



เอกสารวิชาการ

เรื่อง

การมีส่วนร่วมของเยาวชน

ในการส่งเสริมวินัยการชื้อซื้อบัตรประชาชน
กรณีศึกษาเยาวชนในค่ายของเหล่าวิเศษ จังหวัดสมุทรปราการ

โดย

ผู้เข้ารับการอบรม หลักสูตรจิตวิทยาเยาวชนดีเด่น

วันที่ ๑๒๓

กลุ่มที่ ๔

เอกสารวิชาการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรจิตวิทยาเยาวชนดีเด่น

วันที่ ๑๒๔

ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๖



เอกสารวิชาการ

เรื่อง

การมีส่วนร่วมของเยาวชน

ในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์

กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

โดย

ผู้เข้ารับการอบรมหลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง

รุ่นที่ ๑๒๓

กลุ่มที่ ๔

เอกสารวิชาการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง

รุ่นที่ ๑๒๓

ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๖

ชื่อเรื่อง การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชน
ในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ (มิติสังคมคุณธรรมและจริยธรรม)

ชื่อผู้วิจัย ผู้เข้ารับการฝึกอบรม หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ กลุ่มที่ ๔

ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๖

ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษางานวิชาการ ศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร.สุธรรม เชื้อประกอบกิจ

อาจารย์ที่ปรึกษางานวิชาการ พันเอกหญิง ปัทมา ขำเอี่ยม

คณะกรรมการเอกสารวิชาการและผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกได้ตรวจสอบและอนุมัติให้เอกสารวิชาการฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๖

พลตรี



ผู้อำนวยการหลักสูตร

(ชยุตรา เสริมสุข)

ผู้อำนวยการสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

คณะกรรมการสอบเอกสารวิชาการ

พันเอก



(กฤษกมล ธรรมานุกูล)

ผู้อำนวยการกองวิทยาการ สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.



กรรมการ

(นักรบ ระวีการณ์)

ที่ปรึกษาด้านการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม

มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.



กรรมการ

(นิสิต อินทมานอ)

ผู้อำนวยการหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

บทคัดย่อ

หัวข้อวิจัย การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์
กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

ชื่อผู้วิจัย นักศึกษาหลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ กลุ่มที่ ๔

การศึกษาการมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และส่งเสริมให้เยาวชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาจากกลุ่มประชากรที่เป็นเยาวชน ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๘ - ๒๕ ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ รวม ๒๕ คน โดยจัดกิจกรรมเพื่อสำรวจข้อมูลความเข้าใจและทัศนคติด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน และเพื่อที่จะให้ความรู้ด้านวินัยจราจรจากวิทยากรผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่ และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเพื่อวัดความรู้พร้อมทั้งทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ก่อนและหลังการอบรม รวมทั้งจัดให้มีการสนทนากลุ่ม (Focus group) เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่าหลังจากได้รับความรู้แล้วเยาวชนทั้งสองกลุ่มมีระดับความรู้และทัศนคติที่ดีมากขึ้นในเรื่องวินัยจราจรเพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยที่กลุ่มเด็กแว้นให้ความสำคัญกับการรณรงค์ให้ลดพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่มีความเสี่ยงสูง และเยาวชนทั่วไปให้ความสำคัญกับการวางแผนและตรวจสอบความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์ และเยาวชนทั้งสองกลุ่มมีความเห็นตรงกันว่าควรดำเนินการรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุและการเคารพกฎจราจร โดยวิธีการพูดคุยหรือลงข้อมูลใน Social Media และการใช้สื่อบุคคลในการรณรงค์ให้ตระหนักถึงโทษหรือความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ รวมทั้งจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วม เช่น การมีของรางวัลหรือการสร้างแรงจูงใจด้วย ทั้งนี้ทุกภาคส่วนที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก สถานีตำรวจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือโรงเรียน จะช่วยส่งเสริมการสร้างวินัยจราจร ตลอดจนควรพัฒนาช่องทางการสื่อสารที่ทันสมัย ที่เป็นแหล่งรวบรวมสื่อเกี่ยวกับวินัยจราจรการขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้เยาวชนทุกคนสามารถเรียนรู้ด้วยตนเองและร่วมเผยแพร่ไปยังช่องทางการสื่อสารต่างๆ ด้วย

คำสำคัญ วินัยจราจร การขับขี่รถจักรยานยนต์ การลดอุบัติเหตุ ความรู้วินัยจราจร ทัศนคติต่อวินัยจราจร การรณรงค์สร้างวินัย

Abstract

Title A Study of Youth Participation in Promotion of Motorcycle Riding Discipline :
A Case Study of Youth in Tepharak subdistrict, Samut Prakan province

Author Institute of Security Psychology Batch 123 : ISP 123, Group 4

A Study of Youth Participation in Promotion of Motorcycle Riding Discipline. A Case Study of Youth in Tepharak subdistrict, Samut Prakan province. The objective is to promote young people to recognize and understand the discipline of riding a motorcycle. And encourage youth to participate in suggesting ways to strengthen discipline in riding a motorcycle. By studying the population of youth which are aged between 18 - 25 years old who drive a motorcycle and live in Tepharak subdistrict area, Samut Prakan province, including 25 people by organize activities to explore information on understanding and attitudes towards traffic discipline and motorcycle driving behavior among young people. And in order to provide knowledge on traffic discipline from expert speakers in the area. The questionnaire was used as a tool to measure the youth's knowledge and attitude of motorcyclists. before and after training Including holding a focus group for the sample to express their opinions and participate in suggesting ways to strengthen motorcycle discipline.

The results showed that after receiving the knowledge, both groups of youths had good levels of knowledge on traffic discipline and attitudes. Motopunk group (Teenagers group who like to rev motorcycles to make a loud rev sound.) pay attention to the campaign to reduce the behavior of motorcyclists in a high-risk manner. And general youth group focus on planning and checking motorcycle riding readiness to prevent accidents from motorcyclists. Both groups of youth agree that there should be a campaign to reduce accidents and obey traffic rules by talking method or posting information on social media and using personal media to campaign for awareness of the penalty or loss caused by an accident. Including organizing activities to create participation, such as setting rewards or incentives. All sectors who concern using road and related responsibility, such as the department of land transport, police stations, subdistrict administrative organizations or schools, can help to promote traffic discipline and also develop modern communication channels to become central medias about traffic discipline on motorcycles that all youths be able to learn by themselves and share them to various communication channels.

Keywords: traffic discipline, motorcycle riding, accident reduction, traffic discipline knowledge, attitude toward traffic discipline, discipline building campaign

คำนำ

เอกสารศึกษาคามีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา เยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และส่งเสริมให้เยาวชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาจากกลุ่มประชากรที่เป็นเยาวชน ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๘ - ๒๕ ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ โดยจัดกิจกรรมเพื่อให้ความรู้ด้านวินัยจราจรจากวิทยากรผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่ รวมทั้งจัดการสนทนากลุ่ม เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อนำมาเป็นข้อเสนอแนะในการรณรงค์การส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับเยาวชนต่อไป

คณะผู้จัดทำได้เลือกหัวข้อนี้ในการศึกษา เนื่องจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ส่งผลทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณ และทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนที่กำลังศึกษา และวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศในอนาคต ซึ่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทุกหน่วยงาน ต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มบุคคลที่สำคัญ ที่จะนำมาสู่การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ การปลูกจิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีวินัย รวมทั้งการให้มีส่วนร่วม ในการเสนอแนะแนวทางการขับขี่อย่างมีวินัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลทำให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งจะได้แนวทางในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ผู้จัดทำต้องขอขอบคุณ ศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร. สุธรรม เชื้อประกอบกิจ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษางานวิชาการกลุ่ม ๔ เป็นอย่างสูงที่ให้ความรู้ และแนวทางการศึกษา ผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะให้ความรู้ และเป็นประโยชน์แก่ทุก ๆ ท่าน หากมีข้อเสนอแนะประการใด ผู้จัดทำขอรับไว้ด้วยความขอบพระคุณยิ่ง

คณะผู้เข้ารับการอบรม หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ กลุ่มที่ ๔
สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก ศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร. สุธรรม เชื้อประกอบกิจ ผู้ทรงคุณวุฒิประจำกลุ่ม พันเอกหญิง ปัทมา ขำเอี่ยม อาจารย์ที่ปรึกษา และร้อยเอก ธวัชชัย รัตนจันทา ผู้ช่วยอาจารย์ที่ปรึกษา ที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษา ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่ง คณะผู้วิจัยตระหนักถึงความตั้งใจจริง และความทุ่มเทของท่าน และขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ พลตรี ชยุตรา เสริมสุข ผู้อำนวยการสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ดร.พิธาน พันทอง รศ.ดร. วีระเกษตร สนวนภา ผศ.ดร. นักรบ ระวังการณ์ ผศ.ดร. นิสิต อินทมาโน ผู้ทรงคุณวุฒิ และคณะอาจารย์สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศทุกท่าน ที่กรุณาประสิทธิประสาทวิชา ให้คำแนะนำปรึกษา ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนทำให้งานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วง

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำเทศบาลตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ที่สนับสนุนสถานที่ ให้การช่วยเหลือและเอื้อต่อการดำเนินการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างที่เสียสละเวลา ให้ความร่วมมือในกิจกรรม และตอบแบบสอบถาม รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยที่มีประโยชน์อย่างมาก

สุดท้ายนี้ คณะผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวิจัยฉบับนี้จะมีประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่สนใจศึกษา จึงขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ ให้แก่คณะอาจารย์ ที่ได้ให้คำแนะนำปรึกษา จนทำให้ผลงานวิจัยนี้เป็นประโยชน์ และขอมอบความกตัญญูตเวทิตาคุณ แต่บิดา มารดา และผู้มีพระคุณทุกท่าน สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้น คณะผู้วิจัยขอน้อมรับความผิดพลาด และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่เข้ามาศึกษา เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาวิจัยต่อไป

คณะผู้เข้ารับการอบรม หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ กลุ่มที่ ๔
สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
ABSTRACT	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๓
ขอบเขตของการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๔
คำจำกัดความ	๔
บทที่ ๒ เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๕
แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจร	๕
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับชี่ยานพาหนะ	๗
แนวคิดการปฏิบัติการจิตวิทยา	๙
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๑๐
บทที่ ๓ วิธีการดำเนินการวิจัย	๑๓
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	๑๓
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัย	๑๔
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	๑๕
การเก็บรวบรวมข้อมูล	๑๗
การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	๑๘
บทที่ ๔ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	๑๙
ส่วนที่ ๑ การศึกษาข้อมูลสภาพปัญหา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	๑๙
ส่วนที่ ๒ การศึกษาและเปรียบเทียบความเข้าใจและทัศนคติ	๒๐
ส่วนที่ ๓ ข้อเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัย	๕๙
ส่วนที่ ๔ สรุปผลการศึกษา	๖๔

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๕ อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	๖๗
การอภิปรายผล	๖๗
ข้อเสนอแนะที่เยาวชนร่วมกำหนดแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	๗๐
ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาคั้งต่อไป	๗๒
บรรณานุกรม	
ภาษาไทย	๗๓
ภาษาต่างประเทศ	๗๕
ภาคผนวก	
ผนวก ก แบบทดสอบ Pre- Post Test ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมในการขับขี่	๗๗
ผนวก ข กำหนดการ “การปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ฯ”	๙๐
ผนวก ค แผนภาพการปฏิบัติการจิตวิทยาเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่าง	๙๒
ผนวก ง แผนภาพการจัดกิจกรรม “การปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ฯ”	๙๔
ผนวก จ สื่อรณรงค์การลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์	๙๖
ผนวก ฉ ช่องทางที่ได้ประสานขอเผยแพร่สื่อรณรงค์การลดอุบัติเหตุจากการใช้ รถจักรยานยนต์	๙๘
ผนวก ช รายชื่อสมาชิกคณะนักศึกษาลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ กลุ่มที่ ๔	๙๙

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๔.๑ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)	๒๓
๔.๒ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ ความรู้ เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชน ที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)	๒๘
๔.๓ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน หลังการอบรม (POST-TEST)	๓๓
๔.๔ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน หลังการอบรม (POST-TEST)	๓๗
๔.๕ ทักษะคติในการขับชี้รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)	๔๓
๔.๖ ทักษะคติในการขับชี้รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)	๔๕
๔.๗ ทักษะคติในการขับชี้รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน หลังการอบรม (POST-TEST)	๔๖
๔.๘ ทักษะคติในการขับชี้รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน หลังการอบรม (POST-TEST)	๔๘
๔.๙ เปรียบเทียบความสัมพันธ์ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม ในการขับชี้รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป	๕๒
๔.๑๐ เปรียบเทียบความสัมพันธ์ด้านทักษะคติในการขับชี้รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป จากแบบสอบถาม ก่อน - หลัง (Pretest – Posttest) ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและ กลุ่มเยาวชนทั่วไป	๕๘
๔.๑๑ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม(PRE-TEST)	๖๕

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนแต่ละครั้งทำให้เกิดผลกระทบ และความสูญเสียมากมายทั้งต่อชีวิต และทรัพย์สิน สุขภาพกาย สุขภาพใจ ครอบครัว สังคม วิธีการดำรงชีวิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดกับวัยทำงานที่เป็นกำลังหลักสำคัญของครอบครัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจในครอบครัว จากการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต และปัญหาอื่น ๆ ที่จะตามมา ตลอดจนการเกิดภาวะพึ่งพิงทางสังคมต่อไป ทั้งนี้ อุบัติเหตุทางถนนยังก่อให้เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมในหลายประเทศอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๘) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization ; WHO) พบว่า มีอัตราผู้เสียชีวิตทางถนนทั่วโลกสูงขึ้นเป็น ๑.๓๕ ล้านคนต่อปี หรือทุกหนึ่งชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ๑๕๕ คน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บมากถึง ๕๐ ล้านคนต่อปี โดยรายงานระบุว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ ๘ ของคนทุกกลุ่มอายุทั่วโลก ปัจจุบันมีผู้เสียชีวิตจากสาเหตุนี้มากกว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจาก HIV/เอดส์ วัณโรค หรือโรคอุจจาระร่วง และอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้น ๆ ของเด็กและเยาวชนที่มีอายุ ๕-๒๙ ปี นอกจากนี้รายงานปี ๒๐๑๘ ของ WHO ยังระบุอีกว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นลำดับที่ ๙ ของโลก และเป็นลำดับที่สูงที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ ๓๒.๗ คน ต่อประชากร ๑ แสนคนหรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ ๒๒,๔๙๑ คน (เฉลี่ย ๖๐ คนต่อวัน)

เมื่อวันที่ ๑๓ ธ.ค.๖๕ โครงการแผนงานยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ (International Health Policy Program : IHPP) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ และสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ เปิดเผยแพร่ผลการศึกษาวิจัยงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเวที BIG Talk 2022 เรื่อง “How to ช่วยชีวิตคนไทย จากอุบัติเหตุทางถนน” โดยผลสรุปชี้ชัดว่า การสูญเสียทรัพยากรมนุษย์จาก

อุบัติเหตุ เป็นมหันตภัยร้ายแรงที่บั่นทอนศักยภาพการพัฒนาประเทศไทย ปัจจุบันสถานการณ์การบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งภาพรวมความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศไทยจากข้อมูลของ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวม ๙๖,๒๓๐ คน เฉลี่ยปีละ ๑๙,๒๔๖ คน เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงในสัดส่วน ๓.๗ : ๑ โดยส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ ๑๕-๑๙ ปี คิดเป็น ร้อยละ ๑๑.๓๗ และช่วงอายุ ๒๐-๒๔ ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๑.๐๕ ในจำนวนนี้ร้อยละ ๘๐ เกิดขึ้น ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการจดทะเบียนยานพาหนะของกรมการขนส่งทางบก ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน ๒๑.๖๙ ล้านคัน จึงทำให้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ ๕๒.๙๓ เมื่อเทียบกับรถจดทะเบียนสะสมประเภทอื่นตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ทั้งนี้อุบัติเหตุทางถนนดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศไทยใน ๕ ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ประมาณล้านล้านบาท โดยแบ่งตามระดับความรุนแรงได้ ดังนี้

๑. เสียชีวิต ๕๑๑,๕๑๕ ล้านบาท
๒. บาดเจ็บรุนแรง (ผู้ป่วยใน) ๑๕๘,๖๖๙ ล้านบาท
๓. บาดเจ็บเล็กน้อย (ผู้ป่วยนอก) ๑๔๔,๙๕๗ ล้านบาท
๔. พิกัด ๓๐๖,๑๕๖ ล้านบาท

สำหรับตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนอุตสาหกรรม ซึ่งพบว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก จากข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน แห่งประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ รายงานว่ามีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสมุทรปราการ ๑,๙๓๔ ครั้ง มีผู้เสียชีวิต ๙๓ คน บาดเจ็บ ๒,๐๒๕ คน โดยมีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ ๑,๓๑๘ คน คิดเป็นร้อยละ ๖๘ ของอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดของจังหวัด ทั้งนี้สาเหตุส่วนใหญ่ของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ของจังหวัดสมุทรปราการ ได้แก่ การขับเร็ว การขับโดยประมาท และการขับรถขณะมีเมมาสุราหรือยาเสพติด เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว รัฐบาลจังหวัดได้ใช้มาตรการต่าง ๆ อาทิ การบังคับสวมหมวกนิรภัย การเพิ่มบทลงโทษสำหรับการละเมิดกฎจราจร และการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งรัฐบาลจังหวัดยังได้รณรงค์ให้ประชาชนใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือทางเลือกอื่น เพื่อลดจำนวนรถจักรยานยนต์บนท้องถนนอีกด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น พบว่าปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่งผลทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณ และทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศในอนาคต โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ ๙๕ มาจากปัจจัยด้านบุคคล (Sabey and Taylor, 1980) โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรม การขับขี่ของกลุ่ม

วัยรุ่น ซึ่งเป็นช่วงวัยที่ศึกษาค้นคว้า ชอบความตื่นเต้นท้าทาย และต้องการประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง จึงมีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มของมึนเมา การฝ่าฝืนการจราจรขณะขับขี่ และการขับขี่ด้วยความเร็วสูง (Rothengatter and de Bruin, 1988) การบังคับใช้กฎหมายจราจร (ซึ่งก็คือการเน้นการรักษาวินัยในการขับขี่) เป็นมาตรการที่ดีและเข้มแข็งที่สุดที่จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน European Transportation Safety Council, 1999 ; Handicap International Belgium, 2008) ทั้งนี้การแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนของตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ไม่ใช่เรื่องของหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่ง แต่ทุกหน่วยงาน ต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เอง ซึ่งจากรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พบว่ากลุ่มเยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ช่วงอายุ ๑๕-๒๔ ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ การปลูกจิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีวินัย รวมทั้งการให้เยาวชนเข้ามามีส่วนร่วม จะทำให้กลุ่มเยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับขี่อย่างมีวินัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลทำให้ลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งจะได้แนวทางในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ต่อไป ดังนั้น จึงทำให้คณะผู้วิจัยศึกษา การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา เยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
๒. เพื่อให้เยาวชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้กำหนดขอบเขตในการวิจัย ดังนี้

๑. ขอบเขตด้านพื้นที่ การศึกษานี้เป็นการศึกษาในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

๒. ขอบเขตด้านเนื้อหา การศึกษาในครั้งนี้ มีขอบเขตเนื้อหา ประกอบด้วย การศึกษา การรับรู้และความเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนที่มีอายุระหว่าง ๑๘-๒๕ ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งเสริมสร้างให้เยาวชนเกิดการมีส่วนร่วมในการส่งเสริมการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

๓. ขอบเขตด้านประชากร การศึกษานี้จะศึกษาในกลุ่มประชากรที่เป็นเยาวชน ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๘-๒๕ ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ เท่านั้น

โดยแบ่งประชากรเป้าหมายออกเป็น ๒ กลุ่ม รวม ๒๕ คน ได้แก่

๓.๑ กลุ่มเยาวชนที่ชอบแรงเครื่องยนต์ไอซีให้มีเสียงดังแว้น ๆ หรือเด็กแว้น^๑ ซึ่งเป็นกลุ่มเสียงหลักต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๑๒ คน

๓.๒ กลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ เป็นกลุ่มเสียงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชน จำนวน ๑๓ คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เยาวชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย และถูกต้องตามวินัยจราจรมากขึ้น

๒. เยาวชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการส่งเสริมการมีวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สามารถนำมาพัฒนา และประยุกต์ใช้กับชุมชนเพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

คำจำกัดความ

เยาวชน หมายถึง ผู้ที่มีอายุระหว่าง ๑๘-๒๕ ปี ซึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับยานยนต์ซึ่งมีทั้งการ เฉี่ยว ชน และอื่น ๆ โดยไม่รวมถึงอุบัติเหตุทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ

การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้เยาวชนได้มีส่วนร่วมในการคิด ริเริ่ม พิจารณา วางแผน ตัดสินใจ ร่วมปฏิบัติและร่วมรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ อันมีผลกระทบต่อส่วนรวม เพื่อให้บรรลุตามจุดมุ่งหมาย

แนวทาง หมายถึง ทางปฏิบัติที่วางไว้เป็นแนว (ความหมายจาก ราชบัณฑิตยสถาน)

^๑ พจนานุกรมคำใหม่ เล่ม ๑ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (พิมพ์ครั้งที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓ หน้า ๗๐ เด็กแว้น น. วัยรุ่นผู้ชายที่ชอบแรงเครื่องยนต์ไอซีให้มีเสียงดังแว้น ๆ เช่น ตำรวจตั้งด่านจับเด็กแว้น เพราะขี่มอเตอร์ไซด์เสียงดังรบกวนชาวบ้าน

บทที่ ๒

ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้า แนวคิดทฤษฎี เอกสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจร พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ และแนวคิดการปฏิบัติการจิตวิทยา รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจร

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (๒๕๕๓) ได้ให้ความหมายคำว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง ภัยอันตราย จากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำ โดยประมาท เลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อยและง่วงนอน อุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นกับตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงานและประชาชนทั่วไป สามารถแบ่งประเภทของอุบัติเหตุ ได้ดังนี้

๑. อุบัติเหตุจากการจราจร (Traffic Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ

๒. อุบัติเหตุจากการทำงาน (Occupational Accidents) ทั้งในโรงงาน และนอกโรงงาน เช่น การก่อสร้าง การประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประกอบอาชีพอื่น ๆ

๓. อุบัติเหตุในบ้าน (Home Accidents) ได้แก่ การพลัดตกหกล้ม ถูกมีดบาด ปีนล้นไฟฟ้า ดูด ก๊าซหุงต้มระเบิด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น

๔. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียน จากการเล่นกีฬาและนันทนาการ โรงมหรสพ สถานเริงรมย์ สวนสาธารณะ รวมทั้งอัคคีภัย

วิจิตร บุญยะโหดระ. (๒๕๓๖) ได้กล่าวไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ไม่ใช่ความบังเอิญ หรือปราศจากสาเหตุ จากการศึกษาค้นคว้าที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร พบว่ามีปัจจัยสำคัญ ๔ ประการ ได้แก่ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ คน ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม และความบกพร่องทางกฎหมาย

๑. ปัจจัยที่เกิดจากคนอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่และคนเดินเท้า ปัจจัยที่เกิดจากผู้ขับขี่ ได้แก่

๑.๑ เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เพราะลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ชอบความตื่นเต้น ชอบขับรถเร็ว ดังนั้นผู้ชายอายุประมาณ ๑๕-๒๔ ปีจะตายจากอุบัติเหตุมากกว่า ๒ ใน ๓ ในขณะที่ผู้หญิงน้อยกว่า ๑ ใน ๓ ตายด้วยอุบัติเหตุ

๑.๒ อายุ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เด็กวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาวอายุ ๑๘-๒๒ ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้เนื่องจากเป็นวัยที่ศึกษาค้นคว้าความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์

๑.๓ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญที่เกิดจากการขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว ความไม่เป็นระเบียบวินัย การระบายอารมณ์โกรธ หงุดหงิดในการขับรถ เมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ จะเกิดเป็นความเคยชินจนติดเป็นนิสัย

๑.๔ การขาดประสบการณ์ แบ่งเป็น การขาดประสบการณ์ในการใช้เครื่องมือ ขาดการฝึกฝนอบรม การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ อีกประการหนึ่งคือ การขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ ไม่คุ้นเคยกับสภาพทางและสภาพดินฟ้าอากาศ

๑.๕ ความบกพร่องทางร่างกาย สภาวะความเจ็บปวดทางร่างกาย เช่นโรคประจำตัว ได้แก่ โรคหัวใจ เบาหวาน ความดันโลหิตสูง ลมชัก หรือสภาวะที่มีความบกพร่องของอวัยวะต่าง ๆ เช่น สายตาเอียงมาก ตาบอดสี หูตึง หูหนวก หรือในสภาวะที่ร่างกายอ่อนล้า สภาวะดังกล่าวจะเป็นตัวเพิ่มอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้

๑.๖ การใช้แอลกอฮอล์และยา การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร การใช้ยาและสิ่งเสพติดให้โทษบางชนิด เช่นพวกแอมเฟตามีน ยาบ้า ยาขยัน ขณะขับขี่ซึ่งเป็นยากระตุ้นประสาทมีผลทำให้บุคลิกภาพแปรปรวนร่างกายอ่อนเพลีย ทำให้เกิดความบกพร่องทางด้านร่างกายและจิตตามมา เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ ส่วนยาบางประเภทมีผลทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง เช่น ยากลุ่มประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ เมื่อดื่มสุราเข้าไป แอลกอฮอล์จะถูกดูดซึมได้ทุกส่วนของระบบทางเดินอาหาร โดยถูกดูดซึมที่กระเพาะอาหารร้อยละ ๒๕ ที่เหลือจะถูกดูดซึมที่ลำไส้เล็กโดยเฉพาะส่วนต้น แล้วกระจายไปตามเนื้อเยื่อสมองและของเหลวทุกแห่งของร่างกาย จะสามารถตรวจหาระดับของแอลกอฮอล์ในเลือดได้ภายใน ๕ นาทีหลังจากดื่ม และระดับแอลกอฮอล์จะสูงสุดใน ๓๐-๔๐ นาที ในกรณีที่ดื่มบ่อยจะมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดถึงระดับสูงสุดได้เร็วกว่าแอลกอฮอล์จะถูกสันดาป (Metabolism) ที่ตับ ได้พลังงานประมาณ ๗ Kcal/gm. ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้ในการทดแทนเนื้อเยื่อที่ถูกทำลายได้ร้อยละ ๑๐ ของแอลกอฮอล์ จะถูกขับออกโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงทางลมหายใจ ปัสสาวะ และเหงื่อ

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกำรขับขี่ยานพาหนะ

๑. ความหมายของพฤติกรรมมนุษย์

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (๒๕๓๔) ได้สรุปความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยาหรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิตทั้งที่สังเกตเห็นได้หรือไม่ก็ได้ก็ตาม โดยบุคคลมีพฤติกรรมที่หลากหลายทั้งส่วนที่เป็นลักษณะภายนอกที่สังเกตได้ง่ายและพฤติกรรมภายในที่สังเกตได้ยากลักษณะที่หลากหลายดังกล่าวจะส่งผลให้บุคคลแสดงออกต่างกันในแต่ละสถานการณ์และช่วงเวลา ดังนั้น พฤติกรรม จึงแบ่งได้เป็น ๒ ลักษณะ ได้แก่ พฤติกรรมภายใน หมายถึง ปฏิกริยาหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล รวมทั้งความคิดความรู้สึก ทศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมพฤติกรรมภายนอก หมายถึง ปฏิกริยาหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็นได้ด้วยการพูด การกระทำกิริยาท่าทางของบุคคล

สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (๒๕๓๓) ได้ให้ความหมายของ พฤติกรรม คือ การกระทำหรือพฤติกรรมใดๆ ของคนที่เป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้และทศนคติของบุคคลนั้นๆ ซึ่งบุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันเนื่องจากการมีความรู้และทศนคติที่ต่างกัน การเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกันจึงทำให้มีผลกระทบถึงพฤติกรรมบุคคล ดังนั้น พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยาหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาทั้งภายในจิตใจตนเองหรือแสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้กระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายอื่น โดยลักษณะท่าทางกิริยาอาการอาจแตกต่างกันไปล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ ประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ

๒. แนวคิดพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

มหาวิทยาลัยศิลปากร (๒๕๕๓) ได้ศึกษาพฤติกรรมกำรขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าปัจจัยด้าน ทศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่มีทศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมกำรขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

สุเทพ สัมพลุ (๒๕๕๔) ได้ศึกษาพบว่าตัวนำที่มีผลต่อการแสดงออกของวัยรุ่นที่กำลังก้าวสู่ความเป็นผู้ใหญ่คือ ความนึกคิดและอารมณ์ วัยรุ่นมีความต้องการเป็นตัวของตัวเอง มีอิสระทางความคิดและการกระทำ บางครั้งวัยรุ่นรู้ว่า สิ่งทีตนเองกระทำไม่ถูกต้องมากนัก แต่อยากลองกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนั้น จากการศึกษาพฤติกรรมกำรเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น พบว่า เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันและแรงเสริมจากอารมณ์ของ

วัยรุ่นเอง รวมถึงจากเพื่อนที่สร้างแรงผลักดันต่อการแสดงพฤติกรรม และความต้องการที่จะถูกยอมรับ กลุ่มเพื่อนเอง และเกิดจากความเครียดจากครอบครัว เป็นต้น

จรรยา เศรษฐพงษ์ และคณะ (๒๕๕๓) ได้ศึกษาพบว่า วัยรุ่นเป็นวัยที่มีอารมณ์รุนแรง คึกคะนอง ทำให้มีการทะเลาะวิวาทกับผู้อื่นได้ง่าย และวัยรุ่นส่วนใหญ่ขาดความตระหนักในด้าน การป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร เช่น วัยรุ่นเกินครึ่งไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่หรือนั่งในรถยนต์

๓. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ศุภรัตน์ วรสุข (๒๕๕๑) ศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข พบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมค่อนข้างดี ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ที่อยู่ในระดับทัศนคติที่ดีที่สุด คือการสวมหมวกนิรภัยควรให้มี ขนาดที่พอดีกับศีรษะ รองลงมาคือ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ในรถจักรยานยนต์มีประโยชน์มาก ว่าโทษ ส่วนทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ที่มีระดับทัศนคติต่ำสุด คือการสวมหรือไม่สวมหมวก นิรภัย ไม่ขึ้นอยู่กับระยะทางใกล้หรือไกลในการขับขี่ จึงทำให้ประชาชนส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ศิริกุล กุลเสียบและคณะ (๒๕๕๓) รายงานว่าเหตุผลที่ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากจรรยา ไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่ในระยะทางไม่ไกลและอยู่ในเขตหมู่บ้าน จึงคิดว่าไม่น่าจะอันตรายหากไม่สวมหมวกนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยทำให้ผมเสียทรง รุ้สึกรำคาญ และอึดอึด

ภัทรพล อาจเมือง (๒๕๕๒) พบว่าความรู้เรื่องกฎหมายจราจรมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย และนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์มีระดับพฤติกรรมการ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีเพราะนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์ รุ้สึกว่าตนเองขับขี่รถโดยผิดกฎหมาย ซึ่งจะมีมีความรอบคอบ และระมัดระวังมากกว่านักเรียนที่มี ใบขับขี่รถจักรยานยนต์

แนวคิดการปฏิบัติการจิตวิทยา

วัตถุประสงค์ของการปฏิบัติการจิตวิทยา เพื่อช่วยเพิ่มโอกาสในการบรรลุความสำเร็จของภารกิจที่หลากหลายในการรักษาความมั่นคงภายในของต่างชาติ ซึ่งทั้งนี้จะต้องใช้หลักการปฏิบัติการจิตวิทยาเพื่อบั่นทอนฝ่ายก่อความไม่สงบ และขยายผลการปฏิบัติทางยุทธวิธี หรือการปฏิบัติที่มีใช้ทางยุทธวิธีต่อประชาชน หรือต่อฝ่ายก่อความไม่สงบแนวความคิดของแผนงาน

แผนงานด้านการปฏิบัติการจิตวิทยา จะถูกจัดทำขึ้นในระดับชาติด้วยหน่วยงานที่มีการประสานกันระหว่างประเทศ และหน่วยงาน แผนงานจะกำหนดแนวทางในการลดขั้นตอนของทางทหาร และพลเรือน เพื่อที่จะใช้เสาะแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน โดยต้องมั่นใจว่า

๑. การปฏิบัติการจิตวิทยาของตนเป็นไปอย่างคงเส้นคงวา และสนับสนุนวัตถุประสงค์ของชาติ ตลอดจนแผนงานการ ปฏิบัติการจิตวิทยาระดับชาติ หน่วยระดับกรมจะใช้การปฏิบัติการจิตวิทยา สนับสนุนการปฏิบัติทางยุทธวิธี และภารกิจในการขยายผล รวมทั้งการสนับสนุนปฏิบัติการด้านการข่าวกรอง, การปฏิบัติการช่วยเหลือประชาชน และปฏิบัติการให้การช่วยเหลือและคำแนะนำ

๒. ความจงรักภักดีคือจิตตน ของประชาชนจะถูกสร้างสรรค์และรักษาโดยประเทศเจ้าบ้าน มากกว่าที่จะให้หน่วยระดับกรมเป็นผู้ปฏิบัติ ทั้งนี้ต้องมั่นใจว่าแผนงานที่ถูกประกาศ และโครงการต่าง ๆ ได้ถูกแจกจ่ายไปถึงที่ การประสานงานจะดำเนินการให้ลุล่วงภายในศูนย์การประสานงานประจำพื้นที่

การจัดฝ่ายอำนวยการด้านปฏิบัติการจิตวิทยาและหน่วยปฏิบัติการจิตวิทยาจะปฏิบัติการ ภารกิจที่ได้รับมอบหมายเช่นเดียวกับหน่วยงานเฉพาะกิจ และฝ่ายอำนวยการอื่น ๆ ซึ่งถูกจัดมาขึ้น สมทบหรือจัดมาให้การสนับสนุนหน่วยระดับกรมหรือกองพัน หากไม่สามารถดำเนินการสนับสนุนได้ ดังที่กล่าวแล้ว ก็จักจัดกำลังพลหรือตอนฝ่ายอำนวยการเข้ารับผิดชอบในการประสานงานจัดทำ ข้อพิจารณาทางด้านการปฏิบัติการจิตวิทยา เพื่อให้เป็นแผน การปฏิบัติการ และยุทธการ เครื่องมือในการปฏิบัติการจิตวิทยาจะถูกจัดมาจากหน่วยเหนือ หรือจากอัตราการจัดกำลังพลและยุทธโธปกรณ์ หน่วยต่าง ๆ จะจัดหาเครื่องมือเพิ่มเติมในรูปแบบของชุดประกาศข่าว ใบปลิว และสื่อในแบบ โสตทัศนูปกรณ์อื่น ๆ

การบูรณาการและการใช้งานอย่างเหมาะสมระหว่างการวางแผนและการปฏิบัติตาม แผนยุทธการ รวมทั้งกิจกรรมอื่น ๆ จะทำให้การปฏิบัติการจิตวิทยาเป็นส่วนช่วยเหลือให้เกิด ความสำเร็จในภารกิจของกรมได้เป็นอย่างดี จะต้องพิจารณาใช้การปฏิบัติการจิตวิทยาในทุกภารกิจ ผู้บังคับหน่วยและฝ่ายอำนวยการจะต้องตระหนักอยู่เสมอว่าการปฏิบัติทางทหารทั้งปวง ล้วนแล้วแต่ต้องพึ่งพาการปฏิบัติการจิตวิทยา ดังนั้น การปฏิบัติการจิตวิทยาจึงต้องเข้าร่วมในการวางแผนการปฏิบัติทุกครั้ง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Seksan Khruakham, Sutham Cheurprakobkit. (๒๐๒๑) ได้ศึกษาว่า อุบัติเหตุจราจร กลายเป็นปัญหาใหญ่ในประเทศไทยนับตั้งแต่องค์การอนามัยโลกรายงานว่า ในปี ๒๕๖๑ ประเทศไทยมี อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๒ ของโลก (เสียชีวิตกว่า ๒๔,๐๐๐ รายต่อรายปี) เนื่องจากพบว่า ประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุ จราจร การศึกษานี้ศึกษาว่านโยบายเกี่ยวกับโครงการอบรมจราจรได้รับการปฏิบัติดีเพียงใด และ โครงการอบรมจราจรเตรียมเจ้าพนักงานจราจรปฏิบัติหน้าที่จราจรอย่างไร ผลจากการสุ่มตัวอย่าง เจ้าหน้าที่ยจราจร ๒๔๗ คน จากตำรวจใน ๔ ภูมิภาค และกรุงเทพมหานครมาทำแบบสำรวจ ผลการศึกษาพบว่า การดำเนินโครงการอบรมจราจรไม่สอดคล้องกับนโยบายที่กำหนด ส่งผลให้ เจ้าพนักงานจราจรได้รับความรู้และทักษะจากการฝึกอบรมไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

อธิราช มณีภาค (๒๕๕๘) ได้ศึกษา ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสาเหตุหลัก คือ พฤติกรรมของคนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คนประมาท คนไม่มีจิตสำนึก คนประมาท ขาดความรู้ ความเข้าใจคนฝ่าฝืนกฎระเบียบ และรถ และถนนก็เป็นปัจจัยลำดับรองลงมา สาเหตุที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร ความผิดปกติของสภาพร่างกายและ จิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถ ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถไม่มีน้ำใจและมารยาท รองลงมาคือ ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle Factor) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกมาใช้งาน และยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ และ ปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway Factor) โครงสร้างถนนที่มีทางโค้งมากหรือโค้งหักศอก พื้นผิวถนน ที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีตถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ โหล่ทาง ที่เป็นทางโค้ง ช่องเดินรถที่ไม่เพียงพอ มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติไม่ดี อุปกรณ์ ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

กาญจน์กรรณ สุอังคะ (๒๕๕๙) ได้ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่นที่มีผลต่อความ เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัด นครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่าทัศนคติของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรม ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความศรัทธา จะส่งผลให้ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

ดังนั้นการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะนำไปกำหนดนโยบายและวางแผนการให้ความรู้ การรณรงค์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่นได้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างความตระหนักต่อการปลูกจิตสำนึกปรับเปลี่ยนลักษณะนิสัย ทักษะคิด บุคลิกภาพของกลุ่มวัยรุ่นให้เกิดวินัยการขับขี่และตระหนักถึงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ

ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ. (๒๕๕๓) ได้ศึกษากระบวนการการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน กรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย พบว่า แนวทางที่สามารถจะแก้ไขปัญหาคืออีกแนวทางหนึ่งก็คือจัดตั้งเป็นชุมนุมป้องกันอุบัติเหตุขึ้นในสถานศึกษาเพื่อร่วมป้องกันแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา และนักเรียนต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการกระตุ้นให้นักศึกษาตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจรมาร่วมมือร่วมใจแก้ปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น

นงคราญ ตาตะคำ (๒๕๕๘) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา จำนวน ๓๔๔ คน พบว่านักเรียนเกินกว่าครึ่งหนึ่งมีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับที่ไม่ปลอดภัย โดยมีปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน คือ ระยะเวลาในการขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน เจตคติต่อการขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เจตคติต่อการการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร และเจตคติต่อการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โดยที่ อายุ เพศ การศึกษา และความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

มหาวิทยาลัยศิลปากร (๒๕๕๓) ได้ทำการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการลดอุบัติเหตุหน้ามหาวิทยาลัยศิลปากรวิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ ผลการศึกษาพบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด คือช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนที่มีรถของนักศึกษาสัญจรหนาแน่น พร้อมกับพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจรของนักศึกษาอาทิจการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถย้อนศร โดยทางผู้วิจัยได้เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการลดอุบัติเหตุร่วมกัน โดยการจัดเสวนา ๒ ครั้ง ซึ่งนำไปสู่การดำเนินการแก้ไขทางกายภาพจากเทศบาล อาทิ การปรับปรุงพื้นที่ถนนและเครื่องหมายจราจร การติดตั้งไฟสัญญาณจราจรการขับขี่ที่ถูกต้อง และสร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้ถนน เป็นต้น และด้านพฤติกรรมมีการเสนอโครงการถนนปลอดภัย ซึ่งกลุ่มผู้วิจัยมีส่วนในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการเพื่อเผยแพร่ความรู้ที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนด้วย

นิษฐา หรุ่นเกษม, นิศารัตน์ วิไลลักษณ์, ปรัชญา ทองชุม (๒๐๒๐) ได้นำเสนอผลการวิจัยบทความงานวิจัยเรื่องการออกแบบสารรณรงค์ผ่านสื่อออนไลน์เพื่อควบคุมการบริโภคยาสูบ The Design of Online Campaign to Control Tobacco Consumption ว่า กระบวนการออกแบบสารรณรงค์ ประกอบด้วย (๑) การคัดเลือกสารเพื่อนำเสนอในช่องทางการสื่อสารออนไลน์ ได้แก่ เนื้อหา

จากข่าวแจก เนื้อหาจากกิจกรรม และข่าวสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (๒) การออกแบบสารด้วยการแปลงสารให้เข้ากับช่องทางการสื่อสารออนไลน์แต่ละประเภท การแปลงรูปแบบการนำเสนอ และการคงเนื้อหาและรูปแบบตามเดิม และ (๓) การนำเสนอสารด้วยหลักการนำเสนออย่างเป็นระบบ สม่่าเสมอ และมีความต่อเนื่อง

สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ. (๒๕๖๖) ได้รายงานไว้ว่า เว็บไซต์ DataReportal รายงานตัวเลขผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตในเมืองไทย เมื่อวันที่จันทร์ที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ โดยระบุว่าจำนวนผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตในเมืองไทยมีจำนวนอยู่ที่ ๖๑.๒๑ Users คิดเป็นจำนวน ๘๕.๓ เปอร์เซ็นต์จากจำนวนประชากร (จำนวนประชากรไทยอยู่ที่ประมาณ ๗๑.๖ ล้านคน) โดยมีประชากร จำนวน ๕๒.๒๕ ล้านราย ใช้งานบน Social media ซึ่งคิดเป็น ๗๒.๘ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ ซึ่ง Social media Platform ที่ได้รับความนิยมในไทย คือ Facebook มีคนไทยเป็นเจ้าของ account ในการใช้อยู่ที่ ๔๘.๑๐ Users ซึ่งตัวเลขดังกล่าวลดลง ๒.๐ ล้าน Users ในปี ๒๐๒๒-๒๐๒๓ ขณะที่จำนวนผู้ใช้งาน YouTube และ TikTok เติบโตขึ้น จำนวนผู้ใช้งาน YouTube ในปี ๒๕๖๕ ถึง ๒๕๖๖ ระบุว่าผู้ใช้งานยูทูปเพิ่มขึ้นถึง ๑.๑ ล้านราย ขณะที่ในปี ๒๐๒๒ มีคนไทยใช้งาน TikTok จำนวนกว่า ๓๕.๘๐ ล้านบัญชี (อายุมากกว่า ๑๘ ปีขึ้นไป) โดยผู้ใช้ TikTok จะใช้เวลาเฉลี่ย ๑๙.๖ ชั่วโมงต่อเดือนเท่ากับ Facebook (๑๙.๖ ชั่วโมง) เป็นรองเพียง YouTube (๒๓.๗ ชั่วโมงต่อเดือน) และเมืองไทยอยู่ในอันดับที่ ๘ ของประเทศที่มีผู้ใช้งาน TikTok มากที่สุดในโลก

บทที่ ๓

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ และคุณภาพมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งคณะผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัยและได้นำเสนอเป็นหัวข้อตามลำดับ ดังนี้

๑. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
๒. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัย
๓. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
๔. การเก็บรวบรวมข้อมูล
๕. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

๑. ประชากร : การศึกษานี้จะศึกษาในกลุ่มประชากรที่เป็นเยาวชน ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๘ - ๒๕ ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ เท่านั้น

๒. กลุ่มตัวอย่าง : เยาวชน ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๘ - ๒๕ ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง จำนวน ๒๕ คน แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่

๒.๑ กลุ่มเยาวชนที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว่น ๆ หรือ เด็กแว่น^๑

^๑ พจนานุกรมคำใหม่ เล่ม ๑ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (พิมพ์ครั้งที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓ หน้า ๗๐ เด็กแว่น น. วัยรุ่นผู้ชายที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว่น ๆ เช่น ตำรวจตั้งด่านจับเด็กแว่น เพราะขี่มอเตอร์ไซค์เสียงดังรบกวนชาวบ้าน

ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๑๒ คน

๒.๒ กลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ เป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ กลุ่มเด็กและเยาวชน จำนวน ๑๓ คน

๓. วิธีการได้มาของกลุ่มตัวอย่าง

๓.๑ การลงพื้นที่ เพื่อศึกษาข้อมูลของกลุ่มเป้าหมายที่จะเป็นกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

๑) กลุ่มเยาวชนที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว่น ๆ เรียกว่า เด็กแว่น และ ๒) กลุ่มเยาวชนที่มีการขับขี่ยานพาหนะในรูปแบบปกติ โดยมีการสัมภาษณ์บุคคล ได้แก่

๓.๑.๑ ประชาชนในพื้นที่ ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ให้ข้อมูลเชื่อมต่อไปถึงผู้มีความสัมพันธ์กับกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ พนักงานร้านตักแต่งรถจักรยานยนต์ พนักงานร้านขายอะไหล่แต่งรถ คนซ่อม/ประกอบเครื่องยนต์ เป็นผู้เชื่อมต่อไปถึงแหล่งของกลุ่มเป้าหมาย เยาวชนกลุ่มที่ ๑

๓.๑.๒ พนักงานร้านตักแต่งรถจักรยานยนต์ พนักงานร้านขายอะไหล่แต่งรถ คนซ่อม/ประกอบเครื่องยนต์ เป็นผู้เชื่อมต่อไปถึงแหล่งของกลุ่มเป้าหมาย เยาวชนกลุ่มที่ ๑ กลุ่มเยาวชนที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว่น ๆ เรียกว่า เด็กแว่น

๓.๑.๓ การสังเกตสภาพการแต่งรถ และสังเกตพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กในบริเวณตลาด หรือชุมชน

๓.๒ ปฏิบัติการจิตวิทยา โดยการใช้สื่อสังคมออนไลน์ : การเข้าร่วมกับกลุ่ม Facebook

ผลการปฏิบัติการจิตวิทยาเพื่อให้ได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเยาวชน ใน ๒ กลุ่ม ได้แก่ ๑) กลุ่มเยาวชนที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว่น ๆ หรือเรียกว่า เด็กแว่น และ ๒) กลุ่มเยาวชนที่มีการขับขี่จักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ โดยได้เข้าร่วมกับกลุ่ม Facebook : สายหมอบสายแว่น เทพารักษ์ โดยจะดำเนินการในช่วงระหว่างวันที่ ๑ - ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เพื่อหากกลุ่มตัวอย่างที่จะเข้าร่วมโครงการที่จะทำกระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ” ให้กับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นเยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๒๕ คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

๑. การรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย

๑.๑ การสำรวจข้อมูลความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน จากแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest)

๑.๒ การสนทนากลุ่ม (Focus group) ในลักษณะคำถามปลายเปิดเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒. การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ

๒.๑ เอกสาร บทความ วารสารเกี่ยวกับสถานการณ์สถิติอุบัติเหตุการใช้อุปกรณ์จักรยานยนต์ทั่วโลกและประเทศไทย

๒.๒ เอกสาร บทความ วารสารเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

๒.๓ กฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒.๔ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วม

๒.๕ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ การป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

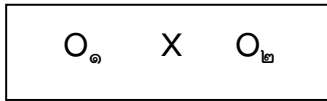
๒.๖ เอกสาร บทความ วารสาร งานวิจัยและทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการรณรงค์ทางการปฏิบัติการทางจิตวิทยา

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยแบ่งได้ ๒ รายการ

๑. แบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest)

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi - Experimental Research) ดำเนินการทดลองตามแบบแผนการวิจัย One Group Pretest - Posttest Design เป็นแบบแผนวัดก่อนและหลัง การจัดการกระทำหรือการรณรงค์ทางปฏิบัติการจิตวิทยากลุ่มเดียว กำหนดรายละเอียดดังนี้



โดยที่ O_1 หมายถึง การเก็บข้อมูลโดยการวัดผลก่อนการรณรงค์ทางปฏิบัติการจิตวิทยา
 X หมายถึง การจัดการหรือการรณรงค์ทางปฏิบัติการจิตวิทยาโดยการจัดทำแผนการ
 รณรงค์ทางปฏิบัติการจิตวิทยาและนำแผนที่ได้ไปใช้กับกลุ่มเป้าหมาย

O_2 หมายถึง การเก็บข้อมูลโดยการวัดผลหลังการรณรงค์ทางปฏิบัติการจิตวิทยา
 ระดับเกณฑ์ในการประเมิน ดังนี้

ระดับ ๕	หมายถึง ดีเยี่ยม	(ค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ ๙๐.๐๐ ขึ้นไป)
ระดับ ๔	หมายถึง ดีมาก	(ค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ ๘๐.๐๐ - ๘๙.๙๙)
ระดับ ๓	หมายถึง ดี	(ค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ ๖๐.๐๐ - ๗๙.๙๙)
ระดับ ๒	หมายถึง น้อย	(ค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ ๔๐.๐๑ - ๕๙.๙๙)
ระดับ ๑	หมายถึง น้อยที่สุด	(ค่าเฉลี่ยคิดเป็นน้อยกว่าร้อยละ ๔๐.๐๐)

ทั้งนี้ แบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest - Posttest) ประกอบด้วย ๓ ส่วน

ส่วนที่ ๑ ใบยินยอมด้วยความสมัครใจเข้าร่วมการศึกษาวิจัย (Consent Form) เพื่อ
 รับรองว่าคณะผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลเฉพาะเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างเป็นความลับ จะรายงานเปิดเผยข้อมูลใน
 รูปผลการศึกษาวิจัย หรือการเปิดเผยข้อมูลต่อผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุน และ/หรือกำกับดูแล
 การศึกษาวิจัยเท่านั้น

ส่วนที่ ๒ แบบทดสอบ Pretest / Posttest เพื่อวัดความรู้ ทักษะคิด และพฤติกรรมในการขับขี่
 จักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการอบรม โดยแบ่งคำถามเป็น ๓ ส่วน

ส่วนที่ ๒.๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบทดสอบ จำนวน ๔ ข้อ โดยมีประเด็น
 ดังนี้

- (๑) ระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์
- (๒) การมีใบอนุญาตขับขี่
- (๓) การเป็นเจ้าของ รถจักรยานยนต์หรือหมวกนิรภัย
- (๔) พฤติกรรมในการใช้หมวกนิรภัย

ส่วนที่ ๒.๒ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้าย
 สัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ โดยมีประเด็น ดังนี้

- (๑) ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ / กฎหมายที่
 เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ / สัญลักษณ์และเครื่องหมายจราจร

(๒) พฤติกรรมที่ถูกต้องในการปฏิบัติเมื่อเห็นเครื่องหมาย / สัญลักษณ์ หรือสัญญาณไฟจราจร

(๓) พฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน บริเวณจุดเสี่ยง (เช่น ทางแยก) หรือในที่ชุมชน

ส่วนที่ ๒.๓ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ โดยมีประเด็น ดังนี้

(๑) จิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง และปลอดภัย

(๒) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

(๓) ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อผู้ขับขี่เห็นเครื่องหมาย / สัญลักษณ์ หรือสัญญาณไฟจราจร

๒. การสนทนากลุ่ม (Focus Group)

การสนทนากลุ่ม (Focus Group) ใช้ประเด็นคำถามปลายเปิดที่มีกรอบกว้างๆ โดยการสนทนากลุ่มมีขั้นตอน ดังนี้

๒.๑ กำหนดประเด็นในการสนทนากลุ่ม ใน ๔ ประเด็น คือ

๒.๑.๑ วิธีการมีส่วนร่วมที่จะช่วยลดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน

๒.๑.๒ วิธีการรณรงค์ให้ตัวเราในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่คนอื่น และคนข้ามถนน เปลี่ยนพฤติกรรมให้มีความระมัดระวังบนท้องถนนมากขึ้น

๒.๑.๓ บุคคลที่มีส่วนร่วมในการรณรงค์วินัยการขับขี่จักรยานยนต์ หรือช่วยลดอุบัติเหตุ คือใครบ้าง และดำเนินการอย่างไร

๒.๑.๔ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

๒.๒ รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม ด้วยวิธีการบันทึกข้อมูลด้วยการจดบันทึก ข้อมูลและประเด็นสำคัญ รวมทั้งการบันทึกภาพถ่ายและวิดีโอ เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปและอภิปรายผล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

๑. การลงพื้นที่เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปและปัญหา ณ พื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

๑.๑ เก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพ สภาพชุมชน สภาพความเป็นอยู่ และสภาพปัญหา

ลักษณะของสภาพปัญหา และปัญหาที่ตรวจพบ โดยการสัมภาษณ์บุคคล ได้แก่ กลุ่มเยาวชนที่ชอบแรงเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว้น ๆ หรือเรียกว่า เด็กแว้น ตำรวจจราจรและเจ้าพนักงานเทศกิจ และประชาชนในพื้นที่

๑.๒ ศึกษาข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อกำหนดกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มเยาวชนที่ชอบแรงเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว้น ๆ หรือ เด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ

๒. การปฏิบัติการจิตวิทยา โดยการใช้สื่อสังคมออนไลน์: การเข้าร่วมกับกลุ่ม Facebook : สายหมอบ สายแว้น เทพารักษ์ เพื่อเป็นสื่อและช่องทางที่จะดำเนินการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

๓. การปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ”

๔. การสรุปข้อเสนอแนะในการส่งเสริมวินัยการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และสามารถนำแนวทาง/ ข้อเสนอแนะมาประยุกต์ใช้ในชุมชนได้ โดยมีการเผยแพร่เพื่อเชิญชวนและรณรงค์การส่งเสริมวินัยการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในสื่อออนไลน์ เช่น Facebook

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

๑. การวิเคราะห์ความเข้าใจด้านวินัยและพฤติกรรมในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ของเยาวชน (วัตถุประสงค์ข้อที่ ๑) โดยใช้การสำรวจข้อมูลจากแบบสอบถามในการวัดความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั้ง ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มเยาวชนที่ชอบแรงเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว้น ๆ หรือ เด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ ก่อนและหลังการอบรม และเปรียบเทียบการเรียนรู้ระหว่างกลุ่มว่ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่ โดยใช้การพรรณนาความ ร่วมกับค่าเฉลี่ย ค่าความถี่ ร้อยละ และตาราง

๒. การวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ (วัตถุประสงค์ข้อที่ ๒) โดยการใช้การสนทนากลุ่ม (Focus group) ในลักษณะคำถามปลายเปิดเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้เสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และมีส่วนร่วมในการช่วยรณรงค์การมีวินัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั้ง ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มเยาวชนที่ชอบแรงเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว้น ๆ หรือ เด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ และเปรียบเทียบรูปแบบแนวทางที่นำเสนอระหว่างทั้งสองกลุ่มว่ามีลักษณะเหมือนหรือต่างกันหรือไม่อย่างไร โดยใช้การพรรณนาข้อมูล

บทที่ ๔

ผลการศึกษา

ผลการศึกษา เรื่อง การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ ๑ การศึกษาข้อมูลสภาพปัญหา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เพื่อออกแบบการปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ”

ส่วนที่ ๒ การศึกษาและเปรียบเทียบความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม รวมถึงทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไปจากแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest)

ส่วนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเรื่อง แนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

ส่วนที่ ๔ สรุปผลการศึกษา

โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ส่วนที่ ๑ การศึกษาข้อมูลสภาพปัญหา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เพื่อออกแบบการปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ”

๑. การลงพื้นที่เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปและปัญหา โดยเก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพ สภาพชุมชน สภาพความเป็นอยู่ และสภาพปัญหา ลักษณะของสภาพปัญหา และปัญหาที่ตรวจพบ เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๖ ณ พื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งการสัมภาษณ์บุคคล ได้แก่

๑.๑ กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มเยาวชนที่ชื่นชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว้น ๆ (ราชบัณฑิตยสถาน) หรือเรียกว่า เด็กแว้น ในประเด็นข้อสอบถาม ดังนี้

๑.๑.๑ วิธีของเด็กแว้นเป็นอย่างไร

๑.๑.๒ เหตุผลที่เข้ามาอยู่ในกลุ่มเด็กแว้น

๑.๑.๓ ความรู้ที่ต้องการเพื่อสร้างวินัยจราจร เป็นต้น

๑.๒ ตำรวจจราจรและเจ้าพนักงานเทคนิคในพื้นที่ ในประเด็นข้อสอบถาม ดังนี้

๑.๒.๑ ปัญหาจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของเด็กแว้นในชุมชนที่ได้รับแจ้ง

๑.๒.๒ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
ของเด็กแว้น

๑.๒.๓ แนวทางการแก้ปัญหาการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของเด็กแว้นในปัจจุบัน

๑.๒.๔ ปัญหาการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของเด็กแว้นที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน

๑.๓ ประชาชนในพื้นที่ ในประเด็นข้อสอบถาม ดังนี้

๑.๓.๑ ปัญหาที่ประชาชนได้รับผลกระทบจากเด็กแว้นในชุมชน

ผลจากการลงพื้นที่เพื่อศึกษาข้อมูลสภาพปัญหา ประชากรและ
กลุ่มตัวอย่าง พบว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจร เน้นการรักษาวินัยในการขับขี่เป็นมาตรการที่ดีและ
เข้มแข็งที่สุดที่จะช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในกลุ่มเยาวชนที่มีการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะ
กับกลุ่มเยาวชนที่ชื่นชอบแรงเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีความเสี่ยงดังแว้น ๆ หรือเรียกว่า เด็กแว้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึง
ได้ออกแบบการปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชน
ในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ โดยการอบรมเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและ
พฤติกรรม รวมถึงทัศนคติในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชน
ทั่วไป รวมถึงการสนทนากลุ่มย่อย เกี่ยวกับแนวทางหรือวิธีการรณรงค์ การขับซิ่งรถจักรยานยนต์
อย่างปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ อย่างเป็นรูปธรรม

ส่วนที่ ๒ การศึกษาและเปรียบเทียบความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม รวมถึงทัศนคติในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และ กลุ่มเยาวชนทั่วไปจากแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest)

คณะผู้วิจัยได้จัดการปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่
ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ” เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๖
ณ อาคารเทศบาลตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ” โดยกำหนดกิจกรรม ดังนี้

๑. การจัดอบรมและจัดกิจกรรมในหัวข้อ “เยาวชนมีวินัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ชุมชน
ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุในพื้นที่” มีหัวข้อบรรยาย ดังนี้

๑.๑ กฎหมายจราจร วินัยจราจร และมารยาทในการใช้รถจักรยานยนต์
โดย ร.ต.ท.สัญชัย รุ่งรักษ์ รอง สว.(ป) สภ.สำโรงเหนือ สภ.สำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ

๑.๒ การป้องกันตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการใช้ถนน โดย ร.ต.ท.ดร.นุกุล โต๊ะน้อย รอง สวป.สภ.เมืองสมุทรปราการ สภ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ

๑.๓ การตรวจสอบวิเคราะห์จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดย ร.ต.ท.ดร.นุกุล โต๊ะน้อย รอง สวป.สภ.เมืองสมุทรปราการ สภ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ

คณะผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลการสำรวจข้อมูลความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน จากแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest) ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเยาวชนที่ชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มีเสียงดังแว่น ๆ หรือ เด็กแว่น ในที่นี้ขอเรียกว่า “กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น” จำนวน ๑๒ คน และกลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ ในที่นี้ขอเรียกว่า “กลุ่มเยาวชนทั่วไป” จำนวน ๑๓ คน รวมทั้งสิ้น ๒๕ คน โดยผลการศึกษาแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ดังนี้

๑. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

๒. ผลความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์ และสัญญาณไฟจราจร ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม

๓. ทศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม

๔. เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน กับกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

๑. ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

๑.๑ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น จำนวน ๑๒ คน เป็นเพศชาย ๘ คน เพศหญิง ๔ คน มีอายุตั้งแต่ ๑๖ ปี ถึง ๒๔ ปี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๑๘ ปี ขณะที่ กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน เป็นเพศชาย ๑๐ คน เพศหญิง ๓ คน มีอายุตั้งแต่ ๑๕ ปี ถึง ๒๕ ปี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๑๙ ปี ซึ่งไม่มีนัยสำคัญแตกต่างกันเรื่องอายุ

๑.๒ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น จำนวน ๑๒ คน มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๓ คน ขับขี่รถจักรยานยนต์ มานานตั้งแต่ ๓ ปี ถึง ๘ ปี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๕ ปี ซึ่ง ขณะที่ กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๗ คน ขับขี่รถจักรยานยนต์ มานานตั้งแต่ ๒ ปี ถึง ๑๐ ปี โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๕ ปี เมื่อนำข้อมูลข้างต้นมาเปรียบเทียบระหว่าง ๒ กลุ่ม พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนน้อยกว่ากลุ่มเยาวชนทั่วไป ซึ่งจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของทั้งกลุ่มตัวอย่างมีจำนวน ๑๐ คน เป็นกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว่น จำนวน ๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๐ ของผู้มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของทั้งกลุ่มตัวอย่าง

๑.๓ รถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นใช้ซัซซีเป็นของตนเอง ๒ คน เป็นของครอบครัว ๒ คน เป็นของญาติ ๕ คน และเป็นของคนอื่น ๓ คน นำมาคิดร้อยละรถจักรยานยนต์ที่เป็นของตนเอง ได้เท่ากับ ๑๖.๖๗ ขณะที่ รถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนทั่วไป ใช้ซัซซีเป็นของตนเอง ๗ คน เป็นของครอบครัว ๓ คน เป็นของญาติ ๓ คน และไม่มีเป็นคนอื่น นำมาคิดร้อยละรถจักรยานยนต์ที่เป็นของตนเอง ได้เท่ากับ ๕๓.๘๔

เมื่อนำข้อมูลข้างต้นมาเปรียบเทียบระหว่าง ๒ กลุ่ม พบว่า รถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นใช้ซัซซีเป็นของตนเอง มีจำนวนน้อยกว่ากลุ่มเยาวชนทั่วไป ซึ่งจำนวนรถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนที่ใช้ซัซซีเป็นของตนเองทั้งหมดมีจำนวน ๙ คน เป็นรถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นใช้ซัซซีเป็นของตนเอง จำนวน ๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๒๓ ของรถจักรยานยนต์กลุ่มเยาวชนที่ใช้ซัซซีเป็นของตนเอง

๑.๔ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นมีหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) จำนวน ๒ คน จากจำนวน ๑๒ คน คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๖๗ และใส่หมวกนิรภัย เป็นประจำ จำนวน ๑ คน (คิดเป็นร้อยละ ๘.๓๓) ใส่บางครั้ง จำนวน ๑ คน และไม่ใส่เลย จำนวน ๑๐ คน ขณะที่ กลุ่มเยาวชนทั่วไปมีหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) จำนวน ๑๐ คน จากจำนวน ๑๓ คน คิดเป็นร้อยละ ๗๖.๙๒ และใส่หมวกนิรภัย เป็นประจำ จำนวน ๙ คน (คิดเป็นร้อยละ ๕๓.๘๔) ใส่บางครั้ง จำนวน ๑ คน และไม่ใส่เลย จำนวน ๓ คน ทั้งนี้ สำหรับกลุ่มเยาวชนทั้ง ๒ กลุ่ม ที่ไม่มีหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) ให้เหตุผลว่าใช้พื้นที่ซัซซีใกล้ๆ ไม่ได้ซัซซีในถนนใหญ่

๒. ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม


การวัดความรู้ ทักษะคติ และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างทั้งกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ในส่วนของก่อนและหลังการอบรม โดยแบ่งคำถามเป็น ๒ ส่วน

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบทดสอบ จำนวน ๔ ข้อ

ส่วนที่ ๒ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ

สรุปผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ดังนี้

ตารางที่ ๔.๑ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูก	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้องมียุอายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๒	ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้	ไม่ใช่	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๓	เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลับไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วคราว	ไม่ใช่	๓	๒๓.๑	๑๐	๗๖.๙
๔	เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถหลังเส้นให้หยุด	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๕	ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้ที่นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน	ไม่ใช่	๗	๕๓.๘	๖	๔๖.๒
๖	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	ใช่	๑๓	๙๖	๑	๘
๗	เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๘	 เครื่องหมาย "ให้ชิดซ้าย" หมายความว่า ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๙	 <p>เครื่องหมาย “วงเวียน” หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของวงเวียน และรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในรอบวงเวียนผ่านไปก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่อยู่ในเขตทางรอบบริเวณวงเวียน</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๐	 <p>เครื่องหมาย “ห้ามกลับรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้กลับรถไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย</p>	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๑	 <p>เครื่องหมาย “ห้ามเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๒	 <p>เครื่องหมาย “ห้ามจอดรถ” หมายความว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๓	 <p>เครื่องหมาย “ทางโค้งซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๔	 <p>เครื่องหมาย "ทางลัด" หมายความว่า ทาง ข้างหน้าลัดนี้อาจเกิด อุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถ ให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถล อย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบารถ หรือเลี้ยวรถ ในทางลัดต้อง กระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ</p>	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๕	 <p>เครื่องหมาย "หยุด" หมายความว่า รถทุก ชนิดต้องหยุดให้รถและ คนเดินเท้าในทางขวาง หน้าผ่านไปก่อน เมื่อ เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวาง การจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วเคลื่อน รถต่อไปด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๖	 <p>เครื่องหมาย "ให้ทาง" หมายความว่า รถทุก ชนิดต้องระมัดระวังและ ให้ทางแก่รถและคนเดิน เท้าในทางขวางข้างหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็น ว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวาง การจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้ เคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๗	 <p>เครื่องหมาย "สัญญาณ ไฟจราจร" หมายความว่า ทาง ข้างหน้ามีสัญญาณไฟ</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-



ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
	จราจรติดขัดอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถเตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ทันที					
๑๘	การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร	ไม่ใช่	๑	๗.๗	๑๒	๙๒.๓
๑๙	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีเมาสุราสามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑
๒๐	ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม	ไม่ใช่	๗	๕๓.๘	๖	๔๖.๒
๒๑	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๒๒	เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทขอกุณิน	ไม่ใช่	๑	๗.๗	๑๒	๙๒.๓
๒๓	หมวกกันน็อกที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ	ไม่ใช่	๒	๑๕.๔	๑๑	๘๔.๖
๒๔	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๗	๕๓.๘	๖	๔๖.๒
๒๕	บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน	ใช่	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑
๒๖	เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประแซงได้	ใช่	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑
๒๗	การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร	ใช่	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๒๘	เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า ๓ เมตร	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๒๙	เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาที่เอวข้างซ้าย ฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๓๐	ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
รวม			๓๐๔		๘๗	
คิดเป็นร้อยละ			๗๘.๐%		๒๒.๐%	

จากตารางที่ ๔.๑ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๗๘.๐ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

ตารางที่ ๔.๒ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้องมีความอายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒	ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้	ไม่ใช่	๙	๗๕	๓	๒๕

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๓	เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลัปไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วขณะ	ไม่ใช่	๔	๓๓.๓	๘	๖๖.๗
๔	เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถหลังเส้นให้หยุด	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๕	ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน	ไม่ใช่	๙	๗๕	๓	๒๕
๖	๖. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๗	๗. เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๘	 เครื่องหมาย "ให้ชิดซ้าย" หมายความว่า ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเครื่องหมาย	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๙	 เครื่องหมาย “วงเวียน” หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของวงเวียน และรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในรอบวงเวียนผ่านไปก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่อยู่ในเขตทางรอบบริเวณวงเวียน	ใช่	๑๐	๘๓.๓	๒	๑๖.๗

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๐	 เครื่องหมาย “ห้ามกลับรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้กลับรถไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๑	 เครื่องหมาย “ห้ามเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๒	 เครื่องหมาย “ห้ามจอดรถ” หมายความว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๓	 เครื่องหมาย “ทางโค้งซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๑๔	 เครื่องหมาย "ทางลื่น" หมายความว่า ทางข้างหน้าลื่นอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถลอย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบารถ หรือเลี้ยวรถ ในทางลื่นต้องกระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๕	 <p>เครื่องหมาย "หยุด" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องหยุดให้รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วเคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๖	 <p>เครื่องหมาย "ให้ทาง" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางข้างหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๗	 <p>เครื่องหมาย "สัญญาณไฟจราจร" หมายความว่า ทางข้างหน้ามีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถเตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ทันที</p>	ใช่	๑๐	๘๓.๓	๒	๑๖.๗
๑๘	การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร	ไม่ใช่	-	-	๑๒	๑๐๐

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๙	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีนเมาสุราสามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๑๐	๘๓.๓	๒	๑๖.๗
๒๐	ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม	ไม่ใช่	๗	๕๘.๓	๕	๔๑.๗
๒๑	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒๒	เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทฉุกเฉิน	ไม่ใช่	-	-	๑๒	๑๐๐
๒๓	หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ	ไม่ใช่	๒	๑๖.๗	๑๐	๘๓.๓
๒๔	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๘	๖๖.๗	๔	๓๓.๓
๒๕	บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒๖	เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนนหมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประแซงได้	ใช่	๑๐	๘๓.๓	๒	๑๖.๗
๒๗	การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒๘	เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า ๓ เมตร	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒๙	เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาที่อกลางตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓

ข้อ	ข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูก	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๓๐	ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ใช่	๙	๗๕	๓	๒๕
รวม			๒๘๔		๗๖	
คิดเป็นร้อยละ			๗๙.๐%		๒๑.๐%	

จากตารางที่ ๔.๒ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร อยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๗๙.๐ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน ซึ่งในคำถาม ๔ ข้อดังกล่าว มี ๒ ข้อ ที่ไม่มีผู้ตอบถูกต้องเลย

ตารางที่ ๔.๓ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน หลังการอบรม (POST-TEST)

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้องมียุ่ไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๒	ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้	ไม่ใช่	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๓	เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลั้วไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วขณะ	ไม่ใช่	๔	๓๐.๘	๙	๖๙.๒
๔	เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถหลังเส้นให้หยุด	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๕	ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้่ซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน	ไม่ใช่	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑
๖	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	ใช่	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๗	เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน	ใช่	๙	๖๙.๒	๔	๓๐.๘
๘	 เครื่องหมาย "ให้ชิดซ้าย" หมายความว่า ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๙	 เครื่องหมาย “วงเวียน” หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของวงเวียน และรถที่	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗

ข้อ	ข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
	เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในรอบวงเวียนผ่านไปก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่อยู่ในเขตทางรอบบริเวณวงเวียน					
๑๐	 เครื่องหมาย “ห้ามกลับรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้กลับรถไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๑	 เครื่องหมาย “ห้ามเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๒	 เครื่องหมาย “ห้ามจอดรถ” หมายความว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๓	 เครื่องหมาย “ทางโค้งซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๔	 เครื่องหมาย "ทางลื่น" หมายความว่า ทางข้างหน้าลื่นอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถล	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
	อย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบารถ หรือเลี้ยวรถ ในทางลื่นต้อง กระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ					
๑๕	 <p>เครื่องหมาย "หยุด" หมายความว่า รถทุกชนิด ต้องหยุดให้รถและคนเดิน เท้าในทางขวางหน้าผ่าน ไปก่อน เมื่อเห็นว่า ปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร ที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วเคลื่อนรถต่อไป ด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๖	 <p>เครื่องหมาย "ให้ทาง" หมายความว่า รถทุกชนิดต้อง ระมัดระวังและให้ทางแก่รถ และคนเดินเท้าในทางขว ข้างหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็น ว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่ บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปด้วย ความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๗	 <p>เครื่องหมาย "สัญญาณ ไฟจราจร" หมายความว่า ทางข้างหน้ามี สัญญาณไฟจราจรติด ตั้งอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถ เตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ทันที</p>	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	-
๑๘	การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็ว หรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทางไม่น้อย กว่า ๕๐ เมตร	ไม่ใช่	๔	๓๐.๘	๙	๖๙.๒





ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๙	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีนเมาสุราสามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๒๐	ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม	ไม่ใช่	๙	๖๙.๒	๔	๓๐.๘
๒๑	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา	ใช่	๙	๖๙.๒	๔	๓๐.๘
๒๒	เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทฉุกเฉิน	ไม่ใช่	๒	๑๕.๔	๑๑	๘๔.๖
๒๓	หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ	ไม่ใช่	๑๓	๑๐๐	-	๐
๒๔	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๙	๖๙.๒	๔	๓๐.๘
๒๕	บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน	ใช่	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๒๖	เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนนหมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประแซงได้	ใช่	๑๓	๑๐๐	-	๐
๒๗	การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร	ใช่	๙	๖๙.๒	๔	๓๐.๘
๒๘	เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า ๓ เมตร	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๒๙	เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาที่อกลางตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ	ใช่	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔

ข้อ	ข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๓๐	ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ใช่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
รวม			๓๒๐		๗๐	
คิดเป็นร้อยละ			๘๒.๐%		๑๘.๐%	

จากตารางที่ ๔.๓ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน หลังการอบรม (POST-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๒.๐ % โดยมีคำถาม ๓ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

ตารางที่ ๔.๔ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน หลังการอบรม (POST-TEST)

ข้อ	ข้อคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้องมีความอายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒	ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้	ไม่ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๓	เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลับไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หุตุรับส่งได้ชั่วคราว	ไม่ใช่	๕	๔๑.๗	๗	๕๘.๓
๔	เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถหลังเส้นให้หยุด	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๕	ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้ นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน	ไม่ใช่	๘	๖๖.๗	๔	๓๓.๓
๖	๖. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือ หรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็น ระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๗	๗. เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณ จราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน	ใช่	๙	๗๕	๓	๒๕
๘	 เครื่องหมาย "ให้ชิด ซ้าย" หมายความว่า ให้ ขับรถไปทางด้านซ้าย ของเครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๙	 เครื่องหมาย "วงเวียน" หมายความว่า ให้รถทุก ชนิดเดินวนทางซ้ายของ วงเวียน และรถที่เริ่มจะ เข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วง เวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในรอบวง เวียนผ่านมาก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่ อยู่ในเขตทางรอบบริเวณวงเวียน	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๑๐	 เครื่องหมาย "ห้ามกลับรถ" หมายความว่า ห้ามมิให้ กลับรถไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ ติด ตั้ง เครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๑	 เครื่องหมาย "ห้าม เลี้ยวซ้าย" หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไป ทางซ้าย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๒	 เครื่องหมาย “ห้ามจอด รถ” หมายความว่า ห้าม จอดรถทุกชนิดในเขต ทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๓	 เครื่องหมาย “ทางโค้ง ซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไป ทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้า ลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วย ความระมัดระวัง	ใช่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๑๔	 เครื่องหมาย "ทางลื่น" หมายความว่า ทาง ข้างหน้าลื่นอาจเกิด อุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถ ให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถล อย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบารถ หรือเลี้ยวรถ ในทางลื่นต้อง กระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๕	 เครื่องหมาย "หยุด" หมายความว่า รถทุก ชนิดต้องหยุดให้รถและ คนเดินเท้าในทางขวาง หน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และ ไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทาง แยกนั้นแล้วเคลื่อนรถต่อไปด้วยความ ระมัดระวัง	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑๖	 <p>เครื่องหมาย "ให้ทาง" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวาข้างหน้า ผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง</p>	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๗	 <p>เครื่องหมาย "สัญญาณไฟจราจร" หมายความว่า ทางข้างหน้ามีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถเตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ทันที</p>	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๘	การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร	ไม่ใช่	-	-	๑๒	๑๐๐
๑๙	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีเมมาสุราสามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒๐	ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม	ไม่ใช่	๘	๖๖.๗	๔	๓๓.๓
๒๑	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒๒	เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทฉุกเฉิน	ไม่ใช่	๑	๘.๓	๑๑	๙๑.๗

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	คำตอบ ที่ถูกต้อง	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๒๓	หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ	ไม่ใช่	-	-	๑๒	๑๐๐
๒๔	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	ไม่ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒๕	บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน	ใช่	๑๐	๘๓.๓	๒	๑๖.๗
๒๖	เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประแซงได้	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒๗	การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒๘	เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า ๓ เมตร	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๒๙	เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
๓๐	ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	ใช่	๑๒	๑๐๐	-	-
รวม			๓๐๓		๕๗	
คิดเป็นร้อยละ			๘๔.๒%		๑๕.๘%	

จากตารางที่ ๔.๔ ผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน หลังการอบรม (POST-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๔.๒ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

๓. ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม

ผลการวัดทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม โดยมีประเด็น ดังนี้

๓.๑ จิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง และปลอดภัย

๓.๒ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

๓.๓ ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อผู้ขับขี่เห็นเครื่องหมาย / สัญลักษณ์ หรือสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ ๔.๕ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)

ข้อ	ข้อความคำถามทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	คำตอบที่ถูกต้อง	จำนวนคนตอบถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวนคนตอบผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก	ก. ขับรถในขณะที่อ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือ ตื่นสุรา	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๒	ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตนอย่างไรในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย	ง.ไม่ประมาท มีวินัย และเคารพในกฎจราจร	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๓	ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีจิตสำนึก	ก.เตรียมความพร้อมทั้งรถและคนก่อนออกเดินทาง	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๔	ข้อใดแสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย	ก.บังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๕	ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติอย่างไร	ง. ถูกทุกข้อ (ความอดทนอดกลั้น/ การให้อภัยผู้อื่น มองโลกในแง่ดี/ ความรับผิดชอบ)	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑

ข้อ	ข้อความทัศนคติในการ ขับซึ่รถจักรยานยนต์	คำตอบที่ถูก	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๖	อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากอะไร	ข.ผู้ขับขี่	๙	๖๙.๒	๔	๓๐.๘
๗	ผู้ขับขี่ที่ต้องการเลี้ยวรถต้องปฏิบัติอย่างไร	ก.ชะลอรถและเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๘	ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้องให้สัญญาณมืออย่างไร	ง.ให้สัญญาณมือด้วยมือขวาเท่านั้น	๑๐	๗๖.๙	๓	๒๓.๑
๙	ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง	ก.รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๐	ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์	ก.ภิกษุสามเณร	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
รวม			๑๐๘		๒๒	
คิดเป็นร้อยละ			๘๓.๑%		๑๖.๙%	

จากตารางที่ ๔.๕ ทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๓.๑ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

ตารางที่ ๔.๖ ทักษะคิดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น
จำนวน ๑๒ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST)

ข้อ	ข้อความถามทักษะคิดในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์	คำตอบที่ถูก	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับ ขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก	ก. ขับรถในขณะที่อ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือดื่มสุรา	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒	ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติ ตนอย่างไรในการขับขี่รถให้ เกิดความปลอดภัย	ง. ไม่ประมาท มีวินัย และ เคารพในกฎจราจร	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๓	ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มี จิตสำนึก	ก. เตรียมความพร้อมทั้งรถ และคนก่อนออกเดินทาง	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๔	ข้อใด แสดงถึงการมี จิตสำนึกในการขับขี่อย่าง ปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงภัย และ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย	ก. บังคับตัวเองให้ปฏิบัติตาม กฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจร บังคับ	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๕	ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติ อย่างไร	ง. ถูกทุกข้อ (ความอดทนอด กลั้น/ การให้อภัยผู้อื่น มอง โลกในแง่ดี/ ความรับผิดชอบ)	-	-	๑๒	๑๐๐
๖	อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วน ใหญ่เกิดจากอะไร	ข. ผู้ขับขี่	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๗	ผู้ขับขี่ต้องการเลี้ยวรถต้อง ปฏิบัติอย่างไร	ก. ชะลอรถและเปิดไฟเลี้ยว ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๘	ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้องให้ สัญญาณมืออย่างไร	ง. ให้สัญญาณมือด้วยมือขวา เท่านั้น	๑๐	๘๓.๓	๒	๑๖.๗
๙	ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง	ก. รถจักรยานยนต์ต้องขับใน ช่องเดินรถด้านซ้ายสุด	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๑๐	ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้องสวม หมวกนิรภัยขณะโดยสาร รถจักรยานยนต์	ก. ภิกษุสามเณร	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
รวม			๙๘		๒๒	
คิดเป็นร้อยละ			๘๑.๗%		๑๘.๓%	

จากตารางที่ ๔.๖ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนการอบรม (PRE-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๑.๗ % โดยมีคำถาม ๑ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

ตารางที่ ๔.๗ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน หลังการอบรม (POST-TEST)

ข้อ	ข้อความคำถามทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	คำตอบที่ถูกต้อง	จำนวนคนตอบถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวนคนผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก	ก. ขับรถในขณะที่ย่ออเพลี้ย ง่วงนอน หรือดื่มสุรา	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๒	ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตนอย่างไรในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย	ง.ไม่ประมาท มีวินัย และเคารพในกฎจราจร	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๓	ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีจิตสำนึก	ก.เตรียมความพร้อมทั้งรถและคนก่อนออกเดินทาง	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๔	ข้อใดแสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย	ก.บังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๕	ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติอย่างไร	ง. ถูกทุกข้อ (ความอดทนอดกลั้น/ การให้อภัยผู้อื่น มองโลกในแง่ดี/ ความรับผิดชอบ)	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔

ข้อ	ข้อความทัศนคติในการ ขับซึ่รถจักรยานยนต์	คำตอบที่ถูก	จำนวน คนตอบ ถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวน คนตอบ ผิด (คน)	คิดเป็น %
๖	อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากอะไร	ข.ผู้ขับขี่	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๗	ผู้ขับขี่ต้องการเลี้ยวรถต้องปฏิบัติอย่างไร	ก.ชะลอรถและเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	๑๓	๑๐๐	-	-
๘	ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้องให้สัญญาณมืออย่างไร	ง.ให้สัญญาณมือด้วยมือขวาเท่านั้น	๑๑	๘๔.๖	๒	๑๕.๔
๙	ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง	ก.รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด	๑๒	๙๒.๓	๑	๗.๗
๑๐	ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์	ก.ภิกษุสามเณร	๑๓	๑๐๐	-	-
รวม			๑๑๗		๑๓	
คิดเป็นร้อยละ			๙๐.๐%		๑๐.๐%	

จากตารางที่ ๔.๗ ทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน หลังการอบรม (POST-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีทัศนคติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๐.๐ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

ตารางที่ ๔.๘ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน หลังการอบรม (POST-TEST)

ข้อ	ข้อความถามทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	คำตอบที่ถูกต้อง	จำนวนคนตอบถูก (คน)	คิดเป็น %	จำนวนคนตอบผิด (คน)	คิดเป็น %
๑	ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก	ก. ขับรถในขณะที่อ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือดื่มสุรา	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๒	ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตนอย่างไรในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย	ง. ไม่ประมาท มีวินัย และเคารพในกฎจราจร	๑๒	๑๐๐	-	-
๓	ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีจิตสำนึก	ก. เตรียมความพร้อมทั้งรถและคนก่อนออกเดินทาง	๑๑	๙๑.๗	๑	๘.๓
๔	ข้อใดแสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย	ก. บังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ	๑๒	๑๐๐	-	-
๕	ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติอย่างไร	ง. ถูกทุกข้อ (ความอดทนอดกลั้น/ การให้อภัยผู้อื่น มองโลกในแง่ดี/ ความรับผิดชอบ)	๑๒	๑๐๐	-	-
๖	อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากอะไร	ข. ผู้ขับขี่	๑๒	๑๐๐	-	-
๗	ผู้ขับขี่ต้องการเลี้ยวรถต้องปฏิบัติอย่างไร	ก. ชะลอรถและเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	๑๒	๑๐๐	-	-
๘	ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้องให้สัญญาณมืออย่างไร	ง. ให้สัญญาณมือด้วยมือขวาเท่านั้น	๑๒	๑๐๐	-	-
๙	ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง	ก. รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด	๑๒	๑๐๐	-	-
๑๐	ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์	ก. ภิกษุสามเณร	๑๒	๑๐๐	-	-
รวม			๑๑๘		๒	
คิดเป็นร้อยละ			๙๘.๓%		๑.๗%	

จากตารางที่ ๔.๘ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน หลังการอบรม (POST-TEST) พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๘.๓ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

เปรียบเทียบความสัมพันธ์ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางที่ ๔.๑ และตารางที่ ๔.๓ เปรียบเทียบผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนและหลังการอบรม พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ดีขึ้น จากอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๗๘.๐ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน เป็นอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๒.๐ % โดยมีคำถาม ๓ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางที่ ๒ และตารางที่ ๔.๔ เปรียบเทียบผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร จำนวน ๓๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนและหลังการอบรม พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ดีขึ้น จากอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๗๙.๐ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน ซึ่งในคำถาม ๔ ข้อดังกล่าว มี ๒ ข้อ ที่ไม่มีผู้ตอบถูกต้องเลย เป็นอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๔.๒ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ระดับเดียวกันหรือดีกว่าเล็กน้อย กับกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน เนื่องจากกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๔.๒ % โดยมีคำถาม ๔ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน ขณะที่ กลุ่มเยาวชนทั่วไป เป็นอยู่ในระดับดี

มาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๒.๐ % โดยมีคำถาม ๓ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน โดยมีรายละเอียดเปรียบเทียบความสัมพันธ์ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ตามรายประเด็นของแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest) ปรากฏในตารางที่ ๔.๘

ตารางที่ ๔.๙ เปรียบเทียบความสัมพันธ์ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มเยาวชนทั่วไป			กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น		
		ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
๑	พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้องมียายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์	๙๒.๓๐	๑๐๐.๐๐	๗.๗๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๒	ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้	๘๔.๖๐	๘๔.๖๐	-	๗๕.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๕.๐๐
๓	เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลัปไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วคราว	๒๓.๑๐	๓๐.๘๐	๗.๗๐	๓๓.๓๐	๔๑.๗๐	๘.๔๐
๔	เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถ หลังเส้นให้หยุด	๑๐๐.๐๐	๙๒.๓๐	- ๗.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๕	ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน	๕๓.๘๐	๗๖.๙๐	๒๓.๑๐	๗๕.๐๐	๖๖.๗๐	- ๘.๓๐
๖	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	๙๖.๐๐	๘๔.๖๐	- ๑๑.๔๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๗	เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน	๑๐๐.๐๐	๖๙.๒๐	- ๓๐.๘๐	๑๐๐.๐๐	๗๕.๐๐	- ๒๕.๐๐

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มเยาวชนทั่วไป			กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น		
		ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
	เครื่องหมาย "ให้ชิดซ้าย" หมายความว่า ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของ เครื่องหมาย	๙๒.๓๐	๙๒.๓๐	-	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๙	เครื่องหมาย “วงเวียน” หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของ วงเวียน และรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่ รถที่แล่นอยู่ในรอบวงเวียนผ่านมาก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่อยู่ใน เขตทางรอบบริเวณวงเวียน	๑๐๐.๐๐	๙๒.๓๐	- ๗.๗๐	๘๓.๓๐	๙๑.๗๐	๘.๕๐
๑๐	เครื่องหมาย “ห้ามกลับรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้กลับรถไม่ว่าด้วยวิธี ใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	๙๒.๓๐	๑๐๐.๐๐	๗.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘	-
๑๑	เครื่องหมาย “ห้ามเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย	๑๐๐.๐๐	๙๒.๓๐	- ๗.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๑๒	เครื่องหมาย “ห้ามจอดรถ” หมายความว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขต ทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๑๓	เครื่องหมาย “ทางโค้งซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง	๙๒.๓๐	๙๒.๓๐	-	๙๑.๗๐	๙๑.๗๐	-

ข้อ	ข้อความถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มเยาวชนทั่วไป			กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น		
		ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
๑๔	เครื่องหมาย "ทางลื่น" หมายความว่า ทางข้างหน้าลื่นอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถล อย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบารถ หรือเลี้ยวรถ ในทางลื่นต้องกระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ	๙๒.๓๐	๑๐๐.๐๐	๗.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๑๕	เครื่องหมาย "หยุด" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องหยุดให้รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วเคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง	๑๐๐.๐๐	๙๒.๓๐	- ๗.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๑๖	เครื่องหมาย "ให้ทาง" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางข้างหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง	๙๒.๓๐	๑๐๐.๐๐	๗.๗๐	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-
๑๗	เครื่องหมาย "สัญญาณไฟจราจร" หมายความว่า ทางข้างหน้ามีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถเตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ที่ทันที	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	-	๘๓.๓๐	๑๐๐.๐๐	๑๖.๗๐

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มเยาวชนทั่วไป			กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น		
		ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
๑๘	การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร	๗.๗๐	๓๐.๘๐	๒๓.๑๐	-	-	-
๑๙	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีเมาสุรา สามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย	๗๖.๙๐	๘๔.๖๐	๗.๗๐	๘๓.๓๐	๑๐๐.๐๐	๑๖.๗๐
๒๐	ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม	๕๓.๘๐	๖๙.๒๐	๑๕.๔๐	๕๘.๓๐	๖๖.๗๐	๘.๔๐
๒๑	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา	๙๒.๓๐	๖๙.๒๐	- ๒๓.๑๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๒๒	เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทฉุกเฉิน	๗.๗๐	๑๕.๔๐	๗.๗๐	-	๘.๓๐	๘.๓๐
๒๓	หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ	๑๕.๔๐	๑๐๐.๐๐	๘๔.๖๐	๑๖.๗๐	-	- ๑๖.๗๐
๒๔	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	๕๓.๘๐	๖๙.๒๐	๑๕.๔๐	๖๖.๗๐	๑๐๐.๐๐	๓๓.๓๐
๒๕	บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน	๗๖.๙๐	๘๔.๖๐	๗.๗๐	๙๑.๗๐	๘๓.๓๐	- ๘.๔๐

ข้อ	ข้อความคำถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	กลุ่มเยาวชนทั่วไป			กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น		
		ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
๒๖	เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประแซงได้	๗๖.๙๐	๑๐๐.๐๐	๒๓.๑๐	๘๓.๓๐	๑๐๐.๐๐	๑๖.๗๐
๒๗	การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร	๗๖.๙๐	๖๙.๒๐	- ๗.๗๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๒๘	เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อย กว่า ๓ เมตร	๙๒.๓๐	๙๒.๓๐	-	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๒๙	เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้ง มือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ	๑๐๐.๐๐	๘๔.๖๐	- ๑๕.๔๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๓๐	ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	๙๒.๓๐	๙๒.๓๐	-	๗๕.๐๐	๑๐๐.๐๐	๒๕.๐๐

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางที่ ๔.๖ และตารางที่ ๔.๗ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน ก่อนและหลังการอบรม พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน มีทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีขึ้น จากอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๓.๑ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน เป็นอยู่ในระดับดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๐.๐ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

เมื่อพิจารณาข้อมูลจากตารางที่ ๔.๖ และตารางที่ ๔.๘ ทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน ๑๐ ข้อ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน ก่อนและหลังการอบรม พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีขึ้น จากอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๑.๗ % โดยมีคำถาม ๑ ข้อ ที่มีจำนวนผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน เป็นอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๘.๓ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ด้านทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชนระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จำนวน ๑๒ คน มีทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับดีกว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป จำนวน ๑๓ คน เนื่องจากกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น อยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๘.๓ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน ขณะที่ กลุ่มเยาวชนทั่วไป อยู่ในระดับดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๐.๐ % โดยไม่มีคำถามใดที่มีผู้ตอบได้ถูกต้องน้อยกว่า ๗ คน โดยมีรายละเอียดเปรียบเทียบความสัมพันธ์ด้านทักษะคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ตามรายประเด็นของแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest - Posttest) ปรากฏในตารางที่ ๔.๑๐

ตารางที่ ๔.๑๐ เปรียบเทียบความสัมพันธ์ด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของเยาวชน ระหว่างกลุ่ม
เยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

ข้อ	ข้อความทัศนคติในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์	กลุ่มเยาวชนทั่วไป			กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น		
		ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	ก่อน	หลัง	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
๑	ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับ ขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก	๘๔.๖๐	๘๔.๖๐	-	๙๑.๗๐	๙๑.๗๐	-
๒	ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติ ตนอย่างไรในการขับขี่รถ ให้เกิดความปลอดภัย	๘๔.๖๐	๘๔.๖๐	-	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๓	ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่ มีจิตสำนึก	๘๔.๖๐	๘๔.๖๐	-	๙๑.๗๐	๙๑.๗๐	-
๔	ข้อใดแสดงถึงการมี จิตสำนึกในการขับขี่อย่าง ปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงภัย และ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย	๘๔.๖๐	๙๒.๓๐	๗.๗๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๕	ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติ อย่างไร	๗๖.๙๐	๘๔.๖๐	๗.๗๐	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๖	อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วน ใหญ่เกิดจากอะไร	๖๙.๒๐	๙๒.๓๐	๒๓.๑๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๗	ผู้ขับขี่ที่ต้องการเลี้ยวรถต้อง ปฏิบัติอย่างไร	๙๒.๓๐	๑๐๐.๐๐	๗.๗๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๘	ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้อง ให้สัญญาณมืออย่างไร	๗๖.๙๐	๘๔.๖๐	๗.๗๐	๘๓.๓๐	๑๐๐.๐๐	๑๖.๗๐
๙	ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง	๙๒.๓๐	๙๒.๓๐	-	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐
๑๐	ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้อง สวมหมวกนิรภัยขณะ โดยสารรถจักรยานยนต์	๘๔.๖๐	๑๐๐.๐๐	๑๕.๔๐	๙๑.๗๐	๑๐๐.๐๐	๘.๓๐

ส่วนที่ ๓ ข้อเสนอแนะเรื่อง แนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

คณะผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือการสนทนากลุ่ม (Focus group) เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง ทั้งกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป ได้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในวันที่เสาร์ที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ณ เทศบาลตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดจังหวัดสมุทรปราการ จำแนกกลุ่มตัวอย่าง เป็น ๒ กลุ่ม ตามลักษณะพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป โดยผลการศึกษาจะแบ่งเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

๑. ข้อเสนอแนะเรื่อง แนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

๒. เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสนอโดยกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น กับที่เสนอโดยกลุ่มเยาวชนทั่วไป

๑. ข้อเสนอแนะเรื่อง แนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น และกลุ่มเยาวชนทั่วไป

๑.๑ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น

๑.๑.๑ วิธีการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างจะมีส่วนร่วมทำ คืออะไรบ้าง

- ๑) ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์จี้ท้ายรถคันหน้า ควรรักษาระยะห่างในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ๒) ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ปาดหน้าคันอื่น หรือขับขี่แซงรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด
- ๓) หากต้องเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางในการขับขี่ต้องเปิดไฟเลี้ยวทุกครั้ง
- ๔) ไม่ดื่มของมึนเมา เพราะจะทำให้ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วขึ้น และขับขี่แบบนำหวาดเสียวเพื่อความสนุก เร้าใจ หรืออวดสาว ๆ
- ๕) ถ้าพบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ควรสังเกตสัญญาณไฟจราจร ไม่เร่งเครื่องยนต์เพื่อรีบขับให้ผ่านทางแยกโดยเร็ว
- ๖) ควรใส่หมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) ทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

- ๗) แม้ว่าถนนจะโล่งๆ ก็ไม่ควรขับซึ่จักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ๘) ต้องมีสติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ไม่ควรขับซึ่รถแบบเสียงอันตราย เพราะเสียงเชียร์จากคนอื่น ขับรถเร็วเพื่อให้คนอื่นเห็นว่าแท้จริง ขับรถเร็วเพื่อแสดงให้คนอื่นเห็นว่า มีความสามารถที่ดีในการขับซึ่ หรือขับรถเร็วเพื่อให้เพื่อนต่างเพศพอใจ

๑.๑.๒ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า ควรทำอย่างไรในการรณรงค์ให้ตัวเรา ผู้ขับซึ่คนอื่น และคนข้ามถนน เปลี่ยนพฤติกรรม หรือระมัดระวังมากขึ้นอย่างไร

- ๑) การรณรงค์ให้ผู้ขับซึ่และผู้ใช้รถใช้ถนนเคารพกฎจราจร
- ๒) มีสติ
- ๓) พูดคุยแลกเปลี่ยนกับผู้ขับซึ่และคนข้ามถนน
- ๔) พาไปพบกับคนที่มีประสบการณ์หรือเคยประสบอุบัติเหตุ
- ๕) รณรงค์ความปลอดภัยในการขับซึ่ผ่าน Social Media เช่น Facebook, Instagram
- ๖) สื่อสารกับผู้ขับซึ่ผ่านทางร้านขายอุปกรณ์แต่งรถหรือซ่อมรถ
- ๗) ผู้นำชุมชนสื่อสารในย่านชุมชน
- ๘) ดำรวจสื่อสารกับทางโรงเรียน
- ๙) รุ่นพี่สอนรุ่นน้อง
- ๑๐) การสื่อสารผ่านเน็ตไอดอล เช่น เสือ ดุสิต, ยู แปดริ้ว, เมลา ย รัชดา
- ๑๑) การรณรงค์ลดอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วม ด้วยการจัดกิจกรรมมีของรางวัล หรือมีของจูงใจ เช่น อะไหล่รถ หรืออุปกรณ์แต่งรถ เป็นต้น

๑.๑.๓ การรณรงค์ หรือวิธีที่ช่วยลดอุบัติเหตุดังกล่าว ใครมีส่วนร่วมทำใน ส่วนใดบ้าง

- ๑) ครอบครัว
- ๒) เพื่อน
- ๓) สังคม
- ๔) แฟน
- ๕) เจ้าหน้าที่ขนส่ง , ไรเดอร์, บริษัทต้นสังกัด
- ๖) วินมอเตอร์ไซด์

- ๗) เจ้าหน้าที่กู้ชีพ - กู้ภัย
- ๘) ผู้นำศาสนา
- ๙) บริษัทขายรถจักรยานยนต์

๑.๒ กลุ่มเยาวชนทั่วไป

๑.๒.๑ วิธีการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างจะมีส่วนร่วมทำ คืออะไรบ้าง

- ๑) สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) ทุกครั้งที่ออกจากบ้าน
- ๒) ลดการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ถ้าจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ ควรจอดรถ
- ๓) เมาไม่ขับ ถ้าจะกลับเรียกรถสาธารณะ (รถแท็กซี่) หรือหาที่นอนแถวนั้น
- ๔) ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง
- ๕) มีสติในการขับขี่
- ๖) หากรู้ว่าตนเองจะดื่มสุราตั้งแต่แรก ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองออกไป
- ๗) ใช้อะไหล่ในการแต่งรถให้เหมาะสม โดยเฉพาะเบรกและท่อไอเสียรถ
- ๘) วางแผนการเดินทางก่อนออกจากบ้าน เพื่อลดเวลาในการขับขี่
- ๙) ควรติดกระจกมองข้างซ้าย - ขวา ให้ครบ
- ๑๐) ตรวจสอบระบบไฟหน้ารถ ไฟท้ายรถ และไฟเลี้ยวให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
- ๑๑) ตรวจสอบยางรถจักรยานยนต์
- ๑๒) ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์บ่อยๆ เช่น ถ้ายาน้ำมันเครื่อง เป็นต้น
- ๑๓) พักผ่อนให้เพียงพอก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ หากง่วงนอนควรนอนพักก่อน

๒. กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า ควรทำอย่างไรในการรณรงค์ให้ตัวเรา ผู้ขับขี่คนอื่น และคนข้ามถนน เปลี่ยนพฤติกรรม หรือระมัดระวังมากขึ้นอย่างไร

๒.๑ การรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) โดยวิธีการพูดคุยหรือลงข้อมูลใน Social Media เช่น Facebook, TikTok, Instagram, YouTube, Twitter

๒.๒ ชักชวนเพื่อนให้มาทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์

๒.๓ ให้เพื่อนเห็นโทษของการกระทำผิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒.๔ การรณรงค์ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

๒.๕ ใช้ป้ายรณรงค์แทนป้ายจราจรในบางพื้นที่เพื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

ให้เห็นโทษของการกระทำผิด

๒.๖ รณรงค์ให้คนใช้ทางม้าลายในการข้ามถนน

๒.๗ แจ้งหน่วยงานราชการตรวจสอบทางม้าลาย

๒.๘ ส่งคลิปวิดีโออุบัติเหตุให้เพื่อนในกลุ่ม

๓. การรณรงค์ หรือวิธีที่ช่วยลดอุบัติเหตุดังกล่าว ใครมีส่วนร่วมทำในส่วน

ใดบ้าง

๓.๑ ตำรวจ

๓.๒ คนใช้ถนน

๓.๓ ผู้ขับขี่

๓.๔ ผู้เลี้ยงสัตว์เลี้ยงที่ใช้ถนน

๓.๕ โรงเรียน

๓.๖ กรมการขนส่งทางบก

๓.๗ ผู้ปกครอง

๓.๘ พ่อค้าแม่ค้าบริเวณริมถนน

๓.๙ เทศบาล

๓.๑๐ โรงงานบริเวณริมถนน

๒. เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสนอโดยกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น กับที่เสนอโดยกลุ่มเยาวชนทั่วไป

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เสนอโดยกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น กับที่เสนอโดยกลุ่มเยาวชนทั่วไป พบว่า

๒.๑ วิธีการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ

๒.๑.๑ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น จะให้ความสำคัญและตระหนักถึงพฤติกรรมหรือทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง โดยเฉพาะพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่มีความเสี่ยงสูง จึงได้เสนอแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในลักษณะการลดความเสี่ยงหรือการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น ได้แก่

๑) ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์จี้ท้ายรถคันหน้า ควรรักษาระยะห่างในการขับขี่รถจักรยานยนต์

๒) ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ปาดหน้าคันอื่น หรือขับขี่แซงรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด

- ๓) ไม่ดื่มของมึนเมา เพราะจะทำให้ขับซีรตจักรยานยนต์เร็วขึ้น และขับซีรแบบนำหวาดเสียวเพื่อความสนุก เร้าใจ หรืออวดสาว ๆ
- ๔) ถ้าพบสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ควรสังเกตสัญญาณไฟจราจร ไม่เร่งเครื่องยนต์เพื่อรีบขับให้ผ่านทางแยกโดยเร็ว
- ๕) แม้ว่าถนนจะโล่งๆ ก็ไม่ควรขับซีรจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ๖) ต้องมีสติในการขับซีรจักรยานยนต์ ไม่ควรขับซีรแบบเสี่ยงอันตราย เพราะเสียงเชียร์จากคนอื่น ขับรถเร็วเพื่อให้คนอื่นเห็นว่าแน่จริง ขับรถเร็วเพื่อแสดงให้คนอื่นเห็นว่ามีความสามารถที่ดีในการขับซีร หรือขับรถเร็วเพื่อให้เพื่อนต่างเพศพอใจ

๒.๑.๒ กลุ่มเยาวชนทั่วไป จะให้ความสำคัญและตระหนักถึงพฤติกรรมหรือทัศนคติในการขับซีรจักรยานยนต์ของตนเอง ในลักษณะของการวางแผนและตรวจสอบความพร้อมในการขับซีรจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากขับซีรจักรยานยนต์ ได้แก่

- ๑) สวมหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) ทุกครั้งที่ออกจากบ้าน
- ๒) ลดการใช้โทรศัพท์ขณะขับซีร ถ้าจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ ควรจอดรถ
- ๓) เมาไม่ขับ ถ้าจะกลับเรียกรถสาธารณะ (รถแท็กซี่) หรือหาที่นอนแถวนั้น หรือหากรู้ว่าตนเองจะดื่มสุราตั้งแต่แรก ไม่ควรขับซีรจักรยานยนต์ของตนเองออกไป
- ๔) ใช้ชะโงกในการแต่งรถให้เหมาะสม โดยเฉพาะเบรกและท่อไอเสียรถจักรยานยนต์
- ๕) ตรวจสอบระบบไฟหน้ารถ ไฟท้ายรถ และไฟเลี้ยว ยางรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ตลอดจนตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์บ่อยๆ เช่น ถ้าย้ำมันเครื่อง เป็นต้น
- ๖) วางแผนการเดินทางก่อนออกจากบ้าน เพื่อลดเวลาในการขับซีร
- ๗) ควรติดกระจกมองข้างซ้าย - ขวา ให้ครบ
- ๘) พักผ่อนให้เพียงพอก่อนขับซีรจักรยานยนต์ หากง่วงนอนควรนอนพักก่อน

๒.๒ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า ควรทำอย่างไรในการรณรงค์ให้ตัวเรา ผู้ขับซีรคนอื่น และคนข้ามถนน เปลี่ยนพฤติกรรม หรือระมัดระวังมากขึ้นอย่างไร

กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไป จะมีความเห็นและข้อเสนอแนะในแนวทางที่มีทิศทางเดียวกัน คือ

๒.๒.๑ การรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุและการเคารพกฎจราจร โดยวิธีการพูดคุยหรือลงข้อมูลใน Social Media เช่น Facebook, TikTok, Instagram, YouTube, Twitter

๒.๒.๒ การใช้สื่อบุคคลในการรณรงค์ให้ตระหนักถึงโทษหรือความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น เน็ตไอดอล ผู้ที่มีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ ตำรวจ รุ่นพี่-รุ่นน้อง หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัย

๒.๒.๓ การรณรงค์โดยการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วม เช่น การมีของรางวัล หรือการสร้างแรงจูงใจ

๒.๓ การรณรงค์ หรือวิธีที่ช่วยลดอุบัติเหตุดังกล่าว ใครมีส่วนร่วมทำในส่วนใดบ้าง

กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไป จะมีความเห็นเรื่องผู้มีส่วนร่วมในการรณรงค์หรือวิธีช่วยลดอุบัติเหตุเป็นกลุ่มเดียวกัน คือ ทุกภาคส่วนที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ตนเองที่เป็นผู้ขับขี่ ครอบครัว โรงเรียน ตำรวจ ร้านขายรถ-อะไหล่-อุปกรณ์แต่งรถ-ซ่อมรถ วินมอเตอร์ไซด์ รวมทั้งแม่ค้า-พ่อค้าบริเวณริมถนน เป็นต้น ทั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาช่องทางสื่อสารที่ทันสมัย ที่เป็นแหล่งรวบรวมสื่อเกี่ยวกับวินัยจราจร / การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เยาวชนทุกคนสามารถเรียนรู้ด้วยตนเอง

ส่วนที่ ๔ สรุปผลการศึกษา

๑. ผลการส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์จากแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest - Posttest) ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไป

ตารางที่ ๔.๑๑ เปรียบเทียบผลการส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากแบบสอบถามก่อน - หลัง (Pretest – Posttest) ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไป

หัวข้อ เยาวชน	กฎจราจร ป้ายสัญลักษณ์ และสัญญาณไฟจราจร		ทัศนคติในการขับขี่ รถจักรยานยนต์		สรุปผล
	ก่อน	หลัง	ก่อน	หลัง	
ปกติทั่วไป	ดี (๗๘.๐)	ดีมาก (๘๒.๐)	ดีมาก (๘๓.๑)	ดีเยี่ยม (๙๐.๐)	อบรมแล้วมี ความรู้และ ทัศนคติที่ดีขึ้น
เด็กแว้น	ดี (๗๙.๐)	ดีมาก (๘๔.๒)	ดีมาก (๘๑.๗)	ดีเยี่ยม (๙๘.๓)	

๑.๑ เปรียบเทียบผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม พบว่ากลุ่มเยาวชนทั่วไป มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจรดีขึ้นจากอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๗๘.๐ คะแนน เป็นอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๒.๐ คะแนน

๑.๒ เปรียบเทียบผลการวัดความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น ก่อนและหลังการอบรม พบว่ากลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจรดีขึ้น จากอยู่ในระดับดี มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๗๙.๐ คะแนน เป็นอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๔.๒ คะแนน

๑.๓ เปรียบเทียบทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเยาวชนทั่วไป ก่อนและหลังการอบรม พบว่า กลุ่มเยาวชนทั่วไป มีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น จากอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๓.๑ คะแนน เป็นอยู่ในระดับดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๐.๐ คะแนน

๑.๔ เปรียบเทียบทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น ก่อนและหลังการอบรม พบว่า กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น มีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น จากอยู่ในระดับดีมาก มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๘๑.๗ คะแนน เป็นอยู่ในระดับดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยการตอบถูกต้อง ๙๘.๓ คะแนน

๒. ข้อเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไป

กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นจะให้ความสำคัญและตระหนักถึงพฤติกรรมหรือทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง โดยเฉพาะพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่มีความเสี่ยงสูงจึงได้เสนอแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในลักษณะการลดความเสี่ยงหรือการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น ส่วนกลุ่มเยาวชนทั่วไป จะให้ความสำคัญและตระหนักถึงพฤติกรรมหรือทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง ในลักษณะของการวางแผนและตรวจสอบความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ กลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไปมีความเห็นและข้อเสนอแนะในแนวทางที่มีทิศทางเดียวกัน คือ การรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุและการเคารพกฎจราจร ด้วยวิธีการพูดคุยหรือลงข้อมูลใน Social Media การใช้สื่อบุคคลในการรณรงค์ให้ตระหนักถึงโทษหรือความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ ตลอดจนการรณรงค์โดยการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วม เช่น การมีของรางวัล หรือการสร้างแรงจูงใจ รวมทั้งมีความเห็นตรงกันว่า ผู้มีส่วนร่วมในการรณรงค์หรือวิธีช่วยลดอุบัติเหตุ คือ ทุกภาคส่วนที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน

บทที่ ๕

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษาการมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนรับรู้และเข้าใจวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และส่งเสริมให้เยาวชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาจากกลุ่มประชากรที่เป็นเยาวชน ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๘ - ๒๕ ปีที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และอยู่อาศัยในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ และจำแนกประชากรออกเป็น ๒ กลุ่ม รวม ๒๕ คน ได้แก่ กลุ่มเด็กแว้น ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๑๒ คน และกลุ่มเยาวชนทั่วไปที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ๑๓ คน ซึ่งได้ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม และกำหนดวิธีดำเนินการวิจัยโดยดำเนินการจัดกิจกรรมเพื่อสำรวจข้อมูลความเข้าใจและทัศนคติด้านวินัยจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน และเพื่อที่จะให้ความรู้ด้านวินัยจราจรจากวิทยากรผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่ และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือเพื่อวัดความรู้พร้อมทั้งทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน ก่อนและหลังการอบรม (Pretest – Posttest) รวมทั้งจัดให้มีการสนทนากลุ่ม (Focus group) ในลักษณะคำถามปลายเปิดเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นและมีส่วนร่วมในการเสนอแนะแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีการอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ เป็น ๒ ส่วนประกอบด้วย

การอภิปรายผล

การอภิปรายผลการศึกษาเปรียบเทียบความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม และทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน รวมทั้งข้อเสนอแนะที่เยาวชนร่วมกำหนดแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งกลุ่มเยาวชนทั่วไปและกลุ่มเด็กแว้น ดังนี้

๑. ผลการศึกษาเปรียบเทียบความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม และทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน

๒. ข้อเสนอแนะที่เยาวชนร่วมกำหนดแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่

รถจักรยานยนต์แสดงรายละเอียดได้ ดังต่อไปนี้

๑. การอภิปรายผลการศึกษาเปรียบเทียบความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม และทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน รวมทั้งข้อเสนอแนะที่เยาวชนร่วมกำหนดแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งกลุ่มเยาวชนทั่วไปและกลุ่มเด็กแว้น

๑.๑ การศึกษาเปรียบเทียบความเข้าใจด้านวินัยจราจรและพฤติกรรม และทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชน

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจรของเยาวชนทั้งสองกลุ่มก่อนและหลังจากการให้ความรู้ด้านวินัยจราจรพบว่าเยาวชนทั้งสองกลุ่มมีความรู้ด้านวินัยจราจรเพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เพิ่มมากขึ้นในระดับที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มเยาวชนทั่วไปมีค่าเฉลี่ยของความรู้ที่เพิ่มขึ้น ๔.๐ คะแนน สำหรับกลุ่มเด็กแว้น ค่าเฉลี่ยของความรู้เพิ่มขึ้น ๖.๙ คะแนน รายละเอียดดังนี้

๑.๑.๑ กลุ่มเยาวชนทั่วไป มีความรู้ความเข้าใจด้านวินัยจราจรเพิ่มขึ้นสูงสุดหลังจากการเข้าร่วมกิจกรรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจร ๓ รายการ เรียงลำดับได้ดังนี้

๑) หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้าและแบบครึ่งใบ

๒) ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน

๓) เส้นทางที่คู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทางที่บ่งชี้แต่รถทางเส้นประแซงได้

๑.๑.๒ กลุ่มเด็กแว้น มีความรู้ความเข้าใจด้านวินัยจราจรเพิ่มขึ้นสูงสุดหลังจากการเข้าร่วมกิจกรรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจร ๓ รายการ เรียงลำดับได้ดังนี้

๑) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย

๒) ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้

๓) ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

และเมื่อเปรียบเทียบทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนทั้งสองกลุ่ม ก่อนและหลังจากการสร้างความเข้าใจด้านวินัยจราจรพบว่าเยาวชนทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติที่ดีมากขึ้น สำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ โดยมีข้อสังเกตว่ากลุ่มเด็กแว้นมีค่าเฉลี่ยของทัศนคติเพิ่มขึ้น ๑๖.๖ คะแนน ในขณะที่เยาวชนทั่วไปมีค่าเฉลี่ยของทัศนคติเพิ่มขึ้น ๙.๖ คะแนน รายละเอียดดังนี้

๑.๒ กลุ่มเยาวชนทั่วไป มีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นสูงสุดหลังจากการเข้าร่วมกิจกรรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจร ๓ รายการ เรียงลำดับได้ดังนี้

๑.๒.๑ ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

๑.๒.๒ พระภิกษุสามเณร เป็นผู้ได้รับยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์

๑.๒.๓ การบังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ เป็นข้อปฏิบัติที่แสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย

๑.๓ กลุ่มเด็กแว้นมีทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นสูงสุดหลังจากการเข้าร่วมกิจกรรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจร ๓ รายการ เรียงลำดับได้ดังนี้

๑.๓.๑ ความอดทนอดกลั้น การให้อภัยผู้อื่นและความรับผิดชอบ เป็นคุณสมบัติของผู้ขับขี่ที่ดี

๑.๓.๒ เมื่อจะเลี้ยวรถ การให้สัญญาณมือของผู้ขับขี่ต้องใช้มือขวาเท่านั้น

๒. ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวข้างต้น สอดคล้องกับผลการศึกษาของ กาญจนกรอง สุอังคะ (๒๕๕๙) ที่ได้สรุปว่าทัศนคติของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง หากมีการปรับเปลี่ยนทัศนคติจะส่งผลต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุได้ และสอดคล้องกับผลจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) กับเยาวชนทั้งสองกลุ่ม ทำให้เยาวชนได้เรียนรู้ กฎ ระเบียบวินัยจราจร ผลจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยส่งผลต่อการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน คนในครอบครัวเศร้าโศกเสียใจ จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เพราะความประมาท คึกคะนอง

การที่กลุ่มเยาวชนทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติเปลี่ยนไปในเรื่องความรู้ความเข้าใจด้านการวินัยจราจร รวมทั้งด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ในทางที่ดีขึ้นนั้น น่าจะอธิบายได้จากการที่เยาวชนทั้งสองกลุ่มได้มีโอกาสรับการอบรม และได้รับความรู้และประสบการณ์ตรงจากตำรวจจราจรในพื้นที่ มาเป็นวิทยากรถ่ายทอดประสบการณ์จากการทำงานตามภารกิจ บทบาทหน้าที่ในพื้นที่เทศาภิบาล ซึ่งเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจเรื่องดังกล่าวนอกเหนือจากที่โรงเรียน ที่บ้าน และสื่อต่าง ๆ และเป็นการปรับทัศนคติที่ดีที่มีต่อผู้พิทักษ์จราจร เน้นการตักเตือนก่อนการลงโทษ มองแบบลูกหลานตนเอง

จากการได้มาอบรมภายใต้โครงการนี้ เกิดความใกล้ชิด ความเข้าใจอันดีต่อกัน แบบที่สอนน้อง เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การให้กำลังใจ การให้คำแนะนำการขับเคลื่อนที่เป็นประโยชน์ต่อเยาวชนทั้งสองกลุ่ม สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง รวมถึงในการศึกษาครั้งนี้ ทำให้ได้รูปแบบการเข้าถึงประชาชนของตำรวจจราจรที่ดี เป็นการละลายพฤติกรรมและสร้างการมีวินัยจราจรเช่นกัน ดังเห็นได้จากการสนทนาระหว่างดำเนินโครงการที่ทำให้เยาวชนกล้าเข้าหา ตำรวจ เนื่องจากตำรวจเปิดใจและมุ่งสร้างวินัยจราจรแบบ “พวกเดียวกัน” เป็นรูปแบบของความเข้าใจที่ เยาวชนก็กล้าเปิดรับข้อมูลจากตำรวจ ตำรวจก็กล้าให้เยาวชนอธิบายข้อมูล ความเป็นมาของพฤติกรรมที่ได้ปฏิบัติซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นตัวบ่งชี้ให้ทัศนคติของเยาวชนเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะที่เยาวชนร่วมกำหนดแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประเด็นที่ ๑ วิธีการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ : กลุ่มเด็กแว้นให้ความสำคัญกับการรณรงค์ให้ลดพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ในลักษณะที่มีความเสี่ยงสูง จึงได้เสนอแนวทางในการเสริมสร้างการมีวินัยในลักษณะการลดความเสี่ยงหรือการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น เช่น ไม่ขับขี่จี้ท้ายรถคันหน้า เป็นต้น สอดคล้องตรงกับ ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ (๒๕๕๓) ที่สรุปว่าเยาวชนจะต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการกระตุ้นให้นักศึกษาตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจรมาร่วมมือร่วมใจแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น ซึ่งมีข้อค้นพบที่แตกต่างจากเยาวชนกลุ่มปกติที่จะให้ความสำคัญกับการวางแผนและตรวจสอบความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การตรวจสอบความพร้อมของรถจักรยานยนต์ เป็นต้น ซึ่งตรงกับผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยศิลปากร (๒๕๕๓) ที่ได้ระบุว่าช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด คือช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนที่มีรถของนักศึกษาสัญจรหนาแน่น พร้อมกับพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจรของนักศึกษาอาทิการไม่สวมหมวกนิรภัย

ประเด็นที่ ๒ การรณรงค์ให้เยาวชน ผู้ขับขี่คนอื่น และคนข้ามถนน เปลี่ยนพฤติกรรม หรือระมัดระวังมากขึ้น : ผลการศึกษาพบว่าควรดำเนินการรณรงค์เรื่องการลดอุบัติเหตุและการเคารพกฎจราจร โดยวิธีการพูดคุยหรือลงข้อมูลใน Social Media และการใช้สื่อบุคคลในการรณรงค์ให้ตระหนักถึงโทษหรือความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ ตลอดจนการรณรงค์โดยการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วม เช่น การมีของรางวัล หรือการสร้างแรงจูงใจด้วย เมื่อพิจารณาจากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ ได้รายงานเว็บไซต์ DataReportal (เมื่อ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖) รายงานตัวเลขผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตในเมืองไทย

โดยระบุว่า จำนวนประชากรไทยอยู่ที่ประมาณ ๗๑.๖ ล้านคน โดยมีประชากร จำนวน ๕๒.๒๕ ล้าน ราย ใช้งานบน Social media ซึ่งคิดเป็น ๗๒.๘ % ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ ซึ่ง Social media Platform ที่ได้รับความนิยมในไทย ๓ ลำดับแรก ได้แก่ Facebook TikTok และ YouTube ตามลำดับ โดยมีความถี่ของการใช้งาน คือ ผู้ใช้ TikTok จะใช้เวลาเฉลี่ย ๑๙.๖ ชั่วโมงต่อเดือนเท่ากับ Facebook (๑๙.๖ ชั่วโมง) เป็นรองเพียง YouTube (๒๓.๗ ชั่วโมงต่อเดือน) ดังนั้นการรณรงค์ จะมุ่งลงข้อมูลใน Social Media ทั้งสามช่องทางเป็นหลักเพื่อให้เข้าถึงกลุ่มเยาวชนดังกล่าว

ขณะเดียวกัน นิษฐา หรุ่นเกษม, นิศารัตน์ วิไลลักษณ์, ปรัชญา ทองชุม (๒๐๒๐) ได้นำเสนอผลการวิจัยว่า กระบวนการออกแบบสารรณรงค์ต้อง ประกอบด้วย

๑. การคัดเลือกสารเพื่อนำเสนอในช่องทางการสื่อสารออนไลน์ ได้แก่ เนื้อหาจากข่าว แจก เนื้อหาจากกิจกรรม และข่าวสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. การออกแบบสารด้วยการแปลงสารให้เข้ากับช่องทางการสื่อสารออนไลน์แต่ละประเภท การแปลงรูปแบบการนำเสนอ และการคงเนื้อหาและรูปแบบตามเดิม

๓. การนำเสนอสารด้วยหลักการนำเสนออย่างเป็นระบบ สม่าเสมอ และมีความต่อเนื่อง ซึ่งคณะผู้ศึกษาวิจัยจะได้นำแนวทางการออกแบบสื่อที่จะรณรงค์ไปใช้ โดยนำข้อเสนอแนะของกลุ่ม เยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไปที่มีความเห็น การใช้สื่อบุคคลที่มีอิทธิพลต่อเยาวชน อาทิ Influencer ที่เป็น Net Idol ในการรณรงค์ให้ตระหนักถึงโทษหรือความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ และการจัดกิจกรรมรณรงค์แบบมีส่วนร่วม เช่น การมีของรางวัล หรือการสร้างแรงจูงใจ รวมถึงการให้ ความสำคัญกับความถี่ของการนำเสนออย่างเป็นระบบ สม่าเสมอและมีความต่อเนื่องต่อไป นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับ กาญจน์กรอง สุธังคะ (๒๕๕๙) ที่ได้กล่าวว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะนำไปกำหนด นโยบายและวางแผนการให้ความรู้ การรณรงค์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่นได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างความตระหนักต่อการปลูกจิตสำนึกปรับเปลี่ยนลักษณะนิสัย ทักษะคิด บุคลิกภาพของ กลุ่มวัยรุ่นให้เกิดวินัยการขับขี่และตระหนักถึงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ และตามผลการศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากร (๒๕๕๓) ระบุว่ากลุ่มผู้วิจัย ควรมีส่วนร่วมในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ เพื่อเผยแพร่ความรู้ที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนด้วย ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการศึกษาของกลุ่ม ในครั้งนี้ด้วย

ประเด็นที่ ๓ บุคคลหรือภาคส่วนที่ควรมีส่วนร่วมในการรณรงค์การสร้างวินัยจราจรเพื่อลด อุบัติเหตุ : เยาวชนทั้งสองกลุ่มเห็นว่าทุกภาคส่วนที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน ตั้งแต่ ตนเองที่เป็นผู้ขับขี่ ครอบครั้ว โรงเรียน ตำรวจ ร้านขายรถ-อะไหล่-อุปกรณ์แต่งรถ-ซ่อมรถ วินมอเตอร์ไซด์ รวมทั้งแม่ค้า พ่อค้าบริเวณริมถนน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก สถานีตำรวจ อบต. หรือโรงเรียน ล้วนเป็นกลุ่มที่ควรเข้ามามีส่วนร่วมในการรณรงค์การสร้างวินัยจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ ตลอดจนจะต้อง

พัฒนาช่องทางการสื่อสารให้หลากหลายและทันสมัยเพื่อที่เป็นแหล่งรวบรวมสื่อเกี่ยวกับวินัยจราจร การขับซึ่รถจักรยานยนต์ เผยแพร่ให้กับเยาวชนทุกคนสามารถเรียนรู้ด้วยตนเองและขยายผลไปยังบุคคลที่สนใจทั่วไป ตรงกับ ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ (๒๕๔๔) ที่ได้สรุปว่าแนวทางที่สามารถจะแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ได้อีกแนวทางหนึ่งก็คือจัดตั้งเป็นชุมชนป้องกันอุบัติเหตุขึ้นโรงเรียน และมหาวิทยาลัยศิลปากร (๒๕๕๓) ได้ให้ข้อเสนอแนะว่าการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุควรใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการลดอุบัติเหตุร่วมกัน เช่น เทศบาลจะต้องดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ถนนและเครื่องหมายจราจร การติดตั้งไฟสัญญาณจราจรการขับซึ่ที่ถูกต้อง และสร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้ถนนให้แบประชาชนทุกกลุ่ม เป็นต้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาค้างต่อไป

๑. ควรศึกษาสถิติการลดอุบัติเหตุในพื้นที่เทพารักษ์หลังจากมีการเข้าร่วมโครงการในระยะเวลา ๖ เดือน - ๑ ปี หรือมีการศึกษาข้อมูลหลังจากการเข้าร่วมโครงการ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ

๒. ควรมีการติดตามประเมินผลพฤติกรรมของเยาวชนที่ได้เข้าร่วมโครงการฯ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้น หากพบว่าเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติในทางที่ดีขึ้นเป็นกลุ่มเยาวชนทั่วไป ควรนำเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นไปขยายผลต่อให้เป็นต้นแบบ หรือ Idol ให้กับทั้งกลุ่มเยาวชนที่เป็นเด็กแว้นและกลุ่มเยาวชนทั่วไป

๓. วินัยการขับซึ่รถจักรยานยนต์ โดยนำเสนอแนวทางเป็นรูปแบบ “โมเดลการส่งเสริมวินัยการขับซึ่รถจักรยานยนต์ (เทพารักษ์โมเดล)” จากนั้นนำไปทดลองกับกลุ่มเยาวชนในพื้นที่อื่น เพื่อศึกษาข้อมูลและขยายผลเพิ่มมากขึ้น

๔. ควรขยายผลการศึกษาทางสื่อสังคมออนไลน์ เพื่อสร้างเครือข่ายหรือหาแนวทาง/วิธีการส่งเสริมวินัยการขับซึ่รถจักรยานยนต์ให้มีแนวทางที่หลากหลายมากขึ้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. การป้องกันอุบัติเหตุจากภัยจราจร. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, ๒๕๕๓.

วิจิตร บุญยะโทตระ. อุบัติเหตุจากการจราจร. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์, ๒๕๓๖.

สุรพงษ์ โสธนะเสถียร. การโฆษณาหาเสียงกับพฤติกรรมการเลือกตั้ง. กรุงเทพฯ : มูลนิธิเพื่อการศึกษาประชาธิปไตยและการพัฒนา, ๒๕๓๓

วารสาร และหนังสือพิมพ์

จรรยา เศรษฐพงษ์, เกียรติกาจร กุศล, สายฝน เอกวรางค์กุล, ปิยธิดา จุลละปิย. “พฤติกรรมเสี่ยงสุขภาพของ วัยรุ่นในจังหวัดนครศรีธรรมราช”, วารสารการพยาบาลและการศึกษา. ปีที่ ๒๕๕๓ ฉบับที่ ๓; หน้า ๕๑-๖๓

นิษฐา หรุ่นเกษม, นิศารัตน์ วิไลลักษณ์, ปรัชญา ทองชุม. “การออกแบบสารรณรงค์ผ่านสื่อออนไลน์เพื่อควบคุมการบริโภคยาสูบ The Design of Online Campaign to Control Tobacco Consumption”, วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี. ปีที่ ๑๑ ฉบับที่ ๒, กรกฎาคม-ธันวาคม ๒๕๖๓; หน้า ๕๐ - ๖๓.

สุเทพ สัมพุล. “พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนพนมรุ้ง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดบุรีรัมย์”, วารสารการประชุมวิชาการเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ ๒๓. ๒๕๕๔; หน้า ๑๑๗๓ - ๑๑๗๖.

อริราช มณีภาค. “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานคร”, วารสารธรรมศาสตร์. ปีที่ ๓๔ ฉบับที่ ๑, มกราคม - เมษายน ๒๕๕๘; หน้า ๑๔๕-๑๕๕.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

กาญจนากรอง สุธังคะ. “การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์”. รายงานการวิจัย, สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุรนารี, ๒๕๕๙.

นงคราญ ตาตะคำ. “ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา
อำเภอภูเพียง จังหวัดน่าน”. ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่,
๒๕๕๘.

นักศึกษาชั้นปีที่ ๓ สาขาวิชาเอกสังคมศาสตร์การพัฒนา. “แนวทางการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรของ
นักศึกษาบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยศิลปากร นครปฐม”. รายงานการวิจัย, มหาวิทยาลัย
ศิลปากร ภาควิชาสังคมศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์, ๒๕๕๓.

ภัทรพล อาจเมือง. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด”. วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหา
บัณฑิต สาขาวิชาการสร้างเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี,
๒๕๕๒.

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์. “การสำรวจพฤติกรรมการวางแผนครอบครัว การโภชนาการ การอนามัยแม่ และเด็ก
ของสตรีวัยเจริญพันธุ์ในชุมชนแออัดกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท,
มหาวิทยาลัยมหิดล. (๒๕๓๔)

ศุภรัตน์ วรสุข. “การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
ประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข”. วิทยานิพนธ์ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขา
บริหารทั่วไปวิทยาการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๕๑.

ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ. “รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์”. รายงานการวิจัย, โรงพยาบาลขอนแก่น, ๒๕๕๓.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ. “ประเทศไทย
เข้าสู่ยุค “เมืองแห่งดิจิทัล” มีผู้เข้าถึงอินเทอร์เน็ต ๖๑.๒ ล. ราย” (ออนไลน์). เข้าถึงได้
จาก : <https://lib.nbt.go.th/news/detail/1045>.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. “รายงานการวิเคราะห์
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้
จาก : [https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-
ReportExcident-2565.pdf](https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf)

ภาษาต่างประเทศ

Seksan Khruakham, Sutham Cheurprakobkit. “Thai Police Officers: A Survey of Police Attitudes Regarding Traffic Police Training”. *Policing: A Journal of Policy and Practice*. Volume 15, Issue 2, June 2021; Pages 1274–1289.

ภาคผนวก

ผนวก ก

ใบยินยอมด้วยความสมัครใจเข้าร่วมการศึกษาวิจัย (Consent Form)

หัวข้องานวิชาการ: การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์

กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

ภายใต้งานวิชาการ: หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓

สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

วันที่ให้คำยินยอม วันที่.....เดือน.....พ.ศ.

ก่อนที่จะลงนามในใบยินยอมให้ทำการศึกษานี้ ข้าพเจ้าได้รับคำอธิบายจากคณะผู้ศึกษาวิจัย ถึงวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย วิธีการศึกษาวิจัย ข้อดีหรือข้อเสียอาจเกิดขึ้นจากการทำการศึกษาวิจัย ที่มีผลกระทบต่อข้าพเจ้า รวมทั้งประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการศึกษาวิจัยอย่างละเอียด และมีความเข้าใจดีแล้ว

คณะผู้ศึกษาวิจัยได้ตอบคำถามต่าง ๆ ที่ข้าพเจ้าสงสัยด้วยความเต็มใจไม่ปิดบังซ่อนเร้นจน ข้าพเจ้าพอใจ

ข้าพเจ้าเข้าร่วมโครงการศึกษาวิจัยนี้ด้วยความสมัครใจ และสามารถบอกเลิกการเข้าร่วมในโครงการ การศึกษาวิจัยนี้เมื่อใดก็ได้

คณะผู้ศึกษาวิจัยรับรองว่าจะเก็บข้อมูลเฉพาะเกี่ยวกับตัวข้าพเจ้าเป็นความลับ จะรายงานเปิดเผย ข้อมูลในรูปแบบการศึกษาวิจัย หรือการเปิดเผยข้อมูลต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสนับสนุน และ/หรือกำกับดูแล การศึกษาวิจัยเท่านั้น

ข้าพเจ้าได้อ่านข้อความข้างต้นแล้ว และมีความเข้าใจดีทุกประการ และลงนามในใบยินยอมนี้ ด้วยความเต็มใจ

ลงนาม.....ผู้ยินยอม

(.....)

ลงนาม.....พยาน

(.....)

ลงนาม.....

(.....)

ผู้แทนของคณะผู้ศึกษาวิจัย
ภายใต้หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓

สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
แบบทดสอบ Pre-Test
ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์

คำชี้แจง: ข้อมูลในแบบทดสอบนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาวิจัย หัวข้องานวิชาการ: การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขีรถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ภายใต้งานวิชาการ : หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริง เพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัย คณะผู้ศึกษาวิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบทดสอบ

คำชี้แจง โปรดเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () ตามความเป็นจริงมากที่สุด

๑. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์มานานประมาณปีเดือน

๒. ท่านมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ () มี () ไม่มี

๓. ท่านมีรถจักรยานยนต์เป็นของ () ตนเอง () ครอบครัว ()ญาติ () คนอื่น

๔. ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่

() มี ถ้ามี ท่านใส่หมวกนิรภัย () เป็นประจำ () บางครั้ง () ไม่ใส่เลย

() ไม่มี ถ้าไม่มี เหตุผลเพราะ.....



ส่วนที่ ๒ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร

คำชี้แจง : โปรดเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมาก

ที่สุดเพียงข้อเดียว โดยคำตอบมี ๓ ตัวเลือก ดังนี้

ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความนั้น กล่าวได้ถูกต้อง

ไม่ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความนั้น กล่าวไม่ถูกต้อง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	ใช่	ไม่ใช่
๑. พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้อง มีอายุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์		
๒. ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้าย ไม่สวมก็ได้		
๓. เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลับไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วขณะ		
๔. เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถหลังเส้นให้หยุด		
๕. ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้ที่นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน		
๖. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็น ระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร		
๗. เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน		
 ๘. เครื่องหมาย "ให้ชิดซ้าย" หมายความว่า ให้ขับรถไปทาง ด้านซ้ายของเครื่องหมาย		
 ๙. เครื่องหมาย “วงเวียน” หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินวน ทางซ้ายของวงเวียน และรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในรอบวงเวียนผ่าน ไปก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่อยู่ในเขตทางรอบบริเวณ วงเวียน		

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร		ใช่	ไม่ใช่
	๑๐. เครื่องหมาย “ห้ามกลับรถ” หมายความว่า ห้ามมิให้กลับรถไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย		
	๑๑. เครื่องหมาย “ห้ามเลี้ยวซ้าย” หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย		
	๑๒. เครื่องหมาย “ห้ามจอดรถ” หมายความว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย		
	๑๓. เครื่องหมาย “ทางโค้งซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง		
	๑๔. เครื่องหมาย “ทางลื่น” หมายความว่า ทางข้างหน้าลื่นอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถล อย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบรค หรือเลี้ยวรถ ในทางลื่นต้องกระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ		
	๑๕. เครื่องหมาย “หยุด” หมายความว่า รถทุกชนิดต้องหยุดให้รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วเคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง		
	๑๖. เครื่องหมาย “ให้ทาง” หมายความว่า รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง		

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	ใช่	ไม่ใช่
 <p>๑๗. เครื่องหมาย "สัญญาณไฟจราจร" หมายความว่า ทางข้างหน้ามีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถ เตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ทันที</p>		
๑๘. การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทาง ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร		
๑๙. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีนเมาสุรา สามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวัง โดยไม่ผิดกฎหมาย		
๒๐. ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม		
๒๑. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา		
๒๒. เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทอุกฉนิ		
๒๓. หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และ แบบครึ่งใบ		
๒๔. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย		
๒๕. บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตน ขับผ่านไปก่อน		
๒๖. เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทาง เส้นประแซงได้		
๒๗. การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร		
๒๘. เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า ๓ เมตร		
๒๙. เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้น แสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ		
๓๐. ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตร ต่อชั่วโมง		

ส่วนที่ ๓ ทศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ทับข้อที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

๑. ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก

ก. ขับรถในขณะที่อ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือดื่มสุรา

ข. ชะลอความเร็วและระมัดระวังเมื่อขับรถผ่านสถานศึกษาที่มีนักเรียนพลุกพล่าน

ค. เมื่อรู้สึกว่ายอ่อนเพลียง่วงนอน ให้หยุดรถพักผ่อนทันที

ง. ไม่มีข้อใดถูก

๒. ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตนอย่างไรในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย

ก. พุดคุยหยอกล้อกับแฟนสาวในขณะที่ขับรถ

ข. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ

ค. ดื่มสุรา เทียวตึก นอนตึกเพื่อตื่นแต่เข้ามาขับรถ

ง. ไม่ประมาท มีวินัย และเคารพในกฎจราจร

๓. ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีจิตสำนึก

ก. เตรียมความพร้อมทั้งรถและคนก่อนออกเดินทาง

ข. ตรวจสอบดูแลรักษาเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ

ค. ขับรถเร่งแซงเพื่อให้ถึงที่หมายอย่างรวดเร็วและทันเวลา

ง. ขับรถช้าชิดขวาตลอดเส้นทาง

๔. ข้อใดแสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

ก. บังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ

ข. ปรับแต่งอุปกรณ์ส่วนควบ และระบบต่าง ๆ ของรถให้แตกต่างไปจากสภาพที่ออกมาจากโรงงาน

ค. เมื่อถึงทางร่วมทางแยก หากอยู่ในทางเอกต้องไปก่อนเสมอไม่จำเป็นต้องให้รถในทางโทเข้ามาร่วมใช้ทาง

ง. เปิดไฟฉุกเฉิน เมื่อจอดรถในที่ห้ามจอด

๕. ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติอย่างไร

ก. ความอดทนอดกลั้น

ข. การให้อภัยผู้อื่น มองโลกในแง่ดี

ค. ความรับผิดชอบ

ง. ถูกทุกข้อ

๖. อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากอะไร

ก. รถ

ข. ผู้ขับขี่

ค. ถนน

ง. สิ่งแวดล้อม

๗. ผู้ขับขี่ที่ต้องการเลี้ยวรถต้องปฏิบัติอย่างไร

ก. ชะลอรถและเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร

ข. เปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยว ๒๐ เมตร

ค. หยุดรถเพื่อเตรียมตัวเลี้ยว

ง. เร่งความเร็วก่อนเลี้ยว

๘. ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้องให้สัญญาณมืออย่างไร

ก. ให้สัญญาณมือด้วยมือซ้ายเท่านั้น

ข. ให้สัญญาณมือได้ทั้งมือซ้ายและมือขวา

ค. ไม่ต้องให้สัญญาณมือใด ๆ ทั้งสิ้น

ง. ให้สัญญาณมือด้วยมือขวาเท่านั้น

๙. ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง

ก. รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด

ข. รถบรรทุกคนโดยสารต้องขับในช่องเดินรถด้านขวาสุด

ค. รถบรรทุกสิ่งของต้องขับในช่องเดินรถด้านขวาสุด

ง. การเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางด้านขวาหรือซ้ายไม่ต้องดูกระจกด้านซ้ายหรือขวา

๑๐. ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์

ก. ภิกษุสามเณร

ข. คนโดยสาร

ค. เด็ก

ง. คนขับรถ

แบบทดสอบ Post-Test

ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง: ข้อมูลในแบบทดสอบนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาวิจัย หัวข้องานวิชาการ: การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาเยาวชนในเขตเทศบาลตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ ภายใต้งานวิชาการ : หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓ สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัย คณะผู้ศึกษาวิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ ๑ ทบทวนความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณไฟจราจร

คำชี้แจง : โปรดเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยคำตอบมี ๓ ตัวเลือก ดังนี้

ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความนั้น กล่าวได้ถูกต้อง

ไม่ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความนั้น กล่าวไม่ถูกต้อง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	ใช่	ไม่ใช่
๑. พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน ๙๐ ซีซี จะต้องมียุไม่ต่ำกว่า ๑๕ ปีบริบูรณ์		
๒. ตามกฎหมายระบุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกกันน็อค ส่วนผู้ที่นั่งซ้อนท้ายไม่สวมก็ได้		
๓. เครื่องหมายจราจร “สี่ขาวแดง” ที่สลับไว้ที่ขอบทาง หมายถึง ห้ามจอดรถ หยุดรับส่งได้ชั่วขณะ		
๔. เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่ต้องชะลอรถและหยุดรถหลังเส้นให้หยุด		
๕. ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว ให้มีผู้ที่นั่งซ้อนท้ายได้อีกไม่เกิน ๒ คน		
๖. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟสัญญาณเมื่อต้องการเลี้ยวรถเป็นระยะไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร		
๗. เมื่อขับขี่รถมาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้รถด้านขวาไปก่อน		

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร		ใช่	ไม่ใช่
	๘. เครื่องหมาย "ให้ชิดซ้าย" หมายความว่า ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเครื่องหมาย		
	๙. เครื่องหมาย "วงเวียน" หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของวงเวียน และรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณ วงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในรอบวงเวียนผ่านไปก่อน ห้ามขับรถหรือตัดหน้ารถที่อยู่ในเขตทางรอบบริเวณวงเวียน		
	๑๐. เครื่องหมาย "ห้ามกลับรถ" หมายความว่า ห้ามมิให้กลับรถไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย		
	๑๑. เครื่องหมาย "ห้ามเลี้ยวซ้าย" หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย		
	๑๒. เครื่องหมาย "ห้ามจอดรถ" หมายความว่า ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย		
	๑๓. เครื่องหมาย "ทางโค้งซ้าย" หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง		
	๑๔. เครื่องหมาย "ทางลื่น" หมายความว่า ทางข้างหน้าลื่นอาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ให้ขับรถให้ช้าลงให้มาก และระมัดระวังการลื่นไถล อย่าใช้ห้ามล้อโดยแรงและทันทีการหยุดรถ การเบารถ หรือเลี้ยวรถ ในทางลื่นต้องกระทำด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ		

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร		ใช่	ไม่ใช่
	๑๕. เครื่องหมาย "หยุด" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องหยุดให้รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วเคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง		
	๑๖. เครื่องหมาย "ให้ทาง" หมายความว่า รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง		
	๑๗. เครื่องหมาย "สัญญาณไฟจราจร" หมายความว่า ทางข้างหน้ามีสัญญาณไฟจราจรติดตั้งอยู่ ให้ผู้ขับขี่รถเตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้ทันที		
	๑๘. การเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วหรือจอด ต้องให้สัญญาณเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร		
	๑๙. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการมีเมาสุรา สามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย		
	๒๐. ตามกฎหมายระบุให้รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน ๑๐๐ กิโลกรัม		
	๒๑. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านควรเปิดใช้ไฟหน้ารถตลอดเวลา		
	๒๒. เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ประเภทบังคับ ประเภทเตือน และประเภทอุกฉวย		
	๒๓. หมวกกันน็อกที่กฎหมายกำหนดมี ๒ ประเภท คือ แบบปิดเต็มหน้า และแบบครึ่งใบ		
	๒๔. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถหยุดรถบนสะพานได้โดยไม่ผิดกฎหมาย		
	๒๕. บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน		
	๒๖. เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซง แต่รถทางเส้นประแซงได้		
	๒๗. การจอดรถที่ดีควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน ๑๐ เมตร		
	๒๘. เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดรถ ควรจอดรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่น้อยกว่า ๓ เมตร		

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	ใช่	ไม่ใช่
๒๙. เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ		
๓๐. ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง		

ส่วนที่ ๓ ทศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ทับข้อที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

๑. ท่านคิดว่าข้อใดเป็นการขับขี่รถที่ไร้ซึ่งจิตสำนึก

ก. ขับรถในขณะที่อ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือดื่มสุรา

ข. ชะลอความเร็วและระมัดระวังเมื่อขับรถผ่านสถานศึกษาที่มีนักเรียนพลุกพล่าน

ค. เมื่อรู้สึกว่ายอ่อนเพลียง่วงนอน ให้หยุดรถพักผ่อนทันที

ง. ไม่มีข้อใดถูก

๒. ท่านคิดว่าผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตนอย่างไรในการขับขี่รถให้เกิดความปลอดภัย

ก. พุดคุยหยอกล้อกับแฟนสาวในขณะที่ขับรถ

ข. ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ

ค. ดื่มสุรา เทียวดึก นอนดึกเพื่อตื่นแต่เช้ามาขับรถ

ง. ไม่ประมาท มีวินัย และเคารพในกฎจราจร

๓. ข้อใดถือได้ว่าเป็นผู้ขับขี่ที่มีจิตสำนึก

ก. เตรียมความพร้อมทั้งรถและคนก่อนออกเดินทาง

ข. ตรวจสอบดูแลรักษารถอย่างสม่ำเสมอ

ค. ขับรถเร่งแซงเพื่อให้ถึงที่หมายอย่างรวดเร็วและทันเวลา

ง. ขับรถช้าชิดขวาตลอดเส้นทาง

๔. ข้อใดแสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

ก. บังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ

ข. ปรับแต่งอุปกรณ์ส่วนควบ และระบบต่าง ๆ ของรถให้แตกต่างไปจากสภาพที่ออกมาจากโรงงาน

ค. เมื่อถึงทางร่วมทางแยก หากอยู่ในทางเอกต้องไปก่อนเสมอไม่จำเป็นต้องให้รถในทางโทเข้ามารวมใช้ทาง

ง. เปิดไฟฉุกเฉิน เมื่อจอดรถในที่ห้ามจอด

๕. ผู้ขับขี่ที่ดีควรมีคุณสมบัติอย่างไร

ก. ความอดทนอดกลั้น

ข. การให้อภัยผู้อื่น มองโลกในแง่ดี

ค. ความรับผิดชอบ

ง. ถูกทุกข้อ

๖. อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากอะไร

ก. รถ

ข. ผู้ขับขี่

ค. ถนน

ง. สิ่งแวดล้อม

๗. ผู้ขับขี่ที่ต้องการเลี้ยวรถต้องปฏิบัติอย่างไร

ก. ชะลอรถและเปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร

ข. เปิดไฟเลี้ยวก่อนถึงทางเลี้ยว ๒๐ เมตร

ค. หยุดรถเพื่อเตรียมตัวเลี้ยว

ง. เร่งความเร็วก่อนเลี้ยว

๘. ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถจะต้องให้สัญญาณมืออย่างไร

ก. ให้สัญญาณมือด้วยมือซ้ายเท่านั้น

ข. ให้สัญญาณมือได้ทั้งมือซ้ายและมือขวา

ค. ไม่ต้องให้สัญญาณมือใด ๆ ทั้งสิ้น

ง. ให้สัญญาณมือด้วยมือขวาเท่านั้น

๙. ข้อใดปฏิบัติถูกต้อง

ก. รถจักรยานยนต์ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด

ข. รถบรรทุกคนโดยสารต้องขับในช่องเดินรถด้านขวาสุด

ค. รถบรรทุกสิ่งของต้องขับในช่องเดินรถด้านขวาสุด

ง. การเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางด้านขวาหรือซ้ายไม่ต้องดูกระจกด้านซ้ายหรือขวา

๑๐. ผู้ใดได้รับยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์

ก. ภิกษุสามเณร

ข. คนโดยสาร

ค. เด็ก

ง. คนขับรถ

ผนวก ข

กำหนดการ

“การปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์
“การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ”
วันที่ 27 พฤษภาคม 2566 ณ อาคารเทศบาลตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ”

ช่วงเช้า:

- 08.00 น. – 08.30 น. : กลุ่มตัวอย่างทำแบบสอบถาม Pre-test
- 08:30 น. - 09.00 น. : บรรยายสรุปด้านอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ
- 09.00 น. – 09.30 น. : การอบรมในหัวข้อ “กฎหมายจราจร วินัยจราจร และมารยาทในการใช้รถจักรยานยนต์”
- 09.30 น. – 10.00 น. : การอบรมในหัวข้อ “การป้องกันตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์และการใช้ถนน”
- 10:30 น. – 11.00 น. : การอบรมในหัวข้อ “การตรวจสอบวิเคราะห์จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์”
- 11.00 น. – 11.30 น. : กลุ่มตัวอย่างทำแบบสอบถาม Post-test

ช่วงบ่าย:

- 13:00 น. - 16.00 น. : สันทนาการกลุ่มย่อย

สันทนาการกลุ่มย่อย : แนวทางหรือวิธีการรณรงค์ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ อย่างเป็นรูปธรรม ในประเด็น

คำถามหลัก (main questions)

- (๑) วิธีการที่จะช่วยลดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างจะมีส่วนร่วมทำ คืออะไรบ้าง กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า ควรทำอะไรในการรณรงค์ให้ตัวเรา ผู้ขับขี่คนอื่น และคนข้ามถนน เปลี่ยนพฤติกรรม หรือระมัดระวังมากขึ้นอย่างไร
- (๒) การรณรงค์ หรือวิธีที่ช่วยลดอุบัติเหตุดังกล่าว ใครมีส่วนร่วมทำในส่วนไหนบ้าง
- (๓) ข้อเสนอประเด็นหรือมุมมองอื่นๆ อะไรอีกบ้างไหม

ผนวก ค

แผนภาพการปฏิบัติการจิตวิทยาเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่าง

๑) ประชาชนในพื้นที่ตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ>> ให้ข้อมูลเชื่อมต่อถึงผู้มีความสัมพันธ์กับกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ พนักงานร้านตักแต่งรถจักรยานยนต์ พนักงานร้านขายอะไหล่แต่งรถ คนซ่อม/ประกอบเครื่องยนต์>> เป็นผู้เชื่อมต่อไปถึงแหล่งของกลุ่มเป้าหมาย เยาวชนกลุ่มที่ ๑



๒) พนักงานร้านตักแต่งรถจักรยานยนต์ พนักงานร้านขายอะไหล่แต่งรถ คนซ่อม/ประกอบเครื่องยนต์ เป็นผู้เชื่อมต่อไปถึงแหล่งของกลุ่มเป้าหมาย เยาวชนกลุ่มที่ ๑ กลุ่มเยาวชนที่ชื่นชอบแรงเครื่องยนต์ไอซีให้มีเสียงดังแว้น ๆ เรียกว่า เด็กแว้น



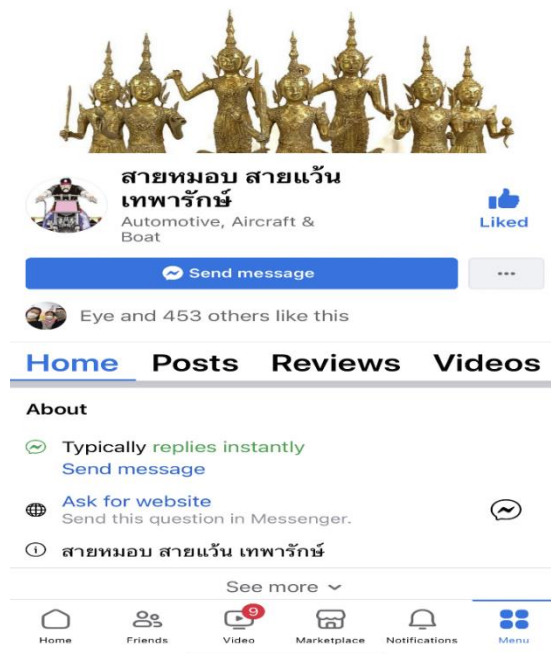
๓) การสังเกตสภาพการแต่งรถ และสังเกตพฤติกรรมรถซิ่งเด็กในแถวตลาด หรือชุมชน



๓. การปฏิบัติการจิตวิทยา โดยการใช้สื่อสังคมออนไลน์: การเข้าร่วมกับกลุ่ม Facebook

ผลการปฏิบัติการจิตวิทยาเพื่อให้ได้มาซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเยาวชน ใน ๒ กลุ่ม ได้แก่

- ๑) กลุ่มเยาวชนที่ชื่นชอบเร่งเครื่องมอเตอร์ไซค์ให้มันเสียงดังแว้น ๆ หรือเรียกว่า เด็กแว้น และ
- ๒) กลุ่มเยาวชนที่มีการขับขี่จักรยานยนต์ในรูปแบบปกติ โดยได้เข้าร่วมกับกลุ่ม Facebook : สายหมอบ สายแว้น เทพารักษ์ โดยจะดำเนินการในช่วงระหว่างวันที่ ๑ - ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เพื่อหากกลุ่มตัวอย่างที่จะเข้าร่วม “โครงการที่จะทำ



กระบวนการรณรงค์ “การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ” ให้กับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นเยาวชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน ๒๕ คน

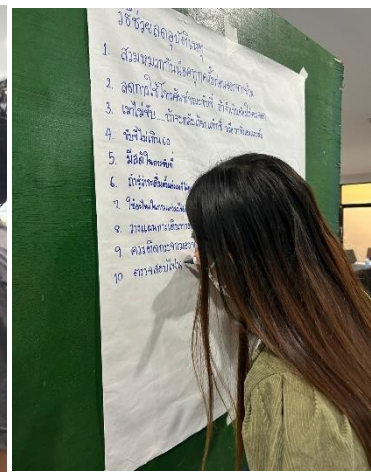
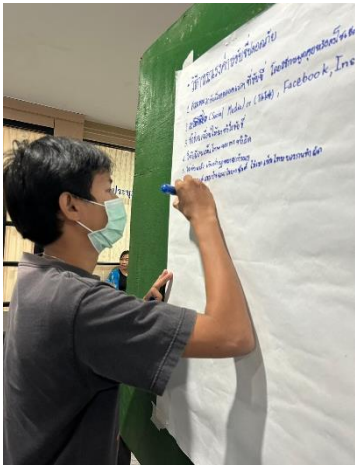
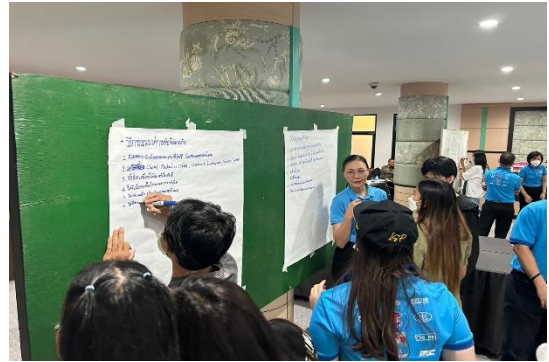
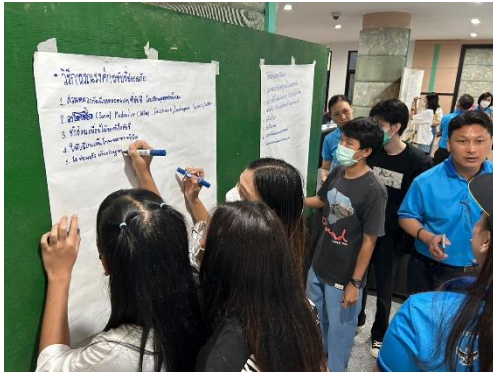
ผนวก ง

แผนภาพการจัดกิจกรรม

“การปฏิบัติการจิตวิทยาในกระบวนการรณรงค์
“การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยของเยาวชนในตำบลเทพารักษ์
จังหวัดสมุทรปราการ” วันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๖
ณ อาคารเทศบาลตำบลเทพารักษ์
จังหวัดสมุทรปราการ”



ภาพบรรยากาศการอบรมและการทำแบบ Pre - Post Test



ภาพบรรยากาศการสนทนากลุ่ม (Focus Group)

ภาคผนวก จ

สื่อรณรงค์การลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

งานวิชาการ : หลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ 123
สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

การมีส่วนร่วมของเยาวชน
ในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์
กรณีศึกษาเยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

โดย กลุ่มวิชาการ 4 (หมู่เมือง+หมู่ไฟฟ้า)
และ ศาสตราจารย์ สักดาร์วงเสก ดร. สุธรรม เต็มประกอบกิจ (ผู้ทรงคุณวุฒิประจำกลุ่ม)
พ.อ.หญิง ปัทมา ชำเอี่ยม (อาจารย์ที่ปรึกษา)
ร.อ. อรัญชัย วัฒนจินดา (ผู้ช่วยอาจารย์ที่ปรึกษา)



สองล้อ..ต้องรู้
..เกร็ดความรู้ คู่ เพื่อนา สายหมอบ สบายวัน..

หมวกกันน็อคที่กฎหมายกำหนดมี 3 ประเภท
ต้องเป็นหมวกกันน็อคที่ได้รับการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม (สมท.)

- หมวกแบบเต็มใบปิดหน้า
- แบบครึ่งใบ
- หมวกแบบเต็มใบและเปิดค้าง

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถหยุดรถบนสะพานได้

ถ้าไม่รวมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แล้ว
ให้มีผู้นั่งซ้อนท้ายได้อีกรวม 1 คน

ในเขตชุมชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ต้องขับด้วยความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวทแยงกลางถนน
หมายถึง ห้ามรถคันเส้นทึบแซง
แต่รถทางเส้นประแซงได้

ส่วนหนึ่ง ของงานวิชาการ
หลักสูตร สจว.123

คิดใหม่! ปลอดภัยกับทุกคน

รู้หรือไม่ว่า?

- ผู้ขับขี่ที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน
- เมื่อจะเลี้ยวรถ การให้สัญญาณมือของผู้ขับขี่ต้องใช้มือขวาเท่านั้น
- ความอดทนอดกลั้น การให้อภัยผู้อื่น และความรับผิดชอบเป็นคุณสมบัติของผู้ขับขี่ที่ดี
- การบังคับตัวเองให้ปฏิบัติตามกฎจราจรตลอดเวลาที่ขับขี่ โดยไม่ต้องรอให้ตำรวจจราจรบังคับ เป็นข้อปฏิบัติที่แสดงถึงการมีจิตสำนึกในการขับอย่างปลอดภัย

เราทุกคนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ค่ะ

ส่วนหนึ่ง ของงานวิชาการ
หลักสูตร สจว.123





ผนวก ฉ

ช่องทางที่ได้ประสานขอเผยแพร่ สื่อรณรงค์การลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

1. Facebook Page “ศธ 360องศา” (กระทรวงศึกษาธิการ)
2. Facebook Page “กองบังคับการตำรวจจราจร บก.02” (กองบังคับการตำรวจจราจร (บก. จร.)
3. Facebook Page “เทศบาลตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ” (สำนักงานเทศบาลตำบลเทพารักษ์ จ.สมุทรปราการ)
4. Facebook Page “องค์การบริหารส่วนตำบลสลกบาตร” (องค์การบริหารส่วนตำบลสลกบาตร จ.กำแพงเพชร)
5. Facebook Page “องค์การบริหารส่วนตำบลนครชุม” (องค์การบริหารส่วนตำบลนครชุม จ.กำแพงเพชร)
6. Facebook page “วิทยาลัยเทคนิคปัว จ.น่าน”
7. Facebook page “วิทยาลัยเทคนิคระนอง จ.ระนอง”
8. Facebook page “วิทยาลัยสารพัดช่างกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร”
9. Facebook page “กองพัฒนานักศึกษา มรภ.เทพสตรี จ.ลพบุรี”
10. นำไปใช้เป็นสื่อการสอน “ในโรงเรียนตำรวจภาค 1 และ 6”

ผนวก ข

ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้ช่วยผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษางานวิชาการ

๑. ศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร.สุธรรม เชื้อประกอบกิจ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษางานวิชาการ
๒. พันเอกหญิง ปัทมา ขำเอี่ยม ผู้ช่วยผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษางานวิชาการ
๓. ร้อยเอก ธวัชชัย รัตนจันทา ผู้ช่วยอาจารย์ที่ปรึกษางานวิชาการ

ผู้บริหารและคณาจารย์ที่ปรึกษางานวิชาการ

๑. พลตรี ชยุดรา เสริมสุข ผู้อำนวยการสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๒. พันเอก อาชวกุล กาญจนาคม รองผู้อำนวยการสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๓. พันเอก สมบัติ น้ำดอกไม้ รองผู้อำนวยการสถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๔. พันเอก กฤษกมล ธรรมานุกูล ผู้อำนวยการกองวิทยาการ สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๕. นาวาอากาศเอก ปิยะ จารุอารยพันธ์ ผู้อำนวยการกองการศึกษา สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๖. พันเอกหญิง พัชรินทร์ สุนทรวรรณ รองผู้อำนวยการกองวิทยาการ สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๗. พันเอก วราทิตย์ บุญประสพ รองผู้อำนวยการกองการศึกษา สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
๘. นาวาโทหญิง สมันตา วีรกุล หัวหน้าแผนกวิจัยและพัฒนาหลักนิยม กองวิทยาการ
สถาบันจิตวิทยาความมั่นคง สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

รายชื่อสมาชิก

ผู้เข้ารับการศึกษาฝึกอบรมหลักสูตรจิตวิทยาความมั่นคง รุ่นที่ ๑๒๓

กลุ่มที่ ๔

เรื่อง : การมีส่วนร่วมของเยาวชนในการส่งเสริมวินัยการขับขี่รถจักรยานยนต์

กรณีศึกษา : เยาวชนในตำบลเทพารักษ์ จังหวัดสมุทรปราการ

๑. นางสาวจิณณ์ชญา ทิพย์ปัจจมิตร	เลขที่ ๗
๒. นายชัยวัฒน์ อนันต์กาญจนกุล	เลขที่ ๑๔
๓. นายณัฐกร คงเดชา	เลขที่ ๑๖
๔. นายธนินทร์ หยูทอง	เลขที่ ๒๔
๕. นายนิติ ปัทมาคมสัน	เลขที่ ๓๐
๖. นางสาวบุณทรี โฉมศิริ	เลขที่ ๓๓
๗. นายประวิทย์ ยึดพวก	เลขที่ ๓๖
๘. พ.อ. พีระ สกฤตตันศักดิ์	เลขที่ ๔๘
๙. นางสาวเพ็ญศิริ อิมอุดม	เลขที่ ๕๐
๑๐. นางสาวภาวิตา ลีสกุล	เลขที่ ๕๒
๑๑. นายวชิรเชษฐ์ รุ่งธวัชมนังค์	เลขที่ ๕๕
๑๒. นายวันชัย เนตรสุวรรณ	เลขที่ ๕๘
๑๓. นางสาววีรมลล์ จงชาณสิทโธ	เลขที่ ๖๓
๑๔. นายศรชัย อ่อนลมุล	เลขที่ ๖๔
๑๕. พ.อ.หญิง ศศิธร สุดกังวาล	เลขที่ ๖๕
๑๖. พ.อ.หญิง สาริศา สุขมาก	เลขที่ ๗๔
๑๗. ผศ.ดร. ธนเสฐ์ อัสวปภาวัฒน์	เลขที่ ๘๕

