



โครงการแข่งขันปฏิบัติการ

เรื่อง

โครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร

โดย

๑. พลเอก เกรียงไกร ศรีรักษ์	รหัส ๖๘๑๓๐๒
๒. นางสาวไซศรี อุทัยวรรณ	รหัส ๖๘๑๓๐๓
๓. พลโท จินตมัย ชีกว้าง	รหัส ๖๘๑๓๐๔
๔. รศ. นพ. ชนเมธ เตชะแสนศิริ	รหัส ๖๘๑๓๐๖
๕. นางสาวทิพย์วรรณ วีระภูงศ์	รหัส ๖๘๑๓๑๔
๖. นายนวนินทร์ ประสพเนตร	รหัส ๖๘๑๓๑๙
๗. นางสาวพินท์สุดา ชัยนาม	รหัส ๖๘๑๓๒๔
๘. นายภาดล ถาวรฤชรัตน์	รหัส ๖๘๑๓๒๘
๙. นางสาวร่มปรางค์ สวมประจำ	รหัส ๖๘๑๓๓๕
๑๐. นายวรรณนะ เจริญนวัฒน์	รหัส ๖๘๑๓๓๖
๑๑. พลตำรวจเอก สุเทพ เดชรักษา	รหัส ๖๘๑๓๔๓
๑๒. นายโสภณ บุญกุล	รหัส ๖๘๑๓๔๕
๑๓. นายเอกรินทร์ เหลืองวิริยะ	รหัส ๖๘๑๓๕๒

เอกสารโครงการแข่งขันปฏิบัติการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม

หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย รุ่นที่ ๑๓

วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ

สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

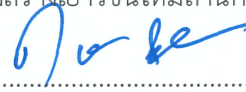
ลิขสิทธิ์ของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ

โครงการกลุ่มเชิงปฏิบัติการ

เรื่อง โครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร

อาจารย์ที่ปรึกษา



(ดร. ถวิลวดี บุรีกุล)

รองเลขาธิการสถาบันพระปกเกล้า สถาบันพระปกเกล้า



(ศาสตราจารย์ ดร. บรรเจิด สิงคะเนติ)

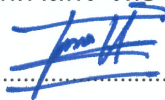
ผู้อำนวยการหลักสูตรนิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะนิติศาสตร์

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์



(รองศาสตราจารย์ ดร. เจษฎ์ โทณะวณิก)

ประธานคณะนิติศาสตร์ วิทยาลัยบัณฑิตเอเซีย

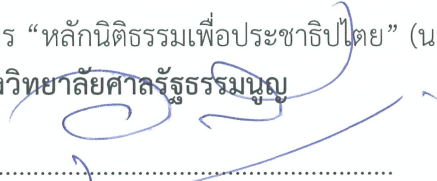


(ดร. นพพล ชุกกลั่น)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร RBS กรุ๊ป

บริษัท รีเทล บิซิเนส โซลูชั่นส์ จำกัด

อนุมัติโครงการเชิงปฏิบัติการของผู้ศึกษาอบรมหลักสูตร “หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย” (นธป.) รุ่นที่ ๑๓
กรรมการบริหารจัดการหลักสูตรการศึกษาอบรมของวิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ



(นายอุดม สิริวัชรธรรม)

ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ



(ศาสตราจารย์ ดร. อุดม รัฐอมฤต)

ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ



(นายสุเมธ รอยกุลเจริญ)

ตุลาการศาลรัฐธรรมนูญ



(นางสาวร่มปรางค์ สวมประคำ)

เลขาธิการสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

คำนำ

ประเทศไทยประสบปัญหาด้านอุบัติเหตุทางรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชนอย่างต่อเนื่องเพิ่มขึ้นในทุกปี และจากฐานข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรมควบคุมโรค พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๗ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรวมจำนวน ๘๗,๑๔๒ คน เฉลี่ยปีละประมาณ ๑๗,๔๒๗ ราย สาเหตุของการเสียชีวิตดังกล่าวพบว่า เกิดจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์เป็นหลัก และผู้เข้ารับการรักษาส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ ๘๔ จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาหนึ่งที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและเศรษฐกิจของประเทศ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และคณะผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาถึงการบูรณาการความร่วมมือเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนและเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยตามนโยบาย “ขับขี่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” แก่เยาวชนตั้งแต่วัยเด็ก รวมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกการรับรู้แก่เยาวชนทั้งในด้านความปลอดภัยทางถนนและวินัยจราจร คณะผู้วิจัยจึงได้ศึกษาและเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างจากนักศึกษาวิชาทหาร ครูและผู้ปกครอง เพื่อจะทำการวิเคราะห์ถึงทัศนคติและความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมโครงการและนำเสนอมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ และขยายเครือข่ายความรับผิดชอบต่อสังคมไปยังสถานศึกษาให้ตรงกับองค์เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัยแก่เยาวชน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นสังคมสีขาวที่ปลอดภัย เยาวชนเคารพกฎจราจรและมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนอันนำไปสู่การก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการลดจำนวนของผู้เสียชีวิตและอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้เยาวชนได้ก้าวไปสู่การเป็นผู้ใหญ่ในสังคมที่มีความรับผิดชอบ มีวินัย และขับเคลื่อนสังคมให้ปลอดภัยอย่างยั่งยืน

คณะผู้วิจัย

กลุ่มสี่ชมพู

นรป. รุ่นที่ ๑๓

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาและสภาพปัญหา	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๓
๑.๓ สมมุติฐานการศึกษา	๓
๑.๔ ขอบเขตของการศึกษา	๓
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๓
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิดเกี่ยวกับการจรรยา	๔
๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจรรยา	๔
๒.๓ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการละเมิดกฎหมายจรรยา	๖
๒.๔ ทฤษฎีเบี่ยงเบนและการเกิดอุบัติเหตุ	๖
๒.๕ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับศูนย์การศึกษานักศึกษาวิชาการทหาร (ศศท.) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน	๘
บทที่ ๓ วิธีการดำเนินการวิจัย	
๓.๑ ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย	๙
๓.๒ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	๙
๓.๓ การเก็บข้อมูล	๑๑
๓.๔ การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล	๑๒
บทที่ ๔ ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
๔.๑ เครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล	๑๓
๔.๒ การวิเคราะห์ข้อมูล	๑๓
๔.๒.๑ ข้อมูลและความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม	๑๔
๔.๒.๒ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test	๑๖
๔.๒.๓ ความคิดเห็นภายหลังการรับชมวิดีโอ เรื่อง “ความรู้ความ เข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจรรยา”	๑๗
๔.๒.๔ สรุปสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะ	๑๗

สารบัญ

	หน้า
บทที่ ๕ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
๕.๑ สรุปผลการศึกษา	๑๙
๕.๒ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติ	๒๐
๕.๒.๑ ด้านนโยบายและการบังคับใช้กฎหมาย	๒๐
๕.๒.๒ ด้านการให้ความรู้และสร้างความตระหนักถึงความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการจราจรต่อเยาวชน	๒๐
๕.๒.๓ ด้านการวิจัยในอนาคต	๒๑
บรรณานุกรม	๒๒
ภาคผนวก	๒๓

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและสภาพปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกเป็นสาเหตุที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บทั่วโลกประมาณ ๕๐ ล้านราย และคร่าชีวิตผู้คนเกือบ ๑.๓ ล้านราย แม้ว่าเป็นการเสียชีวิตที่ป้องกันได้ แต่อุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญที่สุดของเด็กและวัยรุ่นหนุ่มสาวทั่วโลก หากไม่มีการแก้ไขคาดว่าจะในทศวรรษหน้า อุบัติเหตุทางถนนจะทำให้มีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเพิ่มมากขึ้น และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง ด้วยเหตุนี้ องค์การสหประชาชาติและหน่วยงาน/องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนเล็งเห็นและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาและความจำเป็นที่ต้องเร่งดำเนินการ รัฐบาลจากทั่วโลกจึงได้ร่วมกันประกาศทศวรรษที่สองแห่งความปลอดภัยทางถนน ๒๐๒๑-๒๐๓๐ (Second Decade of Action for Road Safety ๒๐๒๑-๒๐๓๐) ตามข้อมติสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ ๗๔/๒๙๙ เพื่อให้ความปลอดภัยทางถนนไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ได้แก่ SDG ๓ สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ซึ่งในข้อ ๓.๖ กำหนดให้ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่งภายในปี ๒๕๖๓ และ SDG ๑๑ การตั้งถิ่นฐานและชุมชนอย่างยั่งยืน ซึ่งในข้อ ๑๑.๒ กำหนดจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนเข้าถึงได้ ปลอดภัยในราคาที่สมเหตุสมผล สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยการขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงเป็นพิเศษถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย และผู้สูงอายุภายในปี ๒๕๗๓ เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ ๕๐ ภายในช่วงระยะเวลาดังกล่าว

ในส่วนของประเทศไทย ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ (Thai RSC) รายงานว่า ในปี ๒๕๖๗ ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสมรวม ๑๑,๐๘๘ คน และบาดเจ็บสะสม ๖๗๖,๙๘๗ ราย โดยร้อยละ ๓๗.๕๔ ของผู้เสียชีวิตมีอายุระหว่าง ๓๖-๖๐ ปี ร้อยละ ๑๗.๓๗ มีอายุระหว่าง ๑๕-๑๘ ปี และเป็นผู้ใช้จักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ ๘๒^๑ นอกจากนี้ จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี ๒๕๖๗ พบว่า ระหว่างปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕ ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตสะสมรวม ๙๒,๐๐๒ คน เฉลี่ยปีละ ๑๘,๔๐๐ คน หรือราว ๒๕.๗ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี โดยส่วนมาก (ร้อยละ ๒๑.๐๙) มีอายุระหว่าง ๑๕-๒๔ ปี และ/หรือเป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ (ร้อยละ ๘๐.๙๓) และในปี ๒๕๖๖ ประเทศไทยยังเป็นประเทศที่มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับ ๙ ของโลก^๒ และเป็นอันดับ ๑ ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เมื่อปี ๒๕๖๒^๓

^๑ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (๒๕๖๘). สถิติอุบัติเหตุทางถนนในรอบ ๒๔ ชั่วโมง. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairsc.com>. เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๘

^๒ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (๒๕๖๗). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ประเทศไทย. เข้าถึงได้จาก <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/๑๕๘๗๖๒๐๒๔๐๗๒๐๙๑๗๑๓.pdf>. เมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๘

^๓ The nation. (๒๐๒๒). Road Fatalities the Top ๑๐ Countries with the highest number of Traffic-related deaths. เข้าถึงได้จาก <https://www.nationthailand.com/in-focus/๔๐๐๑๔๕๑>. เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๘

ประเทศไทยโดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในทุกกรณี การกำหนด “วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน” เพื่อสร้างจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนในสังคมไทย โดยในปี ๒๕๖๖ ประเทศไทยได้ประกาศใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ซึ่งประกอบด้วยการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล การศึกษาวิจัยถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืนเพื่อเสริมสร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ โดยมีเป้าหมายว่าภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ ๑๒ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือเพียง ๑๐๖,๓๓๖ คน และให้ความสำคัญต่อกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์และกลุ่มเยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง^๔

ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนและแผนแม่บทว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนดังกล่าว แม้หน่วยงานรัฐบาลจะเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการออกแบบระบบการเดินทางที่ปลอดภัย แต่บทบาทและอิทธิพลของผู้เกี่ยวข้องกลุ่มอื่น ๆ ก็เป็นส่วนสำคัญของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัยเช่นกัน โดยเฉพาะเยาวชน (กลุ่มคนอายุ ๕-๒๔ ปี) ซึ่งเป็นกลุ่มอายุที่เป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าในการพัฒนาประเทศ แต่ต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการก่อนที่จะทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่ระบุว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด และจากการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ผู้ขับขี่ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเยาวชนมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย มีการเสพยาเสพติด สิ่งมีนเมา ประมาท คึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร ประกอบกับสภาพของพาหนะไม่ปลอดภัย สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ดังนั้นเพื่อเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการสร้างความร่วมมือในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืนตามนโยบาย “ขับขี่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” แก่เยาวชนตั้งแต่วัยเด็ก รวมทั้งเสริมสร้างจิตสำนึกการรับรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนนและวินัยจราจร เพราะการบังคับใช้กฎหมายและการปลูกฝังจิตสำนึกให้กับเยาวชนในการเคารพกติกาบนท้องถนนนั้นเป็นสิ่งที่ต้องทำควบคู่กัน จึงได้จัดทำโครงการเสริมสร้างให้เยาวชนมีจิตสำนึกในการเคารพกฎจราจร

^๔ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางบก. (๒๕๖๖). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐. เข้าถึงได้จาก https://backofficeminisite.disaster.go.th/apiv๑/apps/minisite_roadsafety/๑๙๒/sitedownload/๗๓๗๗/download?TypeMenu=MainMenu&filename=aec๘bb๔๒๖๙๐f๗d๘๔a๗๘๗๙๔๘๘da๘a๔a๗๖.pdf. เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๘

๑.๒ วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเยาวชนได้รับความรู้ความเข้าใจวินัยจราจรอย่างถูกต้องตามหลักการขับขี่ปลอดภัย และปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเยาวชน

๒. เพื่อขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ ข้อมติ สมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ ๗๔/๒๙๙ เพื่อให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่ ๓.๖ และ ๑๑.๒ ให้เป็นรูปธรรม และเกิดผลสัมฤทธิ์ภายในประเทศ

๓. เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการลดปัญหาอุบัติเหตุด้านจราจร

๑.๓ สมมติฐานการศึกษา

๑. ความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ของนักศึกษา ครู และผู้ประกอบการ

๒. ทักษะคิดในการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ของนักศึกษา ครู และผู้ประกอบการ

๓. การวัดระดับความรู้และความพึงพอใจในการทำแบบทดสอบ Pre-Test และ Post-Test รวมถึงการรับชมวีดิทัศน์ เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านกฎหมาย กฎจราจร และการตระหนักถึงการขับขี่ปลอดภัย และเสริมสร้างวินัยให้แก่เยาวชน

๑.๔ ขอบเขตของการศึกษา

๑. การวิจัยครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ณ ศูนย์การนักศึกษาวิชาทหาร (ศศท.) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (นรต.) โดยมีนักศึกษาวิชาทหารชาย - หญิง อายุระหว่าง ๑๕-๒๐ ปี ครูและผู้ประกอบการจำนวนประมาณ ๕๐๐ คน

๒. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม แบบทดสอบ Pre-Test และ Post-Test รวมถึงการรับชมวีดิทัศน์ จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาวิชาทหารชาย - หญิง ครูและผู้ประกอบการจำนวนประมาณ ๕๐๐ คน

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้เยาวชนได้รับความรู้ความเข้าใจวินัยจราจรอย่างถูกต้องตามหลักการขับขี่ปลอดภัย และปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเยาวชน

๒. ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้การขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ ๕ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐ ข้อมติสมัชชาใหญ่สหประชาชาติที่ ๗๔/๒๙๙ เพื่อให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่ ๓.๖ และ ๑๑.๒ อย่างเป็นรูปธรรม และเกิดผลสัมฤทธิ์

๓. เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลเพื่อให้เกิดการลดปัญหาอุบัติเหตุด้านจราจร และสร้างแนวทางในการปลูกจิตสำนึก การรับรู้ เรียนรู้ และเกิดการขับขี่อย่างปลอดภัย

บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๕๒๒ ได้อธิบายความหมายของการจราจรว่า หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูงขี่หรือไล่ต้อนสัตว์

พจนานุกรมของราชบัณฑิตยสถาน ได้อธิบายคำว่า “จราจร” หมายถึง การที่ยวดยานพาหนะ คน หรือสัตว์พาหนะเคลื่อนไปตามทาง เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องการนั้น (กฎ) การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

จากการศึกษาความหมายการจราจร สรุปได้ว่า การจราจร หมายถึง การใช้ทางเพื่อการสัญจรไปมาของผู้คน ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ รวมถึงผู้ขี่ควบคุมหรือไล่ต้อนสัตว์ด้วย

กฎหมายการจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อให้ความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อใช้บังคับ เพื่อจัดระเบียบการจราจรให้ทันกับการพัฒนาการเทคโนโลยียานยนต์ และสภาพการใช้รถใช้ถนนนั้น ดังนั้น กฎหมายจราจรจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายเทคนิค คือบัญญัติขึ้นด้วยเหตุผลทางเทคนิค เพื่อการจัดระเบียบทางสังคม ไม่ได้บัญญัติตามเหตุผลทางด้านศีลธรรม และโดยพื้นฐานของกฎหมายจราจรแล้วบัญญัติขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางปกครองบริหาร กำหนดกฎเกณฑ์และมาตรการต่างๆ เพื่อบังคับให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ฉะนั้น การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ จึงอยู่เหนือความรู้สึกมนุษยในเรื่องความถูกต้องทางศีลธรรม ประกอบกับในประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดให้กฎหมายจราจรไว้ในประมวลกฎหมายอาญาแต่แยกออกมาเป็นพระราชบัญญัติเฉพาะ ดังนั้น ในสังคมไทยประชาชนยังขาดความสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตนเองและขาดการเชื่อฟังทางกฎหมาย

การปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม และรัฐบาลได้มองเห็นความสำคัญจึงได้เสนอแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนและออกกฎหมายมาใช้บังคับ

๒.๒ แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายการจราจร

การกระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด และการกระทำนั้นไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวมันเองแต่อย่างใด โดยกฎหมายจราจรได้มีการตราขึ้นฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๔๗๗ โดยอาศัยต้นร่างกฎหมายการจราจรจากประเทศอังกฤษแล้วนำมาดัดแปลงให้เหมาะสม

ต่อประเทศไทย แต่เมื่อมีความเจริญทางสังคมทำให้การใช้รถใช้ถนนมีความสำคัญและกลายเป็นสิ่งจำเป็นของประชาชนมากขึ้น โดยการแก้ไขกฎหมายการจราจรได้เกิดขึ้นและมีการพัฒนาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมต่อยุคปัจจุบัน โดยสรุปได้ดังนี้^๕

๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙ และ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นกฎหมายหลักที่บัญญัติเกี่ยวกับการจราจรกฎหมายฉบับนี้ตราขึ้นเพื่อบังคับให้เจ้าของและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามโดยได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของรถที่ใช้ในทาง การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ การบรรทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ และได้กำหนดรายละเอียดในการขับรถ การขับแซงและการผ่านขึ้นหน้า การออกรถ การเลี้ยวรถ และการกลับรถ เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ใช้รถถือปฏิบัติเป็นไปในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ ยังได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และการจัดการจราจร ทั้งนี้ กฎหมายได้กำหนดบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนให้การบังคับคดีใช้กฎหมายดีขึ้น

๒) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๗ และ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๗ เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางบกให้เหมาะสม มีมาตรฐานและเกิดความปลอดภัย โดยได้จัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก เพื่อเป็นองค์กรกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและมาตรการด้านการขนส่ง และจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมขนส่งทางบกเพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่ง การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่งโดยมีบทบัญญัติควบคุมรถ ผู้ประจำรถโดยสารตลอดจนสถานีขนส่ง และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้

๓) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๔ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๕ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๒๗ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๒๘ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๘ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๓๐ และ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๗ เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับรถยนต์ทุกประเภท โดยการกำหนดประเภทและลักษณะของรถยนต์ที่สามารถใช้วิ่งบนทาง รวมทั้งการจดทะเบียน การใช้รถและการชำระภาษี ตลอดจนใบอนุญาตขับขี่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ทางร่วมกัน

๔) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นการตรากฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อบังคับกิจการหรือการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง โดยกำหนดประเภทของทางหลวง การกำกับตรวจตราและควบคุมทางหลวงและงานทางหลวง ตลอดจนการควบคุม การรักษา การขยายและสงวนเขตทางหลวง และทางหลวงพิเศษ ทั้งนี้ เพื่อให้สภาพการใช้ทางหลวงการใช้ทางหลวงเกิดความสะดวกได้กำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ด้วย

^๕ กรมการขนส่งทางบก. (๒๕๖๗). คู่มืออบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถรถยนต์. เข้าถึงได้จาก

<https://safedrivedlt.com/%E0%B8%84%E0%B8%B9%E0%B9%88%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%9A%E0%B8%A3%E0%B8%A1%E0%B9%83%E0%B8%9A%E0%B8%82%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B8%82%E0%B8%B5%E0%B9%88/> เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๘

๒.๓ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการละเมิดกฎจราจร^๖

๑) ปัจจัยเกี่ยวกับการเกิดจากคนส่วนใหญ่มาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า โดยปัจจัยที่เกิดจากผู้ขับขี่อาจจะเป็นเรื่องเพศ อายุ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขาดประสบการณ์ ความบกพร่องทางร่างกาย การใช้แอลกอฮอล์และยาเกินขนาด ซึ่งอาจเป็นสาเหตุสำคัญที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้

๒) ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ โดยการใช้งานยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ อันเกิดจากยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง เนื่องจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ระบบห้ามล้อแตก ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง บรรทุกของหนัก หรือไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย

๓) ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม สภาพถนนอาจจะเป็นความกว้างของช่องทางถนน จำนวนช่องทางถนน แนวกันกลางถนน ไหล่ถนน ไหล่ทาง สิ่งกีดขวางถนน ความสว่างของถนน ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และสภาพแวดล้อมไม่เอื้ออำนวย โดยอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ เช่น ป้ายจราจร อุปสรรคทางธรรมชาติ อาจจะหมอกลงจัด ฝนตกถนนลื่น น้ำท่วมทาง หรืออาจจะเกิดจากการกระทำของคนก็เป็นได้

๔) สาเหตุจากความบกพร่องของกฎหมาย เป็นการขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนระเบียบ โดยอาจจะมียกเว้นหรือค่าปรับที่ไม่เหมาะสม ขาดการกวดขันการจับกุม หรือยังไม่จริงจังต่อการจับกุมผู้กระทำความผิด

๒.๔ ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบนและการเกิดอุบัติเหตุ

๑) พฤติกรรมของผู้ขับขี่

พฤติกรรม หมายถึง ปฏิบัติการหรือการกระทำของบุคคลที่แสดงออกมาทั้งภายในจิตใจหรือแสดงออกมาให้ผู้อื่นเห็น ทั้งนี้เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้กระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายอื่น โดยลักษณะท่าทางกริยาอาการอาจแตกต่างกันไปล้วนแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและตัดสินใจ ประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคนเปลี่ยนแปลงไปตามเรื่องเกี่ยวข้อง

๑.๑ ประเภทของพฤติกรรมแบ่งได้เป็นสองประเภท คือ พฤติกรรมที่ติดตัวมาแต่กำเนิดและพฤติกรรมที่เป็นผลมาจากการเรียนรู้ โดยอาจแบ่งพฤติกรรมภายนอกเป็นพฤติกรรมภายนอกที่บุคคลกระทำ แล้วผู้อื่นสามารถสังเกตรู้โดยพฤติกรรมโมเลกุล และพฤติกรรมโมเลกุลาร์ และพฤติกรรมภายในเป็นพฤติกรรมภายในจิตใจของมนุษย์ที่เกิดขึ้น^๗

๑.๒ พฤติกรรมของวัยรุ่น เป็นภาวะทางอารมณ์ของบุคคลที่มีอายุประมาณ ๑๖-๒๕ ปี ซึ่งเป็นอารมณ์ที่มีความผันแปรง่าย มีทั้งรัก ชอบ โกรธเกลียด โอ้อวด อ่อนไหว หลงไหล วุ่นวาย สับสน โดยวัยนี้

^๖ ศตวรรษ สุจิตรัตน์นท์. (๒๕๖๓). พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี. รัชศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา. หน้า ๑๔-๓๒.

^๗ ประสาน หอมพูล และทิพวรรณ หอมพูล. (๒๕๔๐). จิตวิทยาธุรกิจ. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ : สถาบันราชภัฏสวนดุสิต. หน้า ๑๕-๒๒.

เด็กจะมีพฤติกรรมชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบ พฤติกรรมที่ต่อต้านกฎเกณฑ์ของสถาบันและสังคม ความสนใจของเด็กวัยรุ่นจะมีขอบเขตกว้างแต่ไม่ลึก เป็นระยะการลองผิดลองถูกกับบุคลิกภาพฐานะทางสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมรอบตัว

๑.๓ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ หมายถึง ความประพฤติปฏิบัติลักษณะต่างๆ ของผู้ขับขี่ในการขับขี่หรือควบคุมยวดยานพาหนะของตน ซึ่งอาจจะแบ่งประเภทออกเป็นการขับช้อกได้หลายประการ อาทิ พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปในทางบวก พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปในทางลบ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ทั้งดีและไม่ดี พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่

๒) ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (The Theory of planned behavior : TPB) เป็นการศึกษาทัศนคติและอิทธิพลของทัศนคติที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทฤษฎีนี้ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย เพราะเป็นทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคมที่พัฒนามาจากทฤษฎีทางจิตวิทยาสังคมอันพัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen และ Fishbein (๑๙๗๕) โดยอธิบายว่า การแสดงพฤติกรรมของมนุษย์จะเกิดจากการขึ้นใจด้วยความเชื่อ ๓ ประการ คือ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม

๓) ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ เมื่ออุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดจากการละเลยการวางแผนไว้ล่วงหน้าและขาดการควบคุมต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองการกระทำต่างๆ ของคนหรือผลที่ปรากฏคือการได้รับบาดเจ็บและก่อให้เกิดความเสียหาย

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่หัวท้ายต่อกัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้โดมิโนถัดไปล้มไปตามกัน ซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าตัวเปรียบได้เทียบ ได้แก่ สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defect of Person) การกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) อุบัติภัย (Accident) และการบาดเจ็บหรือความเสียหาย (Injury/Damages)

ทฤษฎีโดมิโนมีอีกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ”^๔ (Accident Claim) การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุเมื่อโดมิโนตัวที่ ๑ ล้มตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ ๔ ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ ๓ ออก (กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุย่อมไม่เกิดขึ้น

๔) ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม เป็นความสัมพันธ์ใกล้ชิดกัน จะไม่เกิดโดยอิสระแต่พึ่งพาอาศัยกันและกัน ให้ข้อคิดว่า ความรู้อย่างเดียวไม่ได้เป็นข้อยืนยันว่าบุคคลจะปฏิบัติตามสิ่งที่ตนรู้เสมอไปทัศนคติเป็นตัวเชื่อมระหว่างความรู้ที่ผู้เรียนได้รับการกระทำหรือการปฏิบัติ โดยความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม

^๔ นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์. (๒๕๕๕). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. โครงการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. หน้า ๑๖.

๕) พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีมาตรการประกอบด้วยหลัก ๓E คือ^๔

๕.๑ การให้การศึกษา (Education) เพื่อให้ประชาชนในทุกระดับตั้งแต่เด็กเล็กถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่สำคัญและสร้างจิตสำนึกในความปลอดภัย

๕.๒ การบังคับตามกฎหมาย (Enforcement) ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎหมายแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถในการตรวจสอบใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

๕.๓ การวิศวกรรม (Engineering) คือ การปรับปรุงแก้ไขด้านวิศวกรรมโดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีการทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขสถานการณ์และสิ่งแวดล้อมของทางและการปรับปรุงยานพาหนะด้วย

๒.๕ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับศูนย์การนักศึกษาวิชาทหาร (ศศท.) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน

หน่วยบัญชาการรักษาดินแดนมีหน้าที่วางแผน อำนาจการ ประสานงาน กำกับ การ และดำเนินการเกี่ยวกับกิจการกำลังสำรองทั้งปวง กิจการสวัสดิ รวมทั้งปกครองบังคับบัญชาหน่วยงานทหารที่กระทรวงกลาโหมกำหนด โดยมีผู้บัญชาการหน่วยบัญชาการรักษาดินแดนเป็นผู้รับผิดชอบ

หน่วยบัญชาการรักษาดินแดนเป็นหน่วยควบคุมการฝึกวิชาทหารของศูนย์การนักศึกษาวิชาทหาร รับผิดชอบการฝึกนักศึกษาวิชาทหารส่วนกลางกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และศูนย์การฝึก/หน่วยฝึกนักศึกษาวิชาทหารมณฑลทหารบก จำนวน ๓๔ แห่ง โดยศูนย์การนักศึกษาวิชาทหารมีอำนาจหน้าที่สำคัญ คือ

๑) วางแผน อำนาจการ ประสานงาน กำกับ การ และดำเนินการฝึกนักศึกษาให้แก่ นักศึกษาวิชาทหารในมณฑลทหารบกที่ ๑๑ ผู้กำกับนักศึกษาวิชาทหาร ข้าราชการกลาโหมพลเรือน เพื่อขอแต่งตั้งยศทหาร ตลอดจนการฝึกหลักสูตรอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการฝึกศึกษา และการตรวจสอบผลการฝึกศึกษา นักศึกษาวิชาทหารของหน่วยรับผิดชอบการฝึกนักศึกษาวิชาทหารทั้งในส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและมีประสิทธิภาพ

๓) ดำเนินการเกี่ยวกับงานธุรการกำลังพลของนักศึกษาวิชาทหาร ผู้กำกับนักศึกษาทหารในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรรมวิธีรับสมัครและการรายงานตัว การทะเบียนประวัติ การแต่งตั้ง และการสถิติ รวมทั้งพิธีต่างๆ ของนักศึกษาวิชาทหารส่วนกลาง

๔) ศึกษา วิจัย พัฒนา และการจัดตำรา ตลอดจนรวบรวมข้อมูลสถิติ เกี่ยวกับวิทยาการที่เกี่ยวข้อง

๕) ปกครองบังคับบัญชาผู้เข้ารับการฝึกศึกษาและหน่วยทหารที่กระทรวงกลาโหมกำหนดตามที่ได้รับมอบหมาย

^๔ สมคิด สิริโรจนามณี. (๒๕๔๗). การดำเนินงานเพื่อควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิตม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. หน้า ๒๓๘-๒๔๐.

บทที่ ๓

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “โครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร” เป็นการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ที่ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เพื่อศึกษาถึงความรู้ ความเข้าใจ และพฤติกรรมของนักศึกษาวิชาทหารชาย-หญิง ผู้ปกครองและครูของศูนย์การนักศึกษาวิชาทหาร (ศศท.) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (นรต.) เพื่อปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนและเสริมสร้างวินัยจราจร โดยดำเนินการศึกษาตามขั้นตอน ดังนี้

๓.๑ ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

ประชากรและกลุ่มเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาในศูนย์การนักศึกษาวิชาทหาร (ศศท.) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (นรต.) จำนวน ๔๓๒ ราย ซึ่งมีอายุระหว่าง ๑๕ – ๑๘ ปี ซึ่งสามารถยื่นขอทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ได้ โดยทำการสำรวจลงพื้นที่ปฏิบัติการ ในระหว่างเดือนเมษายนถึงกันยายน ๒๕๖๘

๓.๒ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งเป็น ๓ ตอน คือ

ตอนที่ ๑ การจัดทำแบบสอบถาม เป็นคำถามปลายเปิดในรูปแบบประชากรศาสตร์ โดยแบบสอบถามนี้ผู้ตอบเป็นผู้อ่านคำถามและกรอกคำตอบด้วยตนเอง แบบสอบถามดังกล่าวแบ่งเป็น ๒ ตอน คือ

๑) ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

๑.๑) ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา

๑.๒) ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์ เช่น ประเภทของยานพาหนะ การมีใบอนุญาตขับขี่ อายุของผู้ขับขี่

๑.๓) ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ของผู้ขับขี่ในการกระทำผิดกฎจราจร เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

๒) พฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้และเคารพกฎจราจร เพื่อวัดเจตคติพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น กฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรขั้นพื้นฐาน ความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร และสัญญาณไฟจราจร บทลงโทษกรณีฝ่าฝืนกฎจราจร โดยประมาณค่า ๕ ระดับ ได้แก่

ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้ ๕ คะแนน

ตอบ เห็นด้วย ให้ ๔ คะแนน

ตอบ เห็นด้วยปานกลาง ให้ ๓ คะแนน

ตอบ ไม่เห็นด้วย ให้ ๒ คะแนน

ตอบ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ให้ ๑ คะแนน

๓) แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ เช่น การสวมหมวกกันน็อก/คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสาร การให้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อเปลี่ยนเลน การไม่ใช้มือถือในขณะที่ขับขี่ การเคารพกฎจราจร โดยประมาณค่า ๕ ระดับได้แก่

ตอบ สม่าเสมอ	ให้ ๕ คะแนน
ตอบ บ่อยครั้ง	ให้ ๔ คะแนน
ตอบ บางครั้ง	ให้ ๓ คะแนน
ตอบ นานๆ ครั้ง	ให้ ๒ คะแนน
ตอบ ไม่เคย	ให้ ๑ คะแนน

๔) แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การขับเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนไฟแดง การขับรถย้อนศร การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตให้ขับขี่ โดยประมาณค่า ๕ ระดับได้แก่

ตอบ สม่าเสมอ	ให้ ๕ คะแนน
ตอบ บ่อยครั้ง	ให้ ๔ คะแนน
ตอบ บางครั้ง	ให้ ๓ คะแนน
ตอบ นานๆ ครั้ง	ให้ ๒ คะแนน
ตอบ ไม่เคย	ให้ ๑ คะแนน

๕) แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับทัศนคติและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเข้าใจวินัยจราจร แบ่งเป็น

(๑) ความคิดเห็นเรื่องสาเหตุหลักที่ทำให้เยาวชนฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจร ขาดการตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่รถยนต์ พฤติกรรมเลียนแบบจากกลุ่มเพื่อน

(๒) ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการส่งเสริมให้เยาวชนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

(๓) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎจราจรและการขับอย่างปลอดภัยผ่านการรับชมทางวีดิทัศน์

ตอนที่ ๒ การวิเคราะห์ข้อมูลจากการทำแบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test

เป็นการประเมินความรู้จากผู้ทำแบบทดสอบเกี่ยวกับความรู้พื้นฐานด้านกฎหมาย ความปลอดภัยบนท้องถนน การรับรู้ถึงพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย และการปฏิบัติตามกฎจราจรให้ถูกต้อง สำหรับข้อคำถามในการวัดผลเกี่ยวกับความรู้ ความเข้าใจ และพฤติกรรมในการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายนั้นมี ๗ ด้านทั้งหมด ๓๐ ข้อ แบ่งเป็น

๒.๑) ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย	๑๑ ข้อ
๒.๒) ด้านการขับอย่างปลอดภัย	๗ ข้อ
๒.๓) ด้านหมวกนิรภัย	๑ ข้อ
๒.๔) ด้านใบอนุญาตขับขี่	๒ ข้อ
๒.๕) ด้านป้ายและสัญญาณไฟจราจร	๖ ข้อ
๒.๖) ด้านโทรศัพท์มือถือ	๑ ข้อ
๒.๗) ด้านเมาสุรา	๒ ข้อ

การตอบแบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test เป็นคำถามในการวัดองค์ความรู้ด้านกฎหมาย ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ และพฤติกรรมให้ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย โดยปรากฏผลคะแนนการตอบแบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test ดังนี้

Pre-Test	
คะแนนที่ได้	จำนวน
๒.๐๐ / ๑๕	๒
๓.๐๐ / ๑๕	๓
๔.๐๐ / ๑๕	๙
๕.๐๐ / ๑๕	๒๓
๖.๐๐ / ๑๕	๔๓
๗.๐๐ / ๑๕	๔๘
๘.๐๐ / ๑๕	๕๗
๙.๐๐ / ๑๕	๕๗
๑๐.๐๐ / ๑๕	๔๖
๑๑.๐๐ / ๑๕	๓๔
๑๒.๐๐ / ๑๕	๑๕
๑๓.๐๐ / ๑๕	๑๗
๑๔.๐๐ / ๑๕	๔
๑๕.๐๐ / ๑๕	๑
รวมจำนวนผู้ตอบ	๓๕๙

Post-Test	
คะแนนที่ได้	จำนวน
๒.๐๐ / ๑๕	๐
๓.๐๐ / ๑๕	๗
๔.๐๐ / ๑๕	๑๘
๕.๐๐ / ๑๕	๑๙
๖.๐๐ / ๑๕	๓๐
๗.๐๐ / ๑๕	๓๗
๘.๐๐ / ๑๕	๔๙
๙.๐๐ / ๑๕	๕๘
๑๐.๐๐ / ๑๕	๔๔
๑๑.๐๐ / ๑๕	๓๙
๑๒.๐๐ / ๑๕	๓๗
๑๓.๐๐ / ๑๕	๑๕
๑๔.๐๐ / ๑๕	๘
๑๕.๐๐ / ๑๕	๑
รวมจำนวนผู้ตอบ	๓๖๒

ตอนที่ ๓ การรับชมวิดีโอเรื่อง “ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร” เพื่อเป็นการจูงใจให้เยาวชนเข้าร่วมกิจกรรม และเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่ปลอดภัย ทำให้ผู้เข้าร่วมโครงการมีองค์ความรู้จากสื่อประชาสัมพันธ์ที่เข้าถึงและเข้าใจได้ง่าย

๓.๓ การเก็บข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยและการคำนวณข้อมูล มีวิธีการและขั้นตอน ดังต่อไปนี้

๑) ติดต่อและลงพื้นที่ตามกลุ่มเป้าหมาย โดยประสานงานขอความร่วมมือกับศูนย์การนักศึกษาวิชาทหาร (ศศท.) หน่วยบัญชาการรักษาดินแดน (นรต.)

๒) เก็บรวบรวมแบบสอบถาม แบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test และสอบถามความพึงพอใจและความเข้าใจภายหลังการรับชมวิดีโอเรื่อง “ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร” เพื่อทำการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูล

๓.๔ การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ ๑ การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ การรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์ การฝ่าฝืนกฎจราจร และการรับรู้ด้านทัศนคติและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเข้าใจวินัยจราจร

ตอนที่ ๒ การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายเกี่ยวกับกฎจราจร ความปลอดภัยบนท้องถนน การรับรู้ถึงพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย และการปฏิบัติตามกฎจราจรให้ถูกต้อง

ตอนที่ ๓ การวิเคราะห์ผลความพึงพอใจและความรู้ความเข้าใจภายหลังการรับชมวีดิทัศน์

ตอนที่ ๔ สรุปสภาพปัญหาและวิเคราะห์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ

บทที่ ๔

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “โครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร” เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม โดยการเข้าร่วมโครงการเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนมีผู้เข้าร่วมโครงการในการตอบแบบสำรวจจำนวน ๔๓๒ ราย แบ่งเป็นชาย ๒๖๗ ราย (ร้อยละ ๖๑.๘) หญิง ๑๕๔ ราย (ร้อยละ ๓๕.๖) และไม่ระบุเพศ ๑๑ ราย (ร้อยละ ๒.๕) โดยมีอายุเฉลี่ย ๑๗ ปี และมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ซึ่งโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เยาวชนมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และปลูกฝังจิตสำนึกแก่เยาวชนให้เป็นผู้มีระเบียบวินัย เคารพกฎจราจร โดยใช้แบบสอบถามความพึงพอใจต่อการเข้าร่วมโครงการ สรุปได้ดังนี้

๔.๑ เครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการประเมินครั้งนี้ ผู้ประเมินใช้เป็นแบบสอบถามและแบบทดสอบคำถาม Pre-Post Question รวมถึงการรับชมวิดีโอทัศนความรู้ความเข้าใจ โดยเครื่องมือในการวิเคราะห์แบ่งเป็น ๔ ตอน ได้แก่

ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบประเมิน เป็นคำถามปลายเปิดในรูปแบบของข้อมูลประชากรศาสตร์ และการตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ ข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่ การรับรู้ถึงการขับอย่างปลอดภัย และพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ การฝ่าฝืนกฎจราจร และความคิดเห็นเกี่ยวกับวินัยจราจร

ตอนที่ ๒ ข้อมูลในการทำแบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test เป็นการประเมินจากความรู้พื้นฐานด้านกฎหมาย ความปลอดภัยบนท้องถนน พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถให้ปลอดภัย การมีใบอนุญาตขับขี่ ความรู้เกี่ยวกับป้ายและสัญญาณไฟจราจร รวมถึงความรู้และทัศนคติก่อนและหลังอบรม

ตอนที่ ๓ ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจและความรู้ความเข้าใจในการรับชมวิดีโอ เรื่อง “ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร”

ตอนที่ ๔ สรุปสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะ

๔.๒ การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากรวบรวมข้อมูลได้เรียบร้อยแล้ว ทางคณะผู้วิจัยได้นำแบบสอบถาม แบบทดสอบและประเมินความพึงพอใจเกี่ยวกับการรับชมวิดีโอมาวิเคราะห์และสรุปผลการวิเคราะห์ได้ ดังนี้

๔.๒.๑ ข้อมูลและความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม

๑) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

๑.๑) ข้อมูลส่วนบุคคล

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามแล้ว ปรากฏว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน ๒๖๗ ราย (ร้อยละ ๖๑.๘) เป็นหญิงจำนวน ๑๕๔ ราย (ร้อยละ ๓๕.๖) และไม่ระบุเพศ จำนวน ๑๑ ราย (ร้อยละ ๒.๕) มีอายุอยู่ในช่วง ๑๕-๑๘ ปี และมีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)

๑.๒) ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่จำนวน ๓๙๔ ราย (ร้อยละ ๙๑.๒) และมีเพียง ๓๘ รายที่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๘.๘) โดยส่วนใหญ่ไม่มีรถในความครอบครอง (ร้อยละ ๔๔.๙) และโดยมากจะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๔๐.๓) ครอบครองรถจักรยานจำนวน ๘๑ ราย (ร้อยละ ๑๘.๘) ครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน ๕๔ ราย (ร้อยละ ๑๒.๕) และใช้รถโดยสารสาธารณะจำนวน ๖๒ ราย (ร้อยละ ๑๔.๔) ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เริ่มขับขี่ยานพาหนะครั้งแรกเมื่ออายุ ๑๓ ปี โดยค่าเฉลี่ยอายุที่ผู้ตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่เริ่มขับขี่ยานพาหนะครั้งแรก คือ ๑๔ ปี

๑.๓) ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ของผู้ขับขี่ในการกระทำผิดกฎจราจร

จากการตอบแบบสอบถาม พบว่า การกระทำผิดกฎจราจรที่พบบ่อยที่สุด ได้แก่

- (๑) ไม่สวมหมวกนิรภัย (จำนวน ๑๔๗ ราย)
- (๒) ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง (จำนวน ๙๕ ราย)
- (๓) ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด (จำนวน ๘๓ ราย)
- (๔) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (จำนวน ๓๑ ราย)
- (๕) ดื่มแอลกอฮอล์เกินกำหนด (จำนวน ๒๗ ราย)
- (๖) จอดรถในที่ห้ามจอด (จำนวน ๒๑ ราย) และ
- (๗) แต่งรถผิดกฎหมาย (จำนวน ๒๐ ราย)

๒) ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม

๒.๑) พฤติกรรมเกี่ยวกับการรับรู้และเคารพกฎจราจร

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามพบว่า เยาวชนที่ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรเป็นอย่างดี โดยเยาวชนต่างตระหนักถึงความเข้าใจเกี่ยวกับป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจรเป็นอย่างดี (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๓๓) และให้ความสำคัญต่อการสวมหมวกกันน็อก/การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๕๓) รับรู้ว่าการใช้โทรศัพท์ระหว่างขับรถเป็นเรื่องผิดกฎหมาย (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๔๘) และส่วนใหญ่รับรู้ถึงบทลงโทษเกี่ยวกับกฎหมายการจราจรที่สำคัญ เช่น การปรับ การยึดรถ หรือการตัดคะแนน (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๓๓) โดยภายหลังจากการอบรมและรับชมวิดีโอทัศนสื่อการสอนแล้วมีความรู้ในระดับดีมาก (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๓๓)

๒.๒) พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ของเยาวชน

จากการวิเคราะห์แบบสอบถามพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ๑๕๑ ราย (ร้อยละ ๓๕) มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ ขณะที่ผู้ตอบแบบสำรวจ ๒๘๑ ราย (ร้อยละ ๖๕) แจ้งว่าไม่มีประสบการณ์ดังกล่าว โดยเยาวชนส่วนใหญ่สวมหมวกกันน็อก/การคาดเข็มขัดนิรภัย ในรถยนต์เสมอ (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๓๓) ขับรถภายใต้อัตราที่กฎหมายกำหนด และให้สัญญาณไฟเลี้ยวทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวซ้ายหรือขวา (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๒๙) เคารพกฎจราจรแม้บริเวณนั้นไม่มีตำรวจ (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๒๔) โดยไม่ขับขี่ภายใต้ฤทธิ์สุราหรือสารเสพติด (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๒๒) รวมถึงขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์โดยรักษาระยะห่างจากคันหน้าอย่างเหมาะสมด้วย (คะแนนเฉลี่ยจำนวน ๔.๑๖)

๒.๓) พฤติกรรมที่เป็นสาเหตุให้เยาวชนฝ่าฝืนกฎจราจร

จากผลการตอบแบบสอบถามพบว่า เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการต่างเคยมีพฤติกรรมเสี่ยงในการกระทำผิดกฎจราจร โดยผลคะแนนปรากฏว่า พฤติกรรมที่มีจำนวนสูงและเคยกระทำมากที่สุด ได้แก่ การขับขี่เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับรถฝ่าไฟแดง การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตให้ขับขี่ และเคยใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับขี่ นอกจากนี้ เยาวชนยังเคยมีพฤติกรรมอื่นๆ เช่น การขับรถย้อนศร การขับรถแซงในที่คับขันหรือในบริเวณที่ห้ามแซง การไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว การจอดรถในที่ห้ามจอด รวมถึงพฤติกรรมเกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพรถยนต์/รถจักรยานยนต์โดยไม่ได้รับอนุญาตด้วย

๒.๔) ทักษะและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับวินัยจราจร

ผลการตอบแบบสอบถามสามารถวิเคราะห์ได้ว่า เยาวชนส่วนใหญ่ยังขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจร จึงไม่ตระหนักถึงผลกระทบจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ทำให้ส่วนใหญ่เยาวชนมีพฤติกรรมการเลียนแบบจากกลุ่มเพื่อน มีพฤติกรรมการขับขี่รถด้วยความเร็วเพื่อความตื่นเต้น และเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายไม่เคร่งครัด และจากพฤติกรรมความเสี่ยงในการกระทำผิดกฎจราจร อาทิ การขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การฝ่าฝืนไฟแดง หรือขับรถย้อนศรนั้น ทำให้เยาวชนมีข้อเสนอปรับปรุงกฎหมายให้มีความชัดเจน เข้มงวดต่อการบังคับใช้กฎหมายและมีบทลงโทษที่เคร่งครัด จัดให้มีสื่อการเรียนการสอนหรือวีดิทัศน์เพื่อให้สามารถเข้าใจความรู้ด้านกฎหมายและแนวทางปฏิบัติเพื่อจะได้นำไปใช้ได้อย่างถูกต้อง รวมถึงการปลูกฝังทัศนคติและจิตสำนึกตั้งแต่วัยเรียนให้บูรณาการความรู้ด้านจราจรโดยมีหลักสูตรการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมจนถึงมัธยม เพื่อเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และภายหลังการรับชมวีดิทัศน์ เยาวชนส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรเพิ่มขึ้น และเห็นว่าวีดิทัศน์เป็นสื่อการสอนที่เป็นประโยชน์ เนื้อหากระชับ เข้าใจง่าย และเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพต่อการเสริมสร้างองค์ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมาย กฎจราจรและการขับขี่ปลอดภัยอันส่งผลในเชิงบวกต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่อย่างมีนัยสำคัญ

๔.๒.๒ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบทดสอบคำถาม Pre-Test และ Post-Test

๑) ข้อมูลที่สามารถวิเคราะห์จากแบบทดสอบคำถาม Pre-Test จำนวน ๓๕๙ คน ดังนี้

ความรู้ของเยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการ “ก่อน” การอบรม โดยคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบแบบทดสอบคำถามได้คะแนนเฉลี่ยที่ ๘.๔๔ จากคะแนนเต็ม ๑๕ คะแนน จึงเห็นได้ว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้พื้นฐานในระดับหนึ่ง แต่ยังมีสิ่งที่จะต้องปรับปรุงและเรียนรู้เพิ่มเติม โดยประเด็นที่เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการตอบถูกมากที่สุด คือ ความรู้เกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ การขับรถสวนทาง และป้ายจำกัดความเร็ว ส่วนคำถามที่ผู้เข้าร่วมโครงการตอบผิด ได้แก่ ความผิดกรณีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติเมื่อพบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง และอายุขั้นต่ำสำหรับการขับรถส่วนบุคคล โดยคำถามที่มีระดับความยากแสดงให้เห็นได้ว่า เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการยังไม่เข้าใจกฎจราจรอย่างลึกซึ้ง โดยเฉพาะเกี่ยวกับอายุในการขอใบอนุญาตขับขี่ แต่สำหรับคำถามที่ง่ายเป็นคำถามที่เยาวชนคุ้นเคยและเข้าใจเป็นอย่างดี อย่างไรก็ตามบางประการอาจมีความคลุมเครือ และอาจจะยากเกินไปบ้าง แต่ส่วนใหญ่เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้พื้นฐานดี แต่มีจุดอ่อนในบางเรื่องต้องได้รับการปรับปรุงและฝึกฝนเพิ่มเติม

๒) ข้อมูลที่สามารถวิเคราะห์จากแบบทดสอบคำถาม Post-Test จำนวน ๓๖๒ คน ดังนี้

ความรู้ของเยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการ “ภายหลัง” การอบรม และรับชมวิดีโอทัศนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร พบว่า คะแนนจากการทำแบบทดสอบมีผู้ได้รับคะแนนสูงสุดถึง ๑๓ คะแนน และมีประมาณ ๑๕ คน จากทั้งหมด (ร้อยละ ๒๕) และคะแนนต่ำสุด ๓ คะแนน มีประมาณ ๒๐ คน ที่ตอบผิดและได้คะแนนน้อย โดยข้อที่ตอบผิดบ่อยที่สุด คือ ความรู้เกี่ยวกับการติดธงผ้าสีแดงที่ยื่นเกินจากตัวรถ หลักเกณฑ์การมีแอลกอฮอล์ในเลือด ความหมายของป้ายจราจร และการจำกัดความเร็วขณะขับรถในเมือง โดยแสดงให้เห็นได้ว่า เยาวชนส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรพื้นฐาน เช่น การใช้สัญญาณไฟจราจร การสวมหมวกนิรภัย หรือการคาดเข็มขัดนิรภัย การขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร การจอดรถในที่ห้ามจอด โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการฝ่าฝืนจราจร คือ ขาดความตระหนักถึงอันตรายจากการฝ่าฝืนกฎจราจร ค่านิยมการเลียนแบบจากเพื่อน และความต้องการความตื่นเต้น ซึ่งปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ คือ การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด แม้เยาวชนบางส่วนในโครงการเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ แต่ยังไม่ตระหนักถึงสาเหตุที่แท้จริง และบางส่วนเห็นว่าสื่อวีดิทัศน์มีความชัดเจนและเป็นประโยชน์

๓) การวิเคราะห์เปรียบเทียบการทำแบบทดสอบคำถาม Pre-test และ Post-test ดังนี้

ข้อมูลการวิเคราะห์จากการเยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการในการทำแบบทดสอบคำถาม Pre-test พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้พื้นฐานด้านกฎหมายและความปลอดภัยบนท้องถนนในระดับ “พอใช้” โดยมีค่าเฉลี่ย ๘.๔๔ คะแนนจาก ๑๕ คะแนนเต็ม และมีความเข้าใจเกี่ยวกับการตีความป้ายจราจร และพฤติกรรมที่ควรหลีกเลี่ยง และเมื่อได้รับชมวิดีโอทัศนและทำแบบทดสอบ Post test เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการได้รับคะแนนสูงขึ้น โดยมีค่าเฉลี่ย ๙.๔๑ คะแนนจาก ๑๕ คะแนนเต็ม ทั้งผลการทดสอบหลังจากการอบรม Post test พบว่า คะแนนเฉลี่ยสูงกว่าก่อนการอบรม Pre-test จากคะแนนเฉลี่ย ๖๒ คะแนน เพิ่มขึ้นเป็น ๘๕ คะแนน จึงเห็นถึงพัฒนาการที่ชัดเจน

และมีจำนวนผู้ผ่านเกณฑ์เพิ่มขึ้นแสดงว่า การอบรมมีประสิทธิภาพสูง แสดงให้เห็นว่าการอบรมมีผลเชิงบวกทั้ง ความรู้และทัศนคติ การอบรมผ่านทางวิดีโอทัศน์สามารถยกระดับความรู้ของผู้เข้าร่วมได้อย่างมีนัยสำคัญ ด้านคะแนนเฉลี่ยและสัดส่วนผู้ผ่านเกณฑ์ แม้คะแนนโดยรวมจะเพิ่มขึ้น แต่ปัญหาที่พบคือ ขาดความรู้ความเข้าใจ ในกฎจราจรและไม่ตระหนักถึงอันตราย แต่ทัศนคติสูงขึ้นหลังอบรม ซึ่งเมื่อพิจารณาด้านคะแนนที่เพิ่มมากขึ้น จะเป็นเรื่องความเข้าใจด้านป้ายจราจร การขับขี่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน และความรู้กฎหมายพื้นฐาน ส่วนประเด็นที่ต้องได้รับการพัฒนา เช่น ความรับผิดชอบของผู้ขับขี่ และความรู้เกี่ยวกับการบรรทุกสิ่งของ

ข้อเสนอแนะจากการประเมินผลในครั้งนี้ควรคงรูปแบบการอบรมและเพิ่มกิจกรรมการเรียนรู้เชิงปฏิบัติ เสริมสร้างความเข้าใจ การติดตามประเมินผลระยะยาวเพื่อให้เยาวชนยังคงตระหนักถึงความสำคัญเกี่ยวกับความรู้ พื้นฐานของกฎหมายการจราจร และอาจปรับปรุงเนื้อหาให้ครอบคลุมประเด็นเชิงลึกเพิ่มเติมเพื่อให้มีความรู้สูงขึ้น และลดปัญหาการฝ่าฝืนการจราจร สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ให้ปลอดภัยในเยาวชนอย่างยั่งยืน

๔.๒.๓ ความคิดเห็นภายหลังการรับชมวิดีโอเรื่อง “ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร”

เยาวชนที่ได้รับชมวิดีโอทัศน์ได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่ปลอดภัย โดยเห็นว่า สื่อวิดีโอทัศน์สนุกและเข้าใจง่าย ทั้งสามารถเสริมสร้างความรู้และจิตสำนึกด้านกฎจราจรและการขับขี่ปลอดภัยซึ่งเป็นแนวทางในการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ เหมาะสมต่อยุคปัจจุบัน และมีข้อเสนอให้ปรับปรุงรูปแบบ การประชาสัมพันธ์โดยเสนอข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรผ่านการทำคลิปสั้นๆ หรืออาจจะจ้าง Influencer ในการให้ ข้อมูลหรือมีการจัดทำ Case Study เพื่อให้เยาวชนได้เรียนรู้จริงและตระหนักถึงความสำคัญของวินัยทาง การจราจรเพิ่มมากขึ้น โดยเยาวชนผู้ตอบแบบสอบถามได้รับความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร กฎหมาย และข้อบังคับต่างๆ ในระดับสูง ทั้งภายหลังการอบรมคะแนนความรู้เฉลี่ยเพิ่มขึ้น (คะแนน ๔.๓๙ เป็น ๔.๖๗ จากคะแนนเต็ม ๕) และมีทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยมากขึ้น เช่น การตระหนักถึงการให้สัญญาณไฟเลี้ยวทุกครั้งเมื่อเปลี่ยนเลน หรือเลี้ยวซ้ายหรือขวา เคารพกฎจราจรแม้บริเวณนั้นไม่มีตำรวจอยู่รับรู้ว่าจะไม่ควรถับขี่ภายใต้ฤทธิ์สุราหรือสารเสพติด รวมถึงรับรู้ถึงบทลงโทษ สำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรที่สำคัญ เช่น การปรับ ยึดรถ หรือตัดคะแนน

๔.๒.๔ สรุปสภาพปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหาที่ทำให้เกิดการกระทำผิดต่อกฎจราจร ส่วนใหญ่เป็นปัญหาที่ขาดความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร และไม่ตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่ โดยผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่เห็นว่า โครงการนี้มีประโยชน์และ การเข้ารับการอบรมและรับชมสื่อวิดีโอทัศน์มีส่วนช่วยเพิ่มคะแนนของผู้เข้าร่วมโครงการให้มีความตระหนักรู้ถึง กฎจราจรเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้ผู้เข้าร่วมโครงการจะเริ่มตระหนักถึงความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและพฤติกรรมที่ กระทำผิดกฎจราจร แต่ผู้เข้าร่วมโครงการต่างเคยมีพฤติกรรมเสี่ยงการกระทำผิดกฎจราจร นอกจากนี้ ยังมี พฤติการณ์ที่จะฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการเริ่มขับขี่ยานพาหนะขณะที่อายุยังไม่ถึงเกณฑ์และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ ดังนั้น จึงควรมีการจัดโครงการอบรมเกี่ยวกับกฎการจราจร โดยเพิ่มเติมเกี่ยวกับสื่อวิดีโอทัศน์ สื่อการเรียน

การสอน หรือใช้สื่อการนำเสนอในแบบการตูนคุณธรรม หรือใช้วิดีโอจาก AI จำลองเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้น เพื่อให้เยาวชนตระหนักรู้ถึงภัยอันตรายจากการละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร รวมถึงให้ความสำคัญต่อการปฏิบัติตนให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

บทที่ ๕

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร เป็นโครงการที่ผู้วิจัยได้ดำเนินการสรุปข้อมูลแบบสอบถาม การทำแบบทดสอบ และการรับชมวิดีโอ เรื่อง “ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร” เพื่อการวิจัยในโครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร โดยผู้เข้าร่วมโครงการมีจำนวน จำนวน ๔๓๒ ราย แบ่งเป็นชาย ๒๖๗ ราย (ร้อยละ ๖๑.๘) หญิง ๑๕๕ ราย (ร้อยละ ๓๕.๖) และไม่ระบุเพศ ๑๑ ราย (ร้อยละ ๒.๕) โดยมีอายุเฉลี่ย ๑๗ ปี โดยผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ (๔๒๕ ราย) ศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) โดยสรุปผลการศึกษา แนวทางการพัฒนานโยบาย และข้อเสนอแนะ ดังนี้

๕.๑ สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาพบว่า เยาวชนที่ผู้เข้าร่วมโครงการเป็นผู้มีอายุเฉลี่ย ๑๗ ปี และมีระดับการศึกษาอยู่ที่นักเรียนมัธยมปลายหรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ทำให้ไม่มีประสบการณ์การขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ทั้งจำนวนผู้มีใบขับขี่มีเพียงร้อยละ ๘.๘ เท่านั้น ทำให้ทราบได้ว่า ผู้เข้าร่วมโครงการเริ่มขับขี่ตั้งแต่อายุเริ่มเข้าสู่วัยรุ่นประมาณ ๑๔ ปี มีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุน้อย แต่ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับป้ายจราจร กฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ มีทัศนคติด้านการขับขี่ปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ และตระหนักถึงบทลงโทษในระดับดี แต่ยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจร เช่น การขับรถฝ่าไฟแดง หรือการขับขี่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และยังคงขาดความตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่ โดยการกระทำความผิดกฎจราจรที่พบคือ การขับขี่เร็วกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด และการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย เห็นได้จากการที่ผู้เข้าร่วมโครงการยังคงมีพฤติกรรมเสี่ยงการกระทำความผิด และยังคงทำทั้งๆ ที่รู้ว่าเป็นสิ่งผิดกฎหมาย

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลปัจจุบัน มีจุดแข็งอยู่ที่เยาวชนมีความรู้พื้นฐานด้านกฎหมายค่อนข้างดี ทัศนคติด้านความปลอดภัยมีความรู้เพิ่มมากขึ้นหลังจากการรับชมวิดีโอ และส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์ด้านอุบัติเหตุ แม้ว่าเยาวชนจะไม่มีใบขับขี่แต่มีทักษะในการขับรถ แสดงให้เห็นได้ว่า เยาวชนได้ขับขี่รถยนต์ก่อนเกณฑ์อายุที่กฎหมายกำหนด และยังคงประสบปัญหาว่า เยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการขาดความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรและไม่ตระหนักถึงอันตรายเกี่ยวกับการกระทำความผิดกฎจราจร อย่างไรก็ตาม ผู้เข้าร่วมโครงการมีค่าเฉลี่ยความรู้ด้านกฎหมายการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากการผลการประเมิน Pre-test จาก ๓.๗๖ เป็นผลการประเมิน Post-test เพิ่มขึ้นเป็น ๔.๓๓ โดยถือว่ามีความรู้เพิ่มมากขึ้นถึง ๔๕.๖% และหลังการอบรมและรับชมวิดีโอแล้วพบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้และความตระหนักถึงความสำคัญของการใส่หมวกนิรภัย

การคาดเข็มขัดนิรภัยสูงขึ้น (คะแนนเฉลี่ย ๔.๕๓) รองลงมาเป็นการสร้างความเข้าใจว่า การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถเป็นเรื่องผิดกฎหมาย (คะแนนเฉลี่ย ๔.๔๘) แม้มีผู้เคยมีพฤติกรรมเสี่ยงในการทำผิดกฎจราจร เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด ขับรถย้อนศรก็ตาม แต่การกระทำผิดกฎจราจรที่พบบ่อยที่สุด ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง ดังนั้น เพื่อเป็นการเสริมสร้างให้เยาวชนสามารถตระหนักรู้ถึงความสำคัญต่อการเคารพกฎจราจร จึงควรเก็บข้อมูลจากเยาวชนในพื้นที่อื่นภายในกรุงเทพฯ หรือต่างจังหวัด ให้มีความหลากหลาย เพื่อสะท้อนปัญหาพฤติกรรมจราจรในวงกว้าง โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนหรือนักศึกษา นอกจากนี้ การจัดให้มีการสัมภาษณ์เชิงลึกต่อเยาวชน ครู ผู้ปกครอง และเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เยาวชนเลือกที่มีพฤติกรรมละเมิดกฎจราจรได้

๕.๒ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติ

๑) ด้านนโยบายและการบังคับใช้กฎหมาย

ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร กฎหมาย และทราบถึงพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการกระทำผิดกฎจราจร รวมถึงเคยมีประสบการณ์การกระทำผิดกฎหมาย ดังนั้น ควรกำหนดมาตรการที่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายกับเยาวชนที่ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนระดับมัธยมปลาย ส่งเสริมความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์การอนามัยโลก (WHO) ในการให้ความรู้และความเข้าใจถึงอันตรายของการขับขี่โดยไม่ได้ใบอนุญาต เนื่องจากพฤติกรรมนี้เป็นปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ

ผลการวิจัยพบว่า การตอบแบบสอบถาม ผู้เข้าร่วมโครงการเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และเพศชายเป็นผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์มากกว่า ทั้งมีความเป็นไปได้ว่าผู้เข้าร่วมโครงการที่เป็นเพศชายจะให้ความสำคัญต่ออุบัติเหตุในการขับขี่รถยนต์น้อยกว่าเพศหญิง จึงควรเน้นความสนใจไปที่กลุ่มผู้เข้าร่วมโครงการเพศชาย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจัดฝึกอบรมหรือมีโครงการเสริมสร้างความตระหนักถึงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เน้นเรื่องความรู้เกี่ยวกับกฎการจราจร การสร้างความเข้าใจและเลือกที่จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนเพศชายเป็นกรณีพิเศษ รวมถึงส่งเสริมให้โรงเรียนหรือสถานศึกษาจัดกิจกรรมพัฒนาคุณลักษณะทางจิตวิทยาให้นักเรียนเพื่อเป็นภูมิคุ้มกันในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือขับรถยนต์ให้นักเรียนอื่นๆ ให้มีการควบคุมอารมณ์ในขณะขับขี่ให้ดี และลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ด้วย

๒) ด้านการให้ความรู้และสร้างความตระหนักถึงความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจรต่อเยาวชน

การเพิ่มมาตรการตรวจตราและบทลงโทษในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง รวมถึงสร้างแรงจูงใจเชิงบวก ในการจัดประกวดระหว่างสถาบันการศึกษาและการมอบรางวัลหรือประกาศนียบัตรแก่สถาบันการศึกษา และรณรงค์ให้นักเรียนและเยาวชนปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ครอบครัวและชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับอย่างปลอดภัย สร้างเครือข่ายเยาวชนต้นแบบในการเผยแพร่ความรู้และพฤติกรรมที่ดี

๒.๑) การอบรมและรับชมวิดีโอ และจัดทำแบบทดสอบคำถาม Pre-test และ Post-test ซึ่งจะมีการปรับปรุงแบบการอบรมเป็นการเรียนรู้เชิงปฏิบัติ (Experiential Learning) เช่น การจำลองสถานการณ์ (Simulation) การขับซี้เสมือนจริง (VR Driving Simulation) เพื่อให้เห็นผลทางปฏิบัติที่ชัดเจน หรือจัดทำ Workshop เช่น มีการใช้เกมส์ทายป้ายจราจร เกมสถานการณ์เสี่ยง แข่งขันตอบปัญหา

๒.๒) การสร้างแรงจูงใจและการตระหนักรู้ โดยการนำเสนอถึงกรณีศึกษา (Case study) เป็นอุบัติเหตุจริงที่เกิดขึ้นกับเยาวชน หรือเชิญผู้รอดชีวิตหรือครอบครัวผู้ประสบอุบัติเหตุมาเล่าถึงประสบการณ์หรือผลลัพธ์ที่เกิดจากความเข้าใจในการละเมิดกฎจราจร

๒.๓) การติดตามและประเมินผล ในการทำแบบทดสอบคำถาม Pre-test และ Post-test รวมถึงการสำรวจเชิงลึกเพิ่มเติม เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริงของพฤติกรรมความเสี่ยง แม้จะมีความรู้และความตระหนักแล้วเพื่อให้มีการนำข้อมูลไปพัฒนาและต่อยอด จึงควรมีการออกแบบโครงการเพื่อป้องกันพฤติกรรมความเสี่ยงให้ตรงจุดและทำให้โครงการมีผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

๓) ด้านการวิจัยในอนาคต

๓.๑) ศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยจัดให้มีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) หรือการจัดกลุ่มสนทนา (Focus Group) ระหว่างเยาวชน ครู ผู้ปกครองและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อสร้างความเข้าใจ ทศนคติ และแรงจูงใจที่จะผลักดันให้เยาวชนประพฤติตนให้ถูกต้อง เลิกการกระทำผิดทางกฎหมายจราจรต่างๆ ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายการจราจร

๓.๒) ศึกษากลุ่มประชากรในวงกว้าง มีการเลือกกลุ่มนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา หรือกลุ่มวัยทำงานตอนต้น เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับซี้และความตระหนักในกฎด้านการจราจรในแต่ละช่วงวัย

๓.๓) ศึกษาปัจจัยสำคัญอื่นๆ ที่อาจส่งผลต่อพฤติกรรมการขับซี้ของเยาวชน เช่น อิทธิพลจากเพื่อน ครอบครัว สื่อสังคมออนไลน์ หรือสภาพแวดล้อม เพื่อให้ได้ข้อมูลอย่างครบถ้วนและสามารถสร้างมาตรการเชิงป้องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การวิจัยในครั้งนี้ย่อมชี้ให้เห็นได้ว่า การอบรมสามารถเพิ่มความรู้และความตระหนักรู้ถึงกฎจราจรได้ โดยต้องจัดช่องว่างระหว่างความรู้กับพฤติกรรมที่แท้จริง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องออกแบบโปรแกรมในการเรียนรู้ที่มีการผสมผสานระหว่างองค์ความรู้ ทักษะการปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืนในกลุ่มเยาวชนได้ รวมถึงส่งเสริมให้มีการนำข้อมูลการวิจัยไปสนับสนุนและเชื่อมโยงต่อนโยบายสาธารณะ อาทิการออกมาตรการณรงค์ “การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐% ในโรงเรียน” หรือการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อผู้ไม่มีใบอนุญาตให้ขับซี้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์

บรรณานุกรม

กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (๒๕๖๗). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ประเทศไทย. เข้าถึงได้จาก

<https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/๑๕๘๗๖๒๐๒๔๐๗๑๒๐๕๑๗๑๓.pdf>

กรมการขนส่งทางบก. (๒๕๖๗). คู่มืออบรมสำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์. เข้าถึงได้จาก

<https://safedrivedlt.com/%E0%B8%84%E0%B8%B9%E0%B8%88%E0%B8%A๑%E0%B8%B๗%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%9A%E0%B8%A๓%E0%B8%A๑%E0%B8%8๓%E0%B8%9A%E0%B8%8๒%E0%B8%B๑%E0%B8%9A%E0%B8%8๒%E0%B8%B๕%E0%B8%88/>

นัชรศม์ ชูหิรัญญวัฒน์. (๒๕๕๕). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. โครงการศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ประสาน หอมพล และทิพวรรณ หอมพล. (๒๕๔๐). จิตวิทยาธุรกิจ. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ : สถาบันราชภัฏสวนดุสิต.

สมคิด สิริโรจนามณี. (๒๕๔๗). การดำเนินงานเพื่อควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ศตวรรษ สุจิตรัตน์นท์. (๒๕๖๓). พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี. รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (๒๕๖๘). สถิติอุบัติเหตุทางถนนในรอบ ๒๔ ชั่วโมง. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairsc.com>

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางบก. (๒๕๖๖). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐.

เข้าถึงได้จาก

https://backofficeminisite.disaster.go.th/apiv๑/apps/minisite_roadsafety/๑๙๒/sitedownload/๗๓๗๗/download?TypeMenu=MainMenu&filename=ae๘bb๔๒๒๙a๐f๗d๘๔a๗๘๗๙ec๘da๘a๔a๓๖.pdf.

The Nation. (๒๐๒๒). Road Fatalities the Top ๑๐ Countries with the highest number of Traffic-related deaths. เข้าถึงได้จาก <https://www.nationthailand.com/in-focus/๔๐๐๑๔๕๕๑>.

ภาคผนวก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
โครงการเสริมสร้างเยาวชนให้มีสำนึกในการเคารพกฎจราจร

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดเติมข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดและทำเครื่องหมาย ☒ ให้ตรงกับความจริงมากที่สุด

๑. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง ☐ ไม่ระบุ

๒. อายุ.....ปี

๓. ระดับการศึกษา

☐ ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ☐ มัธยมศึกษา/ปวช.

☐ อนุปริญญา/ปวส. ☐ ปริญญาตรีขึ้นไป

๔. ท่านมีใบอนุญาตให้ขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ หรือไม่

☐ มีใบขับขี่ ☐ ไม่มี (หากไม่มีข้ามไปตอบข้อ ๘)

๕. ประเภทของยานพาหนะที่ท่านขับขี่เป็นประจำ (เลือกได้มากกว่า ๑ ข้อ)

☐ รถจักรยานยนต์ ☐ รถยนต์ส่วนบุคคล

☐ รถโดยสารสาธารณะ ☐ รถจักรยาน

☐ ไม่มีรถในครอบครอง ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

๖. ท่านเริ่มขับขี่ยานพาหนะตั้งแต่อายุเท่าใดปี

๗. ท่านมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ หรือไม่
อย่างไร

☐ ไม่มี

☐ มีประสบการณ์จาก.....

๘. ท่านคิดว่าการกระทำผิดกฎจราจรข้อใดพบบ่อยที่สุด (เลือกเพียง ๑ ข้อ)

- ☐ ขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด ☐ ดื่มแอลกอฮอล์เกินกำหนด
- ☐ ขับรถฝ่าสัญญาณไฟแดง ☐ จอดรถในที่ห้ามจอด
- ☐ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ☐ ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ☐ แต่งรถผิดกฎหมาย ☐ อื่นๆ

ส่วนที่ ๒ แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการรับรู้และเคารพกฎจราจรของเยาวชน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง ☐ ในการให้คะแนนความเห็นของท่านต่อข้อความดังต่อไปนี้ (๕ = เห็นด้วยอย่างยิ่ง ๔ = เห็นด้วย ๓ = ปานกลาง ๒ = ไม่เห็นด้วย และ ๑ = ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง)

ลำดับ	รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น				
		๕	๔	๓	๒	๑
ด้านการรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจร						
๑	ท่านเข้าใจความหมายของป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจรเป็นอย่างดี					
๒	ท่านทราบถึงกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรขั้นพื้นฐานเป็นอย่างดี					
๓.	ท่านตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกกันน็อก/การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์เสมอ					
๔.	ท่านคิดว่า ท่านมีความรู้ด้านการจราจรเพียงพอสำหรับการขับขี้อย่างปลอดภัย					
๕.	ท่านทราบเป็นอย่างดีว่า การใช้โทรศัพท์ระหว่างขับรถเป็นเรื่องผิดกฎหมาย					
๖.	ท่านรับรู้ถึงบทลงโทษ สำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรที่สำคัญ เช่น การปรับ ยึดรถ หรือตัดคะแนน					
๗.	<u>ก่อน</u> เข้ารับการอบรมและรับชมสื่อการสอนแล้ว ท่านมีความรู้อยู่ในระดับดี					
๘.	<u>ภายหลัง</u> เข้ารับการอบรมและรับชมสื่อการสอนแล้ว ท่านมีความรู้ในระดับดีมาก					

ส่วนที่ ๓ แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☒ ลงในช่องว่าง ☐ ในการให้คะแนนความเห็นของท่านต่อข้อความดังต่อไปนี้ (๕ = เสมอ ๔ = บ่อยครั้ง ๓ = บางครั้ง ๒ = นานๆ ครั้ง และ ๑ = ไม่เคย)

ลำดับ	รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น				
		๕	๔	๓	๒	๑
ด้านพฤติกรรมการขับขี่/การรับรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถ						
๑	ท่านสวมหมวกกันน็อก/คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถยนต์/รถจักรยานยนต์					
๒	ท่านขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด					
๓.	ท่านให้สัญญาณไฟเลี้ยวทุกครั้งเมื่อเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวซ้ายหรือขวา					
๔.	ท่านรักษาระยะห่างจากรถคันหน้าอย่างเหมาะสม					
๕.	ท่านไม่ขับขี่ภายใต้ฤทธิ์สุราหรือสารเสพติด					
๖.	ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลาย					
๗	ท่านไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
๘.	ท่านเคารพกฎจราจรแม้บริเวณนั้นไม่มีตำรวจอยู่					
๙.	ท่านใจเย็นและไม่หงุดหงิดเมื่อพบสถานการณ์จราจรติดขัด					
๑๐.	ท่านมีความมั่นใจในทักษะการขับขี่รถของตนเอง					

ส่วนที่ ๔ แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☒ ลงในช่องว่าง ☐ ในการให้คะแนนความเห็นของท่านต่อข้อความดังต่อไปนี้ (๕ = เสมอ ๔ = บ่อยครั้ง ๓ = บางครั้ง ๒ = นานๆ ครั้ง และ ๑ = ไม่เคย)

ลำดับ	รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น				
		๕	๔	๓	๒	๑
ด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร						
๑	ท่านเคยขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด					
๒	ท่านเคยขับรถฝ่าไฟแดง					
๓.	เมื่อท่านขับรถจักรยานยนต์ ท่านเคยไม่สวมหมวกกันน็อก หรือเมื่อท่านขับรถยนต์ ท่านเคยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
๔.	ท่านเคยขับรถยนต์ย้อนศร					
๕.	ท่านเคยขับรถแข่งในที่คับขันหรือในบริเวณที่ห้ามแข่ง					
๖.	ท่านเคยที่จะไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว					
๗	ท่านเคยใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
๘.	ท่านเคยจอดรถในที่ห้ามจอด					
๙.	ท่านเคยดัดแปลงสภาพรถยนต์โดยไม่ได้รับอนุญาต เช่น ใส่ท่อดัดง หรือไม่ปิดป้ายทะเบียนรถยนต์					
๑๐.	ท่านเคยขับซิ่งรถโดยไม่มีใบอนุญาตให้ขับขี่					

ส่วนที่ ๕ แบบสอบถามเบื้องต้นเกี่ยวกับทัศนคติและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเข้าใจวินัย
จราจร

๑. ท่านคิดว่าอะไรเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เยาวชนฝ่าฝืนกฎจราจร (เลือกได้มากกว่า ๑ ข้อ)

- ☐ ขาดความรู้ความเข้าใจเรื่องกฎจราจร
- ☐ ขาดความตระหนักถึงอันตรายจากการขับซิ่งรถยนต์
- ☐ ไม่เห็นความสำคัญของกฎจราจร
- ☐ ค่านิยม/พฤติกรรมการเล่นแบบจากกลุ่มเพื่อน
- ☐ เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวดเพียงพอ
- ☐ ต้องการความตื่นเต้น หรือสนุกสนาน
- ☐ โครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรไม่เอื้ออำนวย
- ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)

๒. ท่านคิดว่าควรมีแนวทางใดบ้าง ในการส่งเสริมให้เยาวชนปฏิบัติตามกฎการจราจรอย่าง
เคร่งครัด

.....

.....

.....

๓. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการรับรู้ถึงกฎจราจรและการขับซิ่งอย่างปลอดภัยผ่านการ
รับชมทางวีดิทัศน์

.....

.....

.....

.....

***ขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

แบบทดสอบ Pre-Test

เรื่องความรู้เกี่ยวกับการจราจร

ข้อ ๑ กรณีผู้โดยสารที่นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่จะมีความผิดประการใด

- ก. มีความผิด เพราะกฎหมายห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่ในขณะที่คนโดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย
- ข. มีความผิด เพราะกฎหมายบังคับให้ต้องสวมหมวกนิรภัยถือเป็นตัวการร่วมกระทำผิด
- ค. ไม่มีความผิด เพราะเนื่องจากกฎหมายมุ่งเอาผิดเฉพาะผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น
- ง. ไม่มีความผิด เพราะไม่มีกฎหมายบัญญัติห้ามไว้ชัดเจน

ข้อ ๒ เมื่อขับรถผ่านทางแยก พบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตนเช่นไร

- ก. ให้ขับรถผ่านโดยเร็ว
- ข. ให้ชะลอรถ แล้วขับผ่านอย่างระมัดระวัง
- ค. ให้จอดรถทิ้งไว้
- ง. ให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงขับต่อไป

ข้อ ๓ ใบอนุญาตให้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล สามารถทำได้ตั้งแต่อายุเท่าใด

- ก. อายุ ๑๕ ปีขึ้นไป
- ข. อายุ ๑๗ ปีขึ้นไป
- ค. อายุ ๑๘ ปีขึ้นไป
- ง. อายุ ๒๐ ปีขึ้นไป

ข้อ ๔ ในการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ ข้อใดกล่าวได้ถูกต้องที่สุด

- ก. ผู้ขับขี่สามารถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ได้ โดยไม่ต้องมีอุปกรณ์เสริมใดๆ
- ข. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริม สำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น
- ค. ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่เป็นกรณีมีเรื่องเร่งด่วน
- ง. ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถนำเอาโทรศัพท์มือถือมาไว้ในมือโดยใช้โปรแกรมแชทขณะขับรถได้

ข้อ ๕ นายสมชายขับรถในช่องทางเดินรถทางเดียวในลักษณะสวนทาง มีความผิดฐานใด

- ก. ขับรถโดยประมาทเป็นเหตุให้เกิดอันตราย
- ข. ขับรถโดยประมาทโดยการย้อนศร
- ค. ขับรถโดยกีดขวางทางจราจร
- ง. ไม่ขับรถไปตามทิศทางที่กำหนดให้เดินรถทางเดียว

ข้อ ๖ ป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร



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

ข้อ ๗ กรณีป้ายเลขทะเบียนรถชนส่งมอบเลื่อนในสาระสำคัญ เจ้าของรถต้องดำเนินการขอรับแผ่นป้ายเลขทะเบียนใหม่ภายในกี่วัน

- ก. ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ทราบถึงการลบเลื่อน
- ข. ภายใน ๖๐ วันนับแต่วันที่ทราบถึงการลบเลื่อน
- ค. ภายใน ๙๐ วันนับแต่วันที่ทราบถึงการลบเลื่อน
- ง. ภายใน ๑๒๐ วันนับแต่วันที่ทราบถึงการลบเลื่อน

ข้อ ๘ ในขณะที่ท่านซึ่งเป็นเจ้าพนักงานจราจรกำลังปฏิบัติหน้าที่และพบว่าผู้ขับขี่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายการจราจรทางบก เมื่อท่านเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถแล้ว ท่านจะต้องดำเนินการอย่างไรตามกฎหมาย

- ก. ออกใบสั่งแล้วยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น
- ข. เรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่และออกบันทึกการจับกุม
- ค. เรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่ ออกใบสั่ง แล้วคืนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น
- ง. เขียนบันทึกการจับกุม เนื่องจากกฎหมายยกเลิกการยึดใบอนุญาตขับขี่

ข้อ ๙ นางดวงดาวกระทำผิดกฎจราจรในพื้นที่ สน. พุ่งสองห้อง และได้รับใบสั่งที่ออกโดยเจ้าพนักงานจราจร ต่อมานางดวงดาวต้องการชำระค่าปรับตามใบสั่ง จะต้องดำเนินการโดยวิธีการใด

- ก. ชำระค่าปรับต่อพนักงานสอบสวนที่สถานีตำรวจ
- ข. ชำระค่าปรับผ่านแอปพลิเคชัน “เป๋าตัง”
- ค. ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาคาทางไปรษณีย์ตอบรับ
- ง. ถูกทุกข้อ

ข้อ ๑๐ นายกบเป็นคนพิการ ไม่มีนิ้วมือข้างซ้ายและประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถยนต์ชั่วคราวได้หรือไม่

- ก. ได้ เพราะนายกบเป็นผู้มีบัตรคนพิการ
- ข. ได้ เพราะนายกบยังไม่มีผู้มีร่างกายพิการจนไม่สามารถที่จะขับรถได้
- ค. ไม่ได้ เพราะนายกบเป็นผู้มีร่างกายพิการ
- ง. ไม่ได้ เพราะกฎหมายห้ามคนพิการขับรถ

ข้อ ๑๑ รถที่มีความเร็วช้า ผู้ขับจะต้องปฏิบัติอย่างไร

- ก. ขับรถได้ทั้งด้านซ้ายและด้านขวา
- ข. ขับรถชิดขอบด้านขวา
- ค. ขับรถที่บริเวณไหล่ทาง
- ง. ขับรถชิดขอบด้านซ้าย

ข้อ ๑๒ ป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร



- ก. ป้ายห้ามน้ำหนักเกินกำหนดผ่าน
- ข. ป้ายจำกัดความเร็ว
- ค. ป้ายห้ามรถว่างเกินกำหนดผ่าน
- ง. ป้ายห้ามรถสูงเกินกำหนดผ่าน

ข้อ ๑๓ รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกได้ตามข้อใด

- ก. บรรทุกได้ ๒ คน รวมผู้ขับขี่ และบรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลกรัม
- ข. บรรทุกได้ ๓ คน รวมผู้ขับขี่
- ค. บรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลกรัม
- ง. บรรทุกได้ ๑ คน หรือบรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน ๕๐ กิโลกรัม

ข้อ ๑๔ ถ้าร้านขายสินค้าเก่าอี้ หรือแท่งคอนกรีตมาวางที่หน้าร้านบนไหล่ทาง เพื่อมิให้รถคันอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้ามาจอด จะมีความผิดหรือไม่

- ก. ไม่มีความผิด เพราะเป็นการวางไว้หน้าร้านของตนเอง เป็นการชั่วคราว
- ข. ไม่มีความผิดเพราะเป็นไหล่ทางสาธารณะ
- ค. มีความผิด เพราะกฎหมายห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วย

ประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร

- ง. มีความผิด เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมการขนส่ง

ข้อ ๑๕ ในขณะที่ขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ผู้ขับขี่ต้องมีเอกสารใดใช้คู่กับใบอนุญาตขับรถ

- ก. สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถยนต์
- ข. สำเนาบัตรประชาชน
- ค. สำเนาใบอนุญาตขับรถ
- ง. สำเนาทะเบียนบ้าน

แบบทดสอบ Post-Test

เรื่องความรู้เกี่ยวกับการจราจร

ข้อ ๑ รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวจากตัวรถ ขณะที่อยู่ในเส้นทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติอย่างไรกับตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น

- ก. ติดป้ายบอกว่า “บรรทุกของ”
- ข. ติดธงผ้าสีแดงหรือสีแดงก่ำได้
- ค. จุดไฟแสงแดง
- ง. ติดสัญญาณไฟ

ข้อ ๒ การจอดรถให้ขนานกับขอบทางควรจอดห่างจากขอบทางในระยะเท่าใด

- ก. ๑๕ เซนติเมตร
- ข. ๒๐ เซนติเมตร
- ค. ๒๕ เซนติเมตร
- ง. ๓๐ เซนติเมตร

ข้อ ๓ กรณีมีการตรวจจับผู้ขับขี่ที่เมาสุราตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ พ.ศ. ๒๕๓๗ และกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๒๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ จึงถือว่าเป็นผู้ขับขี่ขณะเมาสุรา ข้อใดกล่าวไม่ถูกต้อง

- ก. มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ซึ่งได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- ข. มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ซึ่งมีใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถยนต์ประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้
- ค. มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ สำหรับผู้ขับขี่ซึ่งมีอายุต่ำกว่า ๒๐ ปีบริบูรณ์
- ง. มีแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ข้อ ๔ รถยนต์ไว้เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม (ป้ายแดง) ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนให้ขับรถในช่วงเวลาใด

- ก. ขับรถได้ตลอดเวลา
- ข. ขับได้เฉพาะเวลา ๐๘.๐๐ – ๑๖.๓๐ น.
- ค. ขับได้เฉพาะระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก
- ง. ขับได้เนื่องจากป้ายแดงเสียภาษีแล้ว

ข้อ ๕ ป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร



- ก. ให้เดินรถสองทาง
- ข. ให้ชิดซ้ายหรือชิดขวา
- ค. ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา
- ง. ให้ตรงไป

ข้อ ๖ เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางนี้ หมายความว่าอย่างไร



- ก. เครื่องหมายเส้นห้ามจอด เว้นแต่หยุดรับ-ส่ง ชั่วขณะ
- ข. เครื่องหมายเส้นห้ามหยุดหรือจอดรถ
- ค. เครื่องหมายเส้นชะลอความเร็ว
- ง. เครื่องหมายให้ทาง

ข้อ ๗ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลหรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลอัตรา ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละเท่าใด

- ก. ๖๐ กิโลเมตร
- ข. ๘๐ กิโลเมตร
- ค. ๙๐ กิโลเมตร
- ง. ๑๐๐ กิโลเมตร

ข้อ ๘ ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามข้อใดไม่ถูกต้อง

- ก. ลดความเร็วเมื่อถึงวงเวียน
- ข. ลดความเร็วเมื่อเห็นคนกำลังข้ามทาง
- ค. จอดรถบริเวณทางร่วมทางแยก
- ง. ลดความเร็วเมื่อถึงเวลาคับขัน

ข้อ ๙ กรณีตำรวจจราจรตั้งด่านตรวจจับรถจักรยานยนต์ใช้ท่อไอเสียเสียงดังรบกวนผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น มีวิธีการปฏิบัติอย่างไร

ก. บิดคันเร่งรถจักรยานยนต์นั้นอย่างรวดเร็วจนสุดคันเร่งเพื่อให้เกิดเสียงดังที่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ข. ต้องเร่งเครื่องจนสุดรอบเร่งบิดพร้อมทั้งใช้เครื่องมือตรวจวัดความดังทุกครั้งโดยมีผู้เชี่ยวชาญในการตรวจวัดความดังควบคุม

ค. ต้องใช้เครื่องมือตรวจวัดความดังทุกครั้งโดยมีผู้เชี่ยวชาญในการตรวจวัดความดังควบคุมแต่ถ้าไม่มีเครื่องมือวัดความดังก็ให้จับกุมโดยใช้หูฟังเสียงโดยอนุมาน

ง. ต้องบิดคันเร่งรถจักรยานยนต์นั้นตามรอบที่กฎหมายกำหนดและใช้เครื่องมือวัดความดังประกอบด้วยทุกครั้ง

ข้อ ๑๐ ป้ายเตือนนี้ หมายความว่าอย่างไร



ก. ป้ายทางลดต่ำ

ข. ป้ายสะพานแคบ

ค. ป้ายทางแคบทั้งสองด้าน

ง. ป้ายทางเป็นแอ่ง

ข้อ ๑๑ นายปลาขับรถเข้าไปในถนนแจ้งวัฒนะ โดยนำรถเข้าไปหยุดที่ริมถนนซึ่งเป็นบริเวณห้ามจอด โดยไม่ได้ดับเครื่องและไม่ได้ห้ามล้อไว้ จากนั้นนายปลาเดินลงไปธุระประมาณครึ่งชั่วโมง จากนั้นก็กลับขึ้นรถออกไป ดังนั้น การกระทำของนายปลาเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ฐานใด

ก. ความผิดฐานจอดรถทิ้งไว้ในทางเดินรถโดยไม่หยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อไว้

ข. ความผิดฐานหยุดรถทิ้งไว้ในทางเดินรถโดยไม่หยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อไว้

ค. ความผิดฐานหยุดรถกีดขวางการจราจร

ง. ไม่มีความผิดฐานใด

ข้อ ๑๒ นายส้มขับรถจักรยานยนต์ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนทางราชการมีความผิดตามกฎหมายฉบับใด

ก. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

ข. พระราชบัญญัติทางหลวง

ค. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ง. พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

ข้อ ๑๓ กรณีถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถมีสิทธิอุทธรณ์ได้ภายในกี่วัน

- ก. ๑๕ วัน
- ข. ๓๐ วัน
- ค. ๖๐ วัน
- ง. ๙๐ วัน

ข้อ ๑๔ ข้อใดไม่ใช่ “รถฉุกเฉิน” ตามกฎหมายจราจรทางบก

- ก. รถยนต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ข. รถดับเพลิงของราชการบริหารส่วนกลาง
- ค. รถพยาบาลของราชการบริหารส่วนภูมิภาค
- ง. รถกู้ภัยที่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ใช้สัญญาณไฟหรือเสียงไซเรนตามที่กำหนด

ข้อ ๑๕ ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุด

- ก. ผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุรา
 - ข. ผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุรา
 - ค. ผู้ขับขี่อายุเกินกว่า ๒๐ ปีขึ้นไป ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๒๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุรา
 - ง. ผู้ขับขี่อายุเกินกว่า ๒๐ ปีขึ้นไป ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าไม่เมาสุรา
-