พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครลำปาง

Behavior of Motorcyclists Regarding Traffic Regulations in Lampang Municipality

พันตำรวจโทหญิง สุพัตรา สิงห์ขร
Police Lieutenant Colonel Supattra Singkhorn
อาจารย์ประจำ
ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 5
อีเมล: supattra-dol1@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง เป็นวิจัยเชิงสำรวจ โดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา จำนวน 397 คน ได้ทดสอบหาความเชื่อมั่น แบบสอบถาม จำนวน 30 ชุด ด้วยวิธีการหาความสอดคล้องภายใน โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์ แอลฟา ของคอนบราค ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม เท่ากับ .081 แสดงว่าแบบสอบถามมีความเชื่อมั่น และเชื่อถือได้ ใช้สถิติเชิงพรรณนา ค่าเฉลี่ย ร้อยละ และทดสอบแบบ T-test และ F-test ด้วยการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ผลการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ = 3.49) โดย ด้านความเร็วของรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ มีระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\overline{X}$ = 4.53) รองลงมา คือ ด้านใบอนุญาตขับขี่และการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ และสัญญาณจราจร อยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 4.22) และด้านเมาขณะขับขี่และลักษณะการขับขี่ อยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 3.71) และพบว่า การเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในทุก ๆ ด้านที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ยกเว้น ด้านเพศที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกัน

คำสำคัญ: พฤติกรรม กฎหมายจราจร ขับขี่รถจักรยานยนต์

Abstract

The purpose of this research article aimed to study the behavior of motorcyclists regarding traffic regulations in Lampang Municipality. This is a survey research which is conducted through questionnaires with the total sample group of 397 respondents. The reliability was tested with 30 questionnaires through internal consistency method which revealed Cronbach's alpha coefficients for the confidence of the questionnaire at .081, which concluded that the questionnaire being reliable. Descriptive statistics used in the research were mean and percentage, T-test and F-test were used with one-way ANOVA analysis. The findings revealed that the behavior of motorcyclists in Lampang Municipality regarding the traffic regulations was found to be at a moderate level ($\overline{X}$ = 3.49). The motorcycle speed while riding, with the average at very high level ($\overline{X}$ = 4.53), followed by a motorcycle driver's license and regarding the traffic lights and traffic signs at high level ($\overline{X}$ = 4.22), being drunken while driving and driving style at high level ($\overline{X}$ = 3.71). The research also found that the comparison among the differences behavior of motorcyclists regarding traffic regulations in all areas revealed statistically significantly different at traffic regulations at the level of 0.01, except for different genders showed the behavior regarding traffic regulations indifferently.

Keywords: behavior, traffic regulations, motorcycling

บทนำ

ปัจจุบันนี้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรนับเป็นปัญหาสำคัญของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ประเทศไทยมีอัตราการตายจากการบาดเจ็บทางถนนของอยู่ที่ 2 ของโลก เน้นการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ได้เปิดเผยรายงานรายละเอียดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของไทยปี 2557 เทียบกับปี 2555 ดร. ศาตราวุฒิ พลบูรณ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี กล่าวว่า ผลการศึกษาปี 2557 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ 21,429 ราย ลดลงจากปี 2555 ที่มี 23,601 ราย เท่ากับเสียชีวิต 32.90 รายต่อแสนประชากร ทุก 24 นาที จะมีคนเสียชีวิตบนท้องถนนอย่างน้อย 1 คน จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ 3 ใน 4 หรือ 76% (857,572 คน) ใช้รถจักรยานยนต์ รองลงมาเป็นจักรยาน 8% (99,298 คน) และคนเดินเท้าจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำสุด 10 อันดับแรก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (13.60 รายต่อแสนประชากร) ตามด้วย สตูล ยะลา ปัตตานี นนทบุรี แม่ฮ่องสอน อำนาจเจริญ ศรีสะเกษ หนองบัวลำภู สมุทรสงคราม อัตราการเสียชีวิตสูงสุด 10 อันดับแรก ได้แก่ ระยอง (74.73 รายต่อแสนประชากร) ปราจีนบุรี ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สระบุรี เพชรบุรี ชุมพร ฉะเชิงเทรา ตาก และพระนครศรีอยุธยา นอกจากนี้ แบ่งการกระทำผิดกฎจราจรไล่เรียงตั้งแต่จังหวัดที่ทำผิดมากไปน้อยสุด 10 อันดับ โดยจับกุมปรับ และดำเนินคดี ได้แก่ เมาแล้วขับมากที่สุด 10 อันดับแรก คิดเป็น 99.3 รายต่อแสนประชากร ได้แก่ ชลบุรี เชียงใหม่ สมุทรปราการ เลย ระยอง นครนายก ขอนแก่น อุดรธานี นนทบุรี และนครสวรรค์ ขับรถเร็ว คิดเป็น 670.77 รายต่อแสนประชากร นนทบุรี ชุมพร สมุทรปราการ ลำปาง ขอนแก่น ชลบุรี ชัยภูมิ สระบุรี ลำพูน และประจวบคีรีขันธ์ ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็น 2,515.01 รายต่อแสนประชากร เพชรบุรี ภูเก็ต ชลบุรี อ่างทอง สระบุรี พะเยา สุรินทร์ อุดรธานี พระนครศรีอยุธยา และชัยภูมิ จังหวัดที่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ คิดเป็น 129.3 รายต่อแสนประชากร ประจวบคีรีขันธ์ ชลบุรี นครนายก สระบุรี สุรินทร์ นนทบุรี สมุทรปราการ ชัยภูมิ สมุทรสาคร และมุกดาหาร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คิดเป็น 2,515 รายต่อแสนประชากร สุรินทร์ พระนครศรีอยุธยา ประจวบคีรีขันธ์ ตราด ชลบุรี เลย ชัยภูมิ สุพรรณบุรี ลำพูน และน่าน ขับรถย้อนศร ชลบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ปทุมธานี สมุทรสงคราม นครนายก และภูเก็ต ฝ่าไฟสัญญาณจราจร คิดเป็น 374.43 รายต่อแสนประชากร นนทบุรี ชลบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ เลย สุรินทร์ น่าน นครนายก และเชียงใหม่

การจราจรเป็นปัญหาทางสังคมที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติไม่ว่าประเทศไทยหรือต่างประเทศต่างก็ประสบปัญหาได้ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีสาเหตุจากหลายประการ เช่น ความเจริญเติบโตของเมือง หรือชุมชน ได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็วประกอบกับการวางผังเมืองมีการวางแผนยังไม่ดีพอ อีกทั้งจำนวนรถได้เพิ่มปริมาณ

อย่างรวดเร็ว ถนนบางเส้นทางชำรุดเสียหาย บางเส้นทางการสร้างถนนยังไม่ได้มาตรฐาน ป้าย เครื่องหมายจราจร ป้ายบอกสัญญาณ สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งไว้ตามถนนหนทางต่าง ๆ มียังไม่เพียงพอ บางแห่งเกิดการชำรุด หรือในบางแห่งติดตั้งไว้ในที่ที่ไม่เหมาะสม อีกทั้งยังมีผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน ขาดความรู้ความเข้าใจ ขาดวินัย หรือไม่เคารพ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดการสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน เป็นจำนวนมาก ที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งต่อตนเองและประเทศชาติ คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนวันละ 25-30 คน เฉลี่ยชั่วโมงละ 1 คน มีผู้พิการรายใหม่ปีละ 5,000 กว่าราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสีย 2 แสนล้านบาทต่อปี หรือร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (จีดีพี) ที่สะท้อนให้เห็นว่า ปัจจุบันคนไทยตายเพราะอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก สอดคล้องกับข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้เปิดเผยว่าประเทศไทยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการตายจากเหตุอาชญากรรมถึง 4 เท่า โดยมีปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกกันน็อก การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดสำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเดือนมกราคม-ธันวาคม 2563 ผู้เสียชีวิต จำนวน 8,078 ราย ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 528,543 ราย ในส่วนของจังหวัดลำปาง อยู่ในลำดับที่ 42 ของ 77 จังหวัด มีผู้เสียชีวิต จำนวน 81 ราย ผู้รับบาดเจ็บ จำนวน 6,137 ราย และอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปัจจุบันการใช้รถจักรยานยนต์มีความสำคัญในการดำเนินกิจกรรมด้านต่าง ๆ เนื่องจากมีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัด มีความเร็วไม่ด้อยกว่ารถยนต์ราคาไม่แพงเกินไป และค่าบำรุงรักษาตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูกเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีจำนวนมากขึ้นตามเช่นเดียวกัน ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีมาตรการที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างจริงจังโดยได้มอบหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ รณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับแรกประกาศใช้เมื่อพุทธศักราช 2477 ฉบับที่สอง เป็นการแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2478 ฉบับที่สาม พุทธศักราช 2481 ฉบับที่สี่ พ.ศ. 2508 จากนั้นมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 และใช้บังคับต่อมาอีก 7 ปี จึงมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้เป็นกฎหมายในปัจจุบัน กฎหมายจราจรใหม่ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับ พ.ศ. 2522 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2562 ตามความในมาตรา 2 ให้กฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 120 วัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (วันที่ 20 กันยายน 2562) ซึ่งครบกำหนดการมีผลใช้บังคับแล้ว เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เกิดจาก 1. การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง 2. สาเหตุส่วนใหญ่มาจากผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก 3. กฎหมายเดิม คือ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า 40 ปีแล้ว 4. มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์บางประการให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ได้แก่ หลักเกณฑ์และกลไกในการออกใบสั่งผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก กฎหมายจราจรใหม่ได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์การออกใบสั่ง การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่โดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ซึ่งจะทำให้กฎหมายจราจรมีความทันสมัย และมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้มากขึ้น ประเด็นสำคัญ คือ เพิ่มประเภทใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกจะได้กำหนดแบบในโอกาสต่อไป อนึ่ง การยึดใบอนุญาตหรือสั่งพักใบอนุญาตยังคงกำหนดไว้เพื่อป้องปรามให้ขับขี่รถด้วยความระมัดระวัง

เทศบาลนครลำปางเป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านธุรกิจอุตสาหกรรมการบริการการศึกษา ศูนย์ราชการและการคมนาคมของจังหวัดลำปาง จึงมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมากและขณะเดียวกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีมากขึ้นตามสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากการขาดความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอุบัติเหตุมีความรุนแรงยิ่งขึ้นทุกปี และก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก งานวิจัยนี้จึงจะศึกษาถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนภายในเขตเทศบาลนครลำปางและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยจำแนกตาม เพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์ ในการขับขี่ และการรับรู้ในการดำเนินการเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงจิตสำนึกการรับรู้และการเรียนรู้เพื่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

งานวิจัยนี้จะทำศึกษา การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางในเรื่อง การรับข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 5 ด้าน คือ 1. ด้านรถจักรยานยนต์ 2. ด้านใบอนุญาตขับขี่และการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรสัญญาณไฟและสัญญาณจราจร

3. ด้านหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อค) 4. ด้านเมาขณะขับขี่และลักษณะการขับขี่ และ 5. ด้านความเร็วของรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่

2. ขอบเขตประชากร

ประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปางจำนวน 53,662 คน กลุ่มตัวอย่าง 397 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการด้านการจราจรในเขตเทศบาลนครลำปาง

2. ทำให้ทราบถึงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง จำนวน 51,662 คน ที่มีสำมะโนครัวอยู่ในเขตเทศบาลนครลำปาง (ข้อมูลจากทะเบียนราษฎร์เทศบาลนครลำปาง ณ เดือนพฤษภาคม 2560)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง จำนวน 397 คน ซึ่งได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ โดยการใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane, 1973) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามโดยผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้อ่านคำถามและกรอกคำตอบด้วยตนเอง โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) ได้แก่ ข้อมูลตัวบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ข้อมูลเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การปรับปรุงหรือปรับแต่งรถจักรยานยนต์ ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขี่ ได้แก่ การมีใบอนุญาตขับขี่ และข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้ ได้แก่ การได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขับขี่รถจักยานยนต์อย่างปลอดภัย การได้รับรู้เกี่ยวกับมาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ และการได้รับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับข้อคำถามที่ใช้วัดการรับรู้มี 3 ข้อ มีเกณฑ์พิจารณาคำตอบเป็น 3 ตัวเลือก คือ เคยน้อยที่สุด เคยบางครั้ง เคยบ่อยครั้ง ผู้วิจัยได้กำหนดระดับคะแนน คือ เคยน้อยที่สุด ได้คะแนน 1 คะแนน เคยบางครั้ง ได้คะแนน 2 คะแนน และเคยบ่อยครั้ง ได้คะแนน 3 คะแนน

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของผู้ตอบแบบสอบถาม ในเรื่องเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ได้แก่ การปฏิบัติตามมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย

3ม. 1ข. 1ร. (มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ พกใบขับขี่ และการขับรถเร็ว) สำหรับข้อคำถามที่ใช้วัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร มีทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ ด้านรถจักรยานยนต์ ด้านใบอนุญาตขับขี่และการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรสัญญาณไฟ และสัญญาณจราจร ด้านหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) ด้านเมาขณะขับขี่และลักษณะการขับขี่ ด้านความเร็วของรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ ลักษณะแบบสอบถามจะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ตัวเลือกการปฏิบัติ คือ ทุกครั้ง มาก ปานกลาง น้อย และไม่เคยปฏิบัติ การกำหนดค่าคะแนนการพิจารณาระดับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้การแบ่งระดับแบบอิงเกณฑ์ โดยหาค่าเฉลี่ยของคะแนนแบบสอบถามทั้งชุด ซึ่งอยู่ระหว่าง 1-5 คะแนน และแบ่งค่าคะแนนเฉลี่ยเป็น 5 ระดับ โดยคำนวณช่วงคะแนนพิสัยจากสูตร (บุญใจ ศรีสถิตนรากูร, 2545)

3. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วเสนอผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) และความถูกต้องของภาษาโดยใช้เทคนิค IOC

2. หลังจากปรับปรุงแก้ไขอย่างละเอียดแล้ว ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้มาทดลองใช้ (Try out) กับประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือโดยการหาค่าความเที่ยงตรงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถามก่อนนำไปเก็บข้อมูลจริงต่อไป

3. นำแบบสอบถามมาหาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สัมประสิทธิ์แอลฟา (α – Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.81

4. นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์มาจัดพิมพ์เพื่อใช้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลต่อไป

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากที่ได้รับข้อมูลตอบจากผู้ตอบแบบสอบถามแล้ว ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางคอมพิวเตอร์และสถิติในการจัดเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลตามขอบเขตและวัตถุประสงค์ของงานวิจัย สำหรับการวิจัยครั้งนี้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป วิเคราะห์โดยการหาค่าความถี่ร้อยละ

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง วิเคราะห์ด้วยการหาค่าเฉลี่ย ($\overline{X}$) และหาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

3. การวิเคราะห์ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครลำปาง โดยใช้วิธีประมวลผลค่าทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ในการทดสอบสมมติฐาน โดยใช้การทดสอบแบบ T-test และ F-test ด้วยการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA)

ผลการวิจัย

สรุปผลการวิจัย

การวิจัย เรื่อง พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครลำปาง สามารถสรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปและการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 66.8 และเป็นเพศหญิง จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 33.2 อายุระหว่าง 18-39 ปี จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 38.8 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 40-60 ปี จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.2 ถัดมา คือ อายุต่ำกว่า 18 ปี จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.9 ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมา คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมา คือ อาชีพเกษตรกร/รับจ้างทั่วไป จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 มีรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งาน 6-10 ปี จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 45.1 รองลงมา คือ มีอายุการใช้งาน 11-15 ปี จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีการปรับแต่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 375 คน คิดเป็นร้อยละ 94.5 และมีการปรับแต่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5 ส่วนใหญ่ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.7 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.3 ส่วนใหญ่ไม่เคยมีการรับรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จำนวน 259 คน คิดเป็นร้อยละ 65.2 รองลงมา คือ เคยรับรู้บางครั้ง จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 22.7 ส่วนใหญ่ไม่เคยมีการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เป็นจำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 72.5 รองลงมา คือ เคยรับรู้บางครั้ง จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 ส่วนใหญ่ไม่เคยมีการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3 รองลงมา คือ เคยรับรู้บางครั้ง จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 33.2

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง รวมทุกด้าน

รายการ	$\overline{X}$	S.D.	แปลผล
1. ด้านรถจักรยานยนต์	1.60	0.694	น้อย
2. ด้านใบอนุญาตขับขี่และการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ และสัญญาณจราจร	4.22	0.724	มาก
3. ด้านหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก)	3.41	1.152	ปานกลาง
4. ด้านเมาขณะขับขี่และลักษณะการขับขี่	3.71	0.693	มาก
5. ด้านความเร็วของรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่	4.53	0.707	มากที่สุด
รวมค่าเฉลี่ย	**3.49**	**0.700**	**ปานกลาง**

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ = 3.49) โดยเรียงลำดับจากระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุดไปหาน้อยที่สุด ได้แก่ ด้านความเร็วของรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ มีระดับค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\overline{X}$ = 4.53) รองลงมา คือ ด้านใบอนุญาตขับขี่และการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟ และสัญญาณจราจร อยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 4.22) ถัดมา คือ ด้านเมาขณะขับขี่และลักษณะการขับขี่อยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 3.71) ด้านหมวกนิรภัย (หมวกกันน็อก) อยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ = 3.41) ด้านรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับน้อย ($\overline{X}$ = 1.60) มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ผลการเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางตามตัวแปรต่าง ๆ และการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางจำแนกตามเพศและมีใบอนุญาตขับขี่

พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร / ข้อมูลทั่วไป		N	$\overline{X}$	S.D.	t	Sig.
เพศ	ชาย	265	3.46	0.759	-1.632	0.104
	หญิง	132	3.57	0.559		
ท่านมีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่	ไม่มี	148	2.95	0.629	-14.167**	0.000
	มี	249	3.82	0.517		

จากตารางที่ 2 พบว่า พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางที่มีเพศต่างกัน ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง พบว่า ในภาพรวมทุกด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางที่มีเพศต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ไม่แตกต่างกัน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีและไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ในภาพรวมทุกด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางที่มีใบอนุญาตขับขี่กับไม่มีใบอนุญาตขับขี่มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางกับ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ และการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อมูลทั่วไป	พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	SS	df	MS	F	Sig.
อายุ	ระหว่างกลุ่ม	19.378	3	6.459	14.522**	0.000
	ภายในกลุ่ม	174.797	393	0.445		
	รวม	194.174	396			
ระดับการศึกษา	ระหว่างกลุ่ม	74.942	4	18.736	61.597**	0.000
	ภายในกลุ่ม	119.232	392	0.304		
	รวม	194.174	396			
อาชีพ	ระหว่างกลุ่ม	64.935	5	12.987	39.291**	0.000
	ภายในกลุ่ม	129.239	391	0.331		
	รวม	194.174	396			
อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	5.753	3	1.918	4.000**	0.008
	ภายในกลุ่ม	188.421	393	0.479		
	รวม	194.174	396			
การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	105.059	2	52.529	232.244**	0.000
	ภายในกลุ่ม	89.116	394	0.226		
	รวม	194.174	396			

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางกับ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ และการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	SS	df	MS	F	Sig.
การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	83.706	2	41.853	149.275**	0.000
	ภายในกลุ่ม	110.468	394	0.280		
	รวม	194.174	396			
การรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	138.049	2	69.025	484.551**	0.000
	ภายในกลุ่ม	56.125	394	0.142		
	รวม	194.174	396			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 3 การตรวจสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยโดยสถิติ ANOVA แสดงผลของการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ และการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางที่มี อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้เกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจรอันเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ และการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกันมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่แตกต่างกัน ในทุกด้านอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยนี้ทำให้เห็นว่าในการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในเขตเทศบาลนครลำปางให้มีประสิทธิภาพนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและการรับรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ตรงตามความเห็นของ สุรพงษ์ โสธนะเสถียร (2533) ที่ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า คือ การกระทำหรือพฤติกรรมใด ๆ ของคนเราโดย

ส่วนใหญ่จะเป็นการแสดงออกของบุคคลโดยมีพื้นฐานที่มาจากความรู้และทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่แตกต่างกันเนื่องจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่างกันการเปิดรับสื่อที่ต่างกันจะทำให้มีประสบการณ์ที่สั่งสมมาต่างกันจึงทำให้มีผลกระทบถึงพฤติกรรมบุคคล สอดคล้องกับ มัลลิกา คณานุรักษ์ (2547) ที่กล่าวถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ประกอบด้วยเพศ เพศต่างกันก็มีความรู้สึกนึกคิด มีทัศนคติมีพฤติกรรมต่างกัน กล่าวคือ ผู้หญิงมักจะมีจิตใจอ่อนไหว หรือเจ้าอารมณ์แต่จะอ่อนโยนโอนอ่อนผ่อนตาม เป็นแม่บ้านแม่เรือน ที่สำคัญจากการวิจัยพบว่า ผู้หญิงเป็นเพศที่ชักจูงใจได้ง่ายกว่าผู้ชาย แต่ผู้ชายจะเป็นเพศที่ใช้เหตุผลมากกว่าผู้หญิง ผู้หญิงจะเป็นเพศที่หยั่งถึงจิตใจของผู้คนได้มากกว่าผู้ชายและมีความสามารถในการคาดคะเนความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลได้แม่นยำกว่าผู้ชาย ความแตกต่างอีกอย่างหนึ่งระหว่างผู้หญิงกับผู้ชาย คือ ผู้หญิงมักจะโทษตัวเอง เมื่อมีความผิดพลาดเกิดขึ้น ในขณะที่ผู้ชายมักจะโทษคนอื่น หรืออุปสรรคอื่น แต่จะไม่โทษตัวเอง และ ปรมะ สตะเวทิน (2533) การศึกษา (Education) การศึกษาที่แตกต่างกันส่งผลให้มนุษย์มีความรู้สึกนึกคิดอุดมการณ์และความต้องการแตกต่างกัน มนุษย์มีการศึกษาสูงจะมีความสนใจในข่าวสารที่กว้างขวางไม่เชื่อสิ่งใดง่าย ๆ จะเชื่อเมื่อมีเหตุผลหรือมีหลักฐานสนับสนุนอย่างเพียงพอ นิยมรับข่าวสารจากสิ่งพิมพ์มากกว่าข่าวสารจากวิทยุโทรทัศน์และภาพยนตร์เป็นต้น และสอดคล้องกับคำกล่าวของ กันยา สุวรรณแสง (2544) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดรับรู้ไว้ว่า สิ่งเร้าอย่างเดียวกันอาจทำให้คนสองคนสามารถรับรู้ต่างกันได้ การที่มนุษย์สามารถรับรู้สิ่งต่าง ๆ ได้ต้องอาศัยปัจจัยหลายอย่าง และจะรับรู้ได้มากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการรับรู้ เช่น ประสบการณ์วัฒนธรรม การศึกษา นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางมีการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนน้อย ก็จะแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรก็มีน้อย และหากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางมีการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนมาก ก็ย่อมจะแสดงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมากขึ้น ดังนั้น การที่จะให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางมีความปลอดภัยลดอุบัติเหตุและการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพ ฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาการรับรู้ข้อมูลดังกล่าวให้มากยิ่งขึ้น ตรงกับคำกล่าวของ นวลอนงค์ บุญจรูญศิลป์ (2546) ที่กล่าวว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะแสดงถึงบทบาทที่สำคัญในการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ ตัวอย่างเช่น ในวัยรุ่นผู้ขับขี่ยานยนต์มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำการรู้ถึงวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้น จึงให้ความระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อยเช่นกัน และยังสอดคล้องกับ Rosenstock (1974) ได้สรุปการรับรู้ที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร คือ เป็นลักษณะการรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการโอกาสจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคตและความกังวลว่าตนเองจะได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุ และ

สอดคล้องกับ Deery (1999) ได้อธิบายว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่จะแสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นในสถานการณ์จราจรและสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุน้อยลง ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ดีจะไม่ระมัดระวังในการขับขี่จึงมีการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากและเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและการยอมรับความเสี่ยงของผู้ขับขี่แสดงถึงจุดเริ่มต้นของจุดเริ่มต้นของการขับขี่ที่มีความเสี่ยงเพราะการยอมรับความเสี่ยงเป็นพื้นฐานของความเสี่ยงต่าง ๆ หรือเป็นสิ่งที่กระตุ้นรูปแบบของการขับขี่ที่ผู้ขับขี่เห็นว่าเป็นความเสี่ยงที่เจตนาจะให้ดำเนินต่อไปเพราะคิดว่าไม่เกิดอันตรายต่อตนเองอีกทั้งผู้ขับขี่เห็นว่าการขับขี่มีความสำคัญและมีความจำเป็นในกิจวัตรประจำวัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ตรีอมร วิสุทธิศิริ (2556) กล่าวว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรค ในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยในครั้งนี้

1. นำการทราบถึงระดับการรับรู้ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นประโยชน์ในการพิจารณาวางแผนการดำเนินการเผยแพร่ ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

2. นำการทราบถึงพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้เพื่อประโยชน์ต่อการบริหารจัดการด้านการจราจรในเขตเทศบาลนครลำปาง

3. นำการทราบถึงข้อมูลเชิงเปรียบเทียบและข้อมูลเชิงความสัมพันธ์ใช้เพื่อประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

4. นำการทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปางนำไปใช้ประโยชน์ต่อการพัฒนาการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนให้ประสิทธิภาพ

5. ควรมีการกำหนดนโยบายและสร้างระบบเครือข่ายความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งภาคประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นที่มุ่งเน้นส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย และจัดทำโครงการ

ให้ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย และเพื่อเพิ่มการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอันก่อให้เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการทำการศึกษาวิจัย บทบาทหน้าที่และคุณลักษณะที่เหมาะของตำรวจจราจรที่เกื้อหนุนต่อการสร้างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน

2. ควรมีการทำการศึกษาวิจัยเพื่อแสวงหาแนวทาง รูปแบบ หรือสร้างนวัตกรรม เพื่อการสร้างการรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครลำปาง

บรรณานุกรม

กันยา สุวรรณแสง. (2544). **จิตวิทยาทั่วไป**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์อักษรวิทยา.

ตรีอมร วิสุทธิศิริ. (2556). “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร” วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพลศึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นวลอนงค์ บุญจรูญศิลป์. (2546). “พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของวัยรุ่นไทย และการพัฒนาโปรแกรมการป้องกัน: รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการ” กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม. [ออนไลน์]. มิถุนายน 15, 2563. เข้าถึงจาก: http://www.novabizz.com/NovaAce/Attitude.htm

บุญใจ ศรีสถิตย์นรากูร. (2545). **ระเบียบวิธีการวิจัยทางพยาบาลศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปรมะ สตะเวทิน. (2533). **การสื่อสารมวลชน: กระบวนการและทฤษฎี.** กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

มัลลิกา คณานุรักษ์ (2547). **จิตวิทยาการสื่อสารของมนุษย์.** พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย. (2545). **ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย.** กรุงเทพฯ: สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย.

อุบัติเหตุถนนในกรุง รัฐสูญปีละ 3 หมื่นล้าน. [ออนไลน์]. พฤษภาคม 8, 2563. เข้าถึงจาก: https://tarc.wordpress.com/

Deery, H. A. (1999). “Hazard and risk perception among young novice drivers”. Journal of Safety Research, *30*(4), 225-236.

Rosenstock, I. M. (1974). **The health belief model and preventive health behavior**. In M. H. Becker (Ed). New Jersey: Charles B. Slack.

Yamane, Taro. (1973). **Statistics: An Introductory Analysis**. 3rd ed. Newyork: Harper and Row Publication.