนมีใบอนุญาตการขับขี่หรือไม่

() 1. ไม่มี () 2. มี

โดยมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยวิธี () 1. สอบขอรับใบอนุญาตการขับขี่
() 2. ไม่ได้สอบ

5. ส่วนใหญ่นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางหรือไม่

() 1. ไม่ใช่ [ข้ามไป ตอบข้อ 6 (หน้าที่ 4)]

() 2. ใช่ (โปรดตอบคำถามข้อต่อไป)

5.1 ส่วนใหญ่นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์โดยเป็น () 1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
() 2. ผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้าย

5.2 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนสวมหมวกนิรภัยเมื่อเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

() 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
() 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
() 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.3 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่

() 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
() 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
() 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.4 ตั้งแต่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น สุรา เบียร์ ไวน์
ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์

() 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
() 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
() 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.5 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ตามป้ายเครื่องหมายจราจร

() 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
() 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
() 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.6 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ตามสัญญาณไฟจราจร

() 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
() 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
() 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.7 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารเกิน 1 คน

- () 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
 () 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
 () 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.8 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนการเลี้ยวทุกครั้ง

- () 1. ทุกครั้ง (ทุกวัน) () 4. บางครั้ง (1-2 วัน/สัปดาห์)
 () 2. เกือบทุกวัน (5-6 วัน/สัปดาห์) () 5. ไม่เคย
 () 3. บ่อยครั้ง (3-4 วัน/สัปดาห์)

5.9 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา นักเรียนจับพรีรถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตรวจสภาพรถและต่อทะเบียนรถต่อเนื่อง () 1. ใช่ () 2. ไม่ใช่

5.10 นักเรียนเคยตัดแปลงหรือตกแต่งรถจักรยานยนต์

- () 1. ไม่เคย () 2. เคย

5.11 นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตัดแปลง

- () 1. ไม่ใช่ () 2. ใช่

5.12 ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา ความเร็วเฉลี่ยของการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

- () 1. ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 () 2. 21 – 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 () 3. 41 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 () 4. 61 – 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 () 5. มากกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

6. นักเรียนเคยได้รับการเกิดอุบัติเหตุจากรบนท้องถนนหรือไม่

- () 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบ ส่วนที่ 3)
 () 2. เคย (ถ้าเคย โปรดตอบตอบคำถามต่อไปนี้)

6.1 จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจากร.....ครั้ง

6.2 การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร

- () 1. เข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาล แต่ไม่ได้นอนโรงพยาบาล
 () 2. เข้ารับการรักษาพยาบาล และต้องนอนโรงพยาบาลเพื่อสังเกตอาการ
 () 3. เข้ารับการรักษาพยาบาล และมีการสูญเสียอวัยวะ
 () 4. เข้ารับการรักษาพยาบาล และไม่มี การสูญเสียอวัยวะ
 () 5. บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้ไปโรงพยาบาล

6.3 อุบัติเหตุจากรบบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับท่านมาจากการใช้ยานพาหนะชนิดใดบ้าง (เลือกตอบได้หลายข้อ)

- () 1. รถจักรยาน
- () 2. รถจักรยานยนต์
- () 3. รถยนต์
- () 4. รถโดยสาร
- () 5. รถสามล้อ
- () 6. เดินถนน
- () 7. อื่นๆ ระบุ.....

6.4 อุบัติเหตุครั้งที่มีรุนแรงที่สุด เกิดขึ้นขณะที่.... (เลือกตอบได้เพียง 1 ข้อ)

- () 1. เป็นผู้ขับขี่เอง
- () 2. เป็นผู้โดยสาร
- () 3. เดินถนน
- () 4. อื่นๆ ระบุ.....

6.5 การเกิดอุบัติเหตุจากรบบนถนนครั้งที่มีรุนแรงที่สุดที่เกิดขึ้นกับท่านมีสาเหตุใดบ้าง (เลือกตอบได้หลายข้อ)



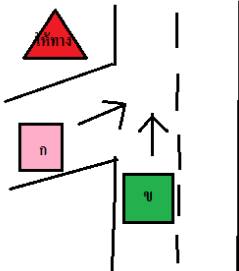
- () 1. ขับขี่รถฝ่าฝืนป้ายจราจร
- () 2. ขับขี่รถหลังดื่มสุราและของมึนเมา
- () 3. ขับขี่รถขณะมีอาการง่วงนอน อ่อนเพลีย
- () 4. ขับขี่รถด้วยความเร็วสูง
- () 5. ขับขี่รถฝ่าฝืน ไฟจราจร
- () 6. ยานพาหนะชำรุด
- () 7. สภาพถนนชำรุด
- () 8. มีสัตว์หรือสิ่งของตัดหน้ารถ
- () 9. ฝนตก ถนนลื่น
- () 10. สภาพเส้นทางมืด
- () 11. ไม่ชำนาญเส้นทาง
- () 12. อื่นๆ ระบุ.....

ส่วนที่ 3 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

โดยคำตอบมี 3 ตัวเลือก ดังนี้

- ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความนั้นกล่าวได้ถูกต้อง
- ไม่ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความนั้นกล่าวไม่ถูกต้อง
- ไม่ทราบ หมายถึง ท่านไม่ทราบว่าความนั้นกล่าวได้ถูกต้องหรือไม่ถูกต้อง

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. เมื่อต้องการหยุดรถผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณมือ โดยการยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ยกแขนขวาที่บนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น			
2. ระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ห้ามแซงรถ			
3.  เครื่องหมายนี้ หมายถึง เลี้ยวขวาหรือตรงไปก็ได้			
4. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ขณะขับรถขึ้นสะพาน			
5. ห้ามกลับรถบนสะพาน			
6. ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กลับรถบริเวณที่มีทางร่วมทางแยก			
7.  เครื่องหมายนี้ หมายถึง ห้ามวิ่งรถคู่			
8. ถ้าหากผู้ขับขี่ต้องการจะเลี้ยวรถ ต้องเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวอย่างน้อย 30 เมตร			
9.  จากรูป ถ้าท่านขับรถ “คัน ก” ท่านต้องลดความเร็วรถหรือหยุดเพื่อให้รถ “คัน ข” ไปก่อน			
10. การขับรถจักรยานยนต์เลี้ยวซ้ายไม่จำเป็นต้องเปิดไฟเลี้ยว			
11. ขณะขับรถจักรยานยนต์ลงทางลาดชันไม่ควรใช้เบรกมือ			
12. รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด			
13. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจไม่เกิน 80 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ถึงจะขับรถได้			
14. การขับรถแซงรถคันหน้าต้องแซงด้านขวามือเท่านั้น ยกเว้นรถที่จะถูกแซงกำลังให้สัญญาณเลี้ยวขวา ผู้ขับขี่จึงสามารถแซงด้านซ้ายมือได้			
15. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยบนถนนในหมู่บ้าน			

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ
16. รถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี ต้องตรวจสภาพรถ ที่ ตรอ. ทุกปี			

ส่วนที่ 4 เจตคติต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของนักเรียนมากที่สุดเพียง
ข้อเดียว โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

- มากที่สุด หมายถึง ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นมากที่สุด
 มาก หมายถึง ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นมาก
 ปานกลาง หมายถึง ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความปานกลาง
 น้อย หมายถึง ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ท่านมีความรู้สึกตรงกับข้อความนั้นน้อยที่สุด

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การสวมหมวกนิรภัย					
1. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อน รถจักรยานยนต์ทำให้ได้รับการยกย่องจากครู					
2. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้าย จักรยานยนต์มักจะทำให้เพื่อนล้อ					
6. เมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย จะทำให้หนักศีรษะ					
7. เมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้าย จักรยานยนต์ทำให้รู้สึกไม่เท่					
8. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้าย จักรยานยนต์ทำให้อึดอัด รำคาญ					
9. ควรสวมหมวกนิรภัยต่อเมื่อต้องไปในสถานที่ ราชการที่บังคับให้สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น					
10. ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือซ้อน ท้ายรถจักรยานยนต์บนถนนในหมู่บ้าน					

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การขับขีรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด					
1. การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเป็นการแสดงว่าสามารถขับขีรถได้คล่องแคล่ว					
2. การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเป็นการดึงดูดคนรอบข้าง					
3. การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงสร้างความรำคาญให้ผู้อื่น					
4. การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้รู้สึกหวาดเสียว					
5. การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน					
การขับขีฝ่าฝืนกฎจราจร					
1. การคุยโทรศัพท์ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ง่ายขึ้น					
2. การพิมพ์ส่งข้อความทางโทรศัพท์มือถือทำให้เสียสมาธิในการขับขีรถ					
3. สามารถขับขีรถฝ่าไฟแดงได้ถ้าไม่มีรถคันอื่นจอดที่บนทางแยก					
4. สามารถแข่งในบริเวณที่มีป้ายสัญญาณว่าห้ามแข่งได้ถ้าไม่เห็นรถที่สวนมา					
5. สามารถขับรย่อนศรได้ถ้าบริเวณที่กลับรถไกลแต่ต้องระมัดระวังรถที่สวนมา					
การดัดแปลงสภาพรถ					
1. การดัดแปลงรถจักรยานยนต์หรือถอดอุปกรณ์ดั้งเดิมออกเพื่อตกแต่งรถเป็นการแสดงออกทางด้านศิลปะ					
2. การดัดแปลงรถจักรยานยนต์เป็นการสิ้นเปลืองเงิน					

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การตัดแปลงสภาพรถ (ต่อ)					
3. การขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีท่อไอเสียต่างๆช่วยดึงดูดความสนใจจากคนรอบข้าง					
4. ผู้ที่รื้อรถต้องตัดแปลงตกแต่งรถให้สวยงามและปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่จากอุปกรณ์เดิม					
5. เมื่อขับขีรถจักรยานยนต์ที่ผ่านการตัดแปลงรถทำให้ดูเท่ห์ น่าสนใจ					
6. การตัดแปลงรถด้วยตัวเองเป็นการแสดงความสามารถในการแต่งรถ					

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบคำถามอย่างยิ่ง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ข

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารชี้แจงแก่ผู้เข้าร่วมโครงการศึกษาค้นคว้าอิสระและแสดงความสมัครใจ
ในการเข้าร่วมโครงการศึกษาค้นคว้าอิสระ

ชื่อโครงการศึกษา: ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน
มัธยมศึกษา อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน
ผู้ศึกษา: นางสาวนงคราญ ตาตะคำ นักศึกษาปริญญาโท
สาขาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิตบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ข้าพเจ้า นางสาวนงคราญ ตาตะคำ นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร
แผน ข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มีความประสงค์ขอเชิญท่านเข้าร่วมโครงการศึกษาเพื่อ
การค้นคว้าอิสระ เรื่อง “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา
อำเภอกู่เพียง จังหวัดน่าน” เนื่องจากท่านเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติครบในการทำการศึกษาในโครงการ
ศึกษาครั้งนี้ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา
และเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย เจตคติต่อ
พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การใช้รถจักรยานยนต์ต่อพฤติกรรมการใช้
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

โดยจะนำผลการศึกษาไปใช้เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและส่งเสริมพฤติกรรมการใช้
รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษา และเพื่อหาแนวทางการสร้างลักษณะนิสัยในการ
ขับขี่ที่ปลอดภัยแก่นักเรียนมัธยมศึกษาต่อไป ซึ่งนักเรียนจะมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลโดยการ
ตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงใช้ระยะเวลาในการตอบแบบสอบถามประมาณ 30 นาที

การเข้าร่วมการศึกษาจะเป็นไปด้วยความสมัครใจ นักเรียนสามารถนำเอกสารกลับไปอ่านที่
บ้านเพื่อปรึกษาหารือกับผู้ปกครอง ญาติพี่น้อง เพื่อช่วยในการตัดสินใจเข้าร่วมการศึกษา โดยนักเรียน
สามารถถามคำถามจากผู้ศึกษาวิจัยในข้อที่สงสัยได้ตลอด และนักเรียนสามารถปฏิเสธการเข้าร่วม
โครงการ โดยไม่จำเป็นต้องให้เหตุผลใดๆ จะไม่มีใครบังคับ และไม่มีผลกระทบใดๆต่อตัวนักเรียน

ข้อมูลของผู้เข้าร่วมการศึกษาทุกท่านจะถูกเก็บเป็นความลับ การนำข้อมูลไปเผยแพร่จะทำในลักษณะภาพรวมของผลการศึกษาเท่านั้น

หากท่านมีคำถามหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติมใดๆ สามารถติดต่อผู้ศึกษา คือ นางสาวนงคราญ ตาตะคำ โทร 081-5940863 หรือติดต่อ รองศาสตราจารย์เพ็ญประภา ศิวโรจน์ ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ สาธารณสุขศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โทรศัพท์ 053-945472-4 (ในวันเวลาราชการ)

ขอขอบคุณในความร่วมมือ

ลงชื่อ.....ผู้ศึกษา

(นางสาวนงคราญ ตาตะคำ)

นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

แบบฟอร์มยินยอมสำหรับนักเรียนและผู้ปกครองในการเข้าร่วมโครงการศึกษาค้นคว้าอิสระ

เรื่อง ปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา

อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน

ผู้วิจัยได้อธิบายข้อมูลและขั้นตอนต่างๆเบื้องต้นในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้แล้ว นักเรียนและผู้ปกครองเข้าใจถึงวัตถุประสงค์การศึกษา และรับทราบที่สามารถเข้าร่วมการศึกษาหรือไม่ก็ได้ โดยไม่มีผลกระทบใดๆต่อตัวนักเรียน นักเรียนและผู้ปกครองพิจารณาแล้วว่ายินดีเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้

.....

(.....)

(.....)

นักเรียนผู้เข้าร่วมการศึกษา

ผู้ปกครอง/ผู้แทน โดยชอบธรรม

วันที่.....เดือน.....ปี.....

วันที่.....เดือน.....ปี.....

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ค

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

	ผู้ทรงคุณวุฒิ	สังกัด
1. รศ.สรिता	ธีระวัฒน์สกุล	ภาควิชาเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
2. รศ.ดร.ชราดล	เก่งกาจพานิช	ภาควิชาสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
3. รศ.จิตตาภรณ์	จิตรีเชื้อ	กลุ่มวิชาการพยาบาลสาธารณสุข คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล

นางสาวนงคราญ ตาตะคำ

วันเดือนปีเกิด

10 กรกฎาคม 2527

ประวัติการศึกษา

ปี 2545

สำเร็จการระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย
โรงเรียนสตรีศรีน่าน จังหวัดน่าน

ปี 2549

สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีพยาบาลศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประวัติการทำงาน

ปี 2549 - 2550

ตำแหน่งพยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลเชียงใหม่ราม

ปี 2550 - 2555

ตำแหน่งพยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่
คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ปี 2555 - 2557

ตำแหน่งพยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล
บ้านห้วยไฟ-ตะเคียนทอง อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ปี 2557 - ปัจจุบัน

ตำแหน่งพยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลเวชศาสตร์เขตร้อน
คณะเวชศาสตร์เขตร้อน มหาวิทยาลัยมหิดล



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

right© by Chiang Mai University

rights reserved