**ผลงานวิจัย/R2R ด้านสุขภาพ**

**1.1 ชื่อเรื่อง: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี**

**1.2 ชื่อผู้วิจัย: ชื่อ-สกุล นางนุชนาถ** โพธิ์พิทักษ์ ตำแหน่ง พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ งานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลสอยดาว เบอร์โทรศัพท์ 039- 421006 E-mail Yayaying007@gmail.com

และ นางสาวอภิญญา สุขในศิลป์ ตำแหน่ง พยาบาลวิชาชีพปฏิบัติการ

**1.3 ประเภทผลงาน งานวิจัยทั่วไป  R2R**

**1.4 บทคัดย่อ :**

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ตามตัวแปร เพศและอายุ โดยกลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ของโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี จำนวน 88 คน เครื่องมือใช้ในการเก็บข้อมูลคือ แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร สถิติที่ใช้การวิเคราะห์ ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน t-test และ One Way ANOVA โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียน บ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี โดยรวมมีพฤติกรรมระดับดีมาก โดยแบ่งตามด้านดังนี้ ด้านขับขี่มีพฤติกรรมดีมาก (μ=3.07, σ=0.33) ด้านสัญญาณไฟมีพฤติกรรมดีมาก (μ=2.73, σ=0.58) ด้านคนมีพฤติกรรมดีปานกลาง (μ= 2.46 ,σ=0.52) ด้านความปลอดภัยมีพฤติกรรมดีปานกลาง (μ=2.07, σ=0.67) เรียงตามลำดับ และเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรตามเพศและอายุ พบว่า เพศต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 อายุที่ต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายไม่แตกต่างกัน

**1.5 บทนํา :**

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิต ซึ่งมีแนวโน้มที่ สูงขึ้นเรื่อยๆ จนกลายเป็นปัญหาเศรษฐกิจและสังคมในหลายประเทศ ดังจะเห็นได้จากรายงานการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินในประเทศต่างๆทั่วโลก [1] ปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ สมัชชาสหประชาชาติได้ประกาศเจตนารมณ์ในปฏิญญามอสโกให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่ง ความปลอดภัยทางถนน (Decade of action for road safety) ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกได้ร่วมขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ ปี พ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมี เป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสน

รายงาน Global status report 2015 พบว่าทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 125 ล้านคนต่อปี และอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน 20-50 ล้านคนในแต่ละปี ในขณะที่สถานการณ์ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาคเอเชียใต้ และตะวันออก มีผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 0.7 ต่อประชากรแสนคนต่อปี

จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนปี 2015 ขององค์การอนามัยโลก เปิดเผยว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทยอยู่ในอันดับ 2 ของโลก ที่ 24,237 คน ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตของผู้ชายมากกว่าผู้หญิง ถึง 3 ใน 4 สัดส่วนของผู้เสียชีวิตอยู่ที่คนขี่จักรยานยนต์ ถึง 83% เทียบกับประเทศในกลุ่มภูมิภาคเดียวกัน ประเทศไทยสูงที่สุด รองลงมาคือ เมียนมาร์ [1] อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2557 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 15,045 ราย คิดเป็น 23 คนต่อประชาชนแสนคนในขณะที่ผู้บาดเจ็บที่ต้องเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit) ทั้งหมดมีจำนวนถึงประมาณ 107,123 คน (ข้อมูลปีพ.ศ.2556) เมื่อจำแนกข้อมูลตามเพศจะเห็นว่าเพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่าตัว โดยเพศชายมีจำนวนการเสียชีวิตทั้งหมด 11,761 คน (78%) ส่วนเพศหญิงมีจำนวนการเสียชีวิต 3,284 คน (22%) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามกลุ่มอายุ ในเพศชาย พบว่า กลุ่มอายุเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี (1,349คน) ส่วนเพศหญิง กลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 40-44 ปี (313 คน) รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี (303 คน) เมื่อพิจารณาข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีจำนวนการเสียชีวิตมากที่สุด 5,394 คน (66%) ส่วนรถบัสเป็นพาหนะที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตน้อยที่สุด 26 คน แต่มีข้อสังเกตว่า คนเดินเท้า คือ กลุ่มที่เสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 3 รองมาจากรถจักรยานยนต์และรถเก๋ง จำนวนผู้บาดเจ็บในกลุ่มเมาสุราที่เมาสุราตามอายุและประเภทถนน พบว่า ผู้บาดเจ็บที่เมาสุราในกลุ่มอายุ 14-20 ปี สูงที่สุด ในถนน อบต. หมู่บ้าน ซึ่งในกลุ่มนี้ควรเพิ่มการกวดขันการขายสุราให้มากขึ้น รองลงมาคือ กลุ่มวัยทำงานซึ่งกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงที่มีการดื่มสุรา [2] รายงานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดจันทบุรี จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนน Thai RSC สถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ.ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตปี 2559 รวม จำนวนทั้งหมด 3,225 ราย เสียชีวิต 131 ราย บาดเจ็บ 3,094 ราย ข้อมูลรถจักรยานยนต์ บาดเจ็บ 3,086 ราย ปี 2560 จำนวนทั้งหมด 3,310 ราย เสียชีวิต 116 ราย บาดเจ็บ 3,194ราย ข้อมูลรถจักรยานยนต์ บาดเจ็บ 3,190 ราย [3] ในยุคปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีมีทั่วโลก มีการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นจำนวนมาก ฉะนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาข้อมูลและปฏิบัติตามกฎจราจรและวิธีการขับขี่รถให้ปลอดภัยอย่างเคร่งครัด เพราะไม่เพียงแต่เพื่อความปลอดภัยของตนเองเท่านั้น ยังส่งผลถึงความปลอดภัยของผู้อื่นเป็นจำนวนมาก อุบัติเหตุในการขับขี่รถไม่ใช่เกิดขึ้นเพราะเหตุบังเอิญแต่เกิดขึ้นจากการเตรียมการหรือเตรียมตัวในการขับขี่ที่ไม่ดีหรือความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ดังนั้นจึงควรให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่และความพร้อมของรถที่จะขี่ รวมไปถึงสภาพแวดล้อมต่างๆ รอบตัว ดังนั้นจึงต้องตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น การขับขี่รถให้ปลอดภัยจึงมีความสำคัญต่อมนุษย์มากขึ้น

ในปัจจุบันไม่ว่าจะเป็นชุมชนชนบทหรือว่าชุมชนเมืองการคมนาคม การสัญจรเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินชีวิตของโลกปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นการสัญจรหาเลี้ยงชีพ การเล่าเรียนศึกษา การไปติดต่อประสานงานต่างๆ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ถือว่าเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการสัญจรไปมา แต่สิ่งที่จะเกิดขึ้นในชีวิตของผู้ขับขี่ก็คือการเกิดอุบัติเหตุที่ตั้งใจหรือไม่ตั้งใจ ก็จะทำให้สูญเสียชีวิตหรือทรัพย์สินที่ตามมา จากการตรวจสอบปัญหาพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ยังขาดความรู้ในเรื่องของการจราจรและการปฏิบัติตัวตามกฎหมายการจราจร ปัญหาเหล่านี้มักจะเกิดกับเด็กและเยาวชน ที่ยังขาดความเข้าใจที่ทักษะในการขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์

ตามนโยบายรัฐบาล กำหนดให้ดำเนินงานตามโครงการปีแห่งความปลอดภัย เพื่อการก้าวสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ที่กำหนดเป้าหมายลดอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ร้อยละ 50 ในช่วงปี พ.ศ.2554-2563 และโครงการหนึ่งที่สำคัญในนโยบายเรื่องนี้ของรัฐบาล คือโครงการถนนสีขาว คำว่าถนนสีขาว หมายถึงเส้นทางคมนาคมสำคัญที่หน่วยงานพัฒนา ปรับปรุงให้สัญจรอย่างปลอดภัย รวดเร็ว และสะดวก และรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจร

ปัจจุบันอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะในช่วงเทศกาลหรือในช่วงวันทั่วๆ ไป ด้วยหลายปัจจัยของผู้ขับขี่ ถือได้ว่ามีหลายอย่างที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ โดยสามารถพิจารณาได้จากพฤติกรรมของผู้ใช้รถ อาทิเช่น ขับรถโดยประมาท ขับรถขณะมึนเมา เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เป็นต้น หรือความเสี่ยงที่เกิดจากการฝ่าฝืนระเบียบวินัยจราจร อย่างเช่นขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ข้ามหรือตัดหน้ารถระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ขับรถไม่เปิดไฟ ฝ่าฝืนป้ายหยุดทาง โดยปัจจัยเหล่านี้ล้วนมาจากผู้ขับขี่ที่จะส่งผลให้เกิดความอุบัติเหตุ ซึ่งทำให้มีผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ดังนั้นเพื่อไม่ให้อุบัติเหตุต่างๆ เกิดขึ้นอีกซ้ำๆ ผู้ขับขี่เองก็ควรระมัดระวัง เพื่อเป็น การลดอุบัติเหตุทางรถยนต์ด้วย

จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ของอำเภอสอยดาว
ช่วงอายุ 10–14 ปี ในปี 2560-2561 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 171 และ 164 ครั้งตามลำดับ ซึ่งพบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจราจรในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ ในปี 2560-2561 จำนวน 26 ครั้ง (ร้อยละ 15.20) และ 38 ครั้ง (ร้อยละ 23.17) ตามลำดับ ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยพบว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด จุดเกิดเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนและตลาดนัด ในช่วงเวลา 16.00-20.00 น. [4]

ด้วยเหตุนี้งานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลสอยดาว จึงเล็งเห็นความสำคัญของการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ จึงได้สนใจศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

**1.6 วัตถุประสงค์:**

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี ตามตัวแปร เพศและอายุ

**กรอบแนวคิดของการวิจัย**

จากการทบทวนเอกสารและบทวิจัยที่เกี่ยวข้องได้กรอบแนวคิดจากแนวคิดเรื่องปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมหรือแรงกระตุ้น (สิ่งเร้า) มาทำให้พฤติกรรมเพื่อตอบสนองสิ่งเหล่านั้นออกมาในรูปของการแสดงออกต่าง ๆ กล่าวคือ เมื่อมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามาเร้าทำให้ผู้ขับขี่เกิดพฤติกรรมในด้านการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังต่อไปนี้

**ปัจจัยส่วนบุคคล**

1. เพศ

2. อายุ

**พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร**

1. ด้านความปลอดภัย

2. ด้านขับขี่

3. ด้านคน

4. ด้านสัญญาณไฟ

**ตัวแปรอิสระ**

**ตัวแปรตาม**

**ภาพที่** 1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

นิยามศัพท์

พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร หมายถึง พฤติกรรมการปฏิบัติตัวขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร ด้านความปลอดภัย ด้านขับขี่ ด้านคนและด้านสัญญาณไฟ

ด้านความปลอดภัย หมายถึง การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่และการสวมหมวกนิรภัยพร้อมรัดสายรัดคางให้กระชับขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ด้านขับขี่ หมายถึง ขับขี่แซงรถจักรยานยนต์คันหน้าโดยไม่แซงทางด้านซ้าย ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมึนเมา ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยมือข้างเดียว เช่น มืออีกข้างหนึ่งถือของหรือใช้โทรศัพท์มือถือ หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อรับประทานยาที่ทำให้สภาพการรับรู้ลดลง เช่น ยาแก้แพ้ แก้หวัด

ด้านคน หมายถึง ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ไม่เกิน 80 กม. / ชม. ขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนเกิน2คนขึ้นไป

ด้านสัญญาณไฟ หมายถึง เปิดไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยว บีบแตรรถในการขอทางรถคันอื่น ให้ทางกับรถที่เปิดไฟขอทาง ลดความเร็วขณะขับขี่ผ่านลูกระนาด

**1.7 วิธีการศึกษา: อธิบายรูปแบบการศึกษา (research design) การกำหนดตัวอย่างและวิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล/สถิติที่ใช้**

 **วิธีดำเนินการวิจัย**

 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ของ โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ ต.สะตอน อ.สอยดาว จ.จันทบุรี ทั้งเพศชายและเพศหญิง ระหว่างเดือน พฤษภาคม 2561 ถึง เดือนมิถุนายน 2561 จำนวน 88 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามโดยผู้ตอบเป็นผู้อ่านคำถามและกรอกคำตอบด้วยตัวเอง โดยแบบสอบถามเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ลักษณะทั่วไปผู้ตอบแบบสอบถาม ข้อมูลตัวบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร ปรับปรุงจากวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอไชโย จังหวัดอ่างทอง [5]

ข้อคำถามที่ใช้วัดพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมาย จำนวน 12 ข้อ แบ่งเป็น 4 ด้าน คือ

1. ด้านความปลอดภัย 2 ข้อ

2. ด้านการขับขี่ 4 ข้อ

3. ด้านคน 2 ข้อ

4. ด้านสัญญาณไฟ 4 ข้อ

การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อจะมี 4 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติ บางครั้ง ไม่เคยปฏิบัติ โดยผู้ตอบเลือกเพียง 1 คำตอบและมีเกณฑ์ในการให้คะแนนดังนี้

 คำถามเชิงบวก คำถามเชิงลบ

ปฏิบัติทุกครั้ง ได้คะแนน 4 คะแนน ได้คะแนน 1 คะแนน

ปฏิบัติบ่อยครั้ง ได้คะแนน 3 คะแนน ได้คะแนน 2 คะแนน

ปฏิบัติบางครั้ง ได้คะแนน 2 คะแนน ได้คะแนน 3 คะแนน

ไม่เคยปฏิบัติ ได้คะแนน 1 คะแนน ได้คะแนน 4 คะแนน

**วิธีประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล**

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้สำหรับการวิจัยครั้งนี้ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ตอน คือ

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามใช้ค่าความถี่ร้อยละ
2. การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้น

มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อ.สอยดาว จ.จันทบุรี ค่าสถิติที่ใช้คือ ค่าเฉลี่ย ((μ)

ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (σ)

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้น

มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อ.สอยดาว จ.จันทบุรี สถิติที่ใช้คือ t-test และ One Way ANOVA

**เกณฑ์การแปลความหมาย**

โดยได้กำหนดค่าระดับคะแนนเป็น 4 ระดับ ดังนี้

การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยมีเกณฑ์ ดังนี้

ช่วงกว้างของอันตรภาคชั้น = คะแนนสูงสุด - ค่าคะแนนต่ำสุด

 จำนวนชั้น

= 4 - 1

 4

 = 0.75

คะแนนเฉลี่ย 3.26 - 4.00 หมายถึง พฤติกรรมที่ดีมากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 2.51 - 3.25 หมายถึง พฤติกรรมที่ดีมาก

คะแนนเฉลี่ย 1.76 - 2.50 หมายถึง พฤติกรรมดีปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.75 หมายถึง พฤติกรรมที่ไม่ดี

**การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ**

ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถาม (content validity)โดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน หลังจากนั้นได้นำแบบสอบถามมาแก้ไขปรับปรุงให้สมบูรณ์และใช้ภาษาที่เหมาะสม แล้วนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out)กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ของโรงเรียนบ้านตาเรือง จำนวน 30 ราย โดยใช้วิธีการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของคอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นในส่วนพฤติกรรมเท่ากับ 0.71

**1.8 ผลการศึกษา : อธิบายผลการศึกษาที่สำคัญสอดคล้องกับวิธีการศึกษา**

**ตารางที่ 1** ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ จำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายในแต่ละด้าน

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย** | **μ** | **σ** | **แปลความพฤติกรรม** | **อันดับ** |
| 1.ด้านความปลอดภัย | 2.07 | 0.67 | พฤติกรรมดีปานกลาง | 4 |
| 2.ด้านขับขี่ | 3.07 | 0.33 | พฤติกรรมที่ดีมาก | 1 |
| 3.ด้านคน | 2.46 | 0.52 | พฤติกรรมดีปานกลาง | 3 |
| 4.ด้านสัญญาณไฟ | 2.73 | 0.58 | พฤติกรรมที่ดีมาก | 2 |
| **รวม** | **2.69** | **0.31** | **พฤติกรรมที่ดีมาก** |

 จากตาราง 1 พบว่าการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญพบว่ามีพฤติกรรมโดยรวมดีมาก โดยแบ่งตามด้านดังนี้ ด้านขับขี่มีพฤติกรรมที่ดีมาก (μ=3.07, σ=0.33) ด้านสัญญาณไฟมีพฤติกรรมที่ดีมาก (μ = 2.73 , σ = 0.58 ) ด้านคนมีพฤติกรรมดีปานกลาง (μ = 2.46 , σ = 0.52 ) ด้านความปลอดภัยมีพฤติกรรมดีปานกลาง (μ = 2.07 , σ=0.67 ) เรียงตามลำดับ

**ตารางที่ 2** เปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ ตามตัวแปร เพศ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย** | **µ ชาย****n=45** | **σชาย****n=45** | **µหญิง****n=43** | **σหญิง****n=43** | **t** | **sig** |
| 1. ด้านความปลอดภัย | 2.14 | 0.73 | 2.00 | 0.61 | 1.008 | 0.316 |
| 2. ด้านขับขี่ | 3.00 | 0.30 | 3.15 | 0.35 | -2.075\* | 0.041 |
| 3. ด้านคน | 2.51 | 0.52 | 2.41 | 0.54 | 0.927 | 0.357 |
| 4. ด้านสัญญาณไฟ | 2.51 | 0.52 | 2.95 | 0.56 | -3.865\*\* | 0.000 |
| **รวม** | **2.61** | **0.33** | **2.77** | **0.27** | **-2.403\*** | **0.018** |

\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 \*\*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

จากตาราง 2 พบว่า การเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ ตามตัวแปร เพศ พบว่า เพศต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

**ตารางที่ 3** เปรียบเทียบพฤติกรรมกาขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ ตามตัวแปร อายุ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **พฤติกรรมการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย** | **µ < 15 ปี****n=59** | **σ < 15 ปี****n=59** | **µ >15 ปี****n=29** | **σ>15 ปี****n=29** | **t** | **sig** |
| 1. ด้านความปลอดภัย | 2.14 | 0.62 | 1.95 | 0.76 | 1.233 | 0.221 |
| 2. ด้านขับขี่ | 3.08 | 0.33 | 3.04 | 0.35 | 0.546 | 0.586 |
| 3. ด้านคน | 2.49 | 0.58 | 2.40 | 0.39 | 0.794 | 0.429 |
| 4. ด้านสัญญาณไฟ | 2.72 | 0.59 | 2.73 | 0.58 | -0.062 | 0.951 |
| **รวม** | **2.71** | **0.33** | **2.65** | **0.26** | **0.827** | **0.410** |

จากตาราง 3 พบว่าการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ ตามตัวแปร อายุ พบว่า อายุต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน

**1.9 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ :**

**อภิปรายผลการวิจัย**

1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรีพบว่ามีพฤติกรรมโดยรวมดีมาก เนื่องจากทางโรงเรียนบ้านทรัพย์เจริญ มีการจัดอบรม ให้ความรู้เรื่องการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จัดกิจกรรมแจกหมวกนิรภัยให้นักเรียน โดยมีการกวดขันเรื่องวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีการลงโทษหากมีการทำผิดกฎจราจร จึงทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวมดีมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย [6] นัชรัศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555) เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรภาพรวมอยู่ในระดับพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี เนื่องจากผลการศึกษาพบว่าผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายความปลอดภัยจะมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในทุกๆด้าน ดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายความปลอดภัย

2. เพศที่ต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรแตกต่างกัน พบว่าเพศชายมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรน้อยกว่าเพศหญิงในด้านขับขี่และสัญญาณไฟ ในข้อไม่เปิดไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือก่อนเลี้ยว ไม่บีบแตรรถในการขอทางรถคันอื่นและไม่ให้ทางกับรถที่เปิดไฟของทาง เนื่องจากวัยรุ่นเพศชายมีความหุนหันพลันแล่น ขาดการไตร่ตรองให้รอบคอบ มีความเป็นตัวของตัวเองเริ่มแสดงออกสิ่งที่ตนชอบ ไม่ค่อยชอบอยู่ในกฎเกณฑ์และต้องการได้รับการยอมรับจากกลุ่มเพื่อน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ [7]ปวีณา คําพุกกะ อุไรรัตน์ ยามรัมย์และสุชาดา ชมชื่น (2554) เรื่องพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ซึ่งผลการวิจัย พบว่า เพศของนักศึกษามีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยพบว่าเพศชายจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเพศ สอดคล้องกับงานวิจัย [8]อรอนงค์ นิลพัฒน์ (2550) ที่พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรและงานวิจัย [9]บัญชา มณีคำ (2538) ซึ่งได้ศึกษาความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่าเพศมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากข้อค้นพบ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า เนื่องจากเพศชายมีความกล้าเสี่ยงมากกว่าเพศหญิงและเพศชายมักมีอารมณ์หุนหันพลันแล่น ใจร้อนวู่วาม ชอบกิจกรรมที่ท้าทาย ตื่นเต้น ชอบขับขี่รถด้วยความเร็ว และมีความเชื่อมั่นในการขับขี่สูงกว่าเพศหญิงจึงทำให้พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง

3. อายุต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกันซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย [10] วิภาวรรณ ฉิ้ม (2551) เรื่อง พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา ซึ่งการศึกษาพบว่า อายุที่ต่างกันพฤติกรรมพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรไม่ต่างกัน

ข้อเสนอแนะ :

1.การสร้างวินัยการจราจรควรสร้างตั้งแต่ในโรงเรียน

2.การให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาหมู่บ้านของตนเอง

1.10 เอกสารอ้างอิง :

 [1] สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2557) อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย 2557. กรุงเทพฯ

[2] สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.(2557) ข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข 2557.

[3] ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุจันทบุรีเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนน Thai RSC. (2560).

สถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ.ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตปี 2560.

[4] โรงพยาบาลสอยดาว. (2560) ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ปี 2560.

[5] ไพรัตน์ แก้วรัตน์ศรีโพธิ์. (2560,มกราคม-ธันวาคม) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุของผู้

ขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในอำเภอไชโย จังหวัดอ่างทอง. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6

จังหวัดชลบุรี.8:14-28.

[6] นัชรัศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา

สํานักวิชาวิศวกรรมศาสตร์.นครราชสีมา:มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

[7] ปวีณา คําพุกกะ อุไรรัตน์ ยามรัมย์และสุชาดา ชมชื่น. (2555,กรกฎาคม-ธันวาคม) พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎ

จราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. วารสารบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.1:59-75.

[8] อรอนงค์ นิลพัฒน์. (2550). ผลการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย.

วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรบัณฑิต, สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[9] บัญชา มณีคำ. (2538). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์บัณฑิต, สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

[10] วิภาพรรณ ฉิ้ม. (2551) พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา.รัฐประศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาการบริหารทั่วไป).ชลบุรี:วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา