

ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับปีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย
ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี

โดย

ร.ต.อ. สมชาย สนิทปัญญาภูโธ

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน

ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2548

ISBN 974-464-894-5

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

**EFFECTS OF SAFETY MOTOR CYCLE DRIVING TRAINING PROGRAM
AMONG SECONDARY SCHOOL MALE STUDENTS IN WISUTHIRUNGSRI
SCHOOL, KANCHANABURI PROVINCE**

By

Somchai Sanitpanyawutho

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree

MASTER OF ARTS

Department of Psychology and Guidance

Graduate School

SILPAKORN UNIVERSITY

2005

ISBN 974-464-894-5

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้วิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลการใช้โปรแกรมฝึกจับจี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี” เสนอโดย ร.ต.อ. สมชาย สนิทปัญญาวัธ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน

.....

(รองศาสตราจารย์ ดร. วิสาข์ จิตวิตร)

รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ รักษาราชการแทน

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

1. รองศาสตราจารย์ ลิจิต กาญจนารณ์

2. รองศาสตราจารย์ ดร. สุรพล พยอมแย้ม

3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นवलวี ประเสริฐสุข

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(อาจารย์ ดร. กานดา พุฒ)

...../...../.....

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ลิจิต กาญจนารณ์)

...../...../.....

.....กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นवलวี ประเสริฐสุข)

...../...../.....

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุรพล พยอมแย้ม)

...../...../.....

.....กรรมการ

(นาย จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ)

...../...../.....

K 45256320 : สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน

คำสำคัญ : รถจักรยานยนต์ / โปรแกรมฝึกขับขี่อย่างปลอดภัย

สมชาย สนิทปัญญาโร : ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี (EFFECTS OF SAFETY MOTOR CYCLE DRIVING TRAINING PROGRAM AMONG SECONDARY SCHOOL MALE STUDENTS IN WISUTHIRUNGSRI SCHOOL, KANCHANABURI PROVINCE) อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ : รศ. ลิจิต กาญจนารณ์, รศ. ดร. สุรพล พยอมรัมย์ และ ผศ. ดร. นवलวี ประเสริฐสุข. 142 หน้า. ISBN 974-464-894-5

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย กลุ่มตัวอย่างคือ นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ปีการศึกษา 2548 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน และมีคะแนนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ต่ำกว่าเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 50 โดยการสุ่มอย่างง่ายจำนวน 30 คน และสุ่มอย่างง่ายเข้ากลุ่มทดลอง 15 คน กลุ่มควบคุม 15 คน ใช้วิธีการทดลองโดยให้นักเรียนกลุ่มทดลองเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็น โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการทดสอบค่า t (t-test)

ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนในกลุ่มทดลอง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัย สูงกว่านักเรียนในกลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีการศึกษา 2548
ลายมือชื่อนักศึกษา

ลายมือชื่ออาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ 1..... 2..... 3.....

K 45256320 : MAJOR : COMMUNITY PSYCHOLOGY

KEY WORD : MOTORCYCLE / SAFETY DRIVING TRAINING PROGRAM

SOMCHAI SANITPANYAWUTHO : EFFECTS OF SAFETY MOTOR CYCLE DRIVING TRAINING PROGRAM AMONG SECONDARY SCHOOL MALE STUDENTS IN WISUTHIRUNGSRI SCHOOL , KANCHANABURI PROVINCE . THESIS ADVISORS : ASSOC. PROF. LIKHIT KARNCHANAPORN, ASSOC. PROF. SURAPOL PAYOMYAM , Ph.D., AND ASST. PROF. NUANCHAVEE PRASERTSUK , Ph.D. 142 pp. ISBN 974-464-894-5

The purpose of this research was to study effects of safety motorcycle driving training program among secondary school male students in Wisuthirungsri school, Kanchanaburi Province. Samples were divided into 2 groups, 15 of experimental group and 15 of control group. The experimental group were trained with safety motorcycle driving training programs consisted of 7 lessons for 3 hour - period each week for 7 weeks Data were collected by driving test and questionnaires and analyzed for mean, standard deviation and t-test.

The results found that students in experimental group had higher scores than students in control group significantly at .05 level on knowledge of traffic laws, risked perception on accident, perception of accidental severity, emotional control and safety motorcycle driving behaviors.

Department of Psychology and Guidance Graduate School, Silpakorn University Academic Year 2005

Student 's signature

Thesis Advisors ' signature 1.....2.....3.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ลิขิต กาญจนภรณ์ รองศาสตราจารย์ ดร.สุรพล พยอมแย้ม ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นวลฉวี ประเสริฐสุข และ อาจารย์ ดร.กานดา พุพุด ที่ได้กรุณาเป็นที่ปรึกษาให้แนวคิดและคำแนะนำแก่ผู้วิจัยจนวิทยานิพนธ์สำเร็จได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณท่านไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณนายจัญญู ตั้งไพศาลกิจ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายแผนการจราจรและขนส่ง ที่ได้เสียสละเป็นผู้เชี่ยวชาญ อาจารย์ศักรินทร์ จรุงจิตร ผู้อำนวยการโรงเรียนวิสุทธรังษี อาจารย์ไพโรจน์ สุภายิต รองผู้อำนวยการโรงเรียนวิสุทธรังษี ที่ได้อนุญาตใช้สถานที่ในการอบรมและให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์เพื่อทำให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากรทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัยและจะนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

ขอขอบพระคุณ นางณัฐกานต์ เพ็ชรศรี นางวาสนา สายเสมา และเจ้าหน้าที่บริษัท ไล่วเฮง หมง เซลแอนด์เซอร์วิส อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี ที่ได้ให้ความร่วมมือและสนับสนุนในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณ พ่อ แม่ และ พี่ๆ เพื่อนๆ น้องๆ จิตวิทยาชุมชนทุกคนที่มีส่วนช่วยเหลือและเป็นกำลังใจด้วยดีมาตลอดจนงานวิจัยครั้งนี้สำเร็จตามที่ได้ตั้งใจไว้

คุณค่าและประโยชน์ที่เกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขออุทิศบูชาพระคุณบิดา มารดา คณาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่าน ที่มอบสิ่งที่มีค่าในชีวิตให้ผู้วิจัยได้พบกับความสำเร็จอย่าง ที่มุ่งหวัง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
ข้อคำถามของการวิจัย.....	5
สมมติฐานการวิจัย	5
ขอบเขตของการวิจัย	5
นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย	6
ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
1. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร.....	8
1.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร	8
1.2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	10
2. แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องในการวิจัย	21
2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ(Theory of Cause of Accident).....	21
2.2 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ	22
2.3 การรับรู้เกี่ยวกับโรค.....	24
2.4 การควบคุมอารมณ์	25
2.5 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย.....	33
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	42
3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	42
3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ	43
3.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอารมณ์	45
3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่าง ปลอดภัย	47

บทที่	หน้า
3	วิธีดำเนินการวิจัย 54
	รูปแบบการวิจัย (Research Design) 54
	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง 55
	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 55
	การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ 58
	วิธีดำเนินการวิจัยและเก็บรวบรวมข้อมูล 59
	การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย 63
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล 64
	สัญลักษณ์และอักษรที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล 64
	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล 64
	ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุม อารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ใน กลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง 65
	ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบ พฤติกรรมการขับขี่ อย่างปลอดภัยโดยรวมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรการรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุม อารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของ นักเรียนในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังเข้าร่วม โปรแกรมการฝึกขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 67
	ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบ พฤติกรรมการขับขี่ อย่างปลอดภัยโดยรวมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุม อารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของ นักเรียนในกลุ่มทดลองก่อนและหลังเข้าร่วม โปรแกรมการฝึกขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 68

บทที่	หน้า
ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของ พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลองกับนักเรียน ในกลุ่มควบคุมหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย	70
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	73
สรุปผลการวิจัย	73
อภิปรายผล	73
ข้อเสนอแนะ	78
บรรณานุกรม	80
ภาคผนวก	86
ภาคผนวก ก โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	87
ภาคผนวก ข แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย	101
ภาคผนวก ค จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง	116
ประวัติผู้วิจัย	142

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	แสดงจำนวนอัตราการบาดเจ็บ และอัตราการเสียชีวิต 4 อันดับแรกของจังหวัดกาญจนบุรี ปี พ.ศ. 2547.....	3
2	แสดงแบบการวิจัย เรื่องผลการใช้โปรแกรมการฝึกขับชื้ออย่างปลอดภัยต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี.....	54
3	แสดงระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	65
4	แสดงระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มทดลองก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	66
5	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยในกลุ่มควบคุม โดยใช้ t-test.....	68
6	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มทดลอง โดยใช้ t-test.....	69
7	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลองกับนักเรียนในกลุ่มควบคุมหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยใช้ t-test	70
8	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ในการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย.....	117
9	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย.....	121

ตารางที่	หน้า
10	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย..... 127
11	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 130
12	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการขับขี่รถ จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย..... 130

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันนี้ความสูญเสียของประเทศไทยในด้านอุบัติเหตุได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทั้งในด้านความถี่และความรุนแรง จากข้อมูลของกองสถิติสาธารณสุข แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับต้น นอกจากนี้อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ยังจัดเป็นสาเหตุการตายอันดับแรก ของอุบัติเหตุทั้งหมด โดยอัตราการเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

การสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร มักเกิดขึ้นกับคนในวัยหนุ่มสาว ซึ่งควรจะเป็นกำลังสำคัญ ในการพัฒนาประเทศ นับเป็นการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา ประเทศไทย (TDRI) ได้คำนวณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศไทยที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยรวมจาก 3 รายการสำคัญ คือ ความสูญเสียด้านทรัพย์สิน รายได้และการผลิตของผู้เสียชีวิตและ พิการตลอดอายุขัย ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและ พักฟื้น ปรากฏว่าประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจหลายล้านบาท ซึ่งความสูญเสียนี้คิดคำนวณ จากอุบัติเหตุจราจรเพียงอย่างเดียว ถ้าหากรวมอุบัติเหตุทุกประเภท ค่าความสูญเสียนี้จะเพิ่มขึ้น อย่างน้อยอีกหนึ่งเท่าตัว ทั้งนี้ไม่นับรวมถึงความสูญเสียทางอ้อมที่เกิดขึ้นจากความเศร้าโศกเสียใจ ของครอบครัวญาติพี่น้องและเพื่อนฝูงที่ต้องระดมทรัพยากรต่างๆ มาร่วมงานหรือเยี่ยมเยียนผู้บาดเจ็บ ค่าใช้จ่ายของผู้ที่ต้องเฝ้าอยู่ในโรงพยาบาล รวมถึงการขาดรายได้จากที่ควรจะได้เป็นจำนวนมากมาย มหาศาลกว่าความสูญเสียที่เห็นได้ชัดอีกหลายสิบเท่า ดังจะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก สำหรับประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541-2546 มีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งปี 2546 มีจำนวน 84,177 ราย ความสูญเสียที่เกิดกับบุคคล ตาย 11,960 คน บาดเจ็บสาหัส 14,301 คน บาดเจ็บเล็กน้อย 51,400 คน และความสูญเสียทางทรัพย์สินมีมูลค่าถึง 1,374,571,986 บาท และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ของปี 2547 มีสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ความสูญเสียเกิดกับบุคคล ตาย 654 คน บาดเจ็บ 36,642 คน ซึ่ง เกิดจากรถจักรยานยนต์ถึง 66.49 % โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย 53.77 % สูงที่สุด (สำนักนายกรัฐมนตรื,สำนักงานตำรวจแห่งชาติ,ศูนย์ข้อมูลสนเทศ 2547)

จากการศึกษาข้อมูลสถิติการจราจรทางบก พ.ศ. 2546 และรายงานการวิจัยเกี่ยวกับ อุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะสำคัญที่เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร บนถนนมากเป็นอันดับสองรองจากรถยนต์ส่วนบุคคล แต่ทำให้มีผู้ทำให้ได้รับอันตรายจากการเกิด อุบัติเหตุทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่ง หรือประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ได้รับอันตรายจาก

การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรบนถนนมาโดยตลอด ดังจะเห็นได้จากสถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจร (สำนักนายกรัฐมนตรื,สำนักงานตำรวจแห่งชาติ,ศูนย์ข้อมูลสนเทศ 2547) จำนวน 92,635 ราย ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลต่างๆ ทั่วประเทศ

เมื่อพิจารณากลุ่มผู้ป่วยและผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี พบว่าส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะเอง และเพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง สำหรับช่วงอายุที่พบว่าเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดได้แก่ อายุ 15-24 ปี ซึ่งกลุ่มอายุดังกล่าวนี้กำลังอยู่ในวัยรุ่น มีความคิดคะนองชอบความสนุกสนานตื่นเต้นและเสี่ยงภัย จึงมักขับรถด้วยความเร็วสูง ขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย อีกทั้งบางรายยังเป็นผู้เริ่มฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ ยังไม่มีความชำนาญในการควบคุมบังคับยานพาหนะและตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้าได้ไม่ดีพอ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่กลุ่มนี้เกิดอุบัติเหตุได้มาก

สำหรับการบาดเจ็บของร่างกายที่เป็นสาเหตุสำคัญทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ถึงแก่ชีวิต คือ การบาดเจ็บที่สมอง ซึ่งพบเป็นสัดส่วนสูงกว่าสาเหตุทั้งหมด จากการศึกษาวิจัยของมณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538) พบว่าหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่สมองในขณะที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีนัยสำคัญ แต่เป็นเรื่องที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่งที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของเรา ส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงทำให้บาดเจ็บที่สมองที่สำคัญที่สุดในการช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ในจังหวัดกาญจนบุรี พบว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญเป็นอันดับแรกของประชาชนในจังหวัดมาโดยตลอด และอัตราการตายมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นด้วยจำนวนที่น่าตกใจ กล่าวคือ จากการศึกษาข้อมูลของโรงพยาบาลพลพลพยุหเสนา จังหวัดกาญจนบุรี ตั้งแต่เดือนมกราคม 2547 ถึง เดือนเมษายน 2548 พบว่า มีผู้ป่วยได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรเข้ารับการรักษาพยาบาลประมาณ 2,735 ราย ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มีสถิติสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 82.02 ของผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด (โรงพยาบาลพลพลพยุหเสนา 2548) ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 62.9 เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะด้วยตนเอง และเพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงคิดเป็นสัดส่วน 3:1 ในจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นี้ ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี โดยพบว่าป็นนักเรียนและนักศึกษาถึงร้อยละ 22.8 ส่วนสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ร้อยละ 90 เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด และขับรถโดยประมาท ตามลำดับ และจากข้อมูลอุบัติเหตุของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี ประจำปี พ.ศ. 2547 จะเห็นว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกทำให้เกิดความสูญเสียที่เกิดกับบุคคล โดยเฉพาะการเสียชีวิตมากที่สุดจำแนกได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนอัตราการบาดเจ็บ และอัตราการเสียชีวิต 4 อันดับแรกของจังหวัดกาญจนบุรี ปี พ.ศ. 2547

	สาเหตุ	ผู้ได้รับบาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต
1.	จราจรทางบก	9,056	143
2.	อุบัติเหตุอื่นๆ	13,932	55
3.	ทำร้ายตัวเอง	425	21
4.	ถูกทำร้าย	2,074	34

จากข้อมูลของสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาญจนบุรี ในปี 2548 ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนสิงหาคม การที่มีผู้กระทำผิดกฎจราจรในเรื่องของการไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ผ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และอุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์ มีสถิติการทำความผิดถูกจับและเสียค่าปรับเกี่ยวกับเรื่อง การไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20,156 ราย การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร(ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง ขับขี่รถย้อนศร ไม่สวมหมวกนิรภัย) จำนวน 1,048 ราย อุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์(ไม่มีกระจกมองข้าง ไฟเลี้ยวไม่ติด สัญญาณแตรไม่ดัง) จำนวน 4,122 ราย

กล่าวได้ว่า อุบัติเหตุจากจราจรทางบกนั้นส่วนใหญ่มักจะเกิดกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญของประชากรในวัยหนุ่มสาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักเรียนชายที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งมีอายุประมาณ 15-20 ปี ตรงกับช่วงอายุที่พบว่าประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด และเป็นนักเรียนที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมือง ของจังหวัดกาญจนบุรี ดังนั้นจึงเป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญที่จะต้องดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน

จากการศึกษาข้อมูลของสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรีและจากการศึกษาของมณีนีรัตน์ ธีระวิวัฒน์ (2538) ซึ่งศึกษาโรงเรียนท่าม่วงราษฎร์บำรุง จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ในแต่ละปีจะมีนักเรียนชายเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ประมาณ 1-2 ราย บาดเจ็บไม่น้อยกว่า 15 ราย ซึ่งทางโรงเรียนท่าม่วงราษฎร์บำรุงไม่ได้สนับสนุนให้นักเรียนนำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน แต่นักเรียนส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า ขับรถมาเพราะบ้านอยู่ไกลและเพื่อความสะดวกรวดเร็ว นักเรียนร้อยละ 81.81 ขับรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนมากกว่า 3 วันต่อสัปดาห์ และร้อยละ 90 มีการขับรถจักรยานยนต์ทุกวัน นักเรียนร้อยละ 77.27 เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ยี่รถจักรยานยนต์มาแล้ว และมี 3 คน ที่ได้รับบาดเจ็บมากต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาลนานกว่า 5 วัน ร้อยละ 45.5 ยอมรับว่าเวลาเกิดอุบัติเหตุกลัวเสียชีวิต กลัวความพิการ ในขณะที่อีกร้อยละ 56.3 ตอบว่าไม่กลัว และคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับดวงชะตาถ้ายังไม่ถึงคราวตายก็จะไม่ตาย นักเรียนร้อยละ 80

ไม่แน่ใจว่าคนจะปฏิบัติตามกฎจราจรทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ รวมทั้งไม่แน่ใจว่าการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจะทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

เกี่ยวกับหมวกนิรภัยนักเรียนร้อยละ 36.6 ระบุว่าหมวกนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ แต่ร้อยละ 63.4 ไม่แน่ใจว่าหากสวมหมวกนิรภัยแล้วจะช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ นักเรียนร้อยละ 50 ให้ความเห็นว่ากรณีที่รัฐบาลออกกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัยและเปิดไฟหน้าเป็นเรื่องดีเพราะจะทำให้ลดการตายจากการเกิดอุบัติเหตุ แต่อีกร้อยละ 31.8 มีความเห็นว่ารัฐบาลไม่ควรออกกฎหมายบังคับให้สวมหมวกนิรภัย เพราะเป็นสิทธิส่วนบุคคล แต่อย่างไรก็ตาม นักเรียนบางคนไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง โดยให้เหตุผลว่าใส่แล้วหนักศีรษะ ร้อน รู้สึกเกะกะ ทำให้ได้ยินเสียงรอบข้างไม่ชัดเจน ไม่มีความปลอดภัยและไม่ถนัดในการขับรถ ซึ่งนักเรียนบางคนมีความเห็นว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับรถจักรยานยนต์ มากกว่า 2 ปี จะเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ได้น้อย เพราะมีความชำนาญในการขับขี่ และไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย

ในด้านการปฏิบัติตัวเกี่ยวกับกฎจราจร นักเรียนร้อยละ 63.3 ยอมรับว่าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เคยขับฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ขับฝ่าไฟแดง ขับย้อนศร และเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยวรวมทั้งการเลี้ยวตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด มีร้อยละ 59.2 จะใช้ความเร็วในการขับรถโดยเฉลี่ย 60-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งในและนอกเขตชุมชนและหากขับขี่ไปพร้อมกับเพื่อนเป็นกลุ่มจะใช้ความเร็วเฉลี่ย 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งกฎหมายจราจรได้กำหนดไว้ว่า ถ้าขับขี่ในเขตชุมชนสำหรับรถจักรยานยนต์แล้วให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และนอกเขตชุมชนให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 43 เคยให้เพื่อนนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน และจะขับรถจักรยานยนต์แข่งกันระหว่างเพื่อนๆ เป็นประจำ นอกจากนี้ร้อยละ 28.3 ยอมรับว่าขับรถฝ่าไฟแดงเป็นประจำ โดยจะมองดูก่อนว่ามีตำรวจอยู่หรือไม่ ถ้าไม่มีก็จะขับฝ่าไปเลย สาเหตุของการขับแข่งกันเพราะเพื่อนท้าทายอีกทั้งเป็นการลองความแรงของเครื่องยนต์ด้วย สำหรับหลักสูตรสุขศึกษา เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ในชั้นเรียนยังไม่มีการสอนที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นแต่จะมีการสอนนักเรียนในเรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ซึ่งเน้นเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือเมื่อประสบอุบัติเหตุ ทำให้ทราบว่านักเรียนจึงไม่ได้เรียนรู้เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างจริงจัง

จากการศึกษาของมณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538) ที่พบมีจำนวนนักเรียนชายได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดทุกปี และมีแนวโน้มว่าจะมีผู้ได้รับบาดเจ็บมากขึ้น ปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ วัยรุ่นเป็นวัยที่มีความคิดคะนอง ขาดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้ในเรื่องของอุบัติเหตุที่มีความเสี่ยงและรุนแรงมากน้อยแค่ไหน โดยเฉพาะ ในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย ขาดความชำนาญ การควบคุมอารมณ์และ

การตัดสินใจเฉพาะหน้าได้ไม่ดีพอและยังชอบขับรถจักรยานยนต์ด้วยความทึ่คะนอง สนุกสนาน และมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ขาดการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวอาจทำให้ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยตั้งใจที่จะหาแนวทางที่ลดความสูญเสียต่างๆ จากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จึงได้จัดทำโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยคัดแปลงมาจากโปรแกรมการขับขี่ปลอดภัยของสำนักงานแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในเรื่องของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผู้วิจัยก็เลยสนใจที่จะศึกษาผลของการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่สร้างขึ้นในกลุ่มนักเรียนชายโรงเรียนวิสุทธรังษี เพื่อให้ นักเรียนมีการทดลองใช้โปรแกรมนี้ และนำผลจากการศึกษาวิจัยมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดกาญจนบุรีต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธรังษี จังหวัดกาญจนบุรี

ข้อคำถามการวิจัย

นักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ที่เข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยสูงกว่านักเรียนชายที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หรือไม่

สมมติฐานการวิจัย

นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ที่เข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยสูงกว่านักเรียนชายที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ได้แก่ นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ปีการศึกษา 2548 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน จำนวน 67 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ปีการศึกษา 2548 ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน และมีคะแนนพฤติกรรม การขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ต่ำกว่าเปอร์เซ็นต์ที่ 50 โดยการสุ่มอย่างง่ายจำนวน 30 คน และสุ่มอย่างง่ายเข้ากลุ่มทดลอง 15 คน และกลุ่มควบคุม 15 คน

2. ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ โปรแกรมฝึกขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

1. โปรแกรมฝึกขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หมายถึง กระบวนการจัดการเรียนรู้ ในเรื่องการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างขึ้น โดยดัดแปลงมาจากโปรแกรม การขับซิ่งอย่างปลอดภัยของสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยประกอบสาระสำคัญดังนี้

1.1 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง ความรู้ในเรื่องของ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวง ที่เกี่ยวกับเรื่อง เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ความเร็วในการขับขี่ การบรรทุก การเลี้ยว การแซง การกลับรถ การหยุดรถ เป็นต้น ในโปรแกรมการฝึกจะใช้วิธีบรรยายจำนวน 3 ชั่วโมง

1.2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ของบุคคลว่าตนมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา หากมีพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ไม่เหมาะสม ในโปรแกรมการฝึกจะใช้วิธีบรรยายจำนวน 3 ชั่วโมง

1.3 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ของบุคคล ว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทำให้เกิดการบาดเจ็บและพิการได้ และหากขับซิ่งด้วยความเร็วสูงจะ เสียชีวิตได้ทันทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยในโปรแกรมนี้ใช้ระยะเวลาจำนวน 2 ชั่วโมง โดยการบรรยาย 1 ชั่วโมง และอภิปราย 1 ชั่วโมง

1.4 การควบคุมอารมณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ หมายถึง การที่ผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ สามารถควบคุมดูแลอารมณ์ตนเองได้ เมื่อมีสิ่งต่างๆ มากระทบสามารถแสดงพฤติกรรมตอบสนอง ได้อย่างเหมาะสมไม่กระทำการสิ่งต่างๆ ด้วยความวู่วามหรือประมาท โดยในโปรแกรมนี้ใช้ระยะเวลา ในการฝึกควบคุมอารมณ์ จำนวน 6 ชั่วโมง โดยการบรรยาย 4 ชั่วโมง และฝึกปฏิบัติ 2 ชั่วโมง

1.5 การใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง หมายถึง การเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและ สวมหมวกนิรภัยของผู้ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง โดยการใส่สายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวก

โดยในโปรแกรมการฝึก จะมีระยะเวลาจำนวน 2 ชั่วโมง ประกอบด้วยบรรยายประกอบสาธิต 1 ชั่วโมง และฝึกปฏิบัติ 1 ชั่วโมง

1.6 การจับชീรตจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หมายถึง การที่ผู้จับชീรตจักรยานยนต์มีการตรวจสภาพรถ มีการแต่งกายที่เหมาะสมในการจับชี่และการจับชี่โดยปฏิบัติตามกฎจราจร โดยโปรแกรมการฝึกนี้ใช้ระยะเวลา จำนวน 6 ชั่วโมง โดยการบรรยายประกอบการสาธิต 2 ชั่วโมง และฝึกปฏิบัติ 4 ชั่วโมง

2. พฤติกรรมการจับชี่รตจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หมายถึง การกระทำที่แสดงออกของผู้จับชี่รตจักรยานยนต์ถึงลักษณะของการจับชี่อย่างปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย

2.1 การจับชี่รตจักรยานยนต์โดยการปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย การเปิดไฟหน้าขณะจับชี่ การไม่จับชี่ซ้อนกันเกิน 1 คน การไม่ขับรถย้อนศร การให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยว และไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการจับชี่รตจักรยานยนต์

2.2 การตรวจสภาพรถก่อนการจับชี่รตจักรยานยนต์

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ที่เข้าร่วมโปรแกรมฝึกจับชี่รตจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีพฤติกรรมการจับชี่รตจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงขึ้น

2. นักเรียนมีความรู้ ความเข้าใจในการจับชี่รตจักรยานยนต์มากขึ้นและสามารถตัดสินใจการจับชี่รตจักรยานยนต์อย่างถูกต้องทำให้สามารถลดอุบัติเหตุ

3. โรงเรียนอื่นๆ สามารถนำโปรแกรมฝึกจับชี่รตจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปใช้พัฒนาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจับชี่รตจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนของโรงเรียนต่อไป

4. นักเรียนที่เข้ารับการฝึกจับชี่รตจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สามารถเป็นแกนนำการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุจากการจับชี่รตจักรยานยนต์ในอนาคตได้

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง ผลของการใช้โปรแกรมฝึกขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่อพฤติกรรม การขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางและ สร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยได้เสนอตามลำดับดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

1.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

1.2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

2. แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการวิจัย

2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

2.2 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

2.3 การรับรู้เกี่ยวกับโรค

2.4 การควบคุมทางอารมณ์

2.5 พฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

3.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอารมณ์

3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

1. ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

1.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2493) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น

วิจิตร บุญยะโทตระ (2527:34) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหมายมาก่อน ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และการสูญเสียทรัพย์สินโดยที่เราไม่ต้องการ

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในที่นี้จะกล่าวถึง 2 ส่วน คือ ความสูญเสียจากการจราจรทางบกและระดับความเสียหายของอุบัติเหตุจากการจราจร ดังมีรายละเอียดดังนี้

1.1.1 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

(1) ความสูญเสียโดยตรง (Direct loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู สภาพค่าชดเชยในระหว่างผู้ป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหายเหล่านี้ เป็นต้น (วิจิตร บุญยะโทตระ 2530:2)

(2) ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหายในระหว่างผู้บาดเจ็บหยุดงาน หากมีการตายและการพิการเกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการการสูญเสียโอกาส (Opportunity loss) ของคนตายและพิการ ถ้าหากไม่ได้รับบาดเจ็บจะสามารถหารายได้รวมถึงการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศก เสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รักซึ่งประเมินค่ามิได้

จะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้น มีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก ในประเทศบราซิลได้มีการศึกษาว่าความสูญเสียนี้ พบว่าค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียงร้อยละ 6 ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น (วิจิตร บุญยะโทตระ 2530:21)

1.1.2 ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร จำแนกได้ 3 ปัจจัยด้วยกัน

- (1) ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human Factor)
- (2) ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular Factor)
- (3) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม (Roadway And Enviroment factor)

(1) ปัจจัยที่เกี่ยวกับคน

ก) ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับและควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่าง ๆ กัน เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยผู้ขับขี่พบว่ามียอดประกอบที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่สภาพร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การดื่มสุรา การใช้จ่ายกระตุ้นประสาท และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่

จะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างประมาท ขับซึ่ด้วยความกึ่คะนอง การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่นการขับเร็วเกินกำหนด การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ ก่อนจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การขับแข่งกับเพื่อน หรือการถูกเพื่อนทำท่าย

ข) ผู้โดยสาร ผู้โดยสารจะเป็นผู้เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น จะมีการเร่งรื้อให้ผู้ขับซึ่ ขับเร็วเกินกำหนด ขับรถด้วยความประมาท ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร และขับรถแข่งชันกับผู้อื่นจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

(2) ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดมีความบกพร่องอันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่ บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งส่งผลให้อุปกรณ์ต่าง ๆ เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบบังคับเลี้ยว ระบบการทรงตัว ระบบไฟสัญญาณชำรุด หรือ ยางหมดสภาพ และจากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ การถอดอุปกรณ์เดิมออกเช่น กระจกหลัง

(3) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

จากสภาพพื้นผิวถนนที่มีลักษณะขรุขระ ชำรุด ลื่นเป็นหลุมเป็นบ่อ และยังมี ปัจจัยเรื่องของสัญญาณไฟจราจร ไม่มีเครื่องหมายจราจร หรือมีการติดตั้งในสถานที่ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งสามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล และจากสภาพของธรรมชาติ เช่น ฝนตก หมอกกลง คว้ไฟ ซึ่งเกิดจากการเผายะข้างทางทำให้ไม่สามารถจะมองเห็นถนนหรือรถคนอื่นได้ชัดเจน

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้นำปัจจัยเกี่ยวกับคน และปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ เป็นแนวทางการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เนื่องจากงานวิจัยนี้เน้นหนักประเด็นการป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุและจะเห็นได้ว่าปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมตามสภาพทั่วไปจะมีข้อจำกัด ทั้งนี้จากการศึกษาของ จักรกริสัน กนกกันทพงษ์ (2534:142) เสนอว่าปัจจัยที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมมิให้เห็นถาวรอย่างชัดเจนจึงไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตัวเอง จนกระทั่งมีปัจจัยอื่นมาผสมด้วย เช่น ขับซึ่ด้วยความเร็วสูง ขับขณะฝิวถนนลื่นหรือเปียก ขับขณะแสงอาทิตย์ส่องหน้า เป็นต้น

1.2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

1.2.1 ความหมายความรู้

บลูม (Bloom 1971 : 21, อ้างถึงใน ยูพา หงษ์วะชิน 2542 :25) กล่าวว่า ความรู้ เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการระลึกได้ถึงสิ่งเฉพาะหรือสิ่งทั่วไป ระลึกถึงวิธีการ กระบวนการ และ สถานการณ์ต่างๆ โดยเน้นความจำ

กูด (Good 1973 : 325, อ้างถึงใน ยูพา หงษ์วะชิน 2542 : 25) กล่าวว่า ความรู้ หมายถึง ประมวลประสบการณ์ต่างๆ ที่บุคคลได้รับจากการศึกษาข้อเท็จจริง ปราบกฎการณ์ และ รายละเอียดต่างๆ โดยผ่านการรวบรวมและสะสมไว้เพื่อสำหรับประโยชน์

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526:16) ได้ให้ความหมายของความรู้ว่า เป็นพฤติกรรม ขั้นต้นซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำได้ อาจจะโดยการนึกได้หรือการมองเห็น ได้ยินก็จำได้ ความรู้ขั้นนี้ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้างและวิธีการแก้ไขปัญหา เหล่านี้ เป็นต้น

ชวาล แพร่ตฤณ (2526 : 11, อ้างถึงใน สรัญญ์ ดาราวงษ์ 2544 : 7) ได้ให้ความหมาย ความรู้ คือ บรรดาข้อเท็จจริง หรือรายละเอียดของเรื่องราวและการกระทำใดๆ ที่มนุษย์ได้สะสมและ ถ่ายทอดกันต่อๆ มา ตั้งแต่ในอดีตและเราสามารถรับทราบสิ่งเหล่านี้ได้

1.2.2 ระดับความรู้

บลูม และคณะ (Bloom et al. 1980 : 284-285 , อ้างถึงใน ยูพา หงษ์วะชิน 2542 : 28) ได้แบ่งพฤติกรรมด้านความรู้ ความสามารถและสติปัญญา ออกเป็น 6 ระดับ เรียงจากพฤติกรรม ง่ายไปสู่ขั้นยากดังนี้

ระดับที่ 1 ความรู้ ความจำ หมายถึง การวัดความสามารถในการจำหรือระลึกได้ แต่ ไม่ใช่ความเข้าใจ ไปตีความหมายในเรื่องนั้นๆ

ระดับที่ 2 ความเข้าใจ หมายถึงการแสดงออกของพฤติกรรมเมื่อเผชิญกับสื่อ ความหมายและสามารถแปลสรุป หรือขยายความสื่อความหมายนั้น ตลอดจนความสามารถ จับใจความสำคัญของเรื่องราวต่างๆ ในด้านภาษา รหัส สัญลักษณ์ ทั้งรูปธรรมและนามธรรม

ระดับที่ 3 การนำไปใช้ หมายถึง การนำความรู้ไปใช้ในการแก้ไขปัญหาใน สถานการณ์จริงได้

ระดับที่ 4 การวิเคราะห์ หมายถึง ความสามารถในการจำแนกเนื้อหาออกเป็น ส่วนย่อยๆ ที่มีความสัมพันธ์กัน

ระดับที่ 5 การสังเคราะห์ หมายถึง ความสามารถในการนำเอาเรื่องราวต่างๆ หรือ ส่วนประกอบย่อยมารวมเป็นเรื่องราวเดียวกัน โดยมีการคัดแปลง ริเริ่มสร้างสรรค์ ปรับปรุงของเก่า ให้ดีขึ้น มีคุณค่าขึ้น ซึ่งเป็นขบวนการในการใช้ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์

ระดับที่ 6 การประเมินผล หมายถึงความสามารถในการตัดสินใจเกี่ยวกับค่านิยม ผลงาน คำตอบ วิธีการ และเนื้อหาสาระ เพื่อวัตถุประสงค์บางอย่าง โดยมีกฎเกณฑ์ในการพิจารณา ตัดสิน

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น พอสรุปได้ว่า ความรู้ หมายถึง กฎเกณฑ์ ข้อเท็จจริงต่างๆ ที่บุคคลได้รับจากประสบการณ์ หรือจากการศึกษาค้นคว้า และรวบรวมเป็นความจำ ความเข้าใจที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

1.2.3 กฎจราจร

กฎจราจรที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และ กฎกระทรวง ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

1.2.3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้ว่า

(1) การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่ จูงจูงหรือไต่ต้อนสัตว์

(2) ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลาดที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึง ทางส่วนบุคคลที่เป็นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือ ที่เจ้าหน้าที่ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วยแต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

(3) ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับ พื้นดินหรือเหนือพื้นดิน

(4) ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องทางสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้น หรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(5) ทางร่วมแยก หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกันหรือติดกัน

(6) วงเวียน หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจร หรือ สิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(7) รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้าพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(8) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเงินยานพาหนะ

ลักษณะ 1 การใช้รถ

(1) หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจทำให้ เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลข หรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบน ทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

(2) หมวด 2 การใช้ไฟหรือสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้สัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้ เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 13 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

(1) สัญญาณจราจร

สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่อ้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่เจ้าพนักงานหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏอยู่ข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นหยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้

2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

4) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางใดให้ผู้ขับขี่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

- 1) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที
- 2) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

(2) เครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือไถ่ด้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ซึ่งประกอบด้วย เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสา หลักราว สะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่นๆ ดังนี้

- 1) เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย ทำด้วยโลหะหรือไม้ประกอบด้วยประเภทบังคับและประเภทเตือน เพื่อให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้นๆ
- 2) เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสา หลักราว สะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่นๆ โดยใช้สี หมุดโลหะ กระเบื้องเคลือบหรือวัสดุที่แทนกัน ทา ดอก หรือพิมพ์เป็นเครื่องหมายประเภทบังคับผู้ขับรถต้องปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

(1) หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องให้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็ก คนชรา หรือคนพิการ ผู้ขับขี่ต้องให้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- 1) ด้านซ้ายของทางทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกเปิดการจราจร
- 2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- 3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถหรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณ หรือ สัญญาณอย่างอื่นก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอครดหรือหยุดรถ เป็นระยะทาง ไม่น้อยกว่า 30 เมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

- 1) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงท้ายรถ
- 2) เมื่อจะเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟเขียวสีเหลืองอำพัน หรือให้สัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถและท้ายรถ
- 3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- 1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- 2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- 3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- 4) โดยประมาทหรือนำพาหาคเลียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน
- 5) ในลักษณะที่ผิดปกตวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่อาจเห็นทาง ด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- 6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถเลี้ยวรถ หรือกลับรถ
- 7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควรเว้นแต่ลากเข็นสำหรับทารก ผู้ป่วย หรือคนพิการ
- 8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(2) หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทิศทางเดินรถซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลาย ๆ ครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณเลี้ยวขวาหรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบและเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้วจึงแซงขึ้นหน้าได้

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- 1) รถที่จะถูกแข่งกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- 2) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป การขับแข่งด้านซ้ายตาม 1 หรือ 2 จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิด และมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- 1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แข่งได้
- 2) ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียนหรือเกาะ ที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- 3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
- 4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแข่งหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้า หรือเมื่อต้องปฏิบัติตาม คำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้จะขับอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ให้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบเมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัย และไม่มีรถอื่นสวนทางในระยะกระชั้นชิด และต้องลดเร็วของรถและจับชิดซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านหน้าได้โดยปลอดภัย

(3) หมวด 3 การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ

มาตรา 50 การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือแขน หรือไฟสัญญาณ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 51 การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

- 1) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย
 - ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับที่จะเลี้ยวซ้ายทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางเดินอยู่ทางรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

2) ถ้าจะเลี้ยวขวา

ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไปให้ผู้ขับขี่รถขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านขวาสุดให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขนให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวากลับไปด้านหลังโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

จ) เมื่อรถหยุดอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวากลับไปด้านหลัง

3) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

มาตรา 52 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถหรือเลี้ยวรถทางด้านขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดิน ที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ

2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่กลับชั้น บนสะพาน หรือในระยะ 100 เมตรจากเชิงสะพาน

3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถ

(4) หมวด 4 การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนหรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ท้ายซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าว

ลักษณะ 4 การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำ

มาตรา 66 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทาง หรือรถบรรทุกโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถหยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 69 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพานที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้มองเห็นทางข้างหน้าได้ระยะ 60 เมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะเกิดความปลอดภัย

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้หยุดรถหรือวงเวียนต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน

มาตรา 71 เมื่อผู้ขับขี่รถขับมาถึงทางร่วม ทางแยกให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามนี้

1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน

มาตรา 73 ในกรณีที่ยังวงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณและเครื่องหมายจราจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนผ่านไปก่อน

ลักษณะ 7 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องนั่งครอบบนยานที่จัดไว้สำหรับให้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง พนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้คน โดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 127 ห้ามผู้ขับขี่รถตามหลังลูกเหิน ซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่า 50 เมตร

1.2.3.2 กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

ข้อที่ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังนี้ ในกรณีรถจักรยานยนต์ให้บรรทุกไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่งแต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

1.2.3.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

ข้อที่ 4 รถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดกว้าง 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.25 เมตร ถ้ามีพ่วงข้างรถพ่วงของ รถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร และเมื่อนำมาพ่วงของรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 1.50 เมตร

1.2.3.4 กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากกระบะ หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าว ให้ขับได้ไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

1.2.3.5 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลี่ยนหมวกเป็นรูปกลมปิดหน้า ด้านข้าง ขากรไรกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปกลมปิดด้านหน้าและด้านหลังเสมอแนวขากรไรกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดจนถึงปลายคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อที่ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบคือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นแบบมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อที่ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้จากเกิดเหตุอุบัติเหตุ

1.2.3.6 กฎกระทรวงฉบับที่ 16 (ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

ข้อ 1 การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยใช้วิธีตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจสอบหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

2) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

3) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตามข้อ (2) หรือ (3) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (1) ได้เท่านั้น

ข้อ 2 กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตามข้อ 1 (3) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาเวชกรรม

ข้อ 3 ถ้ามีแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีตรวจวัดจากเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ให้ถือว่าเมา

1.2.3.7 ข้อกำหนดกรมตำรวจเรื่องเครื่องหมายจราจร

(1) เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

1) เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายทำด้วยแผ่นโลหะหรือไม้หรือวัสดุอื่นที่แทนกันได้

2) เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง เสา กำแพง รั้ว โดยให้สีหมุดโลหะหรือให้วัสดุอื่นที่แทนกันได้ ทา ดอก หรือ ผัง

(2) เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภทคือ

1) ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนด บังคับ ห้ามหรือจำกัดบางประการเพื่อบังคับการจราจรในทาง

2) ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตราย ความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สรุปความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับ เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ความเร็วในการขับขี่ การบรรทุก การเลี้ยว การแซง และการกลับรถ เป็นต้น ซึ่งข้อความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร น่าจะมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเพราะสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเนื่องมาจากการขาดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เพื่อนำมาใช้ในโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2. แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องในการวิจัย

2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of Cause of Accident)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ เฮนริช (H.W. Heinrich, อ้างถึงใน วิจิตร บุญยะโทตระ 2536) กล่าวว่า การบาดเจ็บเป็นผลสืบเนื่องโดยตรง

มาจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่ 1 ล้ม ย่อมทำให้ตัวโดมิโนตัวถัดไปล้มตามกันไปด้วย ได้แก่

โดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมืองย่อมมีความแตกต่างกัน

โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่อง หรือความผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Condition) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกถนนลื่น เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติเหตุ (Accident) ได้แก่ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคม หรือความบกพร่องทางร่างกายของบุคคลหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น หลับในขณะที่ขับรถ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injuries of Damage) ได้แก่ นิ้วขาด เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น

การป้องกันตามทฤษฎีโดมิโน หรือ ลูกโซ่อุบัติเหตุ เมื่อตัวโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของบุคคลออก การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

จากทฤษฎีที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยเน้นที่พฤติกรรมของบุคคล สำหรับในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาปัจจัยที่เป็นมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล และเพื่อเป็นการวางแผนป้องกันปัญหาหาก่อนที่จะเกิดปัญหาขึ้นเพื่อไม่ให้ปัญหาลุกลามต่อไป

2.2 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

2.2.1 ความหมายการรับรู้

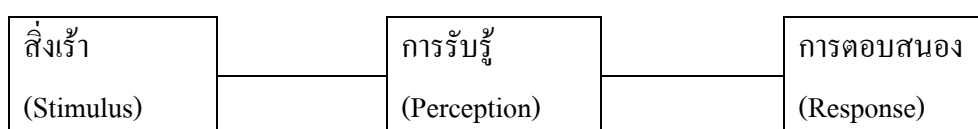
วิกาพร มาพบสุข (2540:232) ได้ให้ความหมายของ การรับรู้ หมายถึง กระบวนการซึ่งบุคคลแปล หรือตีความหมายของการรู้สึกสัมผัสที่ได้รับจากตาเห็นภาพ จมูกได้กลิ่น หูได้ยินเสียง ผิวหนังรับสัมผัส ออกมาเป็นพฤติกรรมหนึ่งที่มีความหมายหรือรู้จักเข้าใจได้ การที่มนุษย์สามารถจะแปลความหมายจากการรู้สึกสัมผัส และมีปฏิกิริยา

สุชา จันท์เอม และสุรางค์ จันท์เอม (2518, อ้างถึงใน กัญญา สุวรรณแสง 2542:128) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ คือ กระบวนการที่คนเรามีประสบการณ์กับวัตถุ หรือ เหตุการณ์ต่าง ๆ โดยอาศัยอวัยวะรับสัมผัส

ปราณี งามสุด (2528, อ้างถึงใน กัญญา สุวรรณแสง 2542 : 128) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ คือ กระบวนการที่ร่างกายรับสัมผัสสิ่งแวดล้อมแล้วแปลความหมายการสัมผัสที่ได้รับนั้น ๆ โดยใช้ความรู้เดิม ประสบการณ์เดิม เป็นเครื่องช่วยในการแปลความหมายสิ่งนั้น ๆ ออกมาเป็น ความรู้ ความเข้าใจ

2.2.2 กระบวนการของการรับรู้

ในกระบวนการแห่งการรับรู้ถ้าพิจารณาในแง่พฤติกรรม “การรับรู้” แทรกอยู่ระหว่างสิ่งเร้า กับการตอบสนองต่อสิ่งเร้า ดังนี้



มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

2.2.3 องค์ประกอบของกระบวนการรับรู้

- (1) มีสิ่งเร้าที่จะรับรู้ (Stimulus) เช่น รูป รส กลิ่น เสียง
- (2) ประสาทสัมผัส (Sense Organs) และความรู้สึกสัมผัส เช่น หู ตา จมูก ลิ้น ผิวน้ำ
- (3) ประสบการณ์เดิม หรือความรู้เดิมเกี่ยวกับสิ่งเร้าที่ได้สัมผัส
- (4) การแปลความหมายจากสิ่งที่สัมผัส เช่น ขับรถเห็นสัญญาณไฟแดงที่สี่แยก หมายถึง ให้รถหยุดเป็นต้น

สรุปได้ว่า การรับรู้ (Perception) เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของบุคคลเพราะการรับรู้เป็นขบวนการทางจิตวิทยาขั้นพื้นฐานของบุคคลที่เกิดจากการตีความที่สมอง หรือความหมายของข้อมูลที่ได้สัมผัส โดยใช้ประสบการณ์และความรู้เดิมทำให้บุคคลเกิดความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้น นำไปสู่การตระหนักและเห็นความสำคัญของสิ่งที่รับรู้ นั้น ๆ อาจมีเหตุผล หรือไม่มีเหตุผลทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามการรับรู้ นั้น ๆ

2.3 การรับรู้เกี่ยวกับโรค

2.3.1 ความหมายการรับรู้

โรเซนสตอค (Rosenstock 1974, อ้างถึง กระทรวงสาธารณสุข, สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, กองสุขศึกษา 2542 : 19) ได้ให้ข้อสรุปว่า การที่บุคคลใดจะมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรคหรือการป้องกันโรคนั้น จะต้องมีการรับรู้ที่ถูกต้อง ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรค การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันโรค

2.3.2 องค์ประกอบของการรับรู้เกี่ยวกับโรค

(1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived Susceptibility) เป็นระดับการรับรู้ส่วนบุคคลถึงความเสี่ยงที่เขามีโอกาสเกิดโรค หรือความเสี่ยงต่อการสัมผัสโรค ซึ่งมีผลโดยตรงต่อพฤติกรรมความร่วมมือทางด้านสุขภาพอนามัย แต่ละบุคคลมีการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคแตกต่างกันออกไป การที่บุคคลจะหลีกเลี่ยงภาวะที่เกิดโรสดังกล่าว จำเป็นต้องมีการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันโรค และรู้ว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคนั้นๆ ซึ่งพฤติกรรมป้องกันโรคนั้นจะแตกต่างกันออกไป ตามการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค โดยเมื่อบุคคลรับรู้ว่าจะตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคนั้นๆ จะปฏิบัติตนในการป้องกันโรคดีกว่า ผู้ที่รับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคน้อย

(2) การรับรู้ถึงความรุนแรงของโรค (Perceived Severity) การรับรู้ถึงความรุนแรงของโรคเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง ที่มีอิทธิพลต่อความร่วมมือในการมีพฤติกรรมอนามัยเกี่ยวกับการป้องกันโรค การรับรู้ความรุนแรงของโรคมิได้หมายถึง ความรุนแรงของโรคที่เกิดขึ้นจริง ๆ ตามวิชาการแพทย์ แต่หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อความรุนแรงของโรคนั้นๆ ซึ่งขึ้นอยู่กับอารมณ์และความแตกต่างของแต่ละบุคคล ที่อาจคิดว่าโรคนั้นมีอันตรายถึงขั้นคุกคามชีวิต เกิดความพิการหรือการเจ็บป่วยที่เรื้อรังมีผลกระทบต่อครอบครัวและสังคม การรับรู้ความรุนแรงของโรค ยังรวมไปถึงความกลัว ต่อการคุกคามของโรคนั้น เป็นผลให้บุคคลมีพฤติกรรมป้องกันโรคได้ ดังนั้นการรับรู้ความรุนแรงของโรค จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้บุคคลตัดสินใจ ต่อการมีพฤติกรรมในการป้องกันโรคได้ดียิ่งขึ้น

(3) การรับรู้ประโยชน์-อุปสรรคของการปฏิบัติ (Perceived Benefit and Perceived Barriers) เป็นความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่เชื่อว่า วิธีที่เลือกปฏิบัตินั้นมีประสิทธิภาพและมีประโยชน์ช่วยลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค และลดภาวะคุกคามจากโรคได้ บุคคลจะเลือกวิธีที่เขาเชื่อว่าจะเป็นประโยชน์กับเขามากที่สุด และมีอุปสรรคน้อยที่สุดซึ่งจะต้องสัมพันธ์กับการลดโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคและลดความรุนแรงของโรค อุปสรรคที่ทำให้บุคคลไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำ คือปัญหา

ค่าใช้จ่าย ความไม่สะดวกในการปฏิบัติภารกิจจำกัดกิจกรรมหลายๆ อย่างนอกจากนั้นบุคคล ยังมีอาการท้อแท้ เนื่องจากการป้องกันและการรักษาที่ผ่านมาไม่ได้ผลเท่าที่คาดหวัง หรือการปฏิบัติที่แตกต่างไปจากความเคยชิน ซึ่งเป็นสิ่งที่บุคคลมักปฏิบัติได้ถูกต้องและสม่ำเสมอได้ลำบาก

กรีน และคณะ (Green et al. 1980, อ้างถึงใน อำไพ สุภาภา 2541 : 35) ได้กำหนดกรอบแนวคิดปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ เป็นการพิจารณาถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะสาเหตุที่เนื่องมาจากพฤติกรรมของบุคคล ประกอบด้วยกระบวนการใช้ปัจจัยนำ (Predisposing factors) ปัจจัยส่งเสริม (Reinforcing factors) ปัจจัยเอื้อ (Enabling factors) เพื่อวินิจฉัยและประเมินผลทางพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งจะแบ่งปัจจัยที่เกี่ยวข้อง 3 ปัจจัยดังนี้คือ

ก) ปัจจัยนำ (Predisposing factors) เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับแรงจูงใจของบุคคลหรือกลุ่มคน ซึ่งได้มาจากประสบการณ์การเรียนรู้ ได้แก่ ความรู้ ค่านิยม ความเชื่อกทศนคติ และการรับรู้ รวมทั้งสถานภาพทางสังคม เศรษฐกิจ อายุ เพศ

ข) ปัจจัยส่งเสริม (Reinforcing factors) เป็นปัจจัยที่สนับสนุนพฤติกรรมสุขภาพ ซึ่งเป็นการเสริมแรง ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ และโปรแกรมของการกระทำนั้นๆ การเสริมแรงจะได้จากบุคคลรอบข้าง ได้แก่ ญาติพี่น้อง บุคลากรทางการแพทย์ เป็นต้น

ค) ปัจจัยเอื้อ (Enabling factors) เป็นทักษะและแหล่งทรัพยากรที่จำเป็นในพฤติกรรมสุขภาพ ได้แก่ สถานบริการด้านสุขภาพ รวมทั้งการได้รับข่าวสารข้อมูล

แนวคิดดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า พฤติกรรมของบุคคลในการที่จะปฏิบัติเพื่อป้องกันโรคว่าบุคคล ควรมีการรับรู้เกี่ยวกับโรคนั้นๆ ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค การรับรู้ต่อความรุนแรงของโรค ซึ่งการรับรู้นี้จะผลักดันให้บุคคลหลีกเลี่ยงจากภาวะคุกคามของโรค โดยเลือกวิธีการปฏิบัติที่เป็นประโยชน์ในการป้องกัน ในทำนองเดียวกันกับเรื่องของอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ของบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมของบุคคลด้วยเช่นกัน สำหรับในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประยุกต์แนวคิดดังกล่าวข้างต้นในเรื่องของ การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ประกอบด้วยองค์ประกอบย่อย 2 ด้านคือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพื่อใช้ในโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2.4 การควบคุมอารมณ์

2.4.1 ความหมายของควบคุมอารมณ์

ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมายของคำว่า ควบคุม หมายถึง ดูแล กำกับดูแล กังขัง อารมณ์ หมายถึง สิ่งที่ยึดเหนี่ยวจิตใจผ่านทางตา หู จมูก ลิ้น กายและใจ ความรู้สึกทางใจที่เปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งเร้า เช่น อารมณ์รัก อารมณ์โกรธ อารมณ์ดี อารมณ์ร้าย อหิวาหัย ปรกตินิสัย ความรู้สึก

กันยา สุวรรณแสง (2533 : 155) ได้ให้ความหมาย อารมณ์ (Emotion) คือ ระดับความรู้สึก หรือความตึงเครียดจะมีผลแสดงออกทางร่างกายและระบบประสาท อาจแสดงอาการออกทางใบหน้า กล้ามเนื้อ และน้ำเสียง เมื่อมีอารมณ์เกิดขึ้น ผลของอารมณ์ที่แสดงออกมา จะมีลักษณะต่าง ๆ เช่น กลัว กระวนกระวาย โกรธ รักใคร่ ตื่นเต้น ท้อแท้ ฯลฯ

พจนานุกรมพุทธศาสตร์ ฉบับประมวลธรรม(2543 : 411) ได้ให้ความหมาย อารมณ์ หมายถึง เครื่องยึดเหนี่ยวของจิต สิ่งที่ยึดยึดเหนี่ยว สิ่งที่ถูกรู้ หรือถูกรับรู้ ได้แก่ อายตนะภายนอก 6 คือ รูป เสียง กลิ่น รส โผฏฐัพพะ และธรรมารมณ์ ในภาษาไทยความหมายเลื่อนไปเป็นความรู้สึก หรือความเป็นไปแห่งจิตใจ ในขณะหรือช่วงเวลาหนึ่ง ๆ

2.4.2 พัฒนาการทางอารมณ์

อารมณ์เป็นความคิดรวบยอดที่อธิบายได้ยาก อาจหมายถึงความถึง การเพิ่มความเครียด หรือลดความเครียดก็ได้ ความหมายของอารมณ์อาจหมายถึงภาวะ (State) ของประสบการณ์ ซึ่งต้องแสดงออกโต้ตอบทางอวัยวะ การเคลื่อนไหว และการแสดงโต้ตอบนั้นเป็นไปตามสถานการณ์ (พรหมทิพย์ ศิริวรรณบุษย์ 2534 : 126)

ไอซูเบล (Ausubel, อ้างถึงใน พรหมทิพย์ ศิริวรรณบุษย์ 2534 : 126) ได้กล่าวถึงขั้นตอนในการเกิดของอารมณ์เป็นลำดับไว้ดังนี้ คือ

ขั้นตอนที่ 1 ขั้นตีความหมาย (Interpretive Phase) คือ การที่เรารับรู้เหตุการณ์นั้น ๆ ว่ามีผลต่อตัวเราอย่างไร เหตุการณ์ที่เรารับรู้ นั้นควรตรงกับประสบการณ์เดิมของเราหรือไม่

ขั้นตอนที่ 2 การเตรียมตอบสนอง (Preparatory Reactive Phase) คือ ขั้นที่ร่างกายเตรียมการตอบสนองตามเหตุการณ์ที่รับรู้ ตามประสบการณ์เดิมที่มีอยู่ในลักษณะต่าง ๆ ของอารมณ์

ขั้นตอนที่ 3 การตอบสนองภายใน (Consummatory Reactive Phase) คือ ขั้นที่ร่างกายและระบบประสาทรับรู้ลักษณะของอารมณ์ที่เกิดขึ้นเป็นผลให้ระบบประสาท และอวัยวะ การเคลื่อนไหวเตรียมพร้อมที่จะทำงานในการตอบสนองต่ออารมณ์ที่เกิดขึ้น

ขั้นตอนที่ 4 การตอบสนองกิริยาภายนอก (Reflexive Reactive Phase) คือ ขั้นที่ร่างกายประมวลลักษณะอารมณ์ และตอบสนองออกมาเป็นปฏิกิริยาภายนอกตามรูปแบบของประสบการณ์เดิมที่ได้รับอิทธิพลจากการอบรมเลี้ยงดูและลักษณะบุคลิกภาพ

2.4.3 ประเภทของอารมณ์

อารมณ์ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. อารมณ์ดี (Positive Emotions)
2. อารมณ์ไม่ดี (Negative Emotions)

อธิบายได้ดังนี้

1. อารมณ์ดี (Positive Emotions) ได้แก่ อารมณ์ที่เกิดขึ้นเมื่อมนุษย์ได้รับรู้ในสิ่งที่เขาปรารถนาจะรับรู้ หรือตรงกับความปรารถนาของเขาตามความคิดของ อาสุมเบล อารมณ์ดี ได้แก่ อารมณ์รัก (Affection) ร่าเริง (Joy) เห็นอกเห็นใจ (Sympathy) ขำขัน (Humor)

2. อารมณ์ไม่ดี (Negative Emotions) อารมณ์ที่ไม่ดีของมนุษย์เกิดจากความไม่สมปรารถนาหรือไม่ได้รับการตอบสนองในสิ่งที่ปรารถนา หรืออาจเป็นเพราะต้องการแสดงความสำคัญของตน อาสุมเบล แบ่งอารมณ์ไม่ดีนี้ออกเป็น 6 อารมณ์ด้วยกัน คือ พัดปรากจากความรัก กลัว วิทก โกรธ ก้าวร้าว และอิจฉาริษยา

นอกจากนี้ได้จัดอารมณ์ ๆ หนึ่งไว้ระหว่างอารมณ์ดีและไม่ดี เพราะอยู่ในระหว่างอารมณ์ทั้งสอง นั่นคือ อารมณ์เบื่อ ซึ่งอารมณ์เบื่อ (Boredom) นี้เกิดขึ้นเมื่อคนขาดสิ่งต่อรองความสามารถหรือทำลายความสามารถ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่กระทำอยู่นั้นต้องทำซ้ำอยู่ในเวลานาน ลักษณะอารมณ์เบื่อนี้เกิดขึ้นกับเด็กได้ง่ายกว่าผู้ใหญ่ เพราะช่วงความสนใจของเด็กมีระยะสั้นกว่าผู้ใหญ่

2.4.4 การเสริมสร้างความมั่นคงทางอารมณ์ และความสามารถควบคุมตนเอง (กระทรวงสาธารณสุข, กรมสุขภาพจิต 2545 : 73 – 74)

อารมณ์ หมายถึง สภาวะความหวั่นไหวของร่างกาย เป็นความรู้สึกที่รุนแรงทำให้จิตใจปั่นป่วน และแสดงพฤติกรรมออกมาไม่เป็นไปตามปกติ พฤติกรรมที่แสดงออกมักรุนแรงกว่าธรรมดา และมักควบคุมไปกับความเคลื่อนไหวของกล้ามเนื้อ การเกิดอารมณ์มีทั้งผลดีและผลเสีย ข้อดีของการเกิดอารมณ์ก็คือในบางครั้งอารมณ์ทำให้เพิ่มพลัง สามารถทำงานได้ดีกว่าปกติ อารมณ์ทำให้ร่าเริง สนุกสนาน แต่ผลเสียของอารมณ์ก็มีอยู่เช่นกัน ผลเสียที่สำคัญ ได้แก่

- ผลเสียทางร่างกาย เช่น อาหารไม่ย่อย ท้องอืดเฟ้อ หายใจแรงจนเหนื่อย
- ผลเสียต่อการทำงาน ทำให้ทำงานได้ไม่ดีเท่าที่ควร หรืออาจทำงานไม่ได้
- ผลเสียทางสังคม คนที่มีอารมณ์รุนแรงอยู่เสมอ เปลี่ยนแปลงได้ง่าย

มักจะเข้ากับใคร ไม่ค่อยได้ ไม่มีใครอยากคบหาสมาคมด้วย อารมณ์รุนแรงมาก อาจนำไปสู่การมีปัญหาด้านจิตหรือประสาทได้ การรู้จักควบคุมอารมณ์จะทำให้เกิดประสิทธิผลในการควบคุมตนเองของบุคคล

อารมณ์หรือความรู้สึกพื้นฐานของมนุษย์ มีอยู่ 4 แบบ คือ

1. สุข - ดีใจ สมหวัง
2. เศร้า - ทุกข์ใจ ผิดหวัง
3. กลัว - ตกใจ ตัวสั่น

4. โกรธ - หงุดหงิด โมโห

อารมณ์ทั้ง 4 แบบนี้จะมีอิทธิพลต่อการรับรู้สิ่งแวดล้อมรอบตัวเราในความเป็นจริงอารมณ์นั้นจะเกิดขึ้นหลังความคิด อันเกิดจากการรับรู้ของบุคคลที่เป็นผลมาจากการแปลความหมายเหตุการณ์นั้น ๆ แต่เนื่องจากกระบวนการที่เกิดรวดเร็วมาก จึงทำให้คนส่วนใหญ่เข้าใจว่า อารมณ์ นั้นจะเกิดก่อนสิ่งอื่นใด เมื่อบุคคลเผชิญต่อเหตุการณ์ แต่อย่างไรก็ตามบุคคลสามารถทำความเข้าใจกับอารมณ์ ฝึกการควบคุมและแสดงออกให้เหมาะสมกับเวลา สถานที่ และบุคคลได้

2.4.5 แนวทางการควบคุมอารมณ์

2.4.5.1 การควบคุมอารมณ์ ตามหลักทั่วไป

การควบคุมอารมณ์ไม่ใช่การเก็บกด ไม่แสดงออกทางอารมณ์เลย แต่เป็นการเรียนรู้ที่จะจัดการกับสถานการณ์อย่างมีเหตุผลแสดงออกในทางที่สังคมยอมรับ และมีผลเสียต่อตนเองทั้งทางร่างกายและจิตใจน้อยที่สุด ฉะนั้น การที่บุคคลแสดงความก้าวร้าวหรือเก็บกดอารมณ์เอาไว้ จึงมิใช่การควบคุมอารมณ์ที่ย่อมเกิดผลเสียด้านจิตใจต่อตัวของวัยรุ่นเอง ดังนั้น ควรช่วยให้วัยรุ่นเรียนรู้ความเหมาะสมในการแสดงอารมณ์ว่าเมื่อไรแสดงได้ เมื่อไรต้องควบคุมอารมณ์ รวมทั้งเรียนรู้การแสดงอารมณ์ในแบบที่สังคมยอมรับด้วย

แนวทางการควบคุมอารมณ์ มี 2 ด้าน ได้แก่

(1) การควบคุมวิธีการแปลความหมายเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่มาเร้าให้เกิดอารมณ์

(2) ควบคุมการแสดงออกต่อเหตุการณ์นั้น ๆ

การช่วยให้บุคคลควบคุมอารมณ์ มีแนวทางปฏิบัติ 3 ประการ ดังนี้

(1) ให้บุคคลยอมรับว่ามีอารมณ์ และกำลังพยายามควบคุมอยู่

(2) ใช้สติปัญญาพิจารณาการตอบสนองทางอารมณ์ตามความจริง เช่น ถ้ากำลังอิจฉาก็ให้ยอมรับว่าอิจฉา แม้ว่าจะพยายามปกปิดคนอื่นอยู่ก็ตาม แล้วก็พิจารณาตามความเป็นจริง โดยไม่มีอคติเข้าข้างตนเอง และระบายอารมณ์ความไม่พอใจต่าง ๆ ด้วยการพูดออกมาถึงความรู้สึกที่มีอยู่นั้นกับคนที่เข้าใจ พูดกันได้ หรืออาจใช้เทคนิคการผ่อนคลายอารมณ์ ก็จะช่วยควบคุมอารมณ์ไว้ได้มาก

(3) พิจารณาที่สาเหตุ หลีกเลี่ยงสาเหตุ และหาแนวทางปรับใจเพื่อเชิญกับอารมณ์ทางลบ

สรุปได้ว่า อารมณ์ทุกอารมณ์นั้นเกิดได้กับบุคคลทุกคน ทุกเพศ ทุกวัย โดยอารมณ์ในแง่ลบ เช่น อารมณ์โกรธ และอารมณ์เศร้า ที่มักทำให้เกิดผลเสียต่อบุคคลมาก ดังนั้น บุคคลจึงควรที่จะสำรวจตัวเอง และยอมรับได้ว่าตนเองกำลังอยู่ในสภาวะอารมณ์อะไร และฝึกหัดที่

จะระบายอารมณ์และควบคุมตัวเองได้อย่างเหมาะสม และเป็นไปในทางสร้างสรรค์ หรือรู้จักที่จะยับยั้งหรือควบคุมอารมณ์ที่ไม่เหมาะสมให้ได้

2.4.5.2 การควบคุมอารมณ์ ตามแนวคิดทางพุทธศาสตร์

หลักธรรมที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอารมณ์ นั้น ได้แก่ หลักธรรมที่เกี่ยวข้องกับอแปปมาทะ (ความไม่ประมาท) ซึ่งจากประมวลธรรมของพระธรรมปิฎก (2543 : 67) ได้ให้ความหมาย คือ ความเป็นอยู่อย่างไม่ขาดสติ การกระทำความเพียรที่มีสติเป็นเครื่องเร่งเร้า และควบคุม เช่น การดำเนินชีวิตโดยมีสติเป็นเครื่องกำกับความประพฤติ ปฏิบัติ และการกระทำทุกอย่างอย่างระมัดระวังไม่กล้าไปในทางเสื่อมแต่ไม่ยอมพลาดโอกาสสำหรับทำความดีงาม และความเจริญก้าวหน้ารอบคอบ และรุดหน้าเรื่อยไป

โดยที่ให้ความหมาย สติ คือ ความระลึกได้ นึกได้ สำนึกอยู่ไม่เผลอ และสัมปชัญญะ คือ ความรู้ชัด รู้ชัดในสิ่งที่นึกได้ ตระหนัก เข้าใจชัดตามความเป็นจริง

จะเห็นได้ว่า ในการดำเนินชีวิตของบุคคล จะมีหลักธรรมเป็นแนวทางให้ยึดถือปฏิบัติทั้งในด้านร่างกายและจิตใจ เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ด้วยความสุข สำหรับในเรื่องของอารมณ์ ที่เกี่ยวข้องกับจิตใจนั้น ได้มีหนังสือเรื่องความสุขภาพอนามัยทางจิต ของธรรมสภา โดยหลวงพ่อบุญทาสถิกขุ ได้กล่าวถึงความสำคัญของอนามัยทางจิต ว่า อนามัยมีทั้งฝ่ายร่างกายและจิตใจ ความมีสุขภาพอนามัยทางจิต ก็หมายถึง การส่งเสริมจิตใจให้สดชื่น แจ่มใส มีสมรรถภาพ ด้วยการประพฤติ ให้ถูกต้องในฝ่ายจิต ให้จิตได้เจริญ ให้จิตได้ปกติ และทำหน้าที่ของจิตได้อย่างดีที่สุด ซึ่งท่านได้กล่าวถึงสิ่งที่เรียกว่าจิตนี้ ถ้าตามหลักธรรมะในพุทธศาสนา เป็นของที่เกิดจากการกระทบทางอารมณ์ ฉะนั้น ต้องมีความถูกต้องทางอารมณ์ คือสิ่งที่กระทบ ตา หู จมูก ลิ้น กาย ใจ เราจัดหรือทำให้มันถูกต้อง ไม่ให้เกิดปัญหาขึ้นมา จึงจะเรียกว่า มีความถูกต้องทางระบบจิต คือ จัดการกับอารมณ์ถูกต้อง จัดการกับระบบประสาทที่รับอารมณ์ถูกต้อง จัดการกับความคิดนึก ที่มันคิดขึ้นมาจากระบบประสาทนั้น ๆ ได้โดยถูกต้อง

ในเรื่องของอารมณ์นี้ จากหนังสือจากความฉลาดทางอารมณ์ของเทอดศักดิ์ เดชคง (2542 : 67 – 71) ได้กล่าวว่า แนวคิดในพุทธธรรมนั้น เริ่มจากการเข้าใจชีวิตความเป็นไปอันเป็นธรรมชาติ กระบวนการเพื่อนำไปสู่เป้าหมายของมนุษย์ คือความเป็นผู้มีปัญญา ตามความเห็นของผู้เขียน พุทธธรรม คือ คำสั่งสอนของพระพุทธเจ้า ซึ่งมีหลักการ และแนวคิดทางความสามารถทางอารมณ์ อย่างชัดเจน จึงน่าจะจัดได้ว่าธรรมะของพระพุทธองค์เป็นอภิวินัยที่เก่าแก่ที่สุดก็คงจะได้ เนื่องจากเรื่องของความเข้าใจ เห็นใจผู้อื่น (empathy) ที่หมายถึงการรับรู้ อารมณ์ ความรู้สึกของผู้อื่น และสามารถตอบสนองกลับได้อย่างเหมาะสม ในทางพุทธธรรมก็มีธรรมบทหนึ่งคือ พรหมวิหาร 4 อันเป็นธรรมเพื่อใช้ชีวิต อยู่ในสังคมร่วมกับผู้อื่น ประกอบด้วย

เมตตา คือความปรารถนาดี กรุณา คือ ความอยากให้ผู้อื่นพ้นทุกข์ มุทิตา คือ พลอยยินดีกับผู้อื่นเมื่อเขาประสบความสำเร็จและอุเบกขา คือ การวางเฉยเมื่อเหตุสมควร

ธรรมในหมวดต่อมาก็คือ เรื่องของสติ ซึ่งค่อนข้างกว้าง ตามคำจำกัดความได้บอกว่าเป็นการระลึก รู้ความจริง ความสามารถ และศักยภาพ อารมณ์ ความคิดของตนเอง ซึ่งมีตั้งแต่ขั้นเริ่มต้น ไปจนถึงขั้นสูงในที่สุด

ด้านอารมณ์ คือ ความรู้สึก ไม่ว่าจะเส้นทางดีหรือทางร้าย หรือไม่ดีไม่ร้าย เช่น อารมณ์ดีใจ ชอบ สงสาร โกรธ เกลียด โมโห เศร้าโศก หรือแม้แต่อารมณ์เฉย การรู้ตนว่าอยู่ในอารมณ์ใด ย่อมทำให้ควบคุมสถานการณ์ได้

ด้านจิต หมายถึง คุณภาพแห่งความคิด ซึ่งส่วนใหญ่คือสมาธิ สติเมื่อมีอยู่มาก ๆ ก็นำไปสู่สมาธิ ด้านธรรมชาติ เป็นการรู้ความจริง ที่ต้องพบเจอ ดังเช่นคนเรา ต้องรู้ว่าร่างกายนี้ไม่คงที่ อาจเจ็บป่วยได้หากไม่สนใจดูแล

สติทั้ง 4 ด้านนั้น มองได้ว่า สติรู้ในตัวเอง (ในกาย อารมณ์ จิตใจ) และ สติรู้สภาพสิ่งแวดล้อม (ธรรมชาติ) รวมความว่าสตินั้นควรมีอยู่ ทั้งการรู้ตัวเอง และรู้ความจริงตามธรรมชาติ

เกี่ยวกับเรื่องสตินั้นนับว่ามีความสำคัญต่อการควบคุมอารมณ์ของบุคคลเป็นอย่างยิ่ง ดังที่พระธรรมปิฎก ได้อธิบายความเกี่ยวข้องของสติและสมาธิ ได้อย่างชัดเจนว่า สติกับจิตไว้กับอารมณ์ หรือดึงอารมณ์ไว้กับจิต เพื่อให้จิตเพ่งแน่นแน่ว หรือจับแนบสนิทอยู่กับอารมณ์นั้น นิ่งสงบไม่ส่ายไม่ซ่าน ไปที่อื่น เมื่อจิตแน่วแน่นแนบสนิทอยู่กับอารมณ์นั้น เป็นหนึ่งต่อเนื่องได้สม่ำเสมอ ก็เรียกได้เป็นสมาธิ เมื่อแรกเริ่มต้องใช้สติประคองจิตจวบจนเมื่อจิตเริ่มสงบ นั้นก็จะเป็นสมาธิ

สำหรับความขัดแย้งทางอารมณ์นั้น ทางพุทธก็ให้ธรรมะในหมวดของอริยสัจ 4 ได้แก่ การมีทุกข์ หรือกำหนดทุกข์ การหาเหตุแห่งทุกข์ การแก้เหตุที่ทุกข์ และหนทางแก้ ซึ่งเมื่อเทียบเคียงกับวิธีคิดแบบเหตุผลตามหลักวิทยาศาสตร์แล้ว ก็จะพบว่า เป็นหลักการเดียวกัน จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าสติมีความสำคัญในการควบคุมอารมณ์ของบุคคล ซึ่งส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคลนั้น การมีพฤติกรรมการขับชื้ออย่างไม่ปลอดภัยนำมาซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะโทตระ (2536 : บทคัดย่อ) พบว่า อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นกับวัยรุ่นและเยาวชนช่วงอายุ 15-19 ปี เกือบร้อยละ 50 เนื่องมาจากวัยรุ่นชอบขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วสูงและโหลดโหม และสอดคล้องกับการศึกษาของ อำนวย นาคแก้ว (2534 : บทคัดย่อ) ที่พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุมีอารมณ์โกรธ หงุดหงิดง่าย ใจร้อนมากกว่าผู้ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับการศึกษาของ สุรชัย เจียมกุล (2536 : 83) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุยอมรับว่าตนเองมีสภาพ

จิตใจและอารมณ์ที่ไม่ปกติ ร้อยละ 8 โดยอยู่ในอารมณ์ที่น้อยใจ เสียใจ และสอคล้องกับ เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : 75) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถ โดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพบว่าพนักงานขับรถในกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุและไม่เกิดอุบัติเหตุในช่วงที่ศึกษาส่วนมากมีอารมณ์หงุดหงิด ร้อยละ 92.4 และ 82.9 ตามลำดับ และสภาพอารมณ์ที่ร้อน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการควบคุมอารมณ์ มีผลต่อพฤติกรรมในการขับรถจักรยานยนต์ของบุคคลและมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

2.4.5.3 ความผันผวนทางอารมณ์

(1) ความหมายของความผันผวนทางอารมณ์

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ได้ให้ความหมายของคำว่า ผันผวน หมายถึง กลับไปกลับมา ปั่นป่วน และให้ความหมายของคำว่า อารมณ์ หมายถึง ความคิด ความรู้สึก ที่เปลี่ยนแปลงเรื่อย ๆ ดังนั้นความผันผวนทางอารมณ์ จึงหมายถึง ภาวะที่บุคคลมีความคิด ความรู้สึกเปลี่ยนแปลงง่าย แปรปรวนและไม่คงที่

สำหรับในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนด การควบคุมอารมณ์ หมายถึง สภาวะทางอารมณ์ของบุคคลที่มีความเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะที่ไร้เหตุผลขณะขับรถจักรยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วยความคิดคะนอง ความหุนหัน ใจร้อน ขอบเข่งขัน ท้าทาย สนุกสนาน

(2) ลักษณะอารมณ์ของวัยรุ่น

อารมณ์ของวัยรุ่น มักเป็นผลสืบเนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงและความเจริญเติบโตทางร่างกายทั้งภายในและภายนอกกระทบกระเทือนแบบแผนอารมณ์ของวัยแรกรุ่น และวัยรุ่น ซึ่งมีอารมณ์เปลี่ยนแปลงง่าย สับสน อ่อนไหว มีความเข้มของอารมณ์สูง ไม่มั่นคง ระดับความเข้มของอารมณ์แต่ละอย่าง ๆ นั้นขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพดั้งเดิม และตัวเร้าที่ทำให้เด็กเกิดอารมณ์ เด็กแต่ละคนเริ่มแสดงกระแสนุคลิกภาพอารมณ์ประจำตัวออกมาให้ผู้อื่นทราบได้อย่างเด่นชัด เช่น อารมณ์ร้อน อารมณ์ขี้วิตกกังวล อารมณ์อ่อนไหวง่าย เข้าอารมณ์ ใจ้อจฉา ฯลฯ มีความรู้สึกด้อยเด่นในแง่อะไร ฝ่ายตัวเด็กก็สามารถรู้และรับทราบได้และจะยิ่งทวีขึ้นในระยะปลายวัยรุ่น ซึ่งเรียก ลักษณะอารมณ์ของวัยรุ่นว่าเป็นแบบพายุบุแคม (storm and stress)

แบบแผนทางอารมณ์ (Emotional Pattern) ที่สำคัญในช่วงวัยรุ่น มีดังนี้

1) โกรธ (anger) ส่วนมากจะแสดงอารมณ์โกรธที่รุนแรง ลักษณะการตอบสนองอารมณ์โกรธที่พบบ่อยจะแสดงพฤติกรรมที่ก้าวร้าว

2) กลัว (Fear) ในช่วงวัยรุ่น สภาวะทางสังคมมีความสำคัญกับวัยรุ่นมากกว่าในวัยเด็กซึ่งจะเกิดความอายมากในที่ที่จะแสดงออกทุก ๆ อย่าง ยกเว้นกับเพื่อนสนิท วัยรุ่นจะขาดความเชื่อมั่นในตนเอง จึงมีความรู้สึกไม่สบายใจกลัวคนอื่นวิพากษ์วิจารณ์ว่าตนเองไม่ดี และมักจะเคอะเขินเมื่อเขาต้องการแสดงท่าทางเหมือนผู้ใหญ่เพราะเขาไม่รู้ว่าจะวางตัวอย่างไรในสังคม

3) กังวล (Worry) ในวัยรุ่นมักพบว่า ความกังวลที่พบได้บ่อยคือ กังวลในเรื่องของสรีระร่างกายของตนเพราะอยู่ในช่วงที่ร่างกายมีการเปลี่ยนแปลง

4) ริษยา (Jealousy) ในวัยรุ่นมักจะริษยากับกลุ่มเพื่อน สาเหตุของความริษยาและการแสดงออกในขณะที่เกิดอารมณ์ริษยาในรูปแบบใดนั้นมันจะทำให้บุคคลที่เกิดอารมณ์ขาดความสุข

5) อิจฉา (Envy) ในวัยรุ่นจะเป็นลักษณะของความปรารถนา โลกอยากได้ ไม่เพียงแต่ต้องการสิ่งต่าง ๆ เหมือนกับที่เพื่อนของเขา แต่เขายังต้องการโดดเด่นเหมือนกับเพื่อน ๆ ของเขาด้วย

6) ความรัก (Affection) วัยรุ่นจะให้ความสนใจต่อบุคคลที่เขารัก และทำให้เขารู้สึกมั่นคง เขาจะพยายามทำสิ่งที่เขาสามารถทำได้ เพื่อให้บุคคลที่เขารักมีความสุข

7) ร่าเริง (Joy) ความสนุกสนานของวัยรุ่น จะมาจากการปรับตัวที่ดีของวัยรุ่นต่อสภาพสังคมของเขา จากความสามารถในการที่จะได้รับความสนุกสนานในสภาพการณ์ต่าง ๆ

8) อยากรู้ อยากเห็น (Curiosity) วัยรุ่นที่มีความอยากรู้อยากเห็นในสิ่งใหม่ ๆ ทุกอย่างซึ่งวัยนี้จะเรียนรู้ได้จากครอบครัว โรงเรียน และเพื่อน สังคม

จากที่ได้กล่าวมาแล้วสามารถสรุปลักษณะสำคัญทางอารมณ์ของวัยรุ่นได้ดังนี้

1) มีความรุนแรง บางทีสาเหตุของอารมณ์จะเป็นสาเหตุเพียงเล็กน้อย อาจจะทำให้เด็กวัยรุ่นบางคนมีอารมณ์รุนแรงได้

2) เปลี่ยนแปลงง่าย ส่วนใหญ่จะไม่คงที่ ไม่สม่ำเสมอ อารมณ์บางอย่างเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและหายไปได้อย่างรวดเร็ว เช่น อารมณ์โกรธ อารมณ์ใจดี เป็นต้น

3) ขาดการควบคุมการแสดงทางอารมณ์ เมื่อวัยรุ่นมีอารมณ์จะแสดงออกมาอย่างเปิดเผย เช่น การถกเถียง การกระทบกระทั่งกัน เป็นต้น

4) มักมีอารมณ์ค้าง อารมณ์ชนิดนั้นมักจะเกิดความผิดหวัง ถึงจะลดความรุนแรงลงแต่ก็ติดอยู่นานทำให้จิตใจเศร้าสร้อย ห่อเหี่ยว เกิดความเครียดได้

(3) ลักษณะความผันผวนทางอารมณ์

ลักษณะอารมณ์ที่เกิดกับเด็กวัยรุ่นนั้นมีทุกประเภท อาทิ รัก ชอบ โกรธเกลียด อิจฉา ริษยา ใ้อวด แข่งดี ถือดี เจ้าทิฐิ อ่อนไหว หลงใหล วุ่นวายใจ เห็นอกเห็นใจ สับสน หงุดหงิด ฯลฯ ไม่ว่าอารมณ์ประเภทใดมักมีความรุนแรง อ่อนไหวง่าย เปลี่ยนแปลงง่าย มีความผันผวนทางอารมณ์สูง ควบคุมอารมณ์ยังไม่สู้ดี ไม่ค่อยเข้าระดับพอดี บางครั้งพลุ่งพล่าน บางครั้งเก็บกด บางครั้งมั่นใจสูง บางคราวไม่แน่ใจ บางคราวเห็นแก่ตัว บางครั้งยอมอะไรง่าย ๆ และอาจคือร้อนเอาแต่ใจเพราะอารมณ์ของวัยรุ่นเป็นลักษณะที่เรียกว่าเป็นแบบพายุบูแคม (storm and stress) เป็นวัย

วิกฤตการณ์ (Critical Period) และเด็กวัยรุ่นชอบเกาะกลุ่มกันมากกว่าวัยอื่น ๆ และต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มเพื่อน ๆ (ศรีเรือน แก้วกังวาล 2545:336)

จากเอกสารที่ได้กล่าวมาแล้ว สรุปได้ว่า สภาพอารมณ์ของวัยรุ่น มีความแปรปรวนความผันผวนทางอารมณ์ ซึ่งการที่วัยรุ่นไม่สามารถควบคุมอารมณ์ที่ผันผวนของตนเองได้หรือการที่วัยรุ่นต้องการเป็นที่ยอมรับของสมาชิกในกลุ่มเพื่อน ๆ นั้น อาจทำให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมเสี่ยงที่นำมาซึ่งปัญหาต่าง ๆ มากมายได้ เช่น ปัญหาการติดยาเสพติด การทะเลาะวิวาท ยกพวกตีกันหรือชอบทำร้ายโดยการขบถแข่งกัน นำมาซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะโหดระ (2536) พบว่า อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นกับวัยรุ่นและเยาวชนช่วงอายุ 15-19 ปี เกือบร้อยละ 50 เนื่องมาจากวัยรุ่นชอบขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วสูง และโลดโผน และสอดคล้องกับการศึกษาของ อำนวย นาคแก้ว (2534) ที่พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุมีอารมณ์โกรธ หงุดหงิดง่าย ใจร้อนมากกว่า ผู้ที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับการศึกษาของ สุรัชย์ เจียมกุล (2536) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุยอมรับว่าตนเองมีสภาพจิตใจและอารมณ์ที่ไม่ปกติ ร้อยละ 8 โดยอยู่ในอารมณ์ที่น้อยใจ เสียใจ และสอดคล้องกับ เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พบว่า พนักงานขับรถในกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุและไม่เกิดอุบัติเหตุในช่วงที่ศึกษาส่วนมากมีอารมณ์หงุดหงิด ร้อยละ 92.4 และ 82.9 ตามลำดับ และสภาพอารมณ์ร้อน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะเห็นได้ว่าความผันผวนทางอารมณ์ มีผลต่อพฤติกรรมในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของบุคคลและมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

จากเอกสารที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า การควบคุมอารมณ์ เป็นตัวแปรทางจิตวิทยาที่สำคัญ ที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะนำตัวแปรนี้มาจัดโปรแกรมฝึกขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2.5 พฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2.5.1 ความหมายของพฤติกรรม

มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้มากมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) ให้คำจำกัดความว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำหรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ของการตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในหรือภายนอก นอกจากนี้ยังรวมถึงกิจกรรมการกระทำที่มีจุดมุ่งหมายสังเกตเห็นได้ หรือผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปโดยไม่รู้สีกตัว (Goldenson 1984:90)

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526:35) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภท ที่มนุษย์กระทำ ทั้งที่สังเกตเห็นได้และไม่ได้ เช่น การเดิน การพูด ความรู้สึก เป็นต้น

สุรพล พยอมแย้ม (2545:18-19) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่าง ๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้ เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีหรืออาการอาจแตกต่างกันไป เมื่อบุคคล เวลา สถานที่ หรือสถานการณ์เปลี่ยนไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้งของบุคคลที่มีสภาพร่างกายปกติ ล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ อันประกอบด้วย อารมณ์ และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลง หรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

2.5.2 กระบวนการเกิดพฤติกรรม

สุรพล พยอมแย้ม (2545:25-26) ได้แบ่งกระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการ ดังนี้คือ

(1) กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้นที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่าง ๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัส ซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้นด้วย

(2) กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้อาจเรียกได้ว่า “กระบวนการทางปัญญา” ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิด และการจำ ตลอดจนการนำไปใช้หรือเกิดพัฒนาการจากการเรียนรู้ นั้น ๆ ด้วย การรับสัมผัสและการรู้สึกที่นำมาสู่การคิดและเข้าใจนี้ เป็นระบบการทำงานที่มีความละเอียดซับซ้อนมาก และเป็นกระบวนการภายในทางจิตใจ ที่ยังมีอาจศึกษาและสรุปเป็นคำอธิบายอย่างเป็นหลักการที่ชัดเจนได้

(3) กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้และการคิดและเข้าใจแล้วบุคคลจะมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่ได้รับรู้นั้น ๆ แต่ยังมีได้แสดงออกให้ผู้อื่นได้รับรู้ยังคงเป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใน (Cover Behavior) แต่เมื่อได้คิดคัดเลือกที่จะแสดงการตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราจะเรียกว่า พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งหมดภายในตัวบุคคลนั้น เมื่อมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าใดสิ่งเร้าหนึ่ง การแสดงออกมาเพียงบางส่วนของที่มีอยู่จริงเช่นนี้ จึงเรียกว่า Spatial Behavior

โดยแท้จริงแล้ว กระบวนการย่อยทั้ง 3 ขั้นต่อนั้นไม่สามารถแยกออกจากกัน หรือเป็นอิสระต่อกันได้ เพราะการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้งจะมีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างมาก

2.5.3 องค์ประกอบของพฤติกรรม

บลูม (Bloom 1975 : 65-197, อ้างถึงใน นพดล บำรุงกิจ 2544 : 14-15) กล่าวถึงพฤติกรรมว่ากิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งที่อาจจะสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้สามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 3 ส่วนดังนี้

(1) พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนนี้ คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล

(2) พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้ หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบายและต้องใช้เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้

(3) พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่ายแต่ละกระบวนการ ที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลา และการตัดสินใจหลายขั้นตอน

องค์ประกอบของพฤติกรรมเป็นเรื่องที่มีความสลับซับซ้อน และพฤติกรรมในแต่ละบุคคลที่แสดงออกมาก็ย่อมแตกต่างกันทั้งนี้ เนื่องมาจากพื้นฐานการเลี้ยงดูของครอบครัว การศึกษา และการเรียนรู้ หรือสภาพสังคมต่าง ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่มีผลต่อพฤติกรรมทั้งสิ้น

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นสรุป ได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาเพื่อตอบสนองสิ่งต่าง ๆ พฤติกรรมที่แสดงออกมาไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่พึงประสงค์หรือไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจจะสังเกตเห็นการกระทำนั้นได้หรือไม่ก็ได้ก็ตาม ซึ่งการกระทำนั้นมีผลมาจากพื้นฐานของความรู้และทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้น ๆ

2.5.4 ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน

แลงลี (Langlie 1977, อ้างถึงใน อำไพ สุภาภา 2541:30) กล่าวว่า พฤติกรรมการป้องกัน คือ กิจกรรมที่บุคคลกระทำโดยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันการเกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งการสืบค้นโรคขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค

แฮริส และกูเตน (Harris and Guten 1979:28) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรมการป้องกัน (Protective Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลที่ทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี

2.5.5 ระดับของการป้องกัน

แคปแลน (Caplan 1964, quoted in Bloom 1996:2-3) ได้แบ่งระดับของการป้องกันทางจิตวิทยาออกเป็น 3 ระดับดังนี้คือ

(1) การป้องกันเบื้องต้น (Primary Prevention) หมายถึง การป้องกันปัญหาก่อนล่วงหน้าที่เกิดปัญหาขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผู้ป่วยรายใหม่ขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยง สภาวะเสี่ยง หรือสภาพการณ์ ซึ่งขั้นนี้เป็นการกำจัดต้นตอสาเหตุของปัญหา

(2) การป้องกันระดับที่สอง (Secondary Prevention) หมายถึง การป้องกันในขั้นนี้เน้นไม่ให้เกิดปัญหาที่เกิดขึ้นมาแล้วลุกลามเป็นการลดอัตราการเกิดโรคของผู้ป่วยรายใหม่ ลดความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น

(3) การป้องกันระดับที่สาม (Tertiary Prevention) หมายถึง การป้องกันนี้มุ่งเน้นไม่ให้เกิดความรุนแรงปัญหาในชุมชน มุ่งการบำบัดรักษา ไม่ให้ปัญหาลุกลาม และฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้คืนสภาพเดิม

2.5.6 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควรที่จะเริ่มที่การป้องกันเบื้องต้นก่อนที่จะเกิดปัญหาขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วการป้องกันขั้นนี้จะเน้นถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสำคัญ แต่ถ้าเกิดปัญหาอุบัติเหตุขึ้นมาแล้วก็ควรที่จะป้องกันในระดับต่อ ๆ ไป ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี (2537:1-2) ได้แบ่งการป้องกันอุบัติเหตุออกเป็น 3 ระดับดังนี้

(1) การป้องกันอุบัติเหตุระดับปฐมภูมิ (Primary prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้แก่

ก) ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ควรมึจิตสำนึกและร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา หรือเสพสารเสพติดก่อนการขับขี่ยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

ข) ประชาชนทั่วไปเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความรู้สึกมีส่วนร่วมในสังคมที่จะต่อต้าน รั้งเกียผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ค) ผู้ประกอบการด้านการผลิตยานพาหนะ เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุโดยการผลิต “ผลิตภัณฑ์คุณภาพ” เน้นถึงระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัย

(2) การป้องกันอุบัติเหตุระดับทุติยภูมิ (Secondary Prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรืออันตรายต่อร่างกายและชีวิต หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ได้แก่

ก) ผู้ขับขี่ มีการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย มีจิตสำนึก และร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการ และกฎหมายด้านการป้องกัน ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ยังขี่รถจักรยานยนต์

ข) ประชาชนทั่วไป มีพฤติกรรมร่วมมือที่จะต่อต้านผู้กระทำความผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารปฏิบัติตามการป้องกันต่าง ๆ

ค) เจ้าหน้าที่มีการเข้มงวดกวดขันจับผู้กระทำความผิดอย่างเคร่งครัด ไม่ควรเลือกปฏิบัติ

(3) การป้องกันอุบัติเหตุระดับตติยภูมิ (Tertiary Prevention) เป็นพฤติกรรมป้องกันเพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุรอดชีวิต หรือมีอาการไม่รุนแรงมากขึ้นจนถึงเสียชีวิตหรือพิการ โดยกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่

ก) การให้ความรู้แก่ประชาชนและอาสาสมัครสาธารณสุข ในด้านการช่วยเหลือปฐมพยาบาล การนำส่งที่ปลอดภัยและการช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บขั้นต้น

ข) การจัดทำและซ้อมแผนปฏิบัติการ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงและสาธารณภัยประจำหน่วยงานและจังหวัดต่าง ๆ

ค) การจัดตั้งระบบการให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล โดยกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

ง) การกำหนดนโยบาย และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับประเทศในด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) ได้สรุปพฤติกรรมรถขับขี่รถอย่างปลอดภัย โดยปฏิบัติตามกฎจราจร ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

(1) การให้สัญญาณ

ก) การขับขี่รถที่ดีต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือ หรือทั้งสองอย่างเมื่อต้องการจะเลี้ยวไปในทิศทางใด หรือให้สัญญาณไฟขณะชะลอรถหรือหยุดรถ ถ้าขณะขับรถสัญญาณมือไม่สะดวก ควรให้สัญญาณไฟ

ข) ควรให้สัญญาณล่วงหน้าก่อนจะเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ค) ห้ามกลับรถในขณะที่มีรถอื่นสวนมาหรือตามมาในระยะ 150 เมตร

ง) ในเวลากลางวันที่แดดจ้าสัญญาณไฟอาจสังเกตเห็นได้ยาก ควรใช้สัญญาณมือประกอบด้วย

(2) การใช้ไฟหรือสัญญาณ

ก) ให้ใช้ไฟส่องสว่างเมื่อมองเห็น คน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางไม่ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

ข) ห้ามใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีดเสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควรในทางเดินรถ

(3) การใช้สัญญาณมือ

ผู้ขับขี่จะต้องใช้สัญญาณมือ หรือ แขน หรือสัญญาณมือจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นแซงหรือขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็ว จอดรถหรือหยุดรถ การใช้สัญญาณมือให้ปฏิบัติดังนี้

ก) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

ข) เมื่อจะหยุดรถให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรดเสมอรระดับไหล่ แขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนขาท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

ค) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรดเสมอรระดับไหล่และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

ง) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรดเสมอรระดับไหล่และงอข้อมือชูขึ้น โบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

จ) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรดเสมอรระดับไหล่และงอข้อมือชูขึ้น โบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

(4) การแซง

ก่อนจะแซงต้องดูว่าจำเป็นหรือเปล่า ถ้าจำเป็นก็ต้องพั่นแน่แล้วหรือและเมื่อมีรถที่ขับ โดยคนไร้สติแซงเข้ามาในทางให้หลบเพื่อความปลอดภัย

ก) ควรแซงรถทางขวานั้น

ข) การแซงซ้ายควรกระทำเมื่อจำเป็นหรือเมื่อรถด้านหน้ากำลังเลี้ยวขวา

ค) อย่าแซงรถทางขวาในขณะที่รถข้างหน้าได้ให้หรือกำลังให้สัญญาณเลี้ยวขวา

ง) การแซงซ้ายจะกระทำได้ในถนนที่มีมากกว่า 2 เลนขึ้นไปในทิศทางเดียวกัน

จ) อย่าเปลี่ยนเส้นทางเดินรถจนกว่าจะไม่แน่ใจว่าช่องทางนั้นปลอดภัย

ฉ) ให้สัญญาณมือท่านต้องการจะเปลี่ยนเลน

ช) การแข่งขันต้องแน่ใจว่ามีระยะพอและไม่ก่อให้เกิดอันตรายกับรถที่สวนมา
 ซ) บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับแข่งเท่านั้น
 ฌ) ขับรถช้าจะต้องจับพิกซ์ซ้ายหรือจับอยู่ในช่องซ้ายสุด
 ฉ) เมื่อมีรถตามหลังบีบแตรหรือใช้สัญญาณไฟของทางจับพิกซ์ซ้ายให้รถหลัง
 แข่งเมื่อเห็นว่าปลอดภัย

ฎ) อย่าเร่งความเร็วในขณะที่มีคันหนึ่งกำลังแข่งรถของท่านอยู่

(5) การเลี้ยวรถและการกลับรถ

ก) รถเลี้ยวซ้ายให้จับพิกซ์ทางด้านซ้าย
 ข) รถเลี้ยวขวาให้จับพิกซ์ทางด้านขวาก่อนถึงทางเลี้ยว ไม่น้อยกว่า 30 เมตร
 ค) ในกรณีทางร่วม ทางแยก ถ้ามีรถเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้าย
 ให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน
 ง) ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาใน
 ระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

จ) ห้ามกลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้

(6) การขับรถตามกัน ไม่ควรขับรถตามกันอย่างกระชั้นชิดควรทิ้งระยะรถให้
 ห่างกันอย่างน้อย 6 เมตร

(7) การหยุดรถและจอดรถ ห้ามจอดรถในสถานที่ต่อไปนี้

ก) ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยก
 ข) ในระยะ 3 เมตร จากทางข้ามม้าลาย
 ค) ในระยะ 3 เมตร จากท่อน้ำดับเพลิง
 ง) ในระยะ 10 เมตร จากที่ตั้งสัญญาณจราจร
 จ) ในระยะ 15 เมตร จากทางรถไฟผ่าน
 ฉ) ในระยะ 15 เมตร ก่อนถึงป้ายรถประจำทาง และเลยไปอีก 3 เมตร
 ช) ในระยะทาง 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์
 ซ) ถ้าจอดรถทางลาดชัน ต้องหันล้อหน้าของเข้าของทาง
 ฌ) ในเวลากลางคืนขับรถที่จอดรถในทางต้องเปิดไฟหรือให้แสงสว่างที่มองเห็น
 ได้ในระยะ 150 เมตร
 ฎ) ในระยะ 5 เมตร จากทางรถไฟผ่านห้ามหยุดรถ

(8) การจอดรถบนเขาหรือทางลาด

เมื่อจอดรถให้หันล้อเข้ากับขอบทางสำหรับในที่ ๆ ไม่มีขอบถนน ให้หมุนล้อรถไปทางด้านริมถนน กรณีจอดรถบนถนนทางเข้าออกบ้านที่เป็นทางลาดให้ล้อรถไปทางด้านที่จะบังคับรถไม่ให้ออกไปสู่ถนน

(9) การลดความเร็ว

เมื่อขับขึ้นเขาพาดหะในลักษณะทางลาดชัน ทางโค้ง ทางแยก ทางร่วม ที่การจราจรคับคั่ง ถนนลื่น มีน้ำขัง ควรลดความเร็วของรถ

(10) สิ่งที่ใช้รั้วหรือรั้วถนนควรทราบ

ก) อย่าขับรถในขณะที่รถมีการบรรทุกสิ่งของหรือผู้โดยสาร ที่ทำให้ไม่อาจเห็นทางด้านหน้าได้หรือไม่สามารถควบคุมรถได้

ข) อย่าบรรทุกคน หรือสิ่งของ ขึ้นออกทางด้านซ้ายหรือด้านขวาเกินกว่าตัวรถ

ค) อย่าลากจูงผู้ที่กำลังขับขีรถจักรยาน รถจักรยานยนต์ หรือล้อเลื่อน

ชนิดต่าง ๆ

(11) หยุด เพื่อลดอุบัติเหตุ

ใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด ลดความเร็วในที่คับขัน รถช้าขับชิดซ้าย ถ้ามีสองช่องเดินรถให้ขับช่องซ้ายสุด ยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าและขอทางแล้วผ่านขึ้นหน้า อย่าเร่งความเร็วแข่ง อย่าแซงรถทางโค้ง บนสะพาน ทางแยก ตรงเส้นทึบ สิ่งสำคัญที่สุดต้องสังเกตและปฏิบัติตามป้ายจราจร

(12) สุรา ยาเสพติด และยากระตุ้นประสาทกับการขับรถ

เวลาขับรถต้องมีความกระฉับกระเฉง ตื่นตัว และมีความระมัดระวังตลอดเวลาไม่ขับรถหลังจากที่ได้บริโภคเครื่องดื่มหรือยาใด ๆ ที่ทำให้ไม่อาจขับรถได้เหมือนปกติ หรือ ทำให้ลดความระมัดระวังหรือมีปฏิกิริยาช้าลง เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินประมาณครึ่งหนึ่งของคนที่ถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มีสาเหตุมาจากการบริโภคแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด จึงเห็นได้ว่าทั้งสองอย่างนี้เป็นอันตรายต่อการขับรถเป็นอย่างมาก

2.5.7 พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (ม.ป.ป.) ได้สรุปพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

(1) ไม่ควรขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง

(2) ไม่ควรบรรทุกสิ่งของหรือคน โดยสารมากเกินไปเพราะจะทำให้ผู้ขับขีรถ

ทรงตัวไม่ดี

- (3) หลีกเลี่ยงการขับขีรถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่น ๆ
- (4) หลีกเลี่ยงการขับขีรถจักรยานยนต์ระหว่างช่องทางเดินรถ
- (5) อย่าเร่งเครื่องยนต์ให้เกิดเสียงดังเกิน ควรติดตั้งลดเสียงที่ท่อไอเสีย
- (6) ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณทางแยกหรือทางที่ออกจากซอย ซึ่งร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดตรงทางแยก

(7) ควรดูกระจกส่องหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ

- (8) ควรขับรถช้าลงในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตกหรือมีหมอกกลบจัด
- (9) ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนนหรือวิ่งตัวหน้า
- (10) งดการดื่มสุราก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์
- (11) รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถและต่ออายุป้ายวงกลมและเสียภาษี

รถจักรยานยนต์ทุกปี

- (12) อย่าลืมพกใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้งที่ยังขับขีรถจักรยานยนต์
- (13) ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขีอยู่เสมอ
- (14) ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ยังขับขีรถจักรยานยนต์ เพราะหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดที่ช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศีรษะ หมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บของสมองได้ถึง 3 เท่า

(15) ควรสวมแว่นตาเพื่อป้องกันฝุ่นหรือแมลงเข้าตาระหว่างการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะทำให้มองเห็นทางไม่ชัดเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

(16) หลีกเลี่ยงเสื้อผ้าที่รุ่มร่าม เมื่อขับขีหรือนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์ควรสวมเสื้อผ้าหรือแต่ตัวให้รัดกุม เพราะช่วยป้องกันเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่ให้ผิวหนังถลอกหรือเป็นแผลได้ ชนิดของเสื้อผ้าที่เด่นชัด จะช่วยให้คนขับขีรถข้างเคียงเห็นได้ชัดขึ้น

จากที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่าการป้องกันระดับปฐมภูมิ เป็นสิ่งที่จำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งในทางปฏิบัติ การป้องกันในระดับนี้จะเน้นถึงความสำคัญของพฤติกรรมผู้ขับขียานพาหนะ ถ้าผู้ขับขีมีพฤติกรรมในการขับขียานพาหนะที่ถูกต้องและปลอดภัย ก็ย่อมไม่ก่อให้เกิดปัญหา ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยเน้นการป้องกันปัญหาเบื้องต้น โดยศึกษาพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในเรื่องของการปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์และการไม่ดื่มสุราหรือสิ่งมีเมาก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์

3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

3.1.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

อำนาจ นาคแก้ว (2534: บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งเพศชายและหญิงที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 194 คน ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้กฎจราจรสูงกว่า

ประภา นัครา (2539: บทคัดย่อ) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถและมาเสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เอี่ยมพร รักรรยาบรรณ (2537: บทคัดย่อ) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วัลภา วงศ์สารศรี (2539: 123) ศึกษาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสพอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 648 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีมีความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถให้ปลอดภัย มีความสัมพันธ์กับการขับรถที่ประสพอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีความรู้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ชรัตน์ วสุธาต และคณะ (2539: บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นวัยรุ่นอายุ 15-25 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 600 คน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และความรู้เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3.1.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

บรูคส์ (Brooks 1987 : Abstract) ศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เคยประสพอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ โดยความสำคัญและปัญหาของงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น

งานวิจัยนี้จึงต้องการมุ่งศึกษาถึงความรู้ ความเข้าใจและนโยบายทางสังคมที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งขอบข่ายทฤษฎีของงานวิจัยนี้เกี่ยวข้องกับการสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ถูกต้องซึ่งถือว่าเป็นนโยบายการป้องกันที่มีประสิทธิภาพ อันได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับเทคนิคในการขับขี่ และการรับรู้ทางสังคม ซึ่งมีงานวิจัย 3 ชิ้น โดยงานวิจัยครั้งที่ 1 เป็นการสำรวจถึงสาเหตุการขับขี่ที่ผิดพลาดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รวมถึงศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยทำการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน จำนวน 209 คน และสำรวจทางนิตยสาร ส่วนงานวิจัยครั้งที่ 2 ศึกษาอิทธิพลของประสบการณ์การขับขี่และระดับทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงการรับรู้เกี่ยวกับสังคม โดยสัมภาษณ์ความคิดเห็นและความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนด้วยแบบทดสอบ จำนวน 219 คน และงานวิจัยครั้งที่ 3 ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการขาดความรู้ด้านทักษะและเทคนิคและการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายทางสังคมและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้ใช้การสำรวจทางไปรษณีย์จากผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 570 คน และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 132 คน ซึ่งผลการวิจัยทั้งสามครั้งนี้สนับสนุนขอบข่ายทางทฤษฎีและการนำไปปรับใช้ในการทำวิจัยครั้งต่อไปกล่าวคือควรมีงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น

3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

3.2.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

นิรมัย สุภนราพรณ์ (2539:126-128) ได้ทำการศึกษาการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียนจังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 112 คน เป็นกลุ่มทดลอง 64 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กฤติยา พันธุ์วิไล (2540: 85-86) ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นที่ขับขี่รถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 381 คน ผลการวิจัยพบว่า ความเชื่อด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง โดยมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรอยู่ในระดับสูง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการจราจร

และการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เวียงพยอม หาญกล้ากิจเจริญ (2542 : บทคัดย่อ) ศึกษาการใช้กระบวนการกลุ่ม เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยใช้กลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์ของการมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุมาลัย รจนัย (2543: บทคัดย่อ) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 96 คน เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิทยา จารุพูนผล และคณะ (2544 : บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3.2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

มอนท์โกเมอรี (Montgomery 1985 : Abstract) ศึกษาถึงการรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะตรงที่มีสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจรตามแยกถนนต่าง ๆ ในรัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีผู้ขับขี่ที่ตอบแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 487 คน ผลการศึกษาพบว่า ร้อยละ 50.70 ตอบคำถามได้ไม่ถูกต้อง จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถามแล้ว พบว่าอายุเป็นตัวแปรหนึ่งที่สัมพันธ์กับประสบการณ์ในการขับขี่ และมีอิทธิพลต่อการตอบคำถามที่ถูกต้องหรือมีอิทธิพลต่อการรับรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถ จากการวิจัยครั้งนี้แสดงว่าการรับรู้เกี่ยวกับ

กฎจราจรในการขับขี่รถของวัยรุ่นยังไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการขับขี่รถเป็นอย่างมาก เพราะถ้าขาดการรับรู้ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

ดอร์น (Dorn 1992 : Abstract) ศึกษาถึงความแตกต่างเฉพาะบุคคลและความแตกต่างเฉพาะกลุ่มของพฤติกรรมรถจักรยานพาหนะ ผลการวิจัยนี้พบว่า ความแตกต่างเฉพาะบุคคลมีส่วนเกี่ยวข้องกับระดับการเกิดอุบัติเหตุ และจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้นำไปประยุกต์โครงการเกี่ยวกับการให้การศึกษาเกี่ยวกับการลดความเครียด การปรับสภาพอารมณ์ในการขับขี่จักรยานพาหนะ และการรับรู้ถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น

3.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอารมณ์

3.3.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

อานวย นาคแก้ว (2534: บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งเพศชายและหญิงที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 194 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุต่ำกว่า 30 ปี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าอายุ 30 ปีขึ้นไป และการระบายอารมณ์โกรธหรือหงุดหงิดด้วยการขับรถเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าการไม่ระบายอารมณ์ด้วยการขับรถ การเป็นคนโกรธง่าย ใจร้อนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าการไม่โกรธง่ายหรือใจเย็น

สุรัชย์ เจียมสกุล (2536:70) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่น จำนวน 266 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุมีสภาพร่างกายไม่ปกติ ร้อยละ 21.1 คือยอมรับว่าตนเองมีเมาสุรา และยอมรับว่าตนเองมีสภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติร้อยละ 8 โดยอยู่ในอารมณ์ที่น้อยใจ เสียใจ

เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ (2540 : 74-75) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กลุ่มตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเขตการเดินรถที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุจำนวน 105 ราย ผลการวิจัยพบว่า พนักงานขับรถในกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุและไม่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาที่ศึกษา ส่วนมากมีอารมณ์หงุดหงิด ร้อยละ 92.4 และ 82.9 ตามลำดับ และสภาพอารมณ์รีบร้อน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพอารมณ์รีบร้อน เป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำนายการเกิดอุบัติเหตุได้

3.3.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

เฮนเกอร์ (Henger 1987 : 30-34, อ้างถึงใน อำนวย นาคแก้ว 2534 : 21-22) ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านจิตใจ มีส่วนสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ได้แก่ คนที่อยู่ในอารมณ์โกรธ เก็บกด คนที่รู้สึกเบื่อหน่าย จะทำให้สมรรถภาพในการทำกิจกรรมลดลง Schlzinger ได้รวบรวมสภาวะทางจิตที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 200 ชนิดและพบว่าผู้ที่มีความไวต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ พวกก้าวร้าว ซึมเศร้า หมดหวัง มีการแข่งขันสูง ไม่มีสมาธิ ตื่นเต้น คับข้องใจ มีความรู้สึกต้อยต่ำ ลังเล หุนหัน คี้อดึง และพวกชอบเลี้ยง

สตีเฟน (Stephen 1987: 215, อ้างถึงใน เสาวลักษณ์ คัชมาตย์ 2540 : 29) ศึกษาการประมาณผู้ขับขี่รถยนต์ที่ได้รับการบาดเจ็บรุนแรงในการชนกันระหว่างรถยนต์กับรถบรรทุก พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในเวลากลางวัน ร้อยละ 67.1 รองลงมาอุบัติเหตุเกิดขึ้นในเวลากลางคืน ร้อยละ 29 และเกิดอุบัติเหตุในเวลาฝนตก ร้อยละ 15.8 ผู้ขับขี่รถบรรทุก ร้อยละ 1.4 มีสภาพจิตใจไม่ปกติก่อนเกิดอุบัติเหตุ

ดอร์น (Dorn 1992 : Abstract) ศึกษาถึงความแตกต่างเฉพาะบุคคลและความแตกต่างเฉพาะกลุ่มของพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งในงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญและปัญหาว่าระดับอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นชาย และจากงานวิจัยหลายงานวิจัยแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างเฉพาะบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งผลจากการตอบแบบสอบถามพบว่า ผู้ขับขี่ที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นทั้งหญิงและชายมีสภาพอารมณ์ที่วิตกกังวล ระดับความเครียดสูง โดยกลุ่มวัยรุ่นชายยอมรับว่ามีลักษณะบุคลิกภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นชายมักมีลักษณะการขับขี่ที่เร็วและมักเกิดเหตุการณ์โดยไม่คาดคิดบ่อยครั้ง ดังนั้นผลการวิจัยจึงทำให้เชื่อมั่นได้ว่าความแตกต่างเฉพาะบุคคลมีส่วนเกี่ยวข้องกับระดับการเกิดอุบัติเหตุ และจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงนำไปประยุกต์โครงการเกี่ยวกับการให้การศึกษารื่องการลดความเครียด การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ยานพาหนะ และการรับรู้ถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น

ฟีเลตตี (Filetti 2000 : Abstract) ศึกษาลักษณะอารมณ์โกรธมากและน้อยขณะขับขี่รถและได้หาความสัมพันธ์ของลักษณะบุคลิกภาพที่ก้าวร้าว ฉุนเฉียว ที่ส่งผลต่อลักษณะการขับขี่รถที่เสี่ยงต่ออันตรายและอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและเพื่อลดพฤติกรรม การขับขี่รถที่โลดโผนและเสี่ยงอันตราย โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบ 3 กลุ่ม โดยกลุ่มที่ 1 จะเป็นกลุ่มที่ได้รับปัญหาและขับขี่รถด้วยอารมณ์โกรธและค้นหาสาเหตุของปัญหา และกลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มที่ไม่ได้รับปัญหาขณะขับขี่ด้วยอารมณ์โกรธ และกลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มที่มีอารมณ์โกรธ ฉุนเฉียวน้อย และไม่ได้รับปัญหาขณะขับขี่รถด้วยอารมณ์โกรธ ฉุนเฉียว ผลการศึกษาพบว่า อารมณ์และพฤติกรรมกรขับขี่รถที่มีสิ่งเร้ามีส่วนสัมพันธ์กับเหตุการณ์ โดยกลุ่มที่มีอารมณ์โกรธ ฉุนเฉียวมาก

รายงานว่าการเพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อการกระทำที่ขาดความยั้งคิด แต่ผลการวิจัยที่ศึกษาเปรียบเทียบแตกต่างกันไม่มากนัก แต่นำไปประยุกต์ใช้ในการป้องกันแตกต่างกัน โดยต้องเน้นในกลุ่มที่มีอารมณ์โกรธ ขุนเขี้ยวมาก และเพิ่มการรับรู้เรื่องภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้มากขึ้น

3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

3.4.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

ชูศรี ประกอบกุล (2531: บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการกระแทกกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ทักษะคิดต่อการสวมหมวกนิรภัย ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

วนิดา เมธาลักษณ์ (2534:96-98) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษากรณีโรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 ราย ผลการวิจัยพบว่า ช่วงอายุ 20-24 ปี เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ 26 ส่วนประสิทธิภาพในการขับขี่อยู่ในช่วง 1-3 ปี มากที่สุดร้อยละ 38 และการตรวจเช็คสภาพรถมีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บ

วิไลลักษณ์ กิตติวงษ์โสภากา (2535: 80-85) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี โดยการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม การกระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเอง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเกี่ยวกับเรื่องกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา

สุรัชย์ เจริญสกุล (2536:79) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่น จำนวน 266 คน ผลการวิจัยพบว่าการดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

รัมภา หทัยธรรม (2538:86) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร กลุ่มตัวอย่าง 735 คน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่มี

ทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุในระดับต่ำ และมีพฤติกรรมการขับขี่ไม่ถูกต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ใช้ความเร็วน้อยกว่า 6.94 เท่า ผู้ที่ไม่ตรวจเช็ครถเป็นประจำมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุและมีความหุกสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 1.82 เนื่องจากเครื่องยนต์ทำงานหนักตามปริมาณของระยะทางในการขับขี่ต่อวัน การตรวจเช็คระบบต่าง ๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญ

มณิรัตน์ ชีระวิวัฒน์ (2538: 119-125) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

แท้จริง สิริพานิช (2538 : 67) ศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุจากรถทางบกประจำปี 2537 ในประเทศไทย พบว่า ประเภทของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลประสบอุบัติเหตุมากที่สุด จำนวน 50,693 ราย รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ จำนวน 22,452 ราย เพศชายมีอัตราการตายมากกว่าเพศหญิง สาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรูดฝ้ายในกฎจราจร การขับขี่เร็วกว่ากำหนด การแข่งในที่คับขัน และเมาสุราขณะขับรถ

พัฒนา จินวงษ์ (2539: 85-90) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดนครราชสีมา โดยศึกษาในกลุ่มทดลองจำนวน 61 คน และกลุ่มเปรียบเทียบจำนวน 64 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในผลลัพธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลดลงกว่าก่อนการทดลอง แต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ และไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติส่วนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

นิรมัย ศุภนราพรพงศ์ (2539 : 126-128) ได้ทำการศึกษาการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียน จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 112 คน เป็นกลุ่มทดลอง 64 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วัลภา วงศ์สารศรี (2539: บทคัดย่อ) ศึกษาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 648 คน ผลการวิจัยพบว่า การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่รถแท็กซี่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้ปลอดภัย บุคลิกภาพ ปัญหาทางสุขภาพจิต และการตรวจสภาพรถ เป็นปัจจัยที่ร่วมกันพยากรณ์การขับรถประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ สุขภาพจิต บุคลิกภาพ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถให้ปลอดภัย การใช้ยาและสารเสพติด ประสบการณ์ในการขับขี่ และการตรวจสภาพรถ ตามลำดับ ซึ่งร่วมกันพยากรณ์ได้ร้อยละ 38.1

วิวัฒน์ วนาโรจน์ (2540 : 97-109) การศึกษาเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและบาดเจ็บที่ศีรษะในเวชระพยาบาล ผลการวิจัยพบว่า สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เกิดจากการได้รับบาดเจ็บที่สมอง และทุกรายไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ได้แก่ การไม่ให้สัญญาณไฟหรือให้สัญญาณไฟเป็นบางครั้งเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุ 3.72 เท่า การให้ผู้โดยสารมากกว่า 1 คนมีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บ 2.5 เท่า การไม่ตรวจสภาพรถเป็นประจำมีโอกาสเสี่ยง 1.71 เท่า

เกียรติก้องไกร บุญนา (2541: 75-82) ศึกษาการศึกษาในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บและเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชหลวง จังหวัดนครศรีธรรมราช กลุ่มตัวอย่างจำนวน 250 ราย ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอายุไม่เกิน 20 ปี ร้อยละ 35.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บเป็น 3.10 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541: บทคัดย่อ) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จุฬารัตน์ โสตะ และคณะ (2541, อ้างถึงใน พัชรินทร์ ชมเดช และคณะ 2545 : 60) ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษาที่จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างจำนวน 760 คน เก็บข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ พบว่าวัยรุ่นในระบบการศึกษามีความรู้ ทักษะดี ความเชื่อต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ค่านิยมต่อการป้องกัน อุบัติเหตุจากการจราจรดีกว่า วัยรุ่นนอกระบบการศึกษามีความสำคัญทางสถิติ

สิริพร สมชื่อ (2543 : บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างภายในบริเวณกระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี กลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน เป็นกลุ่มทดลอง 50 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 50 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุมาลัย รจนัย (2543: บทคัดย่อ) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่าง 96 คน เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

บทคัดย่อวิทยานิพนธ์ สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
โครงการสอนคำ เซฟตี้ ไทยแลนด์ (Honda Safety Thailand 2543, อ้างถึงใน พัชรินทร์ ชมเดช และคณะ 2545:65-66) ศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และมาตรการแก้ไข : ศึกษาในกรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัด ผลการศึกษาพบว่า ในกรุงเทพมหานคร สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่พบบ่อยที่สุดเกิดจากความผิดพลาดของผู้ขับขี่สองประการได้แก่ ประการแรกสาเหตุที่เกิดจากแอลกอฮอล์ร้อยละ 40 และประการที่สอง คือ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม เช่น ขับชิดคันหน้ามากเกินไป ใช้ความเร็วสูง สำหรับในต่างจังหวัดพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้แก่ แอลกอฮอล์ ร้อยละ 30 กับพฤติกรรมการขับขี่ร้อยละ 40 ซึ่งผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุพบว่าเป็นเพศชายร้อยละ 80 อายุในช่วง 18-35 ปี มี 1 ใน 3 เป็นผู้ใช้แรงงาน และ 1 ใน 4 เป็นนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 22 ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุและยังพบว่า ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะบ่อยกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง

นพดล บำรุงกิจ (2544: บทคัดย่อ) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ระดับปานกลาง และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ สถานภาพสมรส การได้รับ

ข่าวสารการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การให้คุณค่าต่อชีวิตและทรัพย์สิน รายได้ อายุ จำนวนปีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน

วิทยา จารุพูนผล และคณะ (2544 : บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ทักษะคิดต่อการใช้หมวกนิรภัย การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ทักษะคิดต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการตักเตือนเรื่องกฎหมายจราจรจากตำรวจ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3.4.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

พอทวิน และคณะ (Potvin et al. 1988 : 1206-1208) ได้ทำการศึกษาโปรแกรมการฝึกอบรมการขับขี่ในกลุ่มเด็กวัยรุ่นในรัฐ Quebec สหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ. 1983 โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้จากบทเรียนในชั้นเรียน 30 ชั่วโมง และการฝึกการขับขี่บนถนนที่ปลอดภัย 8 ถึง 10 ชั่วโมง ทำการทดลอง 2 กลุ่ม โดยกลุ่มทดลองเป็นกลุ่มที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรกตามกฎหมายอายุ 18-25 ปี กลุ่มเปรียบเทียบเป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 16-17 ปี หลังการทดลองเป็นเวลา 1 ปี พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มเปรียบเทียบสูงกว่ากลุ่มทดลองและพบว่าผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 และเพศหญิงที่มีอายุมากกว่า 18 ปี มีอัตราการได้รับอุบัติเหตุลดลง

จอร์นสตัน (Johnston 1990: Abstract) ศึกษาการบาดเจ็บทางศีรษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใส่หมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย โดยงานวิจัยครั้งนี้ชี้ให้เห็นความสำคัญที่ว่าปริมาณการขับขี่รถจักรยานยนต์มีมากขึ้นการใช้หมวกนิรภัย เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและอันตรายที่เกิดขึ้นได้ โดยประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์จากโรงพยาบาล จำนวน 155 คน เปรียบเทียบกันสองกลุ่ม เพื่อเปรียบเทียบการบาดเจ็บและความทรมาณจากการบาดเจ็บทางศีรษะของกลุ่มที่ขับขี่จักรยานยนต์ที่ใช้หมวกนิรภัยกับกลุ่มที่ไม่ใช้หมวกนิรภัย ซึ่งผลการวิจัยไม่พบค่านัยสำคัญทางสถิติแต่จากงานวิจัยนี้ได้เสนอแนะว่าควรทำการวิจัยเกี่ยวกับประสิทธิภาพของหมวกนิรภัย และความทุพพลภาพในระยะยาว และโครงการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงข้อบ่งชี้ในการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ต่อไป

เคลลี และคณะ (Kelly et al. 1991, อ้างถึงใน สุมาลัย รจนัย 2543:37) ได้ศึกษาถึงผลการใช้หมวกนิรภัยในการลดอันตราย อัตราป่วย และค่าความสูญเสียในการดูแลรักษา ซึ่งเป็นผลจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากแผนกฉุกเฉินของศูนย์การแพทย์ทั้งหมด 8 แห่ง ใน

รัฐอิลลินอยส์ ระหว่างเดือนเมษายน ถึงเดือนตุลาคม 1988 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ป่วยสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 1.46 และไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 85.4 และพบว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่า รวมถึงมีบาดเจ็บที่ศีรษะแตกมากกว่า และการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บ และพบว่าร้อยละ 23 ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเพิ่มมากขึ้นด้วย

วาเกิล และคณะ (Wagle et al. 1993, อ้างถึงใน พัทธรินทร์ ชมเดช และคณะ 2545 : 71) ศึกษาประโยชน์จากการใช้หมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ในผู้ป่วยจำนวน 83 คน ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลฮาร์ทฟอร์ด และสถานพยาบาลใกล้เคียง ผลการศึกษาพบว่าผู้ป่วยส่วนใหญ่เป็นเพศชายอายุน้อยกว่า 30 ปี มีผู้ป่วยร้อยละ 69 ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ยังสรุปได้ว่าการสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันและไม่เพิ่มจำนวนของการบาดเจ็บที่กระดูกบริเวณคอได้อย่างแน่นอน

มอค และคณะ (Mock et al. 1995: 29-33) ได้ทำการศึกษากลวิธีในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ และลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะของศูนย์อุบัติเหตุระดับ 1 ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 992 คน มีการส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัยผ่านกรมรงค์ การให้ข้อมูลข่าวสารภายหลังจากการดำเนินงาน พบว่ามีจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ตลอดจนจำนวนวันที่ต้องนอนรักษาในโรงพยาบาลลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิลลาเวซ (Villaveces 2000: Abstract) ศึกษาผลของฤทธิ์แอลกอฮอล์ต่อการตายด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในสหรัฐอเมริกา ในช่วงปี ค.ศ. 1980-1997 โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลระดับชาติในการทำการขับขีรถจักรยานยนต์ในช่วงปี ค.ศ. 1980-1997 สำหรับการวัดองค์ประกอบหลักก็เพื่อดูว่าความถี่ของการตายโดยรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ตลอดช่วงเวลาที่กฎหมายมีผลบังคับใช้ เปรียบเทียบช่วงที่กฎหมายไม่มีผลบังคับใช้ ผลการวิจัยพบว่า ระดับความถี่ของการตายด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์ มีจำนวน 792 คน และ 184 คน และสามารถทำนายได้ว่าร้อยละ 24 ตายเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุด้วยสาเหตุของการดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับรถยนต์ และร้อยละ 49 ตามด้วยอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะที่ดื่มแอลกอฮอล์ สรุปได้ว่าแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร และจากผลการวิจัยครั้งนี้จึงสนับสนุนนโยบายระดับชาติและนโยบายด้านอื่น ๆ ด้วย อาทิเช่น นโยบายเรื่องการจัดการใบขับขีรถยนต์และจักรยานยนต์และการออกกฎหมายเกี่ยวกับการลดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ส่งผลต่อการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

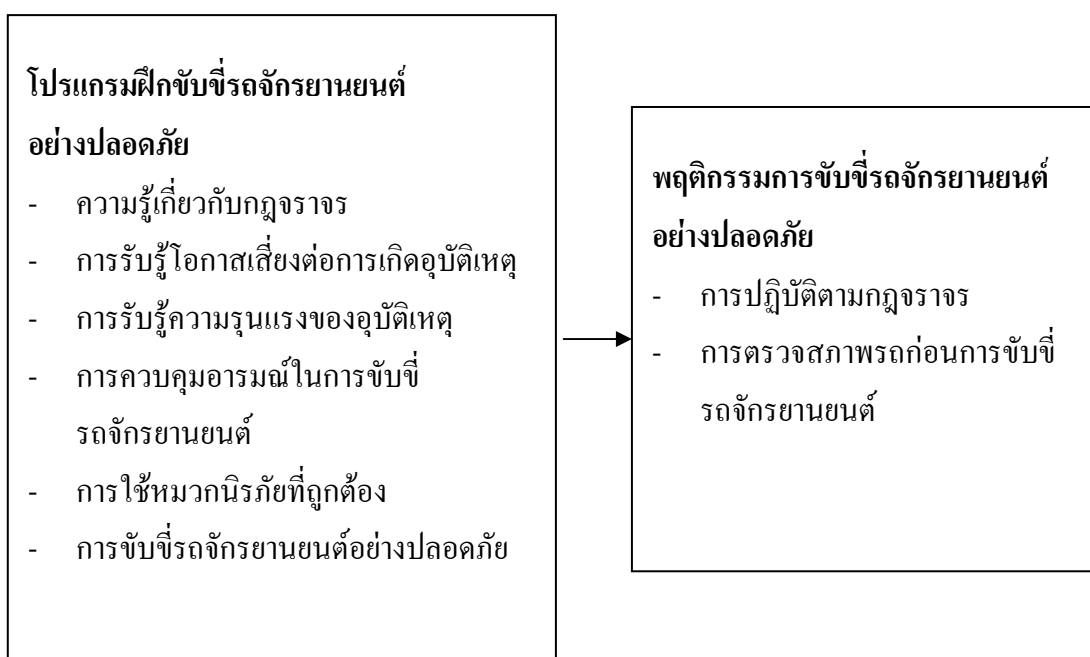
จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นปัญหาที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยเฉพาะวัยรุ่นเป็นกำลังที่สำคัญของ

ประเทศในอนาคต ซึ่งการมีพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะที่ปลอดภัยเป็นแนวทางหนึ่งที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรได้เป็นอย่างดี จากการศึกษาอุบัติเหตุจากการจราจรทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ ผู้ใช้ถนน โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เป็นวัยรุ่น จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรพบมากในวัยรุ่นเพศชายช่วงอายุ 15-19 ปี เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งร่างกายและจิตใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านอารมณ์ที่มีความผันผวนทางอารมณ์อย่างมาก และวัยรุ่นบางคนมีอารมณ์ที่รุนแรง และได้รับอิทธิพลของกลุ่มเพื่อน ๆ ทั้งนี้วัยรุ่นต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มเพื่อน ๆ ซึ่งสมาชิกในกลุ่มอาจมีพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ โดยเฉพาะในเรื่องของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่โลดโผน แข่งขันความเร็ว การกระทำดังกล่าวของวัยรุ่นอาจเนื่องมาจากการขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจร ขาดการรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และโอกาสเสี่ยง ทำให้พฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของแต่ละบุคคลมีความแตกต่างกันได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะใช้โปรแกรมการฝึกขับขี่อย่างปลอดภัยต่อพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และการควบคุมทางอารมณ์ ตามกรอบแนวคิดในการศึกษา

มหาวิทยาลัยศิลปากร กรอบแนวคิด สงวนลิขสิทธิ์

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้ เป็นการวิจัยที่มีลักษณะเป็นการวิจัยเชิงทดลอง (Experimental Research) เพื่อศึกษาผลการใช้โปรแกรมฝึกขับชี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่มีต่อพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรีที่ขับชี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน โดยมีขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษาวิจัยดังต่อไปนี้คือ

รูปแบบการวิจัย (Research Design)

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงทดลอง (Experimental Research) โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง (Experimental Group) และกลุ่มควบคุม (Control Group) แบบสุ่มวัดก่อนและหลังการทดลอง (Randomized Control Group Pretest - Posttest Design) ตามรูปแบบการวิจัยและแผนภูมิแบบแผนการดำเนินการศึกษาวิจัยดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2 แสดงแบบการวิจัย เรื่องผลการใช้โปรแกรมการฝึกขับชี่อย่างปลอดภัยต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี

กลุ่ม	ทดสอบก่อน	ทดลอง	ทดสอบหลัง
RE	T1 TT1 , TT2 , TT3 , TT4	X	T2 TT5 , TT6 , TT7 , TT8
RC	T1 TT1 , TT2 , TT3 , TT4	-	T2 TT5 , TT6 , TT7 , TT8

ความหมายของสัญลักษณ์

- R แทน วิธีการสุ่มตัวอย่างเข้ากลุ่มอย่างง่าย
- E แทน กลุ่มทดลอง (เข้าร่วมโปรแกรมการฝึก)
- C แทน กลุ่มควบคุม (ไม่เข้าร่วมโปรแกรมการฝึก)

- T1 แทน ค่าคะแนนพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยระยะก่อนการทดลอง
- T2 แทน ค่าคะแนนพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยระยะหลังการทดลอง
- TT1 แทน ค่าคะแนนของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระยะก่อนการทดลอง
- TT2 แทน ค่าคะแนนของการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระยะก่อนการทดลอง
- TT3 แทน ค่าคะแนนของการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุในระยะก่อนการทดลอง
- TT4 แทน ค่าคะแนนของการควบคุมอารมณ์ในการขับขีรถในระยะก่อนการทดลอง
- TT5 แทน ค่าคะแนนของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระยะหลังการทดลอง
- TT6 แทน ค่าคะแนนของการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระยะหลังการทดลอง
- TT7 แทน ค่าคะแนนของการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุในระยะหลังการทดลอง
- TT8 แทน ค่าคะแนนของการควบคุมอารมณ์ในการขับขีรถในระยะหลังการทดลอง
- X แทน โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

มหาวิทยาลัยศรีปทุม สงวนลิขสิทธิ์

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ได้แก่ นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ปีการศึกษา 2548 ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน จำนวน 67 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ปีการศึกษา 2548 ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน และมีคะแนนพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ต่ำกว่าเปอร์เซ็นต์ที่ 50 โดยการสุ่มอย่างง่ายจำนวน 30 คน และสุ่มอย่างง่ายเข้ากลุ่มทดลอง 15 คน และกลุ่มควบคุม 15 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

1. โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีดังนี้

โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่อพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ประกอบด้วยกิจกรรมการบรรยายโดยผู้วิจัย ดำรวจจราจร ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การสาธิตฝึกปฏิบัติในเรื่องการขับขีที่ปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัย การควบคุมอารมณ์ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในโปรแกรมการฝึกขับขีอย่างปลอดภัย ได้แก่ เอกสารแผ่นพับเรื่องหมวกนิรภัย

การขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ขอสนับสนุนจากสถาบันทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและ
 สาธารณภัย (สอศ) กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข วัตถุประสงค์ เรื่องขับขีรถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย
 ภาพโปสเตอร์ เครื่องหมายจราจร ขอสนับสนุนจากสำนักคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.)
 สำนักงานขนส่งจังหวัดกาญจนบุรี

2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ ศึกษาอยู่ในระดับชั้น ประสบการณ์ใน
 การขับขีรถจักรยานยนต์ เคยประสบภัยการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถาม
 เป็นแบบกำหนดตัวเลือก จำนวน 3 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ลักษณะคำถามเป็นแบบมีตัวเลือก 4
 ตัวเลือก เลือกเพียงคำตอบเดียว มีข้อคำถาม 20 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนของแบบวัดความรู้
 กำหนดดังนี้

ตอบถูกต้อง ให้คะแนนเท่ากับ 1 คะแนน

ตอบผิด ให้คะแนนเท่ากับ 0 คะแนน

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้วิจัยสร้างและ
 พัฒนาเครื่องมือ ตามนิยามศัพท์และทบทวนวรรณกรรม ซึ่งมีข้อคำถาม 17 ข้อ ลักษณะแบบสอบถาม
 เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย

น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงว่ามีการรับรู้โอกาสเสี่ยง
 ต่อการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับคำตอบมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด ให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1
 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้ามจะให้คะแนนกลับกัน คนที่ได้คะแนนมากแสดงว่ามีการรับรู้
 โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนที่ได้คะแนนน้อย

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยผู้วิจัยสร้างและพัฒนา
 เครื่องมือ ตามนิยามศัพท์และทบทวนวรรณกรรม ซึ่งมีข้อคำถาม 9 ข้อ ลักษณะแบบสอบถามเป็น
 แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด

มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก

ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง

น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด
 เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงว่ามีการรับรู้ความรุนแรง
 ของอุบัติเหตุ สำหรับคำตอบมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด ให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1
 ตามลำดับ คนที่ได้คะแนนมากแสดงว่ามีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุสูงกว่าคนที่ได้คะแนนน้อย

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามวัดการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยผู้วิจัย
 สร้างและพัฒนาเครื่องมือ ตามนิยามศัพท์และทบทวนวรรณกรรม ซึ่งมีข้อคำถาม 18 ข้อ ลักษณะ
 แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับดังนี้

เห็นด้วยมากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
 มากที่สุด

เห็นด้วยมาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
 มาก

เห็นด้วยปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
 ปานกลาง

เห็นด้วยน้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
 น้อย

เห็นด้วยน้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถาม
 น้อยที่สุด

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงว่ามีการควบคุมอารมณ์
 ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับคำตอบเห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง
 เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยน้อยที่สุด ให้คะแนน 5,4,3,2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้าม
 จะให้คะแนนกลับกัน คนที่ได้คะแนนมากแสดงว่ามีการควบคุมอารมณ์สูงกว่าคนที่ได้คะแนนน้อย

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมกรขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยผู้วิจัย
 สร้างและพัฒนาขึ้นตามการทบทวนวรรณกรรม มีข้อคำถามทั้งหมด 24 ข้อ โดยแบ่งออกเป็นดังนี้

ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 4 ระดับดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความได้เป็นประจำ

ทุกครั้งปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความได้เป็นบ่อยครั้ง

ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความได้น้อยครั้ง

ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความที่แสดงถึงการมีพฤติกรรม
 การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สำหรับคำตอบปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง

ไม่เคยปฏิบัติ ให้คะแนน 4,3,2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อความที่ตรงกันข้ามจะให้คะแนนกลับกันคนที่ได้คะแนนมากแสดงว่ามีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่าคนที่ได้คะแนนน้อย

การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยทำการสร้างและพัฒนาเครื่องมือ โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยศึกษาค้นคว้า เอกสาร งานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. กำหนดกรอบแนวคิดเพื่อสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย

3. สร้างแบบสอบถามที่มีเนื้อหาครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยและตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา จากอาจารย์ที่ปรึกษา และผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน

4. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นและได้รับการปรับปรุงไปทดลองใช้ (Try out) กับนักเรียนมัธยมปลาย โรงเรียนเทพมงคลรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ที่ขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 30 คน เนื่องจากมีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างจริงที่ใช้ทดลอง

5. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามดังนี้
5.1 แบบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทดสอบหาค่าความเชื่อมั่น (reliability) โดยใช้สูตร Kr 20 ของคูเดอร์-ริชาร์ดสัน (Kuder – Richardson, อ้างถึงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์ 2543 : 123) โดยใช้สูตรการหาค่าความเชื่อมั่นดังนี้

$$\text{สูตร Kr 20 } R_{tt} = (n/n-1)(1 - pq/S_t^2)$$

n หมายถึง จำนวนข้อ

p หมายถึง สัดส่วนของคนทำถูกในแต่ละข้อ

q หมายถึง สัดส่วนของคนทำผิดในแต่ละข้อ = 1-p

S_t^2 หมายถึง ความแปรปรวนของคะแนนทั้งฉบับ

ในการวิจัยครั้งนี้ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเท่ากับ .632

5.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หาค่าความเชื่อมั่น(reliability) โดยใช้สัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistical Package for the Social Sciences)

5.2.1 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ มีค่าความเชื่อมั่น .795

5.2.2 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ มีค่าความเชื่อมั่น .645

5.2.3 แบบสอบถามการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่า
ความเชื่อมั่น .914

5.2.4 แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีค่า
ความเชื่อมั่น .869

6. โปรแกรมการฝึกการขับอย่างปลอดภัย มีขั้นตอนการสร้างและพัฒนาเครื่อง ดังนี้

6.1 สร้างโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยดัดแปลงมาจากโปรแกรม
การขับอย่างปลอดภัย ของสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

6.2 นำโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปให้อาจารย์ที่ปรึกษา และ
ผู้เชี่ยวชาญ รวม 5 ท่าน ตรวจสอบความเหมาะสมของกิจกรรมการฝึกแต่ละครั้ง

6.3 นำโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่ได้ปรับปรุงแล้ว ไปทดลองใช้
กับนักเรียนชาย มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเทพมงคลรังษี จำนวน 15 คน เพื่อตรวจหา
ข้อบกพร่องหรือปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นขณะดำเนินการตามโปรแกรม เพื่อนำสิ่งที่พบมาปรับปรุง
แก้ไขก่อนการทดลองจริง

6.4 นำโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่ได้ปรับปรุงแล้วไปดำเนินการ
ทดลอง

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

วิธีดำเนินการวิจัยและเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการดำเนินการวิจัยและการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัย ดังนี้

ขั้นเตรียมการ

1. ผู้วิจัยทำหนังสือถึงคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร เพื่อให้ทำหนังสือขอ
ความร่วมมือไปยังผู้อำนวยการ โรงเรียนวิสุทธิรังษี เพื่อขออนุญาตทดลองใช้โปรแกรมฝึกขับขี่
รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และขอความร่วมมือในการดำเนินการวิจัย

2. ผู้วิจัยนำโปรแกรมที่ได้ผ่านการพัฒนา และปรับปรุงจนมีคุณภาพในระดับที่ยอมรับได้
ไปดำเนินการทดลองด้วยตนเอง

3. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรอำเภอกาญจนบุรี สำนักงาน-
ขนส่งจังหวัดกาญจนบุรี

4. จัดเตรียมวัสดุที่จะใช้ในการดำเนินงานตามกิจกรรม

ขั้นดำเนินงาน

1. ระยะก่อนการทดลอง

ทำแบบสอบถามวัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปให้นักเรียนชาย
ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียน ตอบแบบสอบถาม

วัดพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จำนวน 67 คน จากนั้นผู้วิจัยได้นำแบบสอบถาม มาตรวจให้คะแนน และสุ่มตัวอย่างนักเรียนชายที่มีคะแนนพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย ต่ำกว่าเปอร์เซ็นต์ที่ 50 โดยสุ่มอย่างง่ายมา จำนวน 30 คน เพื่อใช้เป็นกลุ่มตัวอย่าง และจับฉลาก เพื่อสุ่มเข้ากลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม กลุ่มละ 15 คน เก็บคะแนนจากการตอบ แบบสอบถามไว้เป็นคะแนนในระยะก่อนการทดลอง (Pre-test)

2. ระยะทดลอง

ดำเนินการทดลองโดยใช้โปรแกรมฝึกขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย กับกลุ่มทดลอง เป็นระยะเวลา 9 สัปดาห์ ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม 2548 ถึงวันที่ 3 ธันวาคม 2548 ดังมี รายละเอียดต่อไปนี้

สัปดาห์ที่ 1 วันเสาร์ที่ 8 ตุลาคม 2548 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 12.00 น. ผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยขั้นตอนการดำเนินการวิจัยพร้อมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูล ก่อนการทดลอง (Pretest) ด้วยแบบสอบถาม ทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

สัปดาห์ที่ 2 วันเสาร์ที่ 15 ตุลาคม 2548 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 12.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลอง ในเรื่องของการรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อ โดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนคร อำเภอมืองกาญจนบุรี

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- ความหมายเกี่ยวกับความรู้ (10 นาที)
- คู่มือโอซีดีการใช้รถใช้ถนน (50 นาที)
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 (ลักษณะการใช้รถ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การขับผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน 60 นาที)
- กฎกระทรวงเกี่ยวกับหมวกนิรภัย รถจักรยานยนต์ การบรรทุกของรถจักรยานยนต์ (30 นาที)

- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 3 วันเสาร์ที่ 22 ตุลาคม 2548 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 12.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลอง ในเรื่องการรับรู้ โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อ โดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม เรื่องการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจงใจกลุ่มทดลองให้มีพฤติกรรมลดการเสี่ยงต่อ อุบัติเหตุจากขับซึ่รถจักรยานยนต์

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- ความหมายการรับรู้ (10 นาที)
- คู่มือโอซีดีการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (50 นาที)
- สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ (90 นาที)
- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 4 วันเสาร์ที่ 29 ตุลาคม 2548 ใช้เวลา 2 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 11.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลอง ในเรื่องการรับรู้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อ โดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม เรื่องการรับรู้ความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุความสูญเสียที่เกิดขึ้นและจงใจกลุ่มทดลองให้ มีความตระหนักความรุนแรงของอุบัติเหตุ

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- ความหมายการรับรู้ (10 นาที)
- คู่มือโอซีดีการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (30 นาที)
- สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีความรุนแรง (20 นาที)
- แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและประสบการณ์อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (30 นาที)
- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 5 วันเสาร์ที่ 5 พฤศจิกายน 2548 ใช้เวลา 2 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 11.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลองในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อ โดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจจร อําเภอเมืองกาญจนบุรี ให้ความรู้เรื่องการสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- แนะนำลักษณะต่างๆ และการสวมใส่ที่ถูกต้องของหมวกนิรภัย (20 นาที)
- คู่มือโอซีดีเรื่องหมวกนิรภัยกับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ (20 นาที)
- ฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง (50 นาที)
- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 6 วันเสาร์ที่ 12 พฤศจิกายน 2548 ใช้เวลา 6 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 15.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลอง ในเรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อโดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่ บริษัท โสวณสิทธิ์ เซลแอนด์เซอร์วิส อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี ให้ความรู้เรื่องการสาธิตและฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- คู่มือโอซีดีเรื่องการขับขี่ปลอดภัย (60 นาที)
- สาธิต(เครื่องแต่งกายที่เหมาะสมในการขับขี่ ท่าทางการขับขี่ การจอดรถ การหยุดรถ การออกตัวรถ การควบคุมคันเร่ง การให้สัญญาณไฟต่างๆ การเบรก การลดความเร็วของรถ การตรวจสภาพรถ 120 นาที)
- ฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์และตรวจสภาพรถ (2 ชั่วโมง 40 นาที)
- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 7 วันเสาร์ที่ 19 พฤศจิกายน 2548 ใช้เวลา 3 ชั่วโมงตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 12.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลอง ในเรื่องการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อโดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม ให้ความรู้เรื่องการจัดควบคุมอารมณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- ความหมายของอารมณ์ ลักษณะต่างๆของอารมณ์ (2 ชั่วโมง)
- คู่มือโอซีดีเรื่องการนั่งสมาธิ (30 นาที)
- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 8 วันเสาร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2548 ใช้เวลา 2 ชั่วโมงตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 12.00 น. จัดกิจกรรมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มทดลอง ในเรื่องการควบคุมอารมณ์

กิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อโดยผู้วิจัยและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลศูนย์นครปฐม ให้ความรู้เรื่องการจัดควบคุมอารมณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

- แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
- คู่มือโอซีดีเรื่องการแสดงอารมณ์ที่ไม่ดีในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (60 นาที)
- ฝึกปฏิบัติการควบคุมอารมณ์ (ฝึกการหายใจยังอารมณ์ ดูภาพ การนับเลข เบรคอารมณ์ การทิ้งอารมณ์ที่ไม่ดี การนั่งสมาธิ 1 ชั่วโมง 30 นาที)
- ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สัปดาห์ที่ 9 วันเสาร์ที่ 3 ธันวาคม 2548 ใช้เวลา 3 ชั่วโมง ตั้งแต่เวลา 09.00 น. ถึง 12.00 น.

ผู้วิจัย สรุปผลการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลองด้วยแบบสอบถาม ทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

3. ระยะเวลาหลังการทดลอง

เมื่อเสร็จสิ้นโปรแกรมการฝึกประมาณ 1 สัปดาห์ ให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม วัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เก็บคะแนนจากการตอบแบบสอบถามไว้เป็นคะแนนในระยะเวลาหลังการทดลอง (Post-test)

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานทางสถิติในการวิจัยครั้งนี้ วิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป (Statistical Package for the Social Science) ซึ่งผู้วิจัย กำหนดระดับความเชื่อมั่นในการทดสอบทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ .05 เป็นเกณฑ์ในการยอมรับสมมติฐานและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ มีดังนี้

1. หาค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
2. หาค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
3. หาค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
4. หาค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ของคะแนนการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
5. หาค่ามัชฌิมเลขคณิต (\bar{X}) ของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ก่อนการทดลอง (Pre-test) และหลังการทดลอง (Post-test) ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
6. นำค่าเฉลี่ยที่ได้จากข้อ 1 ถึงข้อ 5 มาทดสอบความแตกต่าง โดยใช้ค่า t (t-test) เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าคะแนนกลุ่มเดียวกัน คือ กลุ่มควบคุม (ก่อนและหลัง) กลุ่มทดลอง (ก่อนและหลัง) โดยการทดสอบค่า t (t-test) แบบ dependent samples โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
7. นำค่าเฉลี่ยที่ได้จากข้อ 1 ถึงข้อ 5 มาทดสอบความแตกต่าง โดยใช้ค่า t (t-test) เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าคะแนนหลังการทดลองระหว่างกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง โดยการทดสอบค่า t (t-test) แบบ independent samples โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์และอักษรที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูล และแปลความหมายของผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้กำหนดสัญลักษณ์ต่างๆ ที่ใช้แทนความหมาย ดังต่อไปนี้

n	แทน	จำนวนนักเรียนในกลุ่มตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย
S.D.	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนน
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในการพิจารณา t - distribution

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ระดับ ความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง

ตอนที่ 2 เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตอนที่ 3 เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลองก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตอนที่ 4 เป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล การศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของความรู้เกี่ยวกับกฏจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มควบคุมกับนักเรียนในกลุ่มทดลองหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

โดยนำเสนอพฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยของนักเรียนแยกเป็นความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย รายละเอียดของผลวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ระดับ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มควบคุมก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

ตารางที่ 3 แสดงระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตัวแปร	\bar{x}	S.D.	ค่าระดับ
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	11.33	3.06	ปานกลาง
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	11.47	2.95	ปานกลาง
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.81	.364	มาก
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.82	.373	มาก
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.57	.511	มาก
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.56	.489	มาก

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ตัวแปร	\bar{x}	S.D.	ค่าระดับ
การควบคุมอารมณ์ในการขับขี			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	2.69	.771	ปานกลาง
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	2.68	.767	ปานกลาง
พฤติกรรมกรการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	2.76	.254	ปานกลาง
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	2.77	.253	ปานกลาง

จากตารางที่ 3 พบว่านักเรียนในกลุ่มควบคุมก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมกรการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 11.33$, $\bar{x} = 2.69$, $\bar{x} = 2.76$) ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.81$, $\bar{x} = 3.57$) และนักเรียนในกลุ่มควบคุมหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมกรการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 11.47$, $\bar{x} = 2.68$, $\bar{x} = 2.77$) ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.82$, $\bar{x} = 3.56$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 แสดงระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมกรการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มทดลองก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตัวแปร	\bar{x}	S.D.	ค่าระดับ
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	10.53	2.50	ปานกลาง
หลังเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	16.60	2.53	มาก
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ			
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	4.02	.660	มากที่สุด

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ตัวแปร	\bar{x}	S.D.	ค่าระดับ
หลังเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	4.16	.366	มากที่สุด
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ			
ก่อนเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.86	.476	มาก
หลังเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.92	.262	มาก
การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่			
ก่อนเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	2.84	.874	ปานกลาง
หลังเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.64	.525	มาก
พฤติกรรมกำบังขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย			
ก่อนเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	2.68	.315	ปานกลาง
หลังเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	3.18	.267	มาก

จากตารางที่ 4 พบว่า นักเรียนในกลุ่มทดลองก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมกำบังขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 10.53$, $\bar{x} = 2.84$, $\bar{x} = 2.68$) ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมากที่สุดและมาก ($\bar{x} = 4.02$, $\bar{x} = 3.86$) และนักเรียนในกลุ่มทดลองหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมกำบังขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 16.60$, $\bar{x} = 3.92$, $\bar{x} = 3.64$, $\bar{x} = 3.18$) ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{x} = 4.16$) ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบ พฤติกรรมกำบังขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยรวม ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมกำบังขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยในกลุ่มควบคุม โดยใช้ t-test

ตัวแปร	n	\bar{x}	S.D.	t
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	11.33	3.06	1.468
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	11.47	2.95	
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.81	.364	1.382
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.82	.373	
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.57	.511	.564
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.56	.489	
การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	2.69	.771	1.468
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	2.68	.767	
พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	2.76	.254	1.382
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	2.77	.253	

จากตารางที่ 5 พบว่านักเรียนในกลุ่มควบคุมมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบ พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในกลุ่มทดลอง โดยใช้ t-test

ตัวแปร	n	\bar{X}	S.D.	t
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	10.53	2.50	7.405 *
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	16.60	2.53	
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	4.02	.660	.832
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	4.16	.366	
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.86	.476	.406
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.92	.262	
การควบคุมอารมณ์ในการขับขี				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	2.84	.874	3.056 *
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.64	.525	
พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย				
ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	2.68	.315	6.014 *
หลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	15	3.18	.267	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 6 พบว่านักเรียนในกลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยรวม ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนในกลุ่มทดลองกับนักเรียนในกลุ่มควบคุมหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลองกับนักเรียนในกลุ่มควบคุมหลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยใช้ t-test

ตัวแปร	n	\bar{X}	S.D.	t
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร				
กลุ่มทดลอง	15	16.60	2.53	5.117 *
กลุ่มควบคุม	15	11.47	2.95	
การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ				
กลุ่มทดลอง	15	4.16	.366	2.554 *
กลุ่มควบคุม	15	3.82	.373	
การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ				
กลุ่มทดลอง	15	3.92	.262	2.464 *
กลุ่มควบคุม	15	3.56	.489	
การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่				
กลุ่มทดลอง	15	3.64	.525	3.978 *
กลุ่มควบคุม	15	2.68	.767	
พฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย				
กลุ่มทดลอง	15	3.18	.267	4.267 *
กลุ่มควบคุม	15	2.77	.253	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 7 พบว่านักเรียนในกลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมจราจรที่รัดจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หลังเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกขับขี่รัดจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่านักเรียนในกลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัย ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

เพื่อศึกษาผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี

การวิจัย ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ครั้งนี้ใช้รูปแบบการดำเนินการทดลองแบบ Randomized Control Group Pretest - Posttest Design

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่ำกว่า เฟอร์เช่น ไทล์ที่ 50 ลงมาและสุ่มอย่างง่ายเข้ากลุ่มทดลอง 15 คน และกลุ่มควบคุม 15 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ เป็นแบบการวิจัยผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น คือ แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยติดต่อขอความร่วมมือกับคณะครูและนักเรียนและดำเนินการทดลอง และรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างกับนักเรียนกลุ่มตัวอย่างในช่วงเดือนตุลาคม 2548 ถึง ธันวาคม 2548

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัย ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณ เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายในกลุ่มทดลองกับนักเรียนชายในกลุ่มควบคุม โดยใช้ t - test

สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาเปรียบเทียบผลการใช้โปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สรุปได้ดังนี้

1. นักเรียนชายในกลุ่มทดลองก่อนและหลังจากเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมรถขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลองก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ค่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุของนักเรียนในกลุ่มทดลองก่อนและหลังการเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน

2. นักเรียนชายในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังจากเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมรถขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน

3. นักเรียนชายในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่าค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมรถขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อภิปรายผล

จากการศึกษา ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี สามารถอภิปรายการวิจัยได้ดังนี้

1. ผลการศึกษาเปรียบเทียบผลการใช้โปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชายในกลุ่มทดลองก่อนและหลังจากเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมรถขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มทดลองก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีคะแนนเฉลี่ยของหัวข้อดังกล่าว หลังเข้าร่วม โปรแกรมฝึกมากกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนเข้าร่วมโปรแกรม แสดงว่า

1.1 ในเรื่องของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การที่กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยหลังเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนเข้าร่วมโปรแกรมแสดงให้เห็นว่าโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสามารถพัฒนาให้นักเรียนมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรได้ดีขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยคะแนนของนักเรียนในกลุ่มทดลองหลังการทดลองมีความรู้เพิ่มสูงขึ้นมากกว่าก่อนการทดลอง ดังจะเห็นชัดเจนในข้อคำถามที่ว่า ข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการหยุด ซึ่งก่อนเข้าโปรแกรมมีผู้ตอบถูก 2 คน ($\bar{x} = .13$) หลังเข้าโปรแกรมมีผู้ตอบถูก 12 คน ($\bar{x} = .80$) และข้อคำถามที่ว่าข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ก่อนเข้าโปรแกรมมีผู้ตอบถูก 3 คน ($\bar{x} = .20$) หลังเข้าโปรแกรมมีผู้ตอบถูก 13 คน ($\bar{x} = .87$) ซึ่งการศึกษาครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาของสุมาลัย รจนัย (2543: บทคัดย่อ) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่าง 96 คน เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการได้ทำการสัมภาษณ์นักเรียนในกลุ่มทดลอง 5 คน พบว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมเคยถูกตำรวจจับในเรื่องไม่มีใบอนุญาตขับขี่และฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจรกันมากแต่พอหลังเข้าร่วมโปรแกรมมีความรู้เรื่องเครื่องหมายจราจรและกฎจราจรทำให้การถูกจับลดน้อยลง ในเรื่องของใบอนุญาตขับขี่ซึ่งบางคนยังไม่ค่อยได้เห็นความสำคัญมากนักเพราะคิดว่าไม่มีใบอนุญาตขับขี่ก็สามารถขับขีรถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งเมื่อเข้าร่วมโปรแกรมแล้ว นักเรียนเห็นความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่มากขึ้น

1.2 ในเรื่องของ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ การที่กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยหลังเข้าร่วมโปรแกรมสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนเข้าร่วมโปรแกรม แสดงให้เห็นว่าโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสามารถพัฒนาให้นักเรียนมีการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ดีขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 4 และจะเห็นชัดเจนในข้อคำถามที่ว่า เมื่อเห็นรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไป ท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืน ซึ่งก่อนเข้าร่วมโปรแกรมมีคะแนนค่าเฉลี่ย 2.93 หลังเข้าร่วมโปรแกรมมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 3.93 ซึ่งมีการตอบน้อย จำนวน 12 คน และน้อยที่สุดจำนวน 2 คน และข้อคำถามที่ว่า ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อนยอมรับว่าท่านขับขีรถจักรยานยนต์ได้รวดเร็วมากกว่า ซึ่งก่อนเข้าร่วมโปรแกรมมีค่าเฉลี่ย 2.87 หลังเข้าร่วมโปรแกรมมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 3.80 ซึ่งมีการตอบน้อย จำนวน 5 คน และน้อยที่สุดจำนวน 4 คน ส่วนใหญ่มักจะมีการกระทำอยู่ในด้านน้อยแสดงให้เห็นว่านักเรียนกลุ่มทดลองหลังเข้าโปรแกรมมีการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่มากขึ้นกว่าก่อนเข้าโปรแกรม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอำนาจ นาคแก้ว

(2534: บทคัดย่อ) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ทั้งเพศชายและหญิงที่เกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 194 คน ผลการศึกษาพบว่า อายุต่ำกว่า 30 ปี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าอายุ 30 ปีขึ้นไป และการระบายอารมณ์โกรธหรือหงุดหงิดด้วยการขับรถเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าการไม่ระบายอารมณ์ด้วยการขับรถ การเป็นคนโกรธง่าย ใจร้อนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าการไม่โกรธง่ายหรือใจเย็น และจากการที่ได้สัมภาษณ์นักเรียนในกลุ่มทดลอง 5 คน พบว่าก่อนที่เข้าร่วมโปรแกรมเคยมีอารมณ์ในทางด้านลบในการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่พอได้เข้าร่วมโปรแกรมแล้วได้ทราบถึงผลของการไม่ควบคุมอารมณ์ว่ามีผลเสียในด้านต่างๆ และได้เรียนรู้วิธีควบคุมอารมณ์ และได้ฝึกการควบคุมอารมณ์โดยการทำสมาธิ ทำให้ตนเองสามารถควบคุมอารมณ์ตนเองได้มากขึ้นเมื่อมีอารมณ์โกรธหรือไม่พอใจในสถานการณ์ต่างๆ และเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ก็มีสมาธิในการขับขี่มากขึ้น และไม่ทำให้คนนั่งซ้อนท้ายต้องหวาดเสียวกลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุ

1.3 ในเรื่องของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การที่กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยหลังเข้าร่วม โปรแกรมสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยก่อนเข้าร่วมโปรแกรม แสดงให้เห็นว่า โปรแกรมการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสามารถพัฒนาให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยได้ดีขึ้น ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 4 และจะเห็นชัดเจนในข้อคำถามที่ว่า ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร ในถนนที่มีเครื่องหมายห้ามย้อนศร ก่อนเข้าโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 2.40 หลังเข้าโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 3.60 และข้อคำถามที่ว่า ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ซึ่งก่อนเข้าโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 2.60 หลังเข้าโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 3.40 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของชิราตันน์ ทองเที่ยงดี

(2541: บทคัดย่อ) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ดีก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการสัมภาษณ์นักเรียนในกลุ่มทดลองจำนวน 5 คน หลังเข้าร่วมโปรแกรมพบว่า มีการตอบในลักษณะการปฏิบัติตัวในด้านต่างๆดีขึ้น ในเรื่องของการขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับขี่รถจักรยานยนต์ยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง ซึ่งมีการกระทำดังกล่าวน้อยลง ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีเนินมา มีการปฏิบัติน้อยลงถึงไม่เคยปฏิบัติ และมีการลดความเร็วเมื่อถึงทางโค้งทางแยก สวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัด

ให้แน่นทุกครั้ง มีการปฏิบัติบ่อยครั้งถึงทุกครั้ง แสดงให้เห็นว่าหลังการทดลองนักเรียนมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปในแนวทางที่ดีขึ้น

1.4 ในเรื่องของกรรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นักเรียนในกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนของการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมากที่สุด และค่าเฉลี่ยคะแนนของการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ทั้งก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม ดังแสดงให้เห็นในตารางที่ 4 การที่ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมคะแนนไม่แตกต่างกันเนื่องจากคะแนนเฉลี่ยของทั้ง 2 หัวข้อ ก่อนเข้าโปรแกรมค่อนข้างสูง เมื่อเข้าโปรแกรมจึงทำให้คะแนนไม่เปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะการรับรู้โอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ กลุ่มทดลองนั้น นักเรียนสามารถรับรู้ได้จากประสบการณ์ที่นักเรียนได้รับรู้จากชีวิตประจำวัน และได้รับรู้จากสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ วิดีโอ อินเทอร์เน็ต สื่อต่างๆ นั้นสามารถสื่อให้เห็นถึงโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงระดับต่างๆ ของอุบัติเหตุ เช่น ในเทศกาลปีใหม่ วันสงกรานต์ จะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงต่างๆ ที่เกิดขึ้นและนักเรียนได้รับรู้ว่าโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ ในช่วงใดจะมีมาก และจากที่ได้สัมภาษณ์นักเรียนในกลุ่มทดลอง 5 คน พบว่าทุกคนที่ถูกสัมภาษณ์ เคยรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุต่างๆ จากสื่อ วิทยุ โทรทัศน์ วิดีโอ รวมทั้งอินเทอร์เน็ต และ 4 ใน 5 คน เคยมีประสบการณ์จากญาติพี่น้องที่เคยได้รับอุบัติเหตุมาก่อน ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541: บทคัดย่อ) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2. ผลการศึกษาเปรียบเทียบผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนชายในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังจากเข้าร่วม โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมกรขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ของนักเรียนในกลุ่มควบคุมก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่า กลุ่มควบคุม ซึ่งไม่ได้รับการฝึกตามโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ก่อนและหลังการทดลองซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยในทุกหัวข้อไม่แตกต่างกัน เพราะว่ากลุ่มควบคุมไม่ได้รับการฝึกตามโปรแกรมจึงทำให้ไม่ได้เกิดความเปลี่ยนแปลง ทำให้คะแนนในทุกหัวข้อไม่เกิดความแตกต่าง ดังแสดงในตารางที่ 3 (หน้า 65)

3. ผลการศึกษาเปรียบเทียบหลังการใช้โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนชายในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่าค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน แสดงให้เห็นว่า นักเรียนที่เข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสามารถพัฒนาให้นักเรียนมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การควบคุมอารมณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่ดีขึ้นกว่านักเรียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม ซึ่งสอดคล้องกันกับการศึกษาของ นิรามย์ สุคนธาพรค์ (2539 :126-128) ได้ทำการศึกษาการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 112 คน เป็นกลุ่มทดลอง 64 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยดีขึ้นก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับการศึกษาของธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541: บทคัดย่อ) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 120 คน เป็นกลุ่มทดลอง 60 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 60 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับการศึกษาของสิริพร สมชื่อ (2543 : บทคัดย่อ) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างภายในบริเวณกระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 100 คน เป็นกลุ่มทดลอง 50 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 50 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสอดคล้องกับการศึกษาของสุมาลัย รจนัย (2543: บทคัดย่อ) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่าง 96 คน

เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลอง มีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากการศึกษาครั้งนี้ แสดงให้เห็นว่า โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สามารถพัฒนาพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนให้ดีขึ้นได้ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน การวิจัย ทั้งนี้เพราะ โปรแกรมเปิดโอกาสให้เด็กนักเรียนกลุ่มวัยรุ่นมีอายุระหว่าง 15-19 ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีความกระตือรือร้น ชอบการรวมกลุ่ม ชอบการแสดงออก ต้องการการยอมรับของสังคม ได้แสดงศักยภาพของตนตามวัย ซึ่งระดับ เรื่องมาลัย (2531 , อ้างถึงใน คณิงนิจ พุ่มพวง 2546 : 69) กล่าวว่า วัยรุ่นชอบการรวมกลุ่มและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ต้องการการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมถึงการได้มีโอกาสแสดงออกและเป็นที่ยอมรับของคน ในการเข้าร่วมโปรแกรมครั้งนี้สังเกตได้ว่านักเรียนที่เข้าร่วมโปรแกรมการฝึกให้ความสนใจและอยากเข้าร่วมกิจกรรมซึ่งในการฝึกหัดขับขีรถจักรยานยนต์ โดยใช้เทคนิคต่างๆ เพื่อการขับขีที่ปลอดภัย ซึ่งนักเรียนได้มีการปฏิบัติจริง นอกจากนี้โปรแกรมยังเน้นให้นักเรียนได้รับทราบถึงโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยนอกจากการบรรยายแล้วยังมีการให้ผู้ประสบเหตุจริงมาเล่าประสบการณ์ให้ฟัง ทำให้นักเรียนได้รับรู้ข้อมูลที่เป็นจริง จึงเกิดความเข้าใจนำสู่การตระหนักและเห็นความสำคัญในเรื่องโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุ จึงทำให้นักเรียนที่เข้าโปรแกรมมีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากกว่านักเรียนที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 จากการวิจัยครั้งนี้ แสดงให้เห็นว่า ผลการใช้โปรแกรมฝึกขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สามารถทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น ทำให้มีความรู้เรื่องเกี่ยวกับกฎจราจรและเข้าใจ เครื่องหมายจราจรต่างๆ บนท้องถนนมากขึ้นและรู้จักที่จะควบคุมสภาพอารมณ์ในขับขีรถจักรยานยนต์จะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุ จึงควรส่งเสริมให้ทุกโรงเรียนมัธยมศึกษามีการจัดอบรมและนำเอาโปรแกรมการฝึกขับขีรถจักรยานยนต์ไปใช้กับนักเรียน

1.2 ควรมีการฝึกอบรมครูตามโรงเรียนต่างๆ เพื่อให้ครูเป็นแกนนำและนำไปใช้อบรมและแนะนำสอนนักเรียนในโรงเรียนนั้น โดยเป็นโครงการครุมุ่งสู่นักเรียน

1.3 ควรมีการพัฒนากิจกรรมเข้าสู่โปรแกรมเพื่อนำมาพัฒนานักเรียนให้มีความเหมาะสมในหลักสูตรของโรงเรียน

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการติดตามผลในระยะยาว หลังจากเสร็จสิ้นการทดลองไปแล้ว เพื่อดูว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนที่ได้รับการเข้าร่วมโปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปแล้ว ยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เช่น ให้อัญญาณไฟ หรือมือก่อนเลี้ยวรถ ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่น กระชั้นชิด ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งกัน หรือขับขี่ด้วยความเร็ว ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะผาดโผน สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพมั่นคง แข็งแรง ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีอาการเมึนเมา ต้องมีสติทุกครั้งในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่กับนักเรียนมากน้อยเพียงใด

2.2 ควรทดลองใช้โปรแกรมฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย กับนักเรียนหญิง และนักเรียนในระดับชั้นอื่นๆ เช่น นักเรียนหญิงในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น นักเรียนหญิงในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย และนักเรียนชายในชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น เพื่อให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงสาธารณสุข. กรมสุขภาพจิต. คู่มือส่งเสริมสุขภาพจิตนักเรียน ระดับมัธยมศึกษา

สำหรับครู. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา ลาดพร้าว, 2545.

กระทรวงสาธารณสุข. สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. กองสุขภาพจิต. แนวคิด ทฤษฎีและ

การนำไปใช้ในการดำเนินงานสุขภาพจิตและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. นนทบุรี :

โรงพิมพ์กองสุขภาพ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2542.

กฤติยา พันธุ์วิไล. “ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของ

วัยรุ่นที่ขับรถยนต์ในอำเภอเมืองเชียงใหม่.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตร-

มหาบัณฑิต สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2540.

กันยา สุวรรณแสง. จิตวิทยาทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : อักษรพิทยา, 2527.

เกียรติก้องไกร บุญนำ. “ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจกับการบาดเจ็บในผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช.” วิทยานิพนธ์

ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาโรคติดต่อ บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยมหิดล, 2541.

ชรัตน์ วสุธาดา และคณะ. “การศึกษาความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ.” รายงานการวิจัยโรงพยาบาล

ชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ, 2539. (อัดสำเนา)

ชูศรี ประกอบกุล. “ประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขภาพ เรื่องการป้องกันการกระทบ-

กระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่

นักเรียนวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสุขภาพจิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2531.

เทอดศักดิ์ เดชคง. จากความฉลาดทางอารมณ์สู่สติและปัญญา. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มติชน, 2542.

แท้งจริง ศิริพานิช. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย 2537. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ห้างหุ้นส่วน จำกัด

วิริทธิ์สาส์น, 2538.

ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี. “การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภวารินชำราบ

จังหวัดอุบลราชธานี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพจิต

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2541.

นพดล บำรุงกิจ. “พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2544.

นิรมัย สุภนราพรรัตน์. “การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตราด.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2539.

ประภา นักรา. “พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสังคมศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2539.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. ทัศนคติ การวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, 2526.

พรรณทิพย์ ศิริวรรณบุษย์. จิตวิทยาครอบครัว. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.), 2534.

พระธรรมปิฎก. พจนานุกรมพุทธศาสน์ ฉบับประมวลธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

พวงรัตน์ ทวีรัตน์. วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ (ฉบับปรับปรุงใหม่ล่าสุด). พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2543.

พัชรินทร์ ชมเดช และคณะ. “การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ.2545.” รายงานการวิจัยสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข, 2545.

พัฒนา จินวงษ์. “การประยุกต์ทฤษฎีความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดนครราชสีมา.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเอก- สุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2539.

มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์. “การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538.

- มหาวิทยาลัยศิลปากร. บัณฑิตวิทยาลัย. คู่มือการพิมพ์วิทยานิพนธ์. นครปฐม : ม.ป.ท.,2543.
- ยุพา หงษ์วะชิน. “พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมือง
จะเชิงเตตรา.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริการกฎหมาย-
การแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2542.
- รัมภา หทัยธรรม. “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
จังหวัดสมุทรสาคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา-
วิทยาการระบาด บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์,2530.
- โรงพยาบาลพหลพลพยุหเสนา “รายงานสถิติอุบัติเหตุการจราจร ประจำปี 2548.” รายงานเกี่ยวกับ
สถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ประจำปี 2548, 2548.(อัดสำเนา)
- วนิดา เมธาลักษณ์. “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ : ศึกษาเฉพาะกรณี โรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร.”
วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาชีวสถิติ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536.
- วิไลภา วงศ์สารศรี. “ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่
ในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา-
สุขภาพจิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,2539.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. อุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์, 2527.
- _____. “ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุในประเทศไทย.” วารสารอุบัติเหตุ 6,1 (2530) : 5-53.
- วิทยา จารุพูนผล และคณะ. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถ
จักรยานยนต์ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี.” รายงานการวิจัยโรงพยาบาลบ้านโป่ง
จังหวัดราชบุรี, 2544. (อัดสำเนา)
- วิภาพร มาพบสุข. จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ, 2540.
- วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ. “ประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเมือง จังหวัด
อุบลราชธานี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2535.
- วิวัฒน์ วนาโรจน์. “การใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและบาดเจ็บ
ที่ศีรษะในวชิรพยาบาลช่วง 3 ปี ก่อนและหลัง พรบ.หมวกนิรภัยมีผลบังคับใช้.”
วชิรเวชสาร, 4 (2540) : 7-18.

เวียงพยอม หาญกล้ากิจเจริญ. “การใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2542. ศรีเรือน แก้วกั้งวาล. จิตวิทยาพัฒนาการชีวิตทุกช่วงวัย. พิมพ์ครั้งที่ 8 แก้ไขเพิ่มเติม.

กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545.

“สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.”

ม.ป.ท., ม.ป.ป. (แผ่นพับ)

สร้อย ธาราวงษ์. “ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา รัฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2544.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี. “รายงานประจำปี 2547.” รายงานสถิติอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4 อันดับแรกของจังหวัดกาญจนบุรี ประจำปี 2546, 2547. (อัดสำเนา)

สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. คู่มือการขับรถ. กรุงเทพฯ :

บริษัทประชาชน จำกัด, 2537.

สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. ศูนย์ข้อมูลสนเทศ. “สถิติจราจรทางบก 2546.”

15 พฤษภาคม 2547. (อัดสำเนา)

สิริพร สมชื่อ. “ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างภายในบริเวณกระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2535..

สุชา จันทร์อม. จิตวิทยาวัยรุ่น. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, 2529.

สุมาลัย รจนัย. “ผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ.”

วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2543.

สุรัชย์ เจียมกุล. “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ

15-24 ปี จังหวัดตราด.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิทยาการระบาศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2536.

สุรพล พยอมแฉ่ม. ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน. กาญจนบุรี : สำนักพิมพ์

สหภาพพัฒนาการพิมพ์, 2545.

- เสาวลักษณ์ คัชมาตย์. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2540.
- อำนาจ นาคแก้ว. “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2534.
- อำไพ สุภาภา. “พฤติกรรมกำบังโรคมะเร็งปากมดลูกของแม่บ้านเกษตรกรในภาคตะวันตก.” วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพยาบาลผู้ใหญ่ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2541.
- เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ. “การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี.” วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาพลศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

ภาษาอังกฤษ

- Bloom, Martin. Primary Prevention Practices : Issues in Child's and Families' Lives. California : Sage Publications International Education and Professional Publisher, 1996.
- Brooks, Peter. Motorcycle accident : The analysis and prevention of driver error [Online]. Accessed 24 December 2002. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>
- Dorn, Lisa. Individual and group differences in driving behaviour [Online]. Accessed 25 December 2002. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>
- Filetti, Linda Baker. Characteristics of individuals with high and low driving anger [Online]. Accessed 24 December 2002. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>
- Harris, D.M., and S. Guten. “Health-Protection Behavior : An Exploratory Study.” Journal of Health and Social Behavior, 20 (March 1979) : 17-29.
- Johnston, Paula May. The occurrence and severity of head injuries in helmeted and unhelmeted motorcycle accident victims [Online]. Accessed 24 December 2002. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>
- Mock, C.N., et al. “Injury prevention strategies to promote helmet use decrease severe head injuries at level 1 trauma center.” Journal of Trauma, 39 (1995) : 29:33.

Montgomery, Robert Elba. Drivers' Perception of right-of-way at uncontrolled T Intersections

[Online]. Accessed 12 December 2004. Available from

<http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>

Potvin, Louise. "Mandatory Driver Training and Road Safty:The Quebee Experience." American

Journal of Public Health ,78 (1988) : 1206-1208.

Villaveces, Andres. Effect of alcohol-related laws on deaths due to the moter vehicle and

motorcycle crashes in the United States, 1980-1997 [Online]. Accessed 24 December

2002. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

มหาวิทยาลัยศิลปากร ภาคผนวก สงวนลิขสิทธิ์

มหาวิทยาลัยศิลปากร **ภาคผนวก ก** **สงวนลิขสิทธิ์**
โปรแกรมฝึกขับปีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

แผนการจัดกิจกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ครั้งที่ 1

การบรรยายเรื่อง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อให้นักเรียน

1. มีความรู้เรื่องกฎจราจรและผลของการปฏิบัติตามกฎจราจรที่จะช่วยลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้
2. ตระหนักในความสำคัญและประโยชน์ของการมีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามกฎหมาย
3. เกิดแรงจูงใจที่จะมีพฤติกรรมกำกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์เฉพาะ

หลังจบการอบรม นักเรียนสามารถ

1. บอกถึงกฎจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. อธิบายความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้
3. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรการใช้รถที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

แนวคิดหลัก

การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยได้นั้นจะต้องประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ คน รถ และสภาพแวดล้อม ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายจราจรทั้งสิ้น

1. คนที่ขับขี่ต้องมีความรู้เรื่องกฎจราจร
2. การได้มาซึ่งใบอนุญาตในการขับขี้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย แสดงถึงการมีความรู้ในเรื่องกฎจราจร
3. การใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง รถต้องมีคุณลักษณะที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรกำหนด จึงจะปลอดภัยในการขับขี่

4. สภาพแวดล้อมในการขับขี่ เช่น ถนน หรือพื้นที่อยู่ในเขตถนน ก็ต้องมีเครื่องหมายจราจรหรือสัญลักษณ์ สัญญาณจราจรจึงต้องมีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

เวลาที่ใช้จัดกิจกรรม

ใช้เวลาในการจัดกิจกรรม 3 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
2. ความหมายเกี่ยวกับความรู้ (10 นาที)
3. คู่มือไอซีดีการจราจรใช้รถใช้ถนน (50 นาที)
4. พระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522 (ลักษณะการใช้รถ สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ การขับผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน 60 นาที)

5. กฎกระทรวงเกี่ยวกับหมวดนิรภัย รถจักรยานยนต์ การบรรทุกของรถจักรยานยนต์ (30 นาที)
6. ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สื่อและอุปกรณ์

1. ป้ายสัญลักษณ์ เครื่องหมายจราจร
2. เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ
3. ตัวอย่างเอกสารในการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน
2. สังเกตความสนใจและซักถามของนักเรียน
3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

ใบสรุปประเด็นวิเคราะห์ ความคิดเห็นจากความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

1. ผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์จะต้องมีความรู้อะไรบ้าง

2. เครื่องหมายจราจรที่จะต้องควรรู้มีอะไรบ้าง

3. หมวกนิรภัยมีแบบใดบ้าง

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

แผนการจัดกิจกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ครั้งที่ 2

การบรรยายเรื่อง อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อให้นักเรียนรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์เฉพาะ

หลังจบการอบรม นักเรียนสามารถ

1. บอกถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ได้
2. อธิบายสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ได้
3. บอกลักษณะพฤติกรรมกรรมการขับรถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

แนวคิดหลัก

1. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความรุนแรงมากที่สุดในจำนวนอุบัติเหตุจากยานยนต์ทั้งหมด เพราะทำให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และพิการ ของประชาชนในวัยหนุ่มสาวโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก

2. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนเกิดจาก

- 2.1 ตัวนักเรียนซึ่งเป็นผู้ขับขี่ มีพฤติกรรมกรรมการขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ขับรถด้วยความประมาทคึกคะนอง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มาก

2.2 จากสภาพรถจักรยานยนต์ที่นักเรียนใช้ขับขี่เป็นประจำมีความบกพร่องในด้านต่าง ๆ เช่น เครื่องยนต์ชำรุด เบรกชำรุด หรือยางหมดสภาพ รวมทั้งการดัดแปลงสภาพรถหรือการถอดอุปกรณ์ติดตั้งเดิมออก เป็นต้น

2.3 จากทางและสภาพแวดล้อม เช่น ถนนที่ไม่เรียบขรุขระ เป็นหลุม เป็นบ่อ และฝนตกถนนลื่น เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

3. การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตรวจสอบเช็คสภาพของรถและเครื่องยนต์ก่อนขับขี่ทุกครั้ง ไม่ดัดแปลงสภาพรถหรือถอดอุปกรณ์

เวลาที่ใช้จัดกิจกรรม

ใช้เวลาในการจัดกิจกรรม 3 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
2. ความหมายการรับรู้ (10 นาที)
3. คู่มือโอซีดีการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (50 นาที)
4. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (90 นาที)
5. ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สื่อและอุปกรณ์

1. สไลด์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยและในจังหวัดกาญจนบุรี
2. สไลด์ ชุด โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
3. สไลด์ ภาพรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ
4. วีดีโอซีดี เรื่อง การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
5. เอกสาร แผ่นพับ เรื่อง กฎจราจร การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน
2. สังเกตความสนใจและซักถามของนักเรียน
3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน

มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี สงวนลิขสิทธิ์

แผนการจัดกิจกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ครั้งที่ 3

การบรรยายเรื่อง ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อให้นักเรียนรับรู้ความสูญเสียและความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์เฉพาะ

หลังจบการอบรม นักเรียนสามารถ

1. บอกลักษณะพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
2. วิเคราะห์ประสบการณ์ของผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์

แนวคิดหลัก

1. ประสบการณ์จากชีวิตจริงคือ บทเรียนที่เห็นได้ชัดเจน เกิดใกล้ตัว เราควรรู้สึก ความคิดเห็นของผู้ฟังให้เกิดการตระหนักว่าสิ่งนั้นอาจจะเกิดขึ้นกับตนได้ในอนาคต

2. ประสบการณ์จากชีวิตจริง สามารถเป็นพื้นฐานในการตัดสินใจและโน้มน้าวใจให้คนที่รับฟังเกิดความคิดเห็นที่คล้อยตามและเชื่อถือได้ง่าย ตลอดจนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เหมาะสมได้

เวลาที่ใช้จัดกิจกรรม

2 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
2. ความหมายการรับรู้ (10 นาที)
3. คู่มือโอซีดีการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (30 นาที)
4. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่มีความรุนแรง (20 นาที)
5. แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเล่าประสบการณ์อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (30 นาที)
6. ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สื่อและอุปกรณ์

เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน
2. สังเกตความสนใจและซักถามของนักเรียน
3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน

แผนการจัดกิจกรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัย ครั้งที่ 4 การสาธิต และฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

วัตถุประสงค์ทั่วไป

1. เพื่อให้นักเรียนรับรู้ในความรุนแรงและ โอกาสเสี่ยงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
2. เพื่อให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

วัตถุประสงค์เฉพาะ

หลังจากจบการอบรม นักเรียนสามารถ

1. บอกได้ถึง โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์
2. บอกถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยได้
3. อธิบายวิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องได้
4. สวมหมวกนิรภัยได้ถูกต้อง

แนวคิดหลัก

1. ผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเสี่ยงสูงต่อการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ ซึ่งความรุนแรงที่เกิดขึ้นอาจมีได้หลายรูปแบบ เช่น เกิดอันตรายต่อใบหน้า เกิดเป็นแผลถลอก และการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ เป็น สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

2. หมวกนิรภัย เป็นหมวกที่จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายบริเวณศีรษะในขณะที่และโดยสารรถจักรยานยนต์

3. การสวมหมวกนิรภัย ควรสวมหมวกที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะและคาดสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกนิรภัยกระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้งเสมอจึงจะสามารถลดภัยอันตรายอันจะเกิดกับศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้

เวลาที่ใช้จัดกิจกรรม

2 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
2. แนะนำลักษณะต่างๆ และการสวมใส่ที่ถูกต้องของหมวกนิรภัย (20 นาที)
3. คู่มือวีดีโอซีดีเรื่องหมวกนิรภัยกับผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ (20 นาที)
4. ฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง (50 นาที)

5. ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

สื่อและอุปกรณ์

1. หมวกนิรภัย

2. วีดิทัศน์ เรื่องหมวกนิรภัยกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผลิตโดยสถาบันการแพทย์ด้าน

อุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน

2. สังเกตความสนใจและซักถามของนักเรียน

3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

แผนการจัดกิจกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ครั้งที่ 5
การสาธิต และฝึกปฏิบัติการขับขี้อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

ให้นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

วัตถุประสงค์เฉพาะ

หลังจบการอบรม นักเรียนสามารถ

1. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรการใช้ถนนได้
2. บอกถึงการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้

แนวคิดหลัก

การขับขี่ที่ปลอดภัยเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรใช้ถนน ซึ่งต้องอาศัยการฝึกปฏิบัติที่ถูกต้อง และฝึกปฏิบัติจริงเป็นประสบการณ์ตรงซึ่งมีผลเกี่ยวกับความสามารถของคนอย่างมาก

เวลาที่ใช้จัดกิจกรรม

6 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
2. คู่มือไอซีดีเรื่องการขับขี่ปลอดภัย (60 นาที)
3. สาธิต(เครื่องแต่งกายที่เหมาะสมในการขับขี่ ทำทางการขับขี่ การจอดรถ การหยุดรถ การออกตัวรถ การควบคุมคันเร่ง การให้สัญญาณไฟต่างๆ การเบรก การลดความเร็วของรถ การตรวจสอบสภาพรถ 120 นาที)
4. ฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์และตรวจสอบสภาพรถ (2 ชั่วโมง 40 นาที)
5. ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

การบรรยายประกอบการสาธิต

วิทยากรบรรยายประกอบการสาธิต ในหัวข้อเรื่อง

1. ชุดที่เหมาะสมในการขับขี่
2. ทำทางเบื้องต้นในการขับขี่
3. การหยุดรถให้ปลอดภัย
4. การให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยว
5. การลดความเร็วในการขับขี่ทางที่มีเนินสะดุด ถนนลื่นมีฝนตก
6. การตรวจสอบสภาพรถ

7. การใช้เบรกที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

8. การควบคุมคันเร่ง

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ

2. รถจักรยานยนต์

3. หมวกนิรภัย

4. หนังสือคู่มือการขับขี่ปลอดภัย

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน

2. สังเกตความสนใจและซักถามของนักเรียน

3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

แผนการจัดกิจกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัย ครั้งที่ 6-7
การรู้จักควบคุมอารมณ์และฝึกปฏิบัติควบคุมอารมณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อให้ นักเรียน

1. เรียนรู้เกี่ยวกับอารมณ์ความต้องการของตนเอง
2. รู้วิธีการควบคุมและการแสดงออกทางอารมณ์
3. มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์เฉพาะ

หลังจบการอบรม นักเรียนสามารถ

1. ปฏิบัติการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ได้
2. ฝึกการควบคุมอารมณ์ ความต้องการของตนเอง ตลอดจนวิธีการแสดงออกที่

เหมาะสม

แนวคิดหลัก

การขับขีที่ปลอดภัยเป็นการปฏิบัติตามกฎจราจรการใช้ถนน ซึ่งต้องมีสมาธิ มีอารมณ์ และต้องสามารถควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขับขีรถ มีความเชื่อมั่นในตนเองเมื่อขับขี ซึ่งจะทำได้สามารถขับขีรถได้อย่างปลอดภัยในท้องถนน

เวลาที่ใช้จัดกิจกรรม

2 ครั้งๆ ละ 3 ชั่วโมง รวม 6 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำตัววิทยากร (10 นาที)
2. ความหมายของอารมณ์ ลักษณะต่าง ๆ ของอารมณ์ (2 ชั่วโมง)
3. คู่มือโอซีดีเรื่องการนั่งสมาธิ (30 นาที)
4. ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)
5. คู่มือโอซีดีเรื่องการแสดงอารมณ์ที่ไม่ดีในการขับขีรถจักรยานยนต์ (60 นาที)
6. ฝึกปฏิบัติการควบคุมอารมณ์ (ฝึกการหายใจอึ้งอารมณ์ รูปภาพ การนับเลขเบรคอารมณ์ การทิ้งอารมณ์ที่ไม่ดี การนั่งสมาธิ 1 ชั่วโมง 30 นาที)
- 7.ถามตอบข้อสงสัย (20 นาที)

การบรรยาย

1. วิทยาการบรรยายลักษณะของอารมณ์โกรธ ก้าว กังวล ริษยา อิจฉา ความรัก รำเรง อายกรู้สึกเห็น
2. วิทยาการบรรยายลักษณะของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากสภาพจิตใจและการผันผวนทางอารมณ์พร้อมยกตัวอย่าง
3. วิทยาการบรรยายและสาธิตการควบคุมอารมณ์และการแสดงออกทางอารมณ์
4. ฝึกให้นักเรียนควบคุมอารมณ์และการแสดงออกทางอารมณ์ไปใช้ในสภาวะอารมณ์อื่นๆ ในขณะที่ขับรถ

กลวิธีควบคุมและแสดงออกทางอารมณ์

วิธีที่ 1 ฝึกหายใจยังอารมณ์

คนส่วนใหญ่เข้าใจผิดว่าเวลาโกรธจึงจะฝึกการหายใจ แล้วจะยังอารมณ์โกรธไว้ได้ ทันทใจ ความจริงต้องฝึกใช้เสมอในขณะที่อารมณ์ปกติเพื่อให้เคยชินและทำได้เร็วในทุกครั้งที่อยากจะทำ

วิธีการ ก่อนฝึกให้ผ่อนคลายร่างกายทุกส่วนแล้วหายใจเข้าลึกๆ และค่อยๆ ผ่อนลมหายใจออกยาวๆ พร้อมกับสั่งตนเองว่า เราได้รับอากาศ () เข้าไปเลี้ยงร่างกายและสมอง ทำให้เราสดชื่น สบายทำติดต่อกัน 3-5 ครั้ง ทำบ่อยๆ เป็นประจำ

วิธีที่ 2 ชีวิตต้องคิดเบรก

ภาพจักรยาน / มอเตอร์ไซด์

ให้สมาชิกคุณภาพและอภิถินองค์ประกอบสำคัญที่ช่วยให้การขับขี่รถปลอดภัย (ก่อนการปะทะหรือต้องการหยุดต้องใช้ส่วน/ความสำคัญของเบรก) ซึ่งเปรียบเหมือนชีวิตคนเราก็ต้องติดเบรก รู้จักหยุดความคิด/อารมณ์ไว้บ้าง

วิธีที่ 3 การนับเลขเบรกอารมณ์

วิธีการ โดยการฝึกนับเลขเป็นคู่ๆ ในใจ ตามลำดับขั้น ดังนี้

1. 1 -- 1 , 2 -- 2 , 3 -- 3 , 4 -- 4 , 5 -- 5 ,
2. 1 -- 1 , 2 -- 2 , 3 -- 3 , 4 -- 4 , 5 -- 5 , 6 -- 6 ,
3. 1 -- 1 , 2 -- 2 , 3 -- 3 , 4 -- 4 , 5 -- 5 , 6 -- 6 , 7 -- 7 ...

วนจนกระทั่งครบ 10

วิธีที่ 4 ทิ้งขยะในใจ

ความโกรธเหมือนของในใจที่สะสม เมื่อย่อนคิดจะยังโกรธไม่หายทำให้อารมณ์ขุ่นมัว หงุดหงิดสะสมตะกอนอารมณ์อยู่ร่ำไป ถ้ามีเหตุการณ์ใหม่มากระตุ้น ปฏิกริยาโกรธอาจรุนแรงเกินเหตุเป็นผลเสียต่อตนเองและผู้อื่น ดังได้กล่าวมาแล้ว

อยากให้เราตระหนักถึงประโยชน์ของการทิ้งขยะในใจ คือ

- เราได้เห็นความเสียหายของขยะถ้ายังมีอยู่กับเรา
- เป็นการให้สิ่งดีๆ ต่อใจตัวเอง(เมตตาตัวเอง)ไม่ทำร้ายจิตใจตนด้วยการหัดทิ้งขยะในใจ

วิธีการ 1. ตั้งใจก่อนว่าจะกำจัดออกไปจากใจ

2. การให้อภัย

3. ตั้งตัวเองว่า

- เรื่องนี้จบแล้ว .. จ๊ะ
- เกมแล้ว
- ปิดฉากแล้ว
- เป็นอดีตแล้ว
- ได้ผ่านพ้นไปแล้ว

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

เครื่องฉายภาพข้ามศีรษะ

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน
2. สังเกตความสนใจและซักถามของนักเรียน
3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน

มหาวิทยาลัยศิลปากร ภาคผนวก ข สงวนลิขสิทธิ์
แบบสอบถามที่ใช้ในงานวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนชาย มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนวิสุทธิรังษี จังหวัดกาญจนบุรี

คำชี้แจง

1. นักเรียนต้องเขียนชื่อลงในแบบสอบถาม โปรดตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อและตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยคำตอบของนักเรียน ผู้วิจัยจะเก็บเป็นความลับและไม่มีผลเสียหายใด ๆ ต่อนักเรียนและผลการเรียนทั้งสิ้น เนื่องจากผู้วิจัยใช้เป็นข้อมูลจัดทำโครงการต่อไป

2. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 6 ส่วนประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 3 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ จำนวน 17 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จำนวน 9 ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการควบคุมอารมณ์ จำนวน 18 ข้อ

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จำนวน 24 ข้อ

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากนักเรียนเป็นอย่างดี ขอขอบคุณนักเรียนทุกท่านและขอให้ทุกคนโชคดี

ชื่อ..... นามสกุล..... ชั้น ม...../.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำอธิบาย โปรดกาเครื่องหมาย / ลงใน () ที่ตรงตามความเป็นจริงของท่าน

1. ท่านกำลังศึกษาอยู่ในระดับ

() ม.4

() ม.5

() ม.6

2. ท่านมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์กี่ปี

() น้อยกว่า 5 ปี

() ตั้งแต่ 5 - 10 ปี

() มากกว่า 10 ปีขึ้นไป

3. ท่านเคยประสบภัยการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของท่านอย่างไร

() เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และเคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

() เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และถึงขั้นเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

() ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

คำอธิบาย โปรดทำเครื่องหมายกากบาท X ลงในตัวเลือกที่ถูกตามกฎจราจรในแต่ละคำถามนั้นๆ

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรให้สัญญาณมือ เมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะเท่าใด

ก. ทันทีที่เลี้ยวรถ	ข. ไม่น้อยกว่า 20 เมตร
ค. ไม่น้อยกว่า 30 เมตร	ง. ไม่น้อยกว่า 40 เมตร

2. ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกินเท่าใด

ก. 20 กิโลกรัม	ข. 30 กิโลกรัม
ค. 40 กิโลกรัม	ง. 50 กิโลกรัม

3. ข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการหยุดรถ

ก. ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถบนทางเท้า	ข. ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถปากทางเข้าออก
ค. ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถบนสะพาน	ง. ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถข้างทาง

4. ข้อใดปฏิบัติถูกต้องที่สุดในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ก. ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ยกเว้นผู้ที่นั่งซ้อนท้าย	ข. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการเมึนเมาสุรา ควรขับขี่ด้วยความระมัดระวัง
ค. ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้นั่งซ้อนท้ายได้ไม่เกิน 2 คน	ง. ในเขตที่มีการจราจรคับคั่ง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับขี่ด้วยความระมัดระวัง

5. การจอดรถที่ดีควรทำอย่างไร

ก. จอดในระยะ 10 เมตร ห่างจากทางข้าม	ข. จอดภายในระยะ 10 เมตร ห่างจากทางร่วมหรือทางแยก
ค. จอดภายในระยะ 10 เมตร จากทางรถไฟผ่าน	ง. จอดภายในระยะ 10 เมตร จากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร

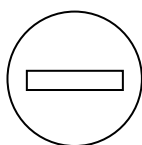
6. ข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
- เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจเป่านกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที
 - เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถควรห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ น้อยกว่า 2 เมตร
 - เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถควรห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่น้อยกว่า 3 เมตร
 - เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้น ให้ผู้ขับขี่หยุดรถ
7. เครื่องหมายจราจร เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึงอะไร
- ห้ามรถที่วิ่งทางด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางด้านเส้นประแซงได้
 - ห้ามรถที่วิ่งทางด้านประแซง แต่รถทางด้านเส้นทึบแซงได้
 - ห้ามรถที่สวนมาแซง
 - ห้ามรถที่วิ่งทางเส้นทึบและเส้นประแซง
8. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยก หมายถึงอะไร
- หยุดรถรอสัญญาณไฟสีเขียว
 - หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด แล้วค่อยขับรุดผ่านด้วยความระมัดระวัง
 - ลดความเร็วของรถลง และขับรุดผ่านด้วยความระมัดระวัง
 - ลดความเร็วของรถลง และให้รถทางขวาก่อน
9. ข้อใดถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับการขับรถตามรถฉุกเฉิน
- ผู้ขับขี่รถตามหลังรถฉุกเฉิน ในใกล้ ๆ ได้
 - ผู้ขับขี่รถตามหลังรถฉุกเฉิน ในระยะ 40 เมตร
 - ผู้ขับขี่รถตามหลังรถฉุกเฉิน ในระยะ 50 เมตร
 - ผู้ขับขี่ควรขับรถให้ช้าลงแต่ไม่ควรหยุดรถ

มหาวิทยาลัยศิลปากร สาขาวิชาศิลปกรรม

10. ข้อใดปฏิบัติตามกฎจราจรได้ถูกต้อง

- ก. ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรตรงบริเวณวงเวียน ผู้ขับขี่รถในวงเวียนทางขวาจะต้องไปก่อน
- ข. ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรตรงทางแยก ผู้ขับขี่รถต้องให้รถทางขวาของตนผ่านไปก่อน
- ค. ห้ามผู้ขับขี่รถทับเส้นแนวแบ่งช่องทางเดินรถ เว้นแต่กรณีเร่งรีบ
- ง. ในถนนที่แคบรถสวนทางกันไม่ได้ ผู้ขับขี่รถคันใหญ่กว่าต้องชิดทางด้านซ้ายและขับผ่านไปก่อนรถคันเล็ก

11. เครื่องหมาย



หมายถึงอะไร

- ก. ห้ามจอดรถ
- ข. ห้ามหยุดรถ
- ค. ห้ามเข้า
- ง. ห้ามแซง

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

12. เครื่องหมาย



หมายถึงอะไร

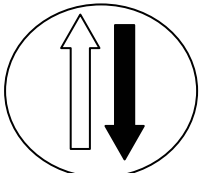
- ก. ห้ามจอดรถ
- ข. ห้ามหยุดรถ
- ค. ห้ามเข้า
- ง. ห้ามแซง

13. เครื่องหมาย

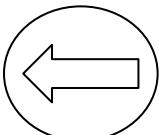


หมายถึงอะไร

- ก. ห้ามแซง
- ข. ห้ามจอดรถ
- ค. ห้ามหยุดรถ
- ง. ห้ามเข้า

14. เครื่องหมาย  หมายถึงอะไร

- ก. ป้ายให้ชิดซ้าย
- ข. ป้ายให้เดินรถทางเดียวไปทางซ้าย
- ค. ป้ายเลี้ยวซ้าย
- ง. ป้ายให้รถสวนทางซ้ายมาก่อน

15. เครื่องหมาย  หมายถึงอะไร

- ก. ป้ายให้ชิดซ้าย
- ข. ป้ายให้เดินรถทางเดียวไปทางซ้าย
- ค. ป้ายเลี้ยวซ้าย
- ง. ป้ายให้รถสวนทางซ้ายมาก่อน

มหาวิทยาลัยศิลปากร สงวนลิขสิทธิ์

16. เขตปลอดภัย หมายความว่าอย่างไร

- ก. ให้คนเดินเท้าอยู่ในเขตปลอดภัย รถเร็วเข้าไปจอดได้
- ข. ให้คนเดินเท้าอยู่ในเขตปลอดภัย รถก็เข้าไปวิ่งได้
- ค. ห้ามรถทุกชนิดเข้าไปจอดเข้าไปวิ่ง
- ง. ที่จอดพักรถเสีย เช่น เครื่องยนต์ขัดข้อง

17. สัญญาณไฟจราจรสีเหลืองอำพัน หมายถึง

- ก. เตรียมตัวไปได้
- ข. ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นแนวหยุด
- ค. ออกรถไปได้
- ง. ให้ชะลอความเร็วของรถ

18. ในระยะกี่เมตร ที่คนเดินเท้าจะต้องข้ามถนนในทางข้าม

- ก. ไม่เกิน 50 เมตร
- ข. ไม่เกิน 100 เมตร
- ค. ไม่เกิน 150 เมตร
- ง. ไม่เกิน 200 เมตร

19. ผู้ประสงค์จะมีใบอนุญาตขับขี่รถ ต้องยื่นความประสงค์ต่อนายทะเบียน ณ ที่ใด

- ก. ที่ใดก็ได้แล้วแต่ความสะดวก
- ข. ที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่
- ค. ที่ซึ่งบริษัทขายรถตั้งอยู่
- ง. ที่ซึ่งจะต้องนำรถไปใช้

20. เครื่องหมายและสัญญาณจราจร แบ่งได้เป็นกี่ประเภท

- ก. 1 ประเภท คือ ป้ายบังคับ
- ข. 2 ประเภท คือ ป้ายบังคับและป้ายเตือน
- ค. 3 ประเภท คือ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ
- ง. ไม่มีกำหนดใน พ.ร.บ. จราจรทางบกฯ

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงวนลิขสิทธิ์

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

คำอธิบาย โปรดกาเครื่องหมาย / ลงในช่อง ที่ตรงกับความรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของท่าน โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

- มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับกรรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ข้อที่	ท่านรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านต่อไปนี้หรือไม่อย่างไร	ระดับการรับรู้				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าการขับขี่รถเพียงคนเดียว					
2.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีการมีลมมาสุรา ไม่ใช่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ					
3.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
4.	การที่ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์แต่งตัวรุ่มร่ามหรือสวมใส่กางเกงยาวขาบาน ๆ อาจทำให้ผ้าเข้าไปในล้อรถ มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้					
5.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าสัญญาณไฟสีแดงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้					
6.	การขับขี่รถจักรยานยนต์คู่ขนานกับเพื่อน ๆ ด้วยความเร็ว 80 กม.ต่อชม. ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
7.	การที่ผู้ขับขี่รถถอดอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์บางส่วนออก เช่น ไฟเลี้ยว กระจกส่องหลัง มีผลทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้					

ข้อที่	ท่านรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านต่อไปนี้ได้อย่างไร	ระดับการรับรู้				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
8.	การเบรครถจักรยานยนต์อย่างกะทันหัน มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
9.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้เป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตได้					
10.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หากบาดเจ็บที่ศีรษะอาจทำให้สมองได้รับการกระทบกระเทือนและเป็นอันตรายได้					
11.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตได้มากกว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำ					
12.	การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ ให้อยู่ในสภาพที่ดี ก่อนการขับขี่เป็นการป้องกันอุบัติเหตุได้					
13.	เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ควรหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อร่างกายมีอาการอ่อนเพลีย หรือ ง่วงนอน					
14.	การแข่งรถคันอื่น ควรให้สัญญาณแข่งก่อนและเห็นว่าปลอดภัยจึงขับแข่งได้					
15.	การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้ มากกว่าผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย					
16.	เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ควรหลีกเลี่ยงเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์					
17.	เมื่อต้องการเลี้ยวรถจักรยานยนต์ ไม่จำเป็นต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยว ถ้าเห็นว่าไม่มีรถอื่นอยู่ในระยะใกล้					

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

คำอธิบาย โปรดกาเครื่องหมาย / ลงในช่อง ที่ตรงกับความรู้ของท่านเกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

- มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับการรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ข้อที่	ท่านรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านต่อไปนี้ได้อย่างไร	ระดับการรับรู้				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้เป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตได้					
2.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หากบาดเจ็บที่ศีรษะอาจทำให้สมองได้รับการกระทบกระเทือนและเป็นอันตรายได้					
3.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ จะเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตได้มากกว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำ					
4.	อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีโอกาสสูงที่จะทำให้กระดูกหักและบางครั้งรุนแรงถึงขั้นพิการได้					
5.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่รุนแรงมีผลกระทบต่อสภาพจิตใจของผู้บาดเจ็บและครอบครัว					
6.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจต้องใช้เวลาในการรักษาพยาบาลนาน					
7.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้สูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล					
8.	อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บได้					
9.	อุบัติเหตุจากผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้ได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะรุนแรงกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย					

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการควบคุมอารมณ์

คำอธิบาย โปรดกาเครื่องหมาย / ลงในช่อง ที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับการควบคุมอารมณ์ของท่านขณะขับรถจักรยานยนต์ โดยคำตอบมี 5 ตัวเลือก ดังนี้

- มากที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความเป็นจริงของผู้ตอบแบบสอบถามน้อยที่สุด

ข้อที่	ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ท่านแสดงอารมณ์ในด้านต่อไปนี้อย่างไร	ระดับการแสดงออก/การปฏิบัติ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1.	ในขณะที่ขับจี้เมื่อท่านมีอาการโกรธ ท่านจะระบายอารมณ์ด้วยการขับรถเร็ว					
2.	เมื่อขับรถจักรยานยนต์ในเขตที่จราจรคับคั่ง ท่านมักมีอาการเสียใจ					
3.	เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไป ท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืนให้ได้					
4.	ท่านรู้สึกสนุกสนานในขณะที่ท่านขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง					
5.	ท่านชอบระบายอารมณ์ด้วยการขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง					
6.	ถ้าบุคคลที่ซุ่มท้ายรถของท่านเชียร์ให้ท่านขับรถเร็วมากขึ้นท่านจะสนองตอบทันที					
7.	ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ท่านมักจะมีอาการเหม่อลอย หรือพลอยใจลอย ครุ่นคิดเรื่องต่าง ๆ					
8.	ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อน ๆ ยอมรับว่าท่านขับรถจักรยานยนต์ได้รวดเร็วกว่า					
9.	ท่านจะขับรถให้หวาดเสียว เมื่อรู้สึกไม่พอใจคนนั่งซ้อนท้าย					

ข้อที่	ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ท่านแสดงอารมณ์ในด้านต่อไปนี้อย่างไร	ระดับการแสดงออก/ปฏิบัติ				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
10.	เมื่อท่านเห็นถนนโล่ง ท่านมักจะอดใจไว้ไม่อยู่ และทดลองขับี่รถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผน เพื่อความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำท่าย					
11.	ขณะขับี่รถจักรยานยนต์ ท่านไม่สามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองให้มีสติในการขับรถที่ถูกต้องตามกฎหมายได้					
12.	เมื่อท่านไม่พอใจผู้ขับี่คนอื่น ท่านจะตะโกนด่าว่าทันที					
13.	เมื่ออยู่ในระหว่างการขับี่ ท่านจะควบคุมอารมณ์ให้มั่นคงอยู่เสมอ					
14.	ท่านชอบและรู้สึกสนุกสนานที่ได้ขับี่ด้วยความเร็ว แข่งกับรถคันอื่น					
15.	การขับี่รถประมาทหวาดเสียวทำให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา					
16.	ท่านเป็นผู้มีความสุขรอบคอบ ในการขับี่รถจักรยานยนต์					
17.	ท่านรู้สึกหงุดหงิดเป็นอย่างมาก ในขณะที่ท่านเร่งรีบแล้วรถของท่านติดสัญญาณไฟแดง					
18.	ท่านจะด่าด้วยถ้อยคำรุนแรงเมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้ขับี่คนอื่น					

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

คำอธิบาย โปรดกาเครื่องหมาย / ลงในช่อง ที่ตรงกับกรปฏิบัติตัวของท่านขณะขับขี่

รถจักรยานยนต์ โดยคำตอบมี 4 ตัวเลือก ดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำหรือปฏิบัติทุกครั้ง
 ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นบ่อยครั้งหรือเป็นส่วนใหญ่
 ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้งหรือปฏิบัติบางครั้ง
 ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

ข้อที่	ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านได้ปฏิบัติตัว ในด้านต่อไปนี้อย่างไร	ระดับการปฏิบัติ			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
1.	ท่านให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือก่อนเลี้ยว ทุกครั้ง				
2.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน				
3.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนศร ในถนนที่มี เครื่องหมายห้ามซ้อนศร				
4.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นอย่าง กระชั้นชิด				
5.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งขันความเร็วกับ เพื่อน ๆ				
6.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์คู่ขนานกับเพื่อน ๆ				
7.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง				
8.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ในลักษณะที่ผาดโผน				
9.	ท่านลดความเร็วของรถลง เมื่อถึงทางโค้งหรือ ทางแยก				
10.	ท่านไม่ขับแซงรถคันอื่น เมื่อมีเครื่องหมาย ห้ามแซง				
11.	ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่ รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ๆ				
12.	ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่ รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ				

ข้อที่	ขณะขับวีรถจักรยานยนต์ท่านได้ปฏิบัติตัว ในด้านต่อไปนี้อย่างไร	ระดับการปฏิบัติ			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
13.	ขณะขับวีรถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัย โดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง				
14.	ท่านมักจะแขวน/หิ้วหมวกนิรภัย โดยที่ไม่สวม หมวกนิรภัยขณะขับวีรถจักรยานยนต์				
15.	ท่านตรวจสอบสภาพเบรกของรถจักรยานยนต์ให้ อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ทุกครั้ง				
16.	ท่านตรวจสอบสภาพเกียร์ของรถจักรยานยนต์ให้ อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ทุกครั้ง				
17.	ท่านตรวจสอบสภาพยางของรถจักรยานยนต์ให้อยู่ ในสภาพพร้อมใช้ก่อนขับขี่ทุกครั้ง				
18.	ท่านตรวจสอบแตรให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				
19.	ท่านตรวจสอบสัญญาณไฟเลี้ยวให้อยู่ในสภาพดี ก่อนขับวีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				
20.	ท่านตรวจสอบกระจกส่องหลังให้อยู่ในสภาพดี ก่อนขับวีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				
21.	เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่านเกิดชำรุด หรือมีสภาพ ผิดปกติท่านนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพดีก่อน ขับขี่				
22.	ท่านมักจะดัดแปลงรถโดยการถอดอุปกรณ์ บางส่วนของรถจักรยานยนต์ออก เช่น ไฟเลี้ยว กระจกส่องหลัง				
23.	ท่านขับวีรถจักรยานยนต์ขณะมีอาการมึนเมาสุรา				
24.	ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของ แอลกอฮอล์ก่อนการขับวีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง				

ภาคผนวก ค

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงวนลิขสิทธิ์

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในการขับขี่
รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรให้ สัญญาณมือ เมื่อต้องการเลี้ยวรถ เป็นระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร ค่าเฉลี่ย	.40	.80	.47	.47
ถูก	6 (40)	12 (80)	7 (46.7)	7 (46.7)
ผิด	9 (60)	3 (20)	8 (53.3)	8 (53.3)
2. ตามกฎหมายระบุให้ รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุก ของได้ไม่เกิน 50 กิโลกรัม ค่าเฉลี่ย	.73	.93	.67	.67
ถูก	11 (73.3)	14 (93.3)	10 (66.7)	10 (66.7)
ผิด	4 (26.7)	1 (6.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
3. ข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการ หยุด(ห้ามผู้ขับขี่หยุดรถข้างทาง) ค่าเฉลี่ย	.13	.80	.53	.53
ถูก	2 (13.3)	12 (80)	8 (53.3)	8 (53.3)
ผิด	13 (86.7)	3 (20)	7 (46.7)	7 (46.7)
4. ข้อใดปฏิบัติถูกต้องที่สุดในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์(ในเขตที่มี การจราจรคับคั่ง ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ควรขับรดด้วย ความระมัดระวัง) ค่าเฉลี่ย	.60	.93	.47	.47
ถูก	9 (60)	14 (93.3)	7 (46.7)	7 (46.7)
ผิด	6 (40)	1 (6.7)	8 (53.3)	8 (53.3)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
5. การจอดรถที่ดีควรทำอย่างไร (จอดรถในระยะ 10 เมตร ห่างจาก ทางข้าม) ค่าเฉลี่ย	.47	.67	.33	.33
ถูก	7 (46.7)	10 (66.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
ผิด	8 (53.3)	5 (33.3)	10 (66.7)	10 (66.7)
6. ข้อใดไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการ ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร(เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ให้ผู้ขับขี่หยุดรถควรห่างจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจ น้อยกว่า 2 เมตร) ค่าเฉลี่ย	.20	.87	.40	.33
ถูก	3 (20)	13 (86.7)	6(40)	5 (33.3)
ผิด	12 (80)	2 (13.3)	9(60)	10 (66.7)
7. เครื่องหมายจราจร เส้นทึบคู่กับ เส้นประแนวตั้งกลางถนน(ห้าม รถที่วิ่งทางด้านเส้นทึบแซง แต่รถ ทางด้านเส้นประแซงได้) ค่าเฉลี่ย	.80	1.00	.80	.80
ถูก	12 (80)	15 (100)	12 (80)	12 (80)
ผิด	3 (20)	0	3 (20)	3 (20)
8. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง บริเวณทางแยก(ลดความเร็วของ รถลงและขับรุดผ่านด้วยความ ระมัดระวัง) ค่าเฉลี่ย	.73	1.00	.73	.73
ถูก	11 (73.3)	15 (100)	11 (73.3)	11 (73.3)
ผิด	4 (26.7)	0	4 (26.7)	4 (26.7)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
9. ข้อใดถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับการ ขับรถตามรถฉุกเฉิน(ผู้ขับซึ่รถ ตามหลังรถฉุกเฉิน ในระยะ 50 เมตร) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.53 8 (53.3) 7 (46.7)	.73 11 (73.3) 4 (26.7)	.20 3 (20) 12 (80)	.20 3 (20) 12 (80)
10. ข้อใดปฏิบัติตามกฎจราจร(ถ้า ไม่มีสัญญาณจราจรตรงบริเวณวง เวียน ผู้ขับซึ่รถในวงเวียนทางขวา จะต้องไปก่อน) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.47 7 (46.7) 8 (53.3)	.53 8 (53.3) 7 (46.7)	.20 3 (20) 12 (80)	.20 3 (20) 12 (80)
11. เครื่องหมายจราจร(ห้ามเข้า) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.73 11 (73.3) 4 (26.7)	.93 14 (93.3) 1 (6.7)	.73 11 (73.3) 4 (26.7)	.73 11 (73.3) 4 (26.7)
12. เครื่องหมายจราจร (ห้ามจอดรถ) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.73 11 (73.3) 4 (26.7)	.87 13 (86.7) 2 (13.3)	.93 14 (93.3) 1 (6.7)	.93 14 (93.3) 1 (6.7)
13. เครื่องหมายจราจร (ห้ามหยุดรถ) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.67 10 (66.7) 5 (33.3)	.87 13 (86.7) 2 (13.3)	.73 11 (73.3) 4 (26.7)	.73 11 (73.3) 4 (26.7)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
14. เครื่องหมายจราจร(ให้เดินรถ ทางเดียวไปทางซ้าย) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.93 14 (93.3) 1 (6.7)	1.00 15 (100) 0	1.00 15 (100) 0	1.00 15 (100) 0
15. เครื่องหมายจราจร(ให้เดินรถ ทางเดียวไปทางซ้าย) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.13 2 (13.3) 13 (86.7)	.67 10 (66.7) 5 (33.3)	.53 8 (53.3) 7 (46.7)	.53 8 (53.3) 7 (46.7)
16. เขตปลอดภัย(ที่จอดพักรถเสีย เช่นเครื่องยนต์ขัดข้อง) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.07 1 (6.7) 14 (93.3)	.73 11 (73.3) 4 (26.7)	.20 3 (20) 12 (80)	.40 6(40) 9(60)
17. สัญญาณไฟจราจรสีเหลือง อำพัน(ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถ หลังเส้นแนวหยุด) ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.33 5 (33.3) 10 (66.7)	.87 13 (86.7) 2 (13.3)	.40 6(40) 9(60)	.40 6(40) 9(60)
18. ในระยะ 100 เมตร ที่คนเดิน ข้ามจะต้องข้ามถนนในทางข้าม ค่าเฉลี่ย ถูก ผิด	.27 4 (26.7) 11 (73.3)	.87 13 (86.7) 2 (13.3)	.60 9 (60) 6 (40)	.60 9 (60) 6 (40)

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
19. ผู้ประสงค์จะมีใบอนุญาตขับขี่ รถ ต้องยื่นความประสงค์ต่อนาย ทะเบียน ณ (ที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่) ค่าเฉลี่ย	.73	.67	.80	.80
ถูก	11 (73.3)	10 (66.7)	12 (80)	12 (80)
ผิด	4 (26.7)	5 (33.3)	3 (20)	3 (20)
20. เครื่องหมายและสัญญาณ จราจร(แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ป้ายบังคับและป้ายเตือน) ค่าเฉลี่ย	.87	.87	.60	.60
ถูก	13 (86.7)	13 (86.7)	9 (60)	9 (60)
ผิด	2 (13.3)	2 (13.3)	6 (40)	6 (40)

มหาวิทยาลัยศิลปากร สาขาวิชานิติศาสตร์
 ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมี ผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน มีโอกาส เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย กว่าการขับขี่รถเพียงคนเดียว มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย 4.20 3 (20)	ค่าเฉลี่ย 4.33 7 (46.7)	ค่าเฉลี่ย 4.27 8 (53.3)	ค่าเฉลี่ย 4.27 8 (53.3)
มาก	12 (80)	7 (46.7)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	0	0	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อย	0	1 (6.7)	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0

ตารางที่ 9 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
2. การขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในขณะที่มีการมีนเมาสุรา ไม่ใช่ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย 4.47 12 (80)	ค่าเฉลี่ย 4.40 11 (73.3)	ค่าเฉลี่ย 2.27 2 (13.3)	ค่าเฉลี่ย 2.27 2 (13.3)
มาก	1 (6.7)	2 (13.3)	0	0
ปานกลาง	0	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อย	1 (6.7)	1 (6.7)	7 (46.7)	7 (46.7)
น้อยที่สุด	1 (6.7)	1 (6.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
3. การขับซึ่รถจักรยานยนต์ โดย ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย 4.40 11 (73.3)	ค่าเฉลี่ย 4.27 4 (26.7)	ค่าเฉลี่ย 4.40 9 (60)	ค่าเฉลี่ย 4.40 9 (60)
มาก	2 (13.3)	11 (73.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปานกลาง	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อย	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	1 (6.7)	0	0	0
4. การที่ผู้ซึ่ซ้อนท้าย รถจักรยานยนต์แต่งตัวรุ่มร่าม หรือสวมใส่กางเกงยาวขาบานๆ อาจทำให้ผ้าเข้าไปในล้อรถ มี โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย 3.67 4 (26.7)	ค่าเฉลี่ย 3.73 2 (13.3)	ค่าเฉลี่ย 3.53 1 (6.7)	ค่าเฉลี่ย 3.53 1 (6.7)
มาก	8 (53.3)	8 (53.3)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปานกลาง	0	4 (26.7)	6 (40)	6 (40)
น้อย	0	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	3 (20)	0	0	0

ตารางที่ 9 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
5.ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ฝ่าสัญญาณไฟสีแดงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.73	ค่าเฉลี่ย 4.47	ค่าเฉลี่ย 4.47
มากที่สุด	9 (60)	11 (73.3)	8 (53.3)	8 (53.3)
มาก	2 (13.3)	4 (26.7)	6 (40)	6 (40)
ปานกลาง	3 (20)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อย	0	0	0	0
น้อยที่สุด	1 (6.7)	0	0	0
6.การขับขี่รถจักรยานยนต์คู่ขนานกับเพื่อนๆด้วยความเร็ว 80 กม.ต่อชม.ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ค่าเฉลี่ย 3.40	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 2.33	ค่าเฉลี่ย 2.53
มากที่สุด	5 (33.3)	4 (26.7)	0	0
มาก	2 (13.3)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	2 (13.3)	2 (13.3)	3 (20)	4 (26.7)
น้อย	6 (40)	4 (26.7)	5 (33.3)	6 (40)
น้อยที่สุด	0	4 (26.7)	4 (26.7)	2 (13.3)
7.การที่ผู้ขับขี่รถถอดอุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์บางส่วนออก เช่น ไฟเลี้ยว กระงกส่องหลัง มีผลทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	ค่าเฉลี่ย 4.33	ค่าเฉลี่ย 3.87	ค่าเฉลี่ย 4.00	ค่าเฉลี่ย 4.00
มากที่สุด	7 (46.7)	1 (6.7)	6 (40)	6 (40)
มาก	6 (40)	11 (73.3)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	2 (13.3)	3 (20)	6 (40)	6 (40)
น้อย	0	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
8.การเบรครถจักรยานยนต์อย่างกะทันหัน มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.13	ค่าเฉลี่ย 4.00	ค่าเฉลี่ย 4.00

ตารางที่ 9 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	5 (33.3)	4 (26.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
มาก	6 (40)	9 (60)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปานกลาง	4 (26.7)	2 (13.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	0	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
9.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์อาจทำให้เป็น อันตรายถึงแก่ชีวิตได้	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.33	ค่าเฉลี่ย 4.40	ค่าเฉลี่ย 4.40
มากที่สุด	6 (40)	6 (40)	9 (60)	9 (60)
มาก	7 (46.7)	8 (53.3)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	1 (6.7)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
น้อย	1 (6.7)	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
10.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ หากบาดเจ็บที่ ศีรษะอาจทำให้สมองได้รับการ กระทบกระเทือนและเป็น อันตรายได้	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.60	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.20
มากที่สุด	6 (40)	9 (60)	4 (26.7)	4 (26.7)
มาก	6 (40)	6 (40)	10 (66.7)	10 (66.7)
ปานกลาง	2 (13.3)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อย	0	0	0	0
น้อยที่สุด	1 (6.7)	0	0	0
11.การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะ เป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตได้มากกว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วต่ำ	ค่าเฉลี่ย 4.13	ค่าเฉลี่ย 5.00	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.27

ตารางที่ 9 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	7 (46.7)	15 (100)	6 (40)	6 (40)
มาก	4 (26.7)	0	7 (46.7)	7 (46.7)
ปานกลาง	3 (20)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อย	1 (6.7)	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
12.การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนการขับขี่เป็นการป้องกันอุบัติเหตุได้	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.67	ค่าเฉลี่ย 3.93	ค่าเฉลี่ย 3.93
มากที่สุด	4 (26.7)	10 (66.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
มาก	8 (53.3)	5 (33.3)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปานกลาง	3 (20)	0	3 (20)	3 (20)
น้อย	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	0	0
13.เพื่อป้องกันอุบัติเหตุควรหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อร่างกายมีอาการอ่อนเพลียหรือง่วงนอน	ค่าเฉลี่ย 4.13	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.27
มากที่สุด	8 (53.3)	7 (46.7)	8 (53.3)	8 (53.3)
มาก	3 (20)	5 (33.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปานกลาง	2 (13.3)	3 (20)	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อย	2 (13.3)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	0	0
14.การแข่งรถคันอื่นควรให้สัญญาณแข่งก่อนและเห็นว่าปลอดภัยจึงขับแข่งได้	ค่าเฉลี่ย 3.73	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.20

ตารางที่ 9 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	5 (33.3)	3 (20)	5 (33.3)	5 (33.3)
มาก	5 (33.3)	10 (66.7)	8 (53.3)	8 (53.3)
ปานกลาง	1 (6.7)	2 (13.3)	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อย	4 (26.7)	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
15.การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์หากเกิดอุบัติเหตุ ขึ้นสามารถลดความรุนแรงของ การบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้ มากกว่าผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.47	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.07
มากที่สุด	4 (26.7)	10 (66.7)	6 (40)	6 (40)
มาก	8 (53.3)	2 (13.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปานกลาง	3 (20)	3 (20)	3 (20)	3 (20)
น้อย	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	0	0
16.เพื่อป้องกันอุบัติเหตุควร หลีกเลี่ยงเครื่องยนต์ที่มีแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	ค่าเฉลี่ย 4.40	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.33	ค่าเฉลี่ย 4.33
มากที่สุด	9 (60)	5 (33.3)	8 (53.3)	8 (53.3)
มาก	3 (20)	7 (46.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปานกลาง	3 (20)	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)
น้อย	0	1 (6.7)	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
17.เมื่อต้องการเลี้ยว รถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องให้ สัญญาณไฟเลี้ยวถ้าเห็นว่าไม่มีรถ อื่นอยู่ในระยะใกล้	ค่าเฉลี่ย 2.87	ค่าเฉลี่ย 3.13	ค่าเฉลี่ย 1.87	ค่าเฉลี่ย 1.87

ตารางที่ 9 (ต่อ)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการ ทดลองจำนวน (ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	3 (20)	3 (20)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	1 (6.7)	3 (20)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปานกลาง	3 (20)	4 (26.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อย	7 (46.7)	3 (20)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	1 (6.7)	2 (13.3)	8 (53.3)	8 (53.3)

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

การรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
1.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์อาจทำให้เป็น อันตรายถึงแก่ชีวิตได้	ค่าเฉลี่ย 4.53	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.33
มากที่สุด	9 (60)	5 (33.3)	7 (46.7)	7 (46.7)
มาก	5 (33.3)	9 (60)	6 (40)	6 (40)
ปานกลาง	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	2 (13.3)
น้อย	0	0	1 (6.7)	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
2.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์หากบาดเจ็บที่ ศีรษะอาจทำให้สมองได้รับการ กระทบกระเทือนและเป็น อันตรายได้	ค่าเฉลี่ย 4.47	ค่าเฉลี่ย 4.87	ค่าเฉลี่ย 3.87	ค่าเฉลี่ย 3.87

B

ตารางที่ 10 (ต่อ)

การรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	8 (53.3)	13 (86.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
มาก	6 (40)	2 (13.3)	9 (60)	9 (60)
ปานกลาง	1 (6.7)	0	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อย	0	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
3.การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วสูงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะ เป็นอันตรายถึงแก่ชีวิตได้มากกว่า ผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วต่ำ	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 3.60	ค่าเฉลี่ย 3.60
มากที่สุด	5 (33.3)	5 (33.3)	3 (20)	3 (20)
มาก	8 (53.3)	9 (60)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปานกลาง	2 (13.3)	1 (6.7)	7 (46.7)	7 (46.7)
น้อย	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	0	0
4.อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มี โอกาสสูงที่จะทำให้กระดูกหัก และบางครั้งรุนแรงถึงขั้นพิการได้	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.47	ค่าเฉลี่ย 4.13	ค่าเฉลี่ย 4.13
มากที่สุด	6 (40)	7 (46.7)	6 (40)	6 (40)
มาก	6 (40)	8 (53.3)	6 (40)	6 (40)
ปานกลาง	3 (20)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อย	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	0	0
5.อุบัติเหตุจากการขับขี รถจักรยานยนต์ที่รุนแรงมี ผลกระทบต่อสภาพจิตใจของ ผู้บาดเจ็บและครอบครัว	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.47	ค่าเฉลี่ย 3.73	ค่าเฉลี่ย 3.67

ตารางที่ 10 (ต่อ)

การรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	7 (46.7)	9 (60)	4 (26.7)	3 (20)
มาก	4 (26.7)	4 (26.7)	6 (40)	7 (46.7)
ปานกลาง	4 (26.7)	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)
น้อย	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	1 (6.7)	1 (6.7)
6.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์อาจต้องใช้เวลา ในการรักษาพยาบาลนาน	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.07	ค่าเฉลี่ย 4.13	ค่าเฉลี่ย 4.13
มากที่สุด	5 (33.3)	5 (33.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
มาก	9 (60)	6 (40)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปานกลาง	1 (6.7)	4 (26.7)	3 (20)	3 (20)
น้อย	0	0	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
7.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ทำให้สูญเสีย ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.13	ค่าเฉลี่ย 4.27	ค่าเฉลี่ย 4.20
มากที่สุด	6 (40)	5 (33.3)	6 (40)	6 (40)
มาก	6 (40)	8 (53.3)	7 (46.7)	6 (40)
ปานกลาง	3 (20)	1 (6.7)	2 (13.3)	3 (20)
น้อย	0	1 (6.7)	0	0
น้อยที่สุด	0	0	0	0
8.อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับ บาดเจ็บได้	ค่าเฉลี่ย 4.33	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 3.93	ค่าเฉลี่ย 3.93
มากที่สุด	7 (46.7)	5 (33.3)	3 (20)	3 (20)
มาก	6 (40)	9 (60)	9 (60)	9 (60)
ปานกลาง	2 (13.3)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อย	0	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	0	0	0	0

ตารางที่ 10 (ต่อ)

การรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
9.อุบัติเหตุจากผู้ที่ไม่สวมหมวก นิรภัยทำให้ได้รับบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะรุนแรงกว่าผู้ที่สวมหมวก นิรภัย	ค่าเฉลี่ย 4.20	ค่าเฉลี่ย 4.47	ค่าเฉลี่ย 3.80	ค่าเฉลี่ย 3.80
มากที่สุด	6 (40)	9 (60)	5 (33.3)	5 (33.3)
มาก	6 (40)	4 (26.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปานกลาง	3 (20)	2 (13.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อย	0	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อยที่สุด	0	0	0	0

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการควบคุมอารมณ์ในการขับขี่

รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สงวนลิขสิทธิ์

การควบคุมอารมณ์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
1.ในการขับขี่เมื่อท่านมีอาการ โกรธท่านจะระบายนอารมณ์ด้วย การขับเร็ว	ค่าเฉลี่ย 2.20	ค่าเฉลี่ย 3.40	ค่าเฉลี่ย 2.00	ค่าเฉลี่ย 2.00
มากที่สุด	1 (6.7)	2 (13.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	0	4 (26.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปานกลาง	5 (33.3)	7 (46.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อย	4 (26.7)	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)
น้อยที่สุด	5 (33.3)	0	8 (53.3)	8 (53.3)
2.เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต ที่จราจรคับคั่งท่านมักมีอาการ เสียว	ค่าเฉลี่ย 2.53	ค่าเฉลี่ย 3.20	ค่าเฉลี่ย 2.40	ค่าเฉลี่ย 2.40

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การควบคุมอารมณ์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	1 (6.7)	0	0	0
มาก	2 (13.3)	8 (53.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปานกลาง	4 (26.7)	2 (13.3)	7 (46.7)	7 (46.7)
น้อย	5 (33.3)	5 (33.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	3 (20)	0	3 (20)	3 (20)
3.เมื่อมีรถคันอื่นแซง รถจักรยานยนต์ของท่านไป ท่าน จะไม่ยอมแพ้และจะต้องแฉวงรถ คันนั้นกลับคืนให้ได้	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 3.93	ค่าเฉลี่ย 2.27	ค่าเฉลี่ย 2.27
มากที่สุด	3 (20)	2 (13.3)	2 (13.3)	2 (13.3)
มาก	2 (13.3)	12 (80)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปานกลาง	4 (26.7)	0	3 (20)	3 (20)
น้อย	3 (20)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อยที่สุด	3 (20)	1 (6.7)	7 (46.7)	7 (46.7)
4.ท่านรู้สึกสนุกสนานในขณะที่ ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วสูง	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 3.33	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 2.60
มากที่สุด	2 (13.3)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	2 (13.3)	6 (40)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปานกลาง	4 (26.7)	8 (53.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	4 (26.7)	1 (6.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	3 (20)	0	3 (20)	3 (20)
5.ท่านชอบระบายอารมณ์ด้วยการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว สูง	ค่าเฉลี่ย 3.07	ค่าเฉลี่ย 3.33	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.73
มากที่สุด	3 (20)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	2 (13.3)	5 (33.3)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	5 (33.3)	10 (66.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อย	3 (20)	0	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อยที่สุด	2 (13.3)	0	2 (13.3)	2 (13.3)

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การควบคุมอารมณ์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
6.ถ้าบุคคลที่ซ้อนท้ายรถของท่าน เชียร์ให้ท่านขับรถเร็วมากขึ้นท่าน จะสนองตอบทันที มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย 2.87 2 (13.3)	ค่าเฉลี่ย 3.60 5 (33.3)	ค่าเฉลี่ย 2.53 1 (6.7)	ค่าเฉลี่ย 2.53 1 (6.7)
มาก	3 (20)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	4 (26.7)	8 (53.3)	3 (20)	3 (20)
น้อย	3 (20)	0	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	3 (20)	1 (6.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
7.ในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ท่านมักจะมีอาการเหม่อลอยหรือ พลอยใจลอยครุ่นคิดเรื่องต่างๆ มากที่สุด	ค่าเฉลี่ย 2.80 1 (6.7)	ค่าเฉลี่ย 3.60 0	ค่าเฉลี่ย 2.60 2 (13.3)	ค่าเฉลี่ย 2.53 1 (6.7)
มาก	5 (33.3)	10 (66.7)	0	1 (6.7)
ปานกลาง	3 (20)	4 (26.7)	6 (40)	6 (40)
น้อย	2 (13.3)	1 (6.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	4 (26.7)	0	3 (20)	3 (20)
8.ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อนๆ ยอมรับว่าท่านขับขี รถจักรยานยนต์ได้รวดเร็ว มากกว่า	ค่าเฉลี่ย 2.87 3 (20)	ค่าเฉลี่ย 3.80 4 (26.7)	ค่าเฉลี่ย 2.40 1 (6.7)	ค่าเฉลี่ย 2.40 1 (6.7)
มากที่สุด	2 (13.3)	5 (33.3)	2 (13.3)	2 (13.3)
มาก	3 (20)	5 (33.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปานกลาง	4 (26.7)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
น้อย	3 (20)	0	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อยที่สุด				
9.ท่านจะขับรถให้หวาดเสียวเมื่อ รู้สึกไม่พอใจคนนั่งซ้อนท้าย	ค่าเฉลี่ย 2.60 3 (20)	ค่าเฉลี่ย 3.33 4 (26.7)	ค่าเฉลี่ย 2.47 1 (6.7)	ค่าเฉลี่ย 2.47 1 (6.7)

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การควบคุมอารมณ์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	1 (6.7)	2 (13.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	2 (13.3)	5 (33.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปานกลาง	4 (26.7)	6 (40)	6 (40)	6 (40)
น้อย	6 (40)	0	3 (20)	3 (20)
น้อยที่สุด	2 (13.3)	2 (13.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
10.เมื่อท่านเห็นถนนโล่งท่าน มักจะอดใจไว้ไม่อยู่และทดลอง ขับจักรยานยนต์ในท่าที่ผาด โผนเพื่อความตื่นเต้นสนุกสนาน ทำหาย	ค่าเฉลี่ย 2.40	ค่าเฉลี่ย 3.40	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 2.53
มากที่สุด	1 (6.7)	3 (20)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	1 (6.7)	3 (20)	2 (13.3)	1 (6.7)
ปานกลาง	5 (33.3)	7 (46.7)	5 (33.3)	6 (40)
น้อย	4 (26.7)	1 (6.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	4 (26.7)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
11.ขณะขับจักรยานยนต์ท่าน ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ของ ตนเองให้มีสติในการขับรถที่ ถูกต้องตามกฎหมายได้	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 4.00	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.73
มากที่สุด	2 (13.3)	2 (13.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	1 (6.7)	12 (80)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	5 (33.3)	0	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อย	3 (20)	1 (6.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อยที่สุด	4 (26.7)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
12.เมื่อท่านไม่พอใจผู้ขับขี่คนอื่น ท่านจะตะโกนด่าว่าทันที	ค่าเฉลี่ย 3.00	ค่าเฉลี่ย 4.33	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 2.80

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การควบคุมอารมณ์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
มากที่สุด	3 (20)	10 (66.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
มาก	2 (13.3)	1 (6.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปานกลาง	4 (26.7)	3 (20)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	4 (26.7)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
น้อยที่สุด	2 (13.3)	0	3 (20)	3 (20)
13.เมื่ออยู่ในระหว่างการขับขี่ท่าน จะควบคุมอารมณ์ให้มั่นคงอยู่ เสมอ	ค่าเฉลี่ย 3.60	ค่าเฉลี่ย 3.93	ค่าเฉลี่ย 3.33	ค่าเฉลี่ย 3.33
มากที่สุด	5 (33.3)	3 (20)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	3 (20)	8 (53.3)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปานกลาง	4 (26.7)	4 (26.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อย	2 (13.3)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
น้อยที่สุด	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
14.ท่านชอบและรู้สึกสนุกสนาน ที่ได้ขับรถด้วยความเร็วแข่งกับรถ คันอื่น	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 3.60	ค่าเฉลี่ย 3.07	ค่าเฉลี่ย 3.07
มากที่สุด	3 (20)	3 (20)	2 (13.3)	2 (13.3)
มาก	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	4 (26.7)	9 (60)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	3 (20)	0	4 (26.7)	4 (26.7)
น้อยที่สุด	3 (20)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
15.การขับรถประมาทหวาดเสียว ทำให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 3.80	ค่าเฉลี่ย 3.00	ค่าเฉลี่ย 3.00
มากที่สุด	2 (13.3)	4 (26.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	3 (20)	6 (40)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปานกลาง	3 (20)	3 (20)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	3 (20)	2 (13.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	4 (26.7)	0	3 (20)	3 (20)

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การควบคุมอารมณ์	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
16.ท่านเป็นผู้มีความสุข รอบคอบ	ค่าเฉลี่ย 3.53	ค่าเฉลี่ย 4.00	ค่าเฉลี่ย 3.20	ค่าเฉลี่ย 3.20
มากที่สุด	5 (33.3)	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)
มาก	3 (20)	11 (73.3)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปานกลาง	3 (20)	2 (13.3)	6 (40)	6 (40)
น้อย	3 (20)	0	3 (20)	3 (20)
น้อยที่สุด	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
17.ท่านรู้สึกหงุดหงิดเป็นอย่าง มากในขณะที่ท่านเร่งรีบแล้วรถ ของท่านติดสัญญาณไฟแดง	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.73
มากที่สุด	2 (13.3)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)	3 (20)
ปานกลาง	4 (26.7)	3 (20)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	4 (26.7)	9 (60)	3 (20)	3 (20)
น้อยที่สุด	3 (20)	0	3 (20)	3 (20)
18.ท่านจะคำด้วยถ้อยคำรุนแรง เมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้ขับขี่คนอื่น	ค่าเฉลี่ย 3.00	ค่าเฉลี่ย 4.33	ค่าเฉลี่ย 3.00	ค่าเฉลี่ย 3.00
มากที่สุด	2 (13.3)	8 (53.3)	1 (6.7)	1 (6.7)
มาก	5 (33.3)	4 (26.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปานกลาง	3 (20)	3 (20)	5 (33.3)	5 (33.3)
น้อย	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
น้อยที่สุด	4 (26.7)	0	3 (20)	3 (20)

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์
อย่างปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขีรถ จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
1. ท่านให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือ สัญญาณมือก่อนเลี้ยวทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.87	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 3.20	ค่าเฉลี่ย 3.20
ปฏิบัติทุกครั้ง	3 (20)	4 (26.7)	6 (40)	6 (40)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	8 (53.3)	7 (46.7)	6 (40)	6 (40)
ปฏิบัติบางครั้ง	3 (20)	3 (20)	3 (20)	3 (20)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	1 (6.7)	0	0
2. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์โดยมี ผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 2.93
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	4 (26.7)	3 (20)	3 (20)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	2 (13.3)	8 (53.3)	8 (53.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	5 (33.3)	9 (60)	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	0	0
3. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ขึ้น ครโนถนนที่มีเครื่องหมายห้าม ขึ้นคร	ค่าเฉลี่ย 2.40	ค่าเฉลี่ย 3.60	ค่าเฉลี่ย 2.27	ค่าเฉลี่ย 2.27
ปฏิบัติทุกครั้ง	2 (13.3)	11 (73.3)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	2 (13.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	5 (33.3)	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)
ไม่เคยปฏิบัติ	3 (20)	0	5 (33.3)	5 (33.3)
4. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ตัด หนัารดคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 3.40	ค่าเฉลี่ย 2.53	ค่าเฉลี่ย 2.53
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	7 (46.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	3 (20)	7 (46.7)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	6 (40)	1 (6.7)	6 (40)	6 (40)
ไม่เคยปฏิบัติ	2 (13.3)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
5. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ แข่งขันความเร็วกับเพื่อนๆ	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 3.40	ค่าเฉลี่ย 2.40	ค่าเฉลี่ย 2.40

ตารางที่ 12 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขี่รถ จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	7 (46.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	7 (46.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	3 (20)	1 (6.7)	8 (53.3)	8 (53.3)
ไม่เคยปฏิบัติ	3 (20)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
6.ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ คู่ขนานกับเพื่อนๆ	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 3.00	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 2.60
ปฏิบัติทุกครั้ง	2 (13.3)	3 (20)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	6 (40)	9 (60)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	6 (40)	3 (20)	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
7.ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืน สัญญาณไฟสีแดง	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 3.80	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 2.60
ปฏิบัติทุกครั้ง	2 (13.3)	12 (80)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	9 (60)	3 (20)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	1 (6.7)	0	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	3 (20)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
8.ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ลักษณะที่ผิด โศน	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 3.27	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.73
ปฏิบัติทุกครั้ง	5 (33.3)	5 (33.3)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	4 (26.7)	9 (60)	9 (60)	9 (60)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	1 (6.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
ไม่เคยปฏิบัติ	2 (13.3)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
9.ท่านลดความเร็วของรถลงเมื่อ ถึงทางโค้งหรือทางแยก	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 3.93	ค่าเฉลี่ย 3.20	ค่าเฉลี่ย 3.20
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	14 (93.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	0	10 (66.7)	10 (66.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	3 (20)	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	3 (20)	0	0	0

ตารางที่ 12 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขี่รถ จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
10. ท่านไม่ขับแซงรถคันอื่นเมื่อมี เครื่องหมายห้ามแซง	ค่าเฉลี่ย 2.87	ค่าเฉลี่ย 3.13	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 2.67
ปฏิบัติทุกครั้ง	6 (40)	9 (60)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	3 (20)	2 (13.3)	9 (60)	9 (60)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	1 (6.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	2 (13.3)	3 (20)	1 (6.7)	1 (6.7)
11. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ระยะทางไกลๆ	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 3.40	ค่าเฉลี่ย 2.87	ค่าเฉลี่ย 2.87
ปฏิบัติทุกครั้ง	2 (13.3)	9 (60)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	8 (53.3)	3 (20)	3 (20)	3 (20)
ปฏิบัติบางครั้ง	3 (20)	3 (20)	7 (46.7)	7 (46.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	2 (13.3)	0	0	0
12. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ระยะทางใกล้ๆ	ค่าเฉลี่ย 2.53	ค่าเฉลี่ย 2.20	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 2.93
ปฏิบัติทุกครั้ง	1 (6.7)	1 (6.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	7 (46.7)	6 (40)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	6 (40)	3 (20)	6 (40)	6 (40)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	5 (33.3)	0	0
13. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่าน สวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วย สายรัดให้แน่นทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.53	ค่าเฉลี่ย 3.27	ค่าเฉลี่ย 3.07	ค่าเฉลี่ย 3.07
ปฏิบัติทุกครั้ง	3 (20)	4 (26.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	3 (20)	11 (73.3)	8 (53.3)	8 (53.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	8 (53.3)	0	3 (20)	3 (20)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	0	0
14. ท่านมักจะแขวน/หิ้วหมวก นิรภัย โดยที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	ค่าเฉลี่ย 2.47	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 2.40	ค่าเฉลี่ย 2.40

ตารางที่ 12 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขี่รถ จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
ปฏิบัติทุกครั้ง	2 (13.3)	4 (26.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	4 (26.7)	7 (46.7)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	8 (53.3)	3 (20)	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
15.ท่านตรวจสอบสภาพเบรคของ รถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดี ก่อนขับขี่ทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 3.27	ค่าเฉลี่ย 3.07	ค่าเฉลี่ย 3.07
ปฏิบัติทุกครั้ง	5 (33.3)	8 (53.3)	6 (40)	6 (40)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	3 (20)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	4 (26.7)	3 (20)	3 (20)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)
16.ท่านตรวจสอบสภาพเกียร์ของ รถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดี ก่อนทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 3.07	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 2.80
ปฏิบัติทุกครั้ง	3 (20)	7 (46.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	7 (46.7)	4 (26.7)	8 (53.3)	8 (53.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	2 (13.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	2 (13.3)	0	0
17.ท่านตรวจสอบสภาพยางของ รถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพ พร้อมใช้ก่อนขับขี่ทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 2.87	ค่าเฉลี่ย 3.13	ค่าเฉลี่ย 3.13
ปฏิบัติทุกครั้ง	3 (20)	3 (20)	6 (40)	6 (40)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	6 (40)	7 (46.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	5 (33.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	2 (13.3)	0	0	0
18.ท่านตรวจสอบแตรให้อยู่ใน สภาพดีก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 2.60	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 2.93

ตารางที่ 12 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขี่รถ จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	0	3 (20)	3 (20)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	9 (60)	8 (53.3)	8 (53.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	5 (33.3)	6 (40)	4 (26.7)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	0	0
19. ท่านตรวจสอบสัญญาณไฟ เลี้ยวให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.80	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 2.80
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	0	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	86.7	7 (46.7)	8 (53.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	5 (33.3)	0	6 (40)	5 (33.3)
20. ท่านตรวจสอบกระจกส่อง หลังให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขี่ รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 3.53	ค่าเฉลี่ย 3.00	ค่าเฉลี่ย 3.13
ปฏิบัติทุกครั้ง	3 (20)	9 (60)	5 (33.3)	6 (40)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	6 (40)	5 (33.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบางครั้ง	5 (33.3)	1 (6.7)	5 (33.3)	4 (26.7)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	0	0
21. เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่าน เกิดชำรุดหรือมีสภาพผิดปกติท่าน นำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพดี ก่อนขับขี่	ค่าเฉลี่ย 2.87	ค่าเฉลี่ย 3.13	ค่าเฉลี่ย 2.93	ค่าเฉลี่ย 2.93
ปฏิบัติทุกครั้ง	3 (20)	4 (26.7)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	8 (53.3)	9 (60)	6 (40)	6 (40)
ปฏิบัติบางครั้ง	3 (20)	2 (13.3)	5 (33.3)	5 (33.3)
ไม่เคยปฏิบัติ	1 (6.7)	0	0	0
22. ท่านมักจะตัดแปลงรถ โดยการ ถอดอุปกรณ์บางส่วนออก รถจักรยานยนต์ออก เช่น ไฟเลี้ยว กระจกส่องหลัง	ค่าเฉลี่ย 2.20	ค่าเฉลี่ย 3.67	ค่าเฉลี่ย 2.13	ค่าเฉลี่ย 2.13

ตารางที่ 12 (ต่อ)

พฤติกรรมกำรขับขีรล จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	ก่อนการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)	หลังการทดลอง จำนวน(ร้อยละ)
ปฏิบัติทุกครั้ง	2 (13.3)	10 (66.7)	1 (6.7)	1 (6.7)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	4 (26.7)	5 (33.3)	4 (26.7)	4 (26.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	0	6 (40)	6 (40)
ไม่เคยปฏิบัติ	5 (33.3)	0	4 (26.7)	4 (26.7)
23. ท่านขับขีรลจักรยานยนต์ขณะ มีอากาศมีนเมาสุรา	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 3.80	ค่าเฉลี่ย 2.13	ค่าเฉลี่ย 2.13
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	13 (86.7)	2 (13.3)	2 (13.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	1 (6.7)	3 (20)	3 (20)
ปฏิบัติบางครั้ง	4 (26.7)	1 (6.7)	5 (33.3)	5 (33.3)
ไม่เคยปฏิบัติ	2 (13.3)	0	5 (33.3)	5 (33.3)
24. ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่ม ที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ก่อน การขับขีรลจักรยานยนต์ทุกครั้ง	ค่าเฉลี่ย 2.67	ค่าเฉลี่ย 2.73	ค่าเฉลี่ย 3.13	ค่าเฉลี่ย 3.13
ปฏิบัติทุกครั้ง	4 (26.7)	6 (40)	5 (33.3)	5 (33.3)
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	5 (33.3)	3 (20)	7 (46.7)	7 (46.7)
ปฏิบัติบางครั้ง	3 (20)	2 (13.3)	3 (20)	3 (20)
ไม่เคยปฏิบัติ	3 (20)	4 (26.7)	0	0

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	ร.ต.อ. สมชาย สนิทปัญญาวุธ
ที่อยู่ปัจจุบัน	242 ถนนเกษตรสิน ตำบลลำพญา อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
ที่ทำงานปัจจุบัน	สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาญจนบุรี
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ.2529	จบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนวัดไผ่ล้อม จังหวัดนครปฐม
พ.ศ.2534	จบชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนพระปฐมวิทยาลัย จังหวัดนครปฐม
พ.ศ.2540	สำเร็จการศึกษาโรงเรียนพลตำรวจภูธร 7 จังหวัดนครปฐม
พ.ศ.2544	สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยตำรวจ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
พ.ศ.2545	ศึกษาต่อระดับปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาลัยเขตพระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ.2540	พลตำรวจ สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านแพ้ว จังหวัดสมุทรสาคร
พ.ศ.2544	ร้อยตำรวจตรี สถานีตำรวจภูธรอำเภอเลาขวัญ จังหวัดกาญจนบุรี
พ.ศ.2546	ร้อยตำรวจโท สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
พ.ศ.2548	ร้อยตำรวจเอก สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี
- ปัจจุบัน	