

Knowledge, Understanding, and Behavior related to Traffic Violation of High School Students in Khon Kaen Municipality, Khon Kaen Province

Wissanu Nilsaku

Master degree student in Local Administration, College of Local Administration,
Khon Kaen University

Supawathanakorn Wongthanavas

Associate Professor, College of Local Administration, Khon Kaen University
Researcher, Research Group on Local Affairs Administration

Received: November 15, 2016

Accepted: December 29, 2016

Abstract

This study aimed to examine the knowledge, understanding, and behavior related to traffic violation of high school students and to propose approaches for promoting the understanding of and obedience to traffic laws for high school students in Khon Kaen Municipality. The research employed a survey research design with a sample of 405 high school students. The data collected from questionnaires and interviews were analyzed using Pearson correlation. Qualitative data were also collected via group discussions with teachers, administrators, and police officers, a total of 20 persons.

The study results reveal that high school students lack the knowledge and understanding of traffic signs at a severe level because they do not have experiences in using public roads and a lack of driving proficiency. Students who have driving license have a higher level of knowledge and understanding than those who do not. These are considered personal factors which are risky to cause accidents. The solutions to prevent traffic are as follows: 1) dissemination of knowledge and understanding of traffic signs; 2) participation from members of the governance network, including governmental offices, businesses, communities, and parents, and 3) stricter enforcement of the traffic rules.

Keywords: youth, traffic violation, Khon Kaen Municipality

ความรู้ ความเข้าใจและพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

ร.ต.อ. วิษณุ นิลสาคุ

นักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ ภาควิชาศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

รศ. ดร. ศุภวัฒน์กร วงศ์ชนวสุ

อาจารย์ประจำหลักสูตร รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

นักวิจัย กลุ่มวิจัยการบริหารกิจการท้องถิ่น

ได้รับบทความ: 15 พฤศจิกายน 2559 ตอบรับตีพิมพ์: 29 ธันวาคม 2559

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร และเพื่อหาแนวทางในการเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น ใช้วิธีการศึกษาเชิงสำรวจจากเยาวชนที่เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาในสถานศึกษาในเขตเทศบาลนครขอนแก่น 3 โรงเรียน จำนวน 405 จากนั้นนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์หาค่าสถิติ และหาความสัมพันธ์โดยใช้สถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ประกอบกับข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้การสนทนากับตัวแทนครู ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำนวน 20 คน รวมทั้งการวิเคราะห์เนื้อหาสาระ

ผลการศึกษาพบว่าเยาวชนยังมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน เนื่องจากขาดความรู้และขาดความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน ยังมีพฤติกรรมการละเมิดและไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร ผลจากการศึกษาความสัมพันธ์ของการมีใบอนุญาตขับขี่กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร พบว่า ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่จะมีระดับความรู้ความเข้าใจที่ระดับสูงกว่าผู้ที่ไม่ได้มีใบอนุญาตขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และกลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรซึ่งจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ แนวทางการแก้ไขปัญหการละเมิดกฎจราจร ได้แก่ 1) การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ 2) การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย หน่วยงานราชการ สถานประกอบการชุมชนและผู้ปกครอง และ 3) การบังคับใช้กฎหมายโดยเฉพาะเรื่องการมีใบอนุญาตขับขี่

คำสำคัญ: เยาวชน การละเมิดกฎจราจร เทศบาลนครขอนแก่น

บทนำ

จังหวัดขอนแก่นเป็นศูนย์กลางคมนาคมที่ติดต่อเชื่อมโยงจากกรุงเทพฯ ไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีเส้นทางคมนาคมหลากหลายสาย อาทิ ทางรถยนต์มีทางหลวงแผ่นดินผ่านพื้นที่ จำนวน 7 สาย มีทางรถไฟเส้นทางจาก กรุงเทพฯ-หนองคาย และทางเครื่องบิน มีท่าอากาศยานพาณิชย์ ที่คอยอำนวยความสะดวก สบายกับประชาชนทุกระดับชั้น (สำนักงานจังหวัดขอนแก่น, 2555) ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้จังหวัดขอนแก่นมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว

การเติบโตของจังหวัดขอนแก่นในทุก ๆ ด้าน ส่งผลให้การขยายตัวของตัวเมือง การเพิ่มขึ้นของประชากร ปริมาณการจราจรและการเดินทางบนท้องถนนเพิ่มขึ้น มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์โดยสารประจำทาง รถยนต์โดยสารขนาดเล็ก รถยนต์บรรทุกสาธารณะ รถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ได้เผชิญกับปัญหาการจราจรซึ่งเป็นปัญหาที่รุนแรงและส่งผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมเป็นอย่างมาก มีหน่วยงานหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชน ได้พยายามแก้ไขปัญหารถจราจรอย่างต่อเนื่อง จนถึงปัจจุบันปัญหารถจราจรยังไม่มีแนวโน้มที่จะลดความรุนแรงลง และไม่สามารถหยุดยั้งอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านจราจรได้ กลับทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ และพบมากในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลายในอัตราค่อนข้างสูง (ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557) อีกทั้งอุบัติเหตุยังสร้างความสูญเสียมูลค่ามหาศาล ทั้งความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินไว้มากมาย และเป็นสาเหตุการตายอันดับต้น ๆ รองจากโรคมะเร็ง (กลุ่มภารกิจด้านข้อมูลข่าวสารและสารสนเทศสุขภาพ สำนักงานนโยบายยุทธศาสตร์, 2553) นอกจากนี้จะส่งกระทบโดยตรงต่อผู้ขับขี่ไม่ว่าจะเป็นทางร่างกายและจิตใจแล้วยังส่งผลกระทบต่อครอบครัว สังคม ประเทศชาติ อันก่อให้เกิดปัญหาในอนาคต

ส่วนสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ 90 เกิดขึ้นจากการขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการฝ่าฝืนเครื่องหมายควบคุมการจราจร (สำนักอำนวยการความปลอดภัย, 2554) นอกจากนั้นกรมขนส่งทางบก (2552) ได้ทำการสำรวจอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศที่มีสาเหตุจากการขับรถ 5 อันดับแรกพบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็วเกินกำหนด ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ขับรถตามหลังในระยะกระชั้นชิด ขับรถอย่างผิดกฎหมายและฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร และนอกจากนี้ยังพบข้อมูลสำคัญที่สนับสนุนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่มาจาก การฝ่าฝืนเครื่องหมายควบคุมการจราจร พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรถึงร้อยละ 50 ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร (เสาวนีย์ ตีมูลและคณะ, 2556) การลดผลกระทบดังกล่าว สามารถกระทำได้วิธีหนึ่งก็คือ การเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ซึ่งเป็นพื้นฐานของประชาชนชาวไทยทุกคนที่จำเป็นจะต้องทราบ

ความรู้ ความเข้าใจ และการปฏิบัติของเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร เป็นส่วนสำคัญของวินัยจราจร การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรกับเยาวชนให้มีความรู้ ความเข้าใจ มีความเคารพ เชื่อฟัง ปฏิบัติตาม กฎหมาย กฎระเบียบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ ตลอดจนการสร้างจิตสำนึกในระเบียบวินัยจะสามารถช่วยลดและแก้ไขปัญหารถจราจรได้ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ให้ความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และประกาศนโยบายในปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติเพื่อการ

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

ปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อจำนวนประชากรหนึ่งแสนคน อันถือเป็นวาระแห่งชาติที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการอย่างเข้มแข็งในทุก ๆ พื้นที่ของประเทศ นักเรียน ที่ต้องใช้การสัญจรไปมาระหว่างบ้านและโรงเรียน โดยเฉพาะนักเรียนที่เรียนในโรงเรียนสังกัดเทศบาลนครขอนแก่น มีจำนวนมากกว่า 10000 คน ซึ่งจากการสังเกตของผู้วิจัย พบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจากสถิติพบว่า ในช่วงหนึ่งสัปดาห์ มีนักเรียนซึ่งเป็นเยาวชนที่ใช้เส้นทางจราจรในเทศบาลนครขอนแก่นได้รับอุบัติเหตุและบาดเจ็บทุกวัน สำนักงานจังหวัดขอนแก่น. (2555) ดังนั้น เทศบาลนครขอนแก่น ควรจะกำหนดแนวทางในการดำเนินงานเพื่อลดอันตรายและอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นท้องถิ่นให้แก่เยาวชนและเพื่อภาพลักษณ์ใหม่ของการจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาความรู้ความเข้าใจของเยาวชนในสถานศึกษาสังกัดเทศบาลนครขอนแก่นเกี่ยวกับกฎจราจร
2. เพื่อศึกษาสถานการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาสังกัดเทศบาลนครขอนแก่นเกี่ยวกับกฎจราจร
3. เพื่อนำผลการศึกษาที่กำหนดแผนการดำเนินงานในการป้องกันการละเมิดกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาสังกัดเทศบาลนครขอนแก่น

สมมติฐานการวิจัย

ระดับความรู้ความเข้าใจ และการมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ได้ทำการศึกษาความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ปีการศึกษา 2557 เก็บข้อมูลระหว่างเดือนธันวาคม 2557 – เดือนมกราคม 2558 จำนวน 405 คน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ได้ทราบถึงระดับความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมของเยาวชนเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ในเขตพื้นที่เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เพื่อนำไปเป็นแนวทางการในการเสริมสร้างปรับปรุงการณรงค์วินัยจราจร

ได้ทราบถึงปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไขปัญหเกี่ยวกับพฤติกรรมของเยาวชนในสถานศึกษาสังกัดเทศบาลนครขอนแก่นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานภาครัฐ เช่น ตำรวจภูธรจังหวัด สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น สำนักงานขนส่งจังหวัด และเทศบาลนครขอนแก่น

การทบทวนวรรณกรรม

1. ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

ความหมายของเครื่องหมายจราจร พระราชบัญญัติการจราจรทางบก (2522) ได้อธิบายว่าเครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใดๆที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนขี่จักรยาน

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

ไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้นเครื่องหมายจราจร หมายถึง รูปภาพ ข้อความ ตัวหนังสือ ตัวเลข หมุด หลัก เส้น แถบสี หรือสัญลักษณ์ใด ๆ ที่แสดงการติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏในเขตทางหรือทางหลวง ในลักษณะที่เห็นโดยง่ายและชัดเจน เพื่อให้ผู้ใช้ทางไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือผู้ควบคุมสัตว์ ปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้นหรือเป็นการแจ้งข้อมูล หรือให้คำแนะนำเกี่ยวกับการใช้ทางหรือทางหลวงนั้น เพื่อให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

สรุปว่า เครื่องหมายจราจรนั้น เพื่อให้ผู้ใช้ทางไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือผู้ควบคุมสัตว์ ปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้นหรือเป็นการแจ้งข้อมูล จะต้องปฏิบัติเพื่อให้การจราจรเป็นไปโดยสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย

2. แนวคิดเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ**2.1 ความหมายของความรู้**

ราชบัณฑิตยสถาน (2551) ได้ให้ความหมายของความรู้ คือ “สาระ ข้อมูล แนวคิด หลักการที่บุคคลรวบรวมได้จากประสบการณ์ในวิถีชีวิตความรู้เป็นผลที่เกิดขึ้นจากการปฏิสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ สังคม และเทคโนโลยี บุคคลเรียนรู้จากประสบการณ์ การศึกษา อบรม การรับถ่ายทอดทางวัฒนธรรม การรับรู้ การคิด และการฝึกปฏิบัติ จนสามารถสรุปสาระความรู้และนำไปใช้ประโยชน์ได้หรือพัฒนาไปสู่ระดับที่สูงขึ้น”

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช (2553) ได้ให้ความหมายของความรู้ คือความสามารถเชิงปฏิบัติ และทักษะ ความเข้าใจหรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากประสบการณ์สิ่งที่สะสมมาจากการศึกษาเล่าเรียน การค้นคว้าหรือประสบการณ์ รวมทั้ง สิ่งที่ได้รับมาจากการได้ยิน ได้ฟัง การคิด หรือการปฏิบัติองคฺวิชาในแต่ละสาขา

คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต (2556) ได้ให้ความหมายของความรู้ คือเป็นเนื้อหาที่ประกอบด้วยข้อเท็จจริง ทฤษฎี หลักการ รูปแบบ กรอบความคิด เป็นการผสมผสานระหว่างประสบการณ์ ค่านิยม ความรู้ในบริบท และนำไปสู่การปฏิบัติได้ให้ความหมายของความรู้ คือ

John lock (1994) ความรู้ทั้งหมดในที่สุดแล้วมีพื้นฐานมาจากประสบการณ์ผ่านประสาทสัมผัสหรือผัสสะทั้งห้า อันหมายถึง ตา หู จมูก ลิ้น กาย โดยความรู้แบบอาศัยประสบการณ์

Hideo Yamazaki (อ้างถึงใน สุวรรณ เจริญญเสาวภาคย์และคณะ, 2548) ได้อธิบายว่า สารสนเทศที่ผ่านกระบวนการคิด เปรียบเทียบ และตัดสินใจจากสถานการณ์ต่าง ๆ เชื่อมโยงกับความรู้อื่น และตัดสินใจในสถานการณ์ต่างๆ โดยไม่จำกัดช่วงเวลา

สรุปว่า บุคคลเรียนรู้จากประสบการณ์ การศึกษา อบรม การรับถ่ายทอดทางวัฒนธรรม การรับรู้ การคิดความรู้ในบริบท และนำไปสู่การปฏิบัติ

2.2 ประเภทของความรู้

คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต (2556) ได้อธิบายว่า ความรู้ มีทั้งหมด 2 ประเภท

1. ความรู้ในตัวมนุษย์หรือความรู้โดยนัย หมายถึง ความรู้ที่เกิดขึ้นจากประสบการณ์ การศึกษา การสนทนา รวมถึงเจตคติของแต่ละบุคคล การฝึกอบรมและสติปัญญาและประสบการณ์

2. ความรู้เชิงประจักษ์ที่ปรากฏชัดเจน หมายถึงความรู้ที่ได้รับจากการถ่ายทอดของบุคคล

3. ปัจจัยที่ทำให้เกิดการกระทำผิดเครื่องหมายจราจร

สำนักงานบริหารทรัพยากรธรรมชาติ (ม.ป.ป) ได้อธิบายว่าความผิดพลาดเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้เสมอ และมักจะเกิดขึ้นง่าย หรือว่าจะรู้ก็มักส่าย อาจซ้ำเกินกว่าที่จะยับยั้งความเสียหายได้ทันทั่วทั้งที่

3.1 รูปแบบการแสดงความผิดพลาด สามารถแบ่งออกได้เป็นดังนี้

1) การพลั้งเผลอและการลืมน Slips and Lapses เป็นการกระทำที่ไม่เป็นไปตามที่ผู้กระทำได้ตั้งใจหรือวางแผนไว้การพลั้งเผลอนั้นเป็นความผิดพลาดในการทำผิดขั้นตอน ส่วนการลืมนเป็นความผิดพลาดในการระลึกละเลยไม่ได้ปฏิบัติตามขั้นตอน ตัวอย่างเช่น การชนน๊อต หากหยิบน๊อตผิดขนาดมาขันหมายถึงการพลั้งเผลอ แต่หากว่าลืมนขันน๊อตจะเป็นความผิดพลาด ส่วนใหญ่แล้วการพลั้งเผลอจะไม่ก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงนัก เนื่องจากจะถูกตรวจพบได้ง่ายและสามารถแก้ไขได้ทันเวลา ในทางตรงข้ามการลืมนก่อให้เกิดอันตรายมากกว่า เนื่องจากจะมีการกระทำหรือสภาพอย่างอื่นมาหันเหความสนใจจนไม่สามารถจะระลึกได้ด้วยตัวเองเมื่อนึกขึ้นได้ก็แก้ไขไม่ทันเสียแล้ว

2) การกระทำผิดจึงเป็นอันตรายร้ายแรงกว่าการลืมน เนื่องจากเป็นการกระทำโดยไม่รู้ตัวว่าผิด ทำให้ไม่มีความพยายามที่จะแก้ไขให้ถูกต้องปัญหาของการกระทำผิดคือการไม่รู้ว่าจะสิ่งที่ตั้งใจจะกระทำนั้นเป็นสิ่งผิด บ่อยครั้งที่กระทำผิดเกิดจากการไม่เข้าใจสถานการณ์ที่กำลังดำเนินอยู่จึงเลือกการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสมมาใช้สถานการณ์นั้น

3) การฝ่าฝืน Violations เป็นการกระทำที่อันตรายร้ายแรงที่สุดเพราะเป็นความตั้งใจที่จะฝ่าฝืนกฎระเบียบ และมักจะเป็นการกระทำที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยทั้งต่อตัวผู้กระทำเองและผู้อื่น อย่างไรก็ตามผู้ฝ่าฝืนนั้นมิได้มีเจตนาจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร อาจเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงถึงขั้นพิการ และเสียชีวิตได้ การฝ่าฝืนแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

3.1) การฝ่าฝืนจนเคยชิน Routine Violation เป็นการฝ่าฝืนที่กระทำจนเป็นนิสัย เนื่องจากเห็นว่าไม่เป็นอันตรายหรือความความเสี่ยงน้อย จนบางครั้งกลายเป็นบรรทัดฐานการปฏิบัติของกลุ่ม Group Norm.

3.2) การฝ่าฝืนตามสถานการณ์ Situational Violations เกิดขึ้นเนื่องจากสภาพแวดล้อมบังคับ เช่น การทำงานแข่งกับเวลา เครื่องมือขาดแคลน ไม่มีผู้กำกับดูแล

3.3) การฝ่าฝืน เพื่อให้เกิดผลงาน Optimizing Violations เป็นการฝ่าฝืนเพื่อเพิ่มความตื่นตัวหรือความน่าสนใจให้กับงานที่ทำ

4. ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในวัยรุ่น

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2546) พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

4.1 การขาดประสบการณ์ในการขับขี่ การขับขี่เป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และความสามารถของระบบประสาท และการตัดสินใจที่ดี มักจะมีความสามารถในการรับรู้และตอบสนอง

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

อันตรายได้น้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ไม่ดี การคาดประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดไม่เหมาะสม นอกจากนั้นวัยรุ่นยังมีความสามารถที่ไม่ดีพอในการตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ

4.2 วัยรุ่นมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย เนื่องจากช่วงวัยรุ่นเป็นช่วงที่มีแรงขับที่ให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง (risk homeostasis) ในระดับหนึ่งซึ่งสูงกว่าทัววัย ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์และเพื่อน ความเครียด นอกจากนั้นความชอบเสี่ยง ทำให้วัยรุ่นเลือกที่จะทำหลายอย่าง

4.3 วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะโดยส่วนใหญ่ วัยรุ่น จะใช้ยานพาหนะคือรถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะประจำตัวผู้ขับขี่จักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (Unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่า กลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุดผู้ใช้ในชนบทมีความเสี่ยงสูงกว่าผู้ใช้ในเมือง 6-7 เท่า12 จากการศึกษาในประเทศสวีเดนเกี่ยวกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์พบว่าร้อยละ 50 เป็นเด็กวัยรุ่นอายุน้อยกว่า 20 ปี และไม่มีใบอนุญาตขับขี่

4.4 วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยา ก่อนการขับขี่ การศึกษาวัยรุ่นที่ขับขี่แล้วได้รับบาดเจ็บมารับการตรวจในห้องฉุกเฉินพบภาวะเมาแล้วขับร้อยละ 16 โดยที่ร้อยละ 5 มีค่าอยู่ระหว่าง 1-50 มก./ดล. และ ร้อยละ 11 มีค่ามากกว่า 50 มก./ดล.5 ซึ่งเป็นค่าที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าสัดส่วนการเมาในวัยกลางคนจะสูงกว่าวัยรุ่นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาความรุนแรงจะพบว่าวัยรุ่นที่อยู่ในภาวะเมาจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากกว่ากลุ่มอายุอื่น ในระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เท่ากัน กลุ่มวัยรุ่นจะบาดเจ็บรุนแรงกว่ากลุ่มอายุอื่น

4.5 วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ และการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ จากการศึกษาพบว่าวัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ใช้หมวกนิรภัยเฉลี่ยร้อยละ 47 โดยที่วัยรุ่น 10-14 ปีใช้เพียงร้อยละ 12.5 ในขณะที่วัยรุ่น 15-19 ปีใช้ร้อยละ 51.7

5. การเสริมสร้างความปลอดภัยในวัยรุ่น

อดิศักดิ์ ผลิผลการพิมพ์ (2003) ได้แนะนำว่าสิ่งที่จะทำให้วัยรุ่นตระหนักถึงอันตรายบนท้องถนน ควรจะต้องมีเสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่วัยรุ่น โดยแบ่งออกเป็นดังนี้

5.1. การสร้างเสริมทักษะส่วนบุคคล

1) จัดคลินิกสร้างเสริมสุขภาพแบบผสมผสานแก่วัยรุ่น (Comprehensive adolescent health promote clinic) โดยมีหัวข้อของการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นหัวข้อหนึ่งในคำแนะนำ (anticipatory guidance) โดยวัยรุ่นควรได้รับการบริการจากคลินิกอย่างน้อย 3 ครั้งคือเมื่ออายุ 10-13 ปี (มัธยมต้น) 14-16 ปี (มัธยมปลาย) และ 17-19 ปี (มหาวิทยาลัย) วัยรุ่นจะได้รับการสอบถามพฤติกรรมการใช้ถนนและยานพาหนะและได้รับความรู้ถึงอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นได้ รวมทั้งกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงจะได้รับการพูดคุยกับผู้ปกครองและโรงเรียนเพื่อเฝ้าระวังพฤติกรรม

2) ให้ความรู้แก่กลุ่มวัยรุ่นในหลักสูตร "เตรียมพร้อมเพื่อเข้าสู่วัยรุ่น" (preparing to be teen) โดยมีหัวข้อเรื่องของการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นหัวข้อหนึ่งในหลักสูตรนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมล่วงหน้าก่อนเข้าสู่วัยรุ่น กลุ่มวัย 6-12 ปีนี้เป็นวัยที่พร้อมจะเรียนรู้ เข้าใจเหตุผล และยังไม่มีแรงผลักดันภายในให้เกิดความอยากเสี่ยง ดังนั้นการสร้างเจตคติที่ดีในวัยนี้จะนำไปสู่พฤติกรรมที่ดีในวัยรุ่นได้ กลุ่มวัยรุ่นจะได้รับการกระตุ้นให้เห็นถึงอันตรายของการใช้ยานพาหนะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

การหลีกเลี่ยงการขับชี่ก่อนอายุ 20 ปี การหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์และความสำคัญของการใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยแม้จะเป็นเพียงผู้โดยสาร

3) ค้นหาความเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจราจร ให้การติดตามเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยการนัดตรวจในคลินิกและการเยี่ยมบ้าน-โรงเรียน ซึ่งต้องการกลุ่มทำงานที่ประกอบด้วยกุมารแพทย์ นักสังคม นักจิตวิทยาหรือพฤติกรรมบำบัดเพื่อร่วมกันแก้ไข กลุ่มเสี่ยงสูงดังกล่าวคือกลุ่มวัยรุ่นที่เคยได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้บาดเจ็บที่ตรวจพบแอลกอฮอล์ กลุ่มวัยรุ่นที่เคยถูกตรวจจับด้วยเรื่องต่างๆเช่นความเร็ว การขับชี่ผิดกฎจราจร การไม่ใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัยหรือตรวจพบแอลกอฮอล์หรือยาอื่นในระหว่างการขับชี่ กลุ่มวัยรุ่นที่ดื่มสุราเป็นประจำหรือใช้สารเสพติด และกลุ่มวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน ชอบทำผิดกฎต่างๆเป็นประจำ (delinquency)

4) รมรณรงค์ให้พ่อ แม่ และครู ให้มีความรับผิดชอบในการดูแลวัยรุ่นมิให้มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บโดยไม่สนับสนุนลูกหลานอายุน้อยกว่า 20 ปีขับชี่ยานยนต์ จะเห็นได้ว่าวัยรุ่นเป็นวัยที่ไม่พร้อมที่จะให้ขับชี่เครื่องยนต์ที่มีพลังงานสูง เนื่องจากยังขาดความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ที่ขับชี่จน มีการตัดสินใจไม่ดีในสถานการณ์อันตราย และมีพฤติกรรมชอบเสี่ยง ดังนั้นการฝึกสอนการขับชี่จึงมีขีดจำกัด ไม่สามารถบรรลุผลได้ ดังนั้นการลดโอกาสในการขับชี่จึงน่าจะเป็นวิธีที่มีประโยชน์ กล่าวคือผู้ดูแลเด็กไม่ควรสนับสนุนให้เด็กอายุน้อยกว่า 20 ปีขับชี่

5.2 สนับสนุนหรือสร้างนโยบายสาธารณะ

1) สนับสนุนให้กฎหมายที่มีอยู่มีการปฏิบัติอย่างจริงจังเพื่อให้เกิดผลในการลดการบาดเจ็บ กฎหมายที่มีอยู่ เช่น กำหนดอายุผู้ขับชี่ไม่ต่ำกว่า 18 ปี การใช้หมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย และกฎหมายกำหนด ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในผู้ขับชี่ เป็นต้น

2) สนับสนุนให้เกิดนโยบายใหม่ที่จะนำไปสู่การลดการบาดเจ็บเช่น

ก) การปรับปรุงการออกใบอนุญาตขับชี่ ในผู้ขับชี่ที่อายุน้อยกว่า 20 ปี เพื่อให้มีการฝึก ควบคุม ให้เข้มงวดขึ้น และเพื่อชะลอการอนุญาตขับชี่อย่างอิสระ การเพิ่มอายุผู้เริ่มขับชี่แต่เพียงอย่างเดียวสามารถลดอัตราการบาดเจ็บได้

ข) จัดการศึกษาเกี่ยวกับการขับชี่ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ โดยเน้นที่ความรู้และการปฏิบัติในการขับชี่อย่างปลอดภัย การแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า สถานการณ์อันตราย และโอกาสในการเกิดการบาดเจ็บต่างๆ

3) นโยบายกำหนดอายุผู้สามารถซื้อและดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้อายุน้อยกว่า 20 ปี ไม่สามารถซื้อและดื่มแอลกอฮอล์ได้

4) ปรับปรุงกฎหมายเมาแล้วขับ โดยให้ระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับชี่อายุน้อยกว่า 20 ปี ต้องเท่ากับ 0 มก.% มิใช่ 50 มก.% ตามกฎหมายปัจจุบัน

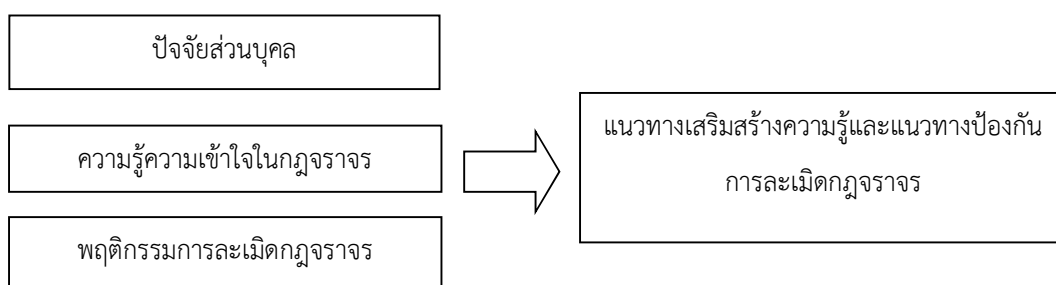
5) จำกัดเวลาขับชี่ยามวิกาลในผู้ขับชี่อายุน้อยกว่า 20 ปี

6) เป็นผู้เชื่อมโยงให้ผู้ประกอบการค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผู้ประกอบการบันเทิงมีส่วนร่วมกับชุมชนในการดูแลสุขภาพวัยรุ่น และมีมาตรการร่วมกันเพื่อลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของวัยรุ่น

6. ยุทธศาสตร์ด้าน Education เพื่อลดอุบัติเหตุจราจร

คณะกรรมการการสาธารณสุข วุฒิสภา (2546) ให้ข้อเสนอว่า ควรทำการรณรงค์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เนื่องจากคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 95 และครบทุกเพศทุกวัยต้องเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทใดประเภทหนึ่งตลอดเวลา อาทิ คนเดินเท้า คนขับรถยนต์ คนโดยสาร เป็นต้น การให้ความรู้ความเข้าใจถึงความเสี่ยงต่าง ๆ บนท้องถนน และการสร้างจิตสำนึกที่ดี จะช่วยลดความเสี่ยงต่าง ๆ และลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ดีที่สุด

กรอบแนวคิดในการศึกษา



วิธีการศึกษา

การศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้วิธีการสำรวจโดยการเก็บแบบสอบถามทั้งสิ้น 405 คน จากนักเรียนใน 3 โรงเรียน¹ ได้แก่ ก ข และ ค ซึ่งกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้แบ่งเป็น นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ปีที่ 5 และปีที่ 6 ระดับชั้นละเท่า ๆ กัน แล้วนำข้อมูลที่ได้นำมาเข้าสู่โปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ SPSS version 19 และทำการวิเคราะห์ ส่วนการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้การสนทนากลุ่มร่วมกับตัวแทนผู้เกี่ยวข้องและนำข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่มมาวิเคราะห์จัดหมวดหมู่ และวิเคราะห์เนื้อหา

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ เป็นนักเรียนในสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 25 (สพม. 25) ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายทั้งเพศหญิงและเพศชายเขตเทศบาลนครขอนแก่น ปีการศึกษา 2557 เป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาขนาดใหญ่พิเศษ 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียน ก มีจำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย 2,572 คนโรงเรียน ข จำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย 2,274 คน และโรงเรียน ค มีจำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย 2,136 คน รวมทั้งสิ้น 6,982 คน

$$n = \frac{Np(1-p)z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2}{d^2(N-1) + p(1-p)z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2}$$

¹ เพื่อจริยธรรมในการวิจัย ในที่นี้จึงใช้ตัวอักษรสมมติแทนชื่อโรงเรียน

แทนค่าดังนี้

Proportion (p)	= 0.63,
Error (d)	= 0.046
Alpha (α) = 0.05, Z(0.975)	= 1.959964
Sample size (n)	= 405

การเลือกตัวอย่าง

เพื่อให้ได้เยาวชนกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขต 25 (สพม. 25) ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ปีการศึกษา 2557 ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage Random Sampling) โดยก่อนที่จะทำการสุ่มตัวอย่างตามที่ได้คำนวณไว้ ผู้ศึกษาได้แบ่งชั้นภูมิออกเป็น 3 ชั้นภูมิ ได้แก่ โรงเรียน ก โรงเรียน ข และโรงเรียน ค จากนั้นในแต่ละโรงเรียนผู้ศึกษาได้ดำเนินการสุ่มดังขั้นตอนต่อไปนี้

1) สุ่มตัวอย่างห้องเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 -6 ชั้นละ 1 ห้องเรียน จากแต่ละโรงเรียนโดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายของแต่ละโรงเรียนโดยวิธีการสุ่มอย่างง่ายทั้ง 3 โรงเรียน โรงเรียนละ 3 ห้องเรียน ห้องเรียนละ 45 คน ได้กลุ่มตัวอย่าง 405 คน

2) ศึกษานักเรียนในแต่ละห้องมีจำนวนเท่ากัน โดยใช้วิธีการเลือกบังคับ ให้นักเรียนเลขที่ 1-45 เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ (Check List) ที่มีลักษณะปลายปิดให้เลือกตอบ โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

1) ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ประกอบด้วยคำถาม เพศ อายุ เกรดเฉลี่ย ยานพาหนะที่เดินทางไปกลับโรงเรียนเป็นประจำ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ประสิทธิภาพถูกจับกุม อุบัติเหตุจากการขับขี่ ข่าวสารเครื่องหมายจราจร สาเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำผิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

2) ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

ประกอบด้วยคำถามแบบปลายปิด 4 ตัวเลือก จำนวน 20 ข้อ ประกอบด้วย ความหมายของเครื่องหมายจราจร ประเภทของเครื่องหมายจราจร ลักษณะของป้ายจราจรประเภทบังคับ ลักษณะของป้ายจราจรประเภทเตือน ลักษณะของป้ายจราจรประเภทแนะนำ ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้

3) ส่วนที่ 3 การปฏิบัติเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

เป็นแบบสำรวจรายการเพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแบบเลือกตอบว่า พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเช่นใด ในข้อคำถามแต่ละข้อในส่วนนี้ ผู้ตอบคิดว่าพฤติกรรมเหล่านั้นถูกต้องหรือไม่ เคยปฏิบัติในสิ่งที่ถือว่าเป็นการละเมิดกฎจราจรหรือไม่ โดยให้เลือกตอบว่า ใช่ ไม่ใช่ หรือไม่ทราบ

4) ส่วนที่ 4 ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไขปัญหา เกี่ยวกับการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร เป็นคำถามปลายเปิดแบบให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นอย่างอิสระว่าจะอะไรคือปัญหาของการไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร อะไรคืออุปสรรคต่อการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร

ส่วนการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้การสนทนากลุ่มร่วมกับ ตัวแทนครู เจ้าหน้าที่ตำรวจ และตัวแทนนักเรียน โดยมีการกำหนดประเด็นในการสนทนา คือ สถานการณ์เกี่ยวกับการละเมิดกฎจราจรของเยาวชน ในสถานศึกษาสังกัดเทศบาลนครขอนแก่น สถานการณ์อุบัติเหตุ และอันตรายในการใช้รถใช้ถนน ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง และแนวทางหรือวิธีการในการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่เยาวชน และแนวทางในการป้องกันมิให้เกิดการละเมิดกฎจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและอันตรายจากการใช้รถใช้ถนน

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในส่วนของข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จากการสำรวจโดยใช้แบบสำรวจความรู้ความเข้าใจและแบบสำรวจพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร หลังจากตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูลแล้วนำข้อมูลที่ได้มานำเข้าสู่โปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ SPSS version 19 และวิเคราะห์แล้วนำเสนอโดยใช้คำร้อยละ ค่าเฉลี่ย และหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้น ซึ่งได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ความรู้ความเข้าใจในด้านกฎจราจร และตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร โดยใช้ค่าสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

ส่วนการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ ใช้การสนทนากลุ่มร่วมกับ ตัวแทนครู เจ้าหน้าที่ตำรวจ และตัวแทนนักเรียน เพื่อศึกษาสถานการณ์เกี่ยวกับการละเมิดกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาสังกัดเทศบาลนครขอนแก่นและหาแนวทางร่วมกันในการเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่เยาวชน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เนื้อหาสาระ

ผลการศึกษา

1. ผลการศึกษาข้อมูลเชิงปริมาณ

1) ปัจจัยส่วนบุคคลและการมีใบอนุญาตขับขี่

การศึกษข้อมูลทั่วไปจากกลุ่มตัวอย่าง นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 และนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จำนวน 405 คน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ แบ่งเป็นระดับชั้นละเท่า ๆ กัน จากนักเรียน 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียน ก โรงเรียนแก่น ข และโรงเรียน ค พบว่า

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 64.9 มีอายุอยู่ในช่วง 16-17 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.1 และ 37.5 ตามลำดับ ยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียนส่วนใหญ่ใช้โดยรถประจำทาง คิดเป็นร้อยละ 52.8 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์และรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 26.7 และ 24.9 ตามลำดับ การวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 83.7 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่คิดเป็นร้อยละ 34.6 และนักเรียนเกือบทั้งหมดไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 97.8

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่นักเรียนได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 87.9 และแหล่งที่มาของการได้รับข่าวสารส่วนใหญ่จะเป็นโทรทัศน์มากที่สุด รองลงมาคืออินเทอร์เน็ต ร้อยละ 68.4 เอกสารร้อยละ 68.4 โปสเตอร์ ร้อยละ 44.2 และครู คิดเป็นร้อยละ 39.5 ตามลำดับ และเมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัย

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

ส่วนบุคคล ทำให้เกิดการกระทำผิด/ฝ่าฝืน/ละเมิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากสภาวะเร่งด่วน ร้อยละ 75.1 และประมาทเลินเล่อ ตั้งใจฝ่าฝืนและเมาสุรา ตามลำดับ ส่วนปัจจัยด้านยานพาหนะ ทำให้เกิดการกระทำผิด/ฝ่าฝืน/ละเมิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร สาเหตุจากปัญหาของรถที่เกิดขึ้นกะทันหัน ร้อยละ 58.3 รองลงมาคือรถอยู่สภาพเก่า ชำรุดร้อยละ 33.3 ส่วนปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ผลการวิเคราะห์ข้อมูลนักเรียนให้ความคิดเห็นมากที่สุดคือ เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจนและเครื่องหมายจราจรอยู่ในสภาพชำรุด

การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการละเมิดเครื่องหมายจราจร พบว่า มีนักเรียนเคยละเมิดเครื่องหมายจราจรถึงร้อยละ 30.6 และเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจจับหรือเคยได้รับใบสั่งเนื่องจากการกระทำผิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ร้อยละ 25.4 นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มตัวอย่างได้รับอุบัติเหตุจากการละเมิดหรือกระทำผิดเครื่องหมายจราจรร้อยละ 8.9 ในขณะที่ความรุนแรงที่ได้รับขณะเกิดอุบัติเหตุ นั้นเป็นบาดเจ็บเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 6.4 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	142	35.1
หญิง	263	64.9
อายุ		
15	46	11.4
16	146	36.1
17	152	37.5
18 ปีขึ้นไป	61	15.1
ยานพาหนะที่ใช้เดินทางไป-กลับโรงเรียนเป็นประจำ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
รถประจำทาง	214	52.8
รถจักรยานยนต์	108	26.7
รถยนต์	101	24.9
รถรับส่ง	8	2.0
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	66	16.3
ไม่มี	339	83.7
ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
มีประสบการณ์	265	65.4
ไม่มีประสบการณ์	140	34.6

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

ตารางที่ 1 แสดงความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปและประสบการณ์การขับขี่ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์		
มี	9	2.2
ไม่มี	396	97.8
เคยละเมิดเครื่องหมายจราจร		
ไม่เคย	281	69.4
เคย	124	30.6
เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่งเนื่องจากการกระทำผิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร		
ไม่เคย	302	74.6
เคย	103	25.4
เคยได้รับอุบัติเหตุจากการละเมิดหรือกระทำผิดเครื่องหมายจราจร		
ไม่เคย	369	91.1
เคย	36	8.9
ความรุนแรงที่ได้รับขณะเกิดอุบัติเหตุ		
บาดเจ็บเล็กน้อย	26	6.4
ไม่สามารถไปโรงเรียนได้	8	2.0
ต้องนอนโรงพยาบาล	2	0.2
เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร		
ไม่เคย	49	12.1
เคย	356	87.9
แหล่งที่มาของข่าวสารเกี่ยวกับกฎจราจร		
โทรทัศน์	277	68.4
อินเทอร์เน็ต	263	64.9
เอกสาร/โปสเตอร์	179	44.2

การมีใบอนุญาตขับขี่ ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับเพศและอายุ โดยเพศหญิงไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละถึง 69.3 และเมื่อเทียบเป็นอัตราส่วนพบว่า เพศหญิงไม่มีใบอนุญาตขับขี่มากกว่าเพศชายถึง 1 เท่า ผู้ที่มีอายุ 16 – 17 ปี เป็นช่วงอายุที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่มากที่สุด ดังตารางที่ 2

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลทั่วไปร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	ไม่มีใบอนุญาต	มีใบอนุญาต
โรงเรียน		
ก	35.4 (120)	22.7 (15)
ข	31.6 (107)	42.4 (28)
ค	33.0 (112)	34.8 (23)
ระดับการศึกษา		
มัธยมศึกษาชั้นปีที่ 4	34.8 (118)	25.8 (17)
มัธยมศึกษาชั้นปีที่ 5	33.0 (112)	34.8 (23)
มัธยมศึกษาชั้นปีที่ 6	32.1 (109)	39.0 (26)
เพศ*		
ชาย	30.7 (104)	57.6 (38)
หญิง	69.3 (235)	42.4 (28)
อายุ**		
15	12.4 (42)	6.1 (4)
16	36.9 (125)	31.8 (21)
17	37.8 (128)	36.4 (24)
18	12.7(43)	24.2(16)
19	0.3(1)	1.5(1)

* = มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.001

** = มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

2) ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ชนิด ได้แก่ 1) ป้ายจราจร และ 2) เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับที่แตกต่างกันจากการศึกษาระดับความรู้ โดยใช้ข้อคำถาม 20 ข้อ คะแนนเต็ม 20 คะแนน พบว่า ผู้ที่มีความรู้มากที่สุด ได้คะแนน 19 คะแนน ส่วนผู้ที่ได้คะแนนต่ำสุด ได้คะแนนเพียง 5 คะแนน และมีค่าเฉลี่ยของความรู้อยู่ที่ 12.7 คะแนน เมื่อเทียบอัตราส่วนเป็นร้อยละพบว่า อยู่ในช่วงร้อยละ 62.7 ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง ดังตารางที่ 3

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

ตารางที่ 3 แสดงความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
ระดับต่ำ น้อยกว่า 60	108	26.7
ระดับปานกลาง 60-80%	254	62.7
ระดับสูง มากกว่า 80%	43	10.6

3) ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรกับปัจจัยส่วนบุคคล

เมื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรกับปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า โรงเรียนที่สังกัด ระดับชั้น เพศ อายุ และพฤติกรรมการละเมิดเครื่องหมายจราจร พบว่า ไม่เกี่ยวข้องกับระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ส่วนปัจจัยเกี่ยวกับการมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับความรู้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยนักเรียนที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งสรุปได้ว่า การมีใบอนุญาตขับขี่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรที่ระดับ 0.01 ดังตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 4 แสดงข้อมูลทั่วไปร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่เคยละเมิดถูกตำรวจเรียกจับ

	ไม่ละเมิด	ละเมิด
เคยถูกตำรวจเรียกจับ*		
ไม่เคย	80.8(227)	60.5(75)
เคย	19.2(54)	39.5(49)

* = มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.001

ตารางที่ 5 แสดงข้อมูลทั่วไปร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่เคยละเมิดแล้วได้รับอุบัติเหตุ

	ไม่ละเมิด	ละเมิด
ได้รับอุบัติเหตุ*		
ไม่เคย	93.2(262)	86.3(107)
เคย	6.8(19)	13.7(17)

* = มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.02

4) การศึกษาพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร

จากการสำรวจพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า พฤติกรรมการละเมิดกฎจราจรด้านต่าง ๆ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรเฉพาะเวลาที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ปฏิบัติหน้าที่ การฝ่าสัญญาณจราจรไฟแดง การหยุดหลังเส้นให้หยุด การกลับรถในสถานที่ที่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ การไม่ปฏิบัติตามป้ายจำกัดความเร็ว การขับรถย้อนศร พบว่า โรงเรียนที่สังกัดและเพศ เป็นตัวแปรสำคัญที่ทำให้เกิดการละเมิด

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

เครื่องหมายจราจร โดยโรงเรียนที่มีการละเมิดเครื่องหมายจราจรน้อยที่สุด คือ โรงเรียน ค คิดเป็นร้อยละ 21.8 ส่วนโรงเรียนที่มีการละเมิดมากที่สุด คือ โรงเรียน ข คิดเป็นร้อยละ 43.5 เพศที่มีการละเมิดเครื่องหมายจราจรมากที่สุด คือ เพศชาย คิดเป็นร้อยละ 70.8 ในขณะที่เพศหญิงมีการละเมิด คิดเป็นร้อยละ 29.2 เมื่อสอบถามถึงกลุ่มที่เคยละเมิดเครื่องหมายจราจรแล้วถูกตำรวจเรียกจับหรือไม่ พบว่า นักเรียนที่เคยละเมิดเครื่องหมายจราจรเคยถูกตำรวจเรียกจับ คิดเป็นร้อยละถึง 39.5 ส่วนกลุ่มที่เคยละเมิดเครื่องหมายจราจรแล้วได้รับอุบัติเหตุ นั้นพบว่า นักเรียนที่เคยละเมิดเครื่องหมายจราจรแล้วเคยได้รับอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 13.7 ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้ความเข้าใจ การมีใบอนุญาตและพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร

ข้อมูลส่วนบุคคล		ระดับความรู้ความเข้าใจ		
		ระดับต่ำ	ระดับปานกลาง	ระดับสูง
โรงเรียน	ก	30.6(33)	33.5(85)	39.5(17)
	ข	41.7(45)	31.5(80)	23.3(10)
	ค	27.8(30)	35.0(89)	37.2(16)
ระดับชั้น	มัธยมศึกษาปีที่ 4	36.1(39)	33.1(84)	27.9(12)
	มัธยมศึกษาปีที่ 5	27.8(30)	35.0(89)	37.2(12)
	มัธยมศึกษาปีที่ 6	36.1(39)	31.9(81)	34.9(15)
เพศ	ชาย	28.7(31)	35.8(91)	46.5(20)
	หญิง	71.3(77)	64.2(163)	53.5(23)
อายุ	15	8.3(9)	12.6(32)	11.6(5)
	16	41.7(45)	33.9(86)	34.9(15)
	17	38.9(42)	37.0(94)	37.2(16)
	18	11.1(12)	15.7(40)	16.3(7)
	19	0(0)	0.8(2)	0(0)
การมีใบอนุญาตขับขี่*	ไม่มี	90.7(98)	82.7(210)	72.1(31)
	มี	9.3(10)	17.3(44)	27.9(12)
เคยละเมิดเครื่องหมายจราจร	เคย	75.9(82)	68.1(173)	60.5(26)
	ไม่เคย	24.1(26)	31.9(81)	39.5(17)

*= มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

2. ผลการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ศึกษาได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ จัดระเบียบข้อมูล จัดหมวดหมู่ ตรวจสอบข้อมูล นำหัวข้อที่เชื่อมโยงกันแต่ละหัวข้อมาขยายความ เพื่ออธิบายสาเหตุแนวทางป้องกันหรือแก้ปัญหา

การละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร สรุปผลการศึกษาที่ได้จากผู้ให้สัมภาษณ์ ดังนี้

1) สถานการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมการละเมิด/ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และถูกเรียกตรวจจับ เกิดจากจากนักเรียนเร่งรีบที่จะเดินทางไปเรียน นักเรียนจำนวนมากจะเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลา 7.30 ถึง 8.30 ซึ่งเป็นชั่วโมงเร่งด่วน ในด้านพฤติกรรมการละเมิดพบว่า นักเรียนที่พักอยู่ใกล้โรงเรียนมักจะขับย้อนศรมาจนถึงบริเวณหน้าโรงเรียน แล้วจึงตัดข้ามเข้ามาในลักษณะที่ผิดกฎจราจร

2) สาเหตุของการละเมิด การไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและเกิดอุบัติเหตุแบ่งเป็นสาเหตุ **ด้านพฤติกรรม** อันเนื่องมาจากนักเรียนไม่มีความชำนาญในการขับขี่ การขับซิ่งจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงและความประมาท จักรยานยนต์ของนักเรียนไม่มีไฟหรือสัญลักษณ์บ่งบอกให้ทราบ นักเรียนขับซิ่งจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจร อาทิ ไม่สวมหมวกกันน็อก ขับย้อนศร **สาเหตุด้านกายภาพ** อันเนื่องมาจาก พื้นที่ช่วงจุดกลับรถ การจอดรถจักรยานยนต์และรถยนต์ของบุคคลภายนอกล้ำเข้ามาในช่องจราจร บริเวณสถานประกอบการร้านค้าหน้าโรงเรียน รถสองแถวรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ต้นไม้บังทัศนวิสัยทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน การจราจรหนาแน่นมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนและในวันเสาร์ อาทิตย์ ผู้ใช้รถใช้ถนนจะขับด้วยความเร็วสูงกว่าในช่วงวันธรรมดา เจ้าหน้าที่ไม่มีการกวดขันวินัยจราจรที่เคร่งครัด และจำนวนเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

3) แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านความรู้ความเข้าใจและป้องกันพฤติกรรมการละเมิดกฎจราจร แบ่งเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาด้าน **พฤติกรรม** ได้แก่ 1) การอบรมเรื่องกฎจราจรให้กับนักเรียนและเยาวชนในสถานศึกษา 2) ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานรักษาความปลอดภัยมาช่วยมาอำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกโรงเรียน กวดขันวินัยจราจร เช่น ให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งจักรยานยนต์ 3) การจัดสอบใบขับขี่จักรยานยนต์ภายในโรงเรียนให้นักเรียนและ 4) การให้ความรู้เรื่องจราจรแก่นักเรียนที่เข้ามาในปีการศึกษาใหม่ ม.1 และ ม.4 **ด้านกายภาพ** ควรเลื่อนจุดจอดรถประจำทาง และแก้ไขสภาพการจราจรทางกายภาพ เช่น ปรับปรุงสภาพพื้นผิวจราจรให้ชัดเจน เพิ่มป้ายสัญลักษณ์ สร้างลูกระนาดทั้งฝั่งซ้ายและขวาของถนนหน้าโรงเรียน เพื่อให้รถลดความเร็วลง การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน การส่งเสริมให้รถจักรยานยนต์ติดตั้งไฟกระพริบหรือแผ่นสะท้อนแสงเพื่อความปลอดภัยในเวลากลางคืน และจัดระเบียบรถรับจ้างบริเวณหน้าโรงเรียน

ผลการอภิปรายกลุ่ม (Focus group) เพื่อหาแนวทางเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจและป้องกันและลดพฤติกรรมละเมิดกฎจราจร ผู้ให้ข้อมูลเสนอว่า 1) ควรจัดทำเครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน ซึ่งนอกจากจะเป็นการป้องกันพฤติกรรมละเมิด และการไม่ปฏิบัติตามกฎและยังสามารถช่วยลดอุบัติเหตุ การจัดทำป้ายสัญลักษณ์จราจรทั้งในบริเวณหน้าโรงเรียนและในบริเวณโรงเรียน โดยป้ายสัญลักษณ์จราจรที่นักเรียนส่วนใหญ่ไม่ทราบ คือ ป้ายเตือน ป้ายกีดขวางความเร็ว และป้ายห้ามจอด 2) การเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร การเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3) การจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ที่ได้พบในสิ่งที่เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 4) การจัดกิจกรรมส่งเสริมความรู้ความเข้าใจและลดพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ โดยจัดภายในโรงเรียนที่มีรูปแบบกิจกรรมและเวลาดำเนินการที่เหมาะสม โดยมีหลายหน่วยงานมาดำเนินงานร่วมกัน ทั้งสถานศึกษา เทศบาลนครขอนแก่น สถานีตำรวจภูธร สำนักงานขนส่งจังหวัด และตัวแทนนักเรียน

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

จากผลการอภิปรายกลุ่ม ในประเด็นแนวทางการแก้ไขปัญหาละเมิดและไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร สามารถสรุปได้ 3 ประเด็น ดังนี้ 1) มาตรการการแก้ไขปัญหาละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การปรับปรุงด้านเครื่องหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมาย การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายสถานประกอบการ ชุมชน และการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ 2) แนวทางการแก้ไขปัญหาละเมิดหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การแก้ไขโดยหน่วยงานทุกภาคส่วนเข้าร่วมเป็นกรรมการ การแก้ไขที่ต้องใช้อำนาจของกฎหมาย การแก้ไขปรับปรุงซ่อมแซมป้ายสัญญาณจราจร เลื่อนจุดจอดรถประจำทาง การแก้ไขที่ต้องดำเนินการแบบมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่าง ๆ และประชาชนในพื้นที่ และการแก้ไขที่ต้องดำเนินการตามหลักวิชาการ 3) กิจกรรมหรือโครงการที่โรงเรียนต้องดำเนินการ ได้แก่ การแก้ไขจุดเสี่ยง ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน การณรงค์สวมหมวกนิรภัย ปลุกจิตสำนึกในการขับขี่ ด้วยการอบรมคุณธรรมจริยธรรม อบรมแกนนำ อสตร. แก่นักเรียน อบรมวินัยจราจร และ สดาร์ทอย่างมีสติ ขับขี่อย่างมีวินัย สวมหมวกนิรภัย 100 %

อภิปรายผล

จากผลการดำเนินศึกษาครั้งนี้ มีข้อสังเกตที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรของเยาวชนในสถานศึกษาหลายประการที่สำคัญ ซึ่งผลการศึกษา สามารถนำมาอภิปรายผลแยกตามประเด็น ดังนี้

1) ปัจจัยส่วนบุคคล

ผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดการกระทำผิด/ฝ่าฝืน/ละเมิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร นั้นมีความสัมพันธ์กับอายุและระดับชั้น ชาย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ นพ.วิทยา ขาดิ บัญชาชัย ทศนีย์ แก้วศรี วรวิษุภรณ์ พลเชษฐ์ และณัฐวุฒิ เจริญไชย (2554) จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่นเมื่อจำแนกการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรแยกตามอาชีพพบว่า กลุ่มผู้บาดเจ็บที่เป็นนักเรียนนักศึกษามีมากถึง 3,000-3,500 รายต่อปี ดังนั้น ควรเน้นและให้ความสำคัญตั้งแต่ในระดับบุคคล ควรปรับพฤติกรรมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำผิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ซึ่งบางครั้งเด็กจะยังสับสน บวกกับพฤติกรรมการศึกษาที่ค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะเพศชาย

ซึ่งเมื่อสอบถามถึงปัญหาที่ทำให้ผิดกฎจราจรพบว่า พฤติกรรม ความจำเป็น ความเร่งรีบส่งผลให้ละเมิด ดังนั้นการสร้างเจตคติที่ดีในวัยนี้จะนำไปสู่พฤติกรรมที่ดีในวัยรุ่นได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ที่ได้ศึกษาถึงองค์ประกอบสำคัญที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ พฤติกรรมของคนที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดการขับรถตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด การขับแซงการฝ่าฝืนสัญญาณจราจรพฤติกรรมเมาแล้วขับ หลับใน หรือขับรถไม่ชำนาญ เป็นต้น ซึ่งพฤติกรรมของคนเหล่านี้ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 8 ของเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด และการศึกษาของวิทยา บัญชาชัยและคนอื่น ๆ (2554) ที่พบว่าปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บของนักเรียนนักศึกษาคือความประมาทและความศึกษาที่ค่อนข้างน้อยตามวัย

2) ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร คิดเป็นร้อยละถึง 87.9 และแหล่งที่มาของการได้รับข่าวสารส่วนใหญ่จะเป็นโทรทัศน์มากที่สุด รองลงมาคืออินเทอร์เน็ต เอกสาร/โปสเตอร์ และครู แต่ถึงอย่างไรก็ตามความรู้และข่าวสารที่ได้รับยังไม่สามารถทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องได้ และเมื่อศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลที่ทำให้เกิดการกระทำผิด/ฝ่าฝืน/ละเมิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจากสภาวะเร่งด่วน การประมาทเลินเล่อ ตั้งใจฝ่าฝืนและเมาสุรา ตามลำดับ ส่วนปัจจัยด้านยานพาหนะที่ทำให้เกิดการกระทำผิด/ฝ่าฝืน/ละเมิดเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร สาเหตุเกิดจากปัญหาของรถที่เกิดขึ้นกะทันหัน รองลงมาคือรถมีสภาพเก่าและชำรุด ส่วนปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่นักเรียนเห็นว่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ เครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจนและเครื่องหมายจราจรอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2546) ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะว่า การที่จะทำให้วัยรุ่นตระหนักถึงอันตรายบนท้องถนนควรจะต้องมีเสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่วัยรุ่น มีการให้ความรู้แก่กลุ่มวัยรุ่นในหลักสูตร "เตรียมพร้อมเพื่อเข้าสู่วัยรุ่น" โดยมีหัวข้อเรื่องของการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นหัวข้อหนึ่งในหลักสูตรนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมล่วงหน้าก่อนเข้าสู่วัยรุ่น กลุ่มวัย 6-12 ปีนี้เป็นวัยที่พร้อมจะเรียนรู้เข้าใจเหตุผล และยังไม่มีแรงผลักดันภายในให้เกิด ความอยากเสี่ยง ดังนั้นการสร้างเจตคติที่ดีในวัยนี้จะนำไปสู่พฤติกรรมที่ดีในวัยรุ่นได้ กลุ่มวัยรุ่นจะได้รับการกระตุ้น ให้เห็นถึงอันตรายของการใช้ยานพาหนะ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเสาวนีย์ ตีมูลและคณะ (2556) พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรถึงร้อยละ 50 ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร และธนัญชัย ยศอาจ (2556) ที่ได้ทำการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกโดยการทำการสำรวจก่อนเช่นกัน พบว่า สภาพปัญหาของเยาวชนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ขับรถด้วยความเร็วสูง ผู้ขับขี่มีความประมาทและไม่เคารพกฎจราจร ส่งผลให้นักเรียนได้รับอุบัติเหตุทำให้ขาดเรียน เสียค่าใช้จ่าย และขาดความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบจราจร และยังสอดคล้องกับ สุระ แฝงด้านกลาง (2550) ที่พบว่า ระดับการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับเพศและระดับการศึกษา ดังนั้น เยาวชนในวัยนี้ยังพร้อมจะเรียนรู้ เข้าใจเหตุผลการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบจราจรและเพื่อให้นักเรียนมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยดีขึ้น

3) พฤติกรรมการละเมิด การไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจร

จากการศึกษาที่พบว่า การละเมิดเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับเพศอย่างเห็นได้ชัดโดยเฉพาะเพศชายซึ่งมีพฤติกรรมการละเมิดมากกว่าเพศหญิงถึง 2 เท่า และยังพบว่ากลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการละเมิดหรือกระทำผิดเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงที่ได้รับขณะเกิดอุบัติเหตุ ส่วนเพศและระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ซึ่งอดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2546) กล่าวว่า พาหนะประจำตัวของวัยรุ่นคือรถจักรยานยนต์ ดังนั้น กลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด และการศึกษาของกาญจน์กรรณ สุธังคะ (2558) ที่พบว่า ผู้ที่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนองจะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง นอกจากนั้น สำนักอำนวยการความปลอดภัย (2554) และกรมขนส่งทางบก (2552) ยังมีการศึกษาที่ชี้ให้เห็นว่า สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการขับรถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการฝ่าฝืน

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

เครื่องหมายควบคุมการจราจร สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากการฝ่าฝืนเครื่องหมายควบคุมการจราจรและความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ (พงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ, 2555) นอกจากนี้ นัชรศมีย์ ชูศิริธัญวัฒน์ (2555) ยังได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับรถจักรยานยนต์พบว่า ผู้ที่ผ่านการอบรมนั้นจะมีการรับรู้นำไปสู่การปฏิบัติเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถถนนและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรมซึ่งเป็นหนึ่งวิธีการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนได้

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติ

เพื่อสร้างเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรปฏิบัติ ดังนี้

1) การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ เป็นพื้นฐานที่จะทำให้นักเรียนและเยาวชนในสถานศึกษารวมถึงประชาชนมีความเข้าใจ ยอมรับมาตรการด้านกฎหมายและสัญญาณจราจร การให้ความรู้หรือประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวางจะทำให้นักเรียนและเยาวชน รวมถึงประชาชนมีความตื่นกลัวและสนับสนุนต่อการบังคับใช้กฎหมาย แต่การให้ความรู้หรือการประชาสัมพันธ์เพียงอย่างเดียวแม้จะช่วยเพิ่มความตระหนักแต่ก็ได้น้อยต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

2) การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย สถานประกอบการ และชุมชน ความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายการทำงานการแก้ไขปัญหา การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้นักเรียนและเยาวชนในสถานศึกษาได้มีความรู้ ตระหนักถึงผลของการไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่วางไว้ การดำเนินการเน้นที่การให้ความสำคัญต่อบทบาทหน้าที่ของเครือข่ายและสร้างจิตสำนึกให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนรวมถึงผู้ปกครองนักเรียน

3) การบังคับใช้กฎหมาย จะได้เป็นการสร้างเสริมความรู้ความเข้าใจให้นอกเหนือจากการประชาสัมพันธ์ การบังคับใช้กฎหมายควรปรับวิธีการให้ตรงต่อกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มนักเรียนและเยาวชนในสถานศึกษา เช่น เมื่อกระทำความผิด ควรให้ผู้ปกครองรับทราบและเข้าร่วมอบรมเรื่องวินัยจราจรด้วย

เอกสารอ้างอิง

กลุ่มพัฒนาระบบเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาการบาดเจ็บ สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค. (2556). รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากสาเหตุภายนอก พ.ศ. 2548-2553. กรุงเทพฯ: อักษรกราฟฟิคแอนดี้ดีไซน์.

กรมขนส่งทางบก. (2552). สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ. ค้นเมื่อ 10 สิงหาคม 2557, จาก

http://www.dlt.go.th/th/attachments/dltnews/2552/oct52/119_svp.369-7.pdf

กาญจนากรอง สุอังคะ. (2558). รายงานการวิจัย การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

- คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต. (2556). ความรู้คือ.จดหมายข่าว Science KM, 4 (มีนาคม 2556), 1.
- นัชรศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา. รายงานการศึกษาโครงการหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา สำนักงานวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- ปัญญา จันทรสุโข. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. วารสารวิทยบริการ, 24(1), 110-120.
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก <http://web.sut.ac.th/dpn/document/ir/abs-ir/thai/52-FactorsRelatedMotorcycle-Thai.pdf>
- พนม เกตุมาน. (2550). การสื่อสารทางบกกับวัยรุ่น. ค้นเมื่อ 13 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.cf.mahidol.ac.th/autopause/file/MonAugust2008-13-41-36>.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก. (2522). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 96, ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ หน้า 1.
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. (2553). ความรู้เกี่ยวกับการจัดการความรู้. ค้นเมื่อ 1 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.stou.ac.th/knowledgemanagement/aboutKM.asp>.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2556). อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2554. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก <http://trso.thairoads.org/resources/5402>.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2542). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: อักษรเจริญทัศน์.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2551). พจนานุกรมศัพท์ศึกษาศาสตร์ อักษร A - L ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์.
- วิทยา ขาดิบัญชาชัย ทศนีย์ แก้วศรี วรยุทธธรณ์ พลเชษฐ์ และณัฐภูมิ เจริญไชย. ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด. จุลสารงานเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัดโรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น, 2554(6), 1-4.
- ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 ขอนแก่น. (2556). รายงานภาวะการส่งเสริมการลงทุน ปี 2556 ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3. ค้นเมื่อ 4 สิงหาคม 2557, จาก http://khonkaen.boi.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=11.
- ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). อุบัติเหตุ ความสูญเสียที่มากกว่าชีวิต. ค้นเมื่อ 14 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.nic.go.th/gsic/e-book/accident/accident.pdf>.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2555). สถิติผู้เสียชีวิตจากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.roadsafetythailand.com/main/index.php/en/data-statistics-th/statnormal>.
- สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น. (2556). สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม. ค้นเมื่อ 8 สิงหาคม 2557, http://khonkaen.dlt.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=433&Itemid.

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

- สำนักงานจังหวัดขอนแก่น. (2555). *บรรยายสรุปจังหวัดขอนแก่นเชิงวิเคราะห์*. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก <http://www.khonkaen.go.th/khonkaen6/main.php?cont=kkdata>.
- สำนักอำนวยการความปลอดภัย. (2554). *สรุปสถิติวิศวกรรมจราจรสำหรับผู้บริหาร*. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก http://www.boh10suphanburi.com/pdf_file/e-book/s2554.pdf.
- สำนักการบินอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ (ม.ป.ป). *ความผิดพลาดของมนุษย์*. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก http://avi.operationsystem.mnre.go.th/new/images/stories/pdf/knowledge/09082011_.pdf.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2555). *คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกและมูลค่าความเสียหายทั่วประเทศรายเดือน*. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก http://social.nesdb.go.thSocialStatStatReport_Final.aspx?reportid638&template=1R3C&yeartype=M&subcatid=45.
- สุกัญญา เพชรเหมือน จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร และณัฐวุฒิ โจน์นิจตติกุล. (2555). ความรู้เจตคติต่อการขับขี่พาหนะอย่างปลอดภัยของพนักงานภายในเขตนิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้. *วารสารเศรษฐศาสตร์อุตสาหกรรม*, 11(2), 105-113.
- สุระ แฝ่งดำนกลาง. (2550). *การปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครราชสีมา*. รายงานการศึกษาอิสระปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการปกครองท้องถิ่น วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุวรรณ เจริญเสาวภาคย์และคณะ. (2548). *การจัดการความรู้กรุงเทพฯ: ก.พลพิมพ์*.
- เสาวนีย์ ติมูลและคณะ. (2546). *ระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก*. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก <http://dpc9.ddc.moph.go.th/group/ncd/RESEARCH/Epi.htm>.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2546). *อุบัติเหตุจราจร: เหตุการณ์การตายในวัยรุ่น*. ค้นเมื่อ 3 สิงหาคม 2557, จาก http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?h=123&s_id=15&d_id=15&page=2&start=1.
- Lock. J. (1994). The quarterly review of education. *International Bureau of Education*, 24, (1/2)1994, 61-76.
- World Health Organization. (2013). *Global status report on road safety*. Switzerland: Geneva.

Translated Thai References

- Boonraksa, P. et al. (2012). Factors related to motorcycle accidents among students of Suranaree University of Technology. Retrieved August, 3, 2014 from <http://web.sut.ac.th/dpn/document/ir/abs-ir/thai/52-FactorsRelatedMotorcycle-Thai.pdf>. (In Thai)

- Bureau of Aviation for Natural Resource Conservation. [n.d]. *The Human Error*. Retrieved August, 3, 2014 from http://avi.operationssystem.mnre.go.th/new/images/stories/pdf/knowledge/09082011_.pdf. (In Thai)
- Bureau of Traffic Safety, Department of Rural Roads, Ministry of Transport. (2011). *Executive Summary of Traffic Engineering Statistics*. Retrieved August 3, 2014 from http://www.boh10suphanburi.com/pdf_file/e-book/s2554.pdf. (In Thai)
- Chatbanchachai, W., Kaewsri, T., Polaket, V. & Jaroenchai, N. (2011). Accidental Statistics Report 2011. *Khon Kaen Trauma and Clinical Care Center, Khon Kaen Hospital, Newsletter*, 2554(6), 1-4. (In Thai)
- Choohirunwad, N. (2012). *Factors affect the behavior of motorcycle riders on complying traffic regulation: Nakorn Ratchasima City Municipality*. School of Civil Engineering, Suranaree University of Technology. (In Thai)
- Deemoon, S. et al. (2003). Epidemiology of Injuries motorcyclists were treated in Buddhachinaraj Phitsanulok Hospital. Retrieved August 3, 2014 from <http://dpc9.ddc.moph.go.th/group/ncd/RESEARCH/Epi.html>. (In Thai)
- Faculty of Science and Technology, Phuket Rajabhat University. (2013). Knowledge is? *Science KM Newsletter*, 2013(4), 1. (In Thai)
- Fangdanklang, S. (2007). *The behavior of population on complying traffic regulation: Nakorn Ratchasima City Municipality*. An Independent Study Report for the Degree of Master of Public Administration in Local Government, College of Local Administration, Khon Kaen University. (In Thai)
- Government Strategy Information Center, National Statistical Office. (2014). *Loose from accidental lost more than life*. Retrieved August 14, 2014 from <http://www.nic.go.th/gsic/e-book/accident/accident.pdf>. (In Thai)
- Juntarasukkho, P. (2013). The relationships between factors related to traffic law violation and the patterns of traffic law violations among motorcyclists. *Academic Service Journal*, 24(1), 110-120. (In Thai)
- Katumarn, P. (2007). Positive Communication with Adolescents. Retrieved August 3, 2014 from <http://www.cf.mahidol.ac.th/autopage/file/MonAugust2008-13-41-36>. (In Thai)
- Ketsuwan, R. (2016). The Knowledge Crisis of Thailand's Public Policy in Relation to Program Theory. *Local Administration Journal*, 9(2), 18-34. (In Thai)
- Kingsakul, K. (2016). The Knowledge of People about Consumer Protection Law. *Local Administration Journal*, 8(3), 76-88. (In Thai)

ปีที่ 10 ฉบับที่ 4 (ตุลาคม – ธันวาคม 2560)

- Khon Kaen Governor's Office. (2012). Recapitulate Khon Kaen Analyze. Retrieved August 3, 2014 from <http://www.khonkaen.go.th/khonkaen6/main.php?cont=kkdata>. (In Thai)
- Khon Kaen Provincial Land Transport Office. (2013). Statistics of car with the transport registered. Retrieved August 8, 2014 from http://khonkaen.dlt.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=433&Itemid. (In Thai)
- Land Traffic Act. B.E.2522. *The government gazette*. No. 96 Section 8 Special Edition Page 1. (In Thai)
- National Statistical Office. (2012). *The case of traffic accidents and damage nationwide monthly*. Retrieved August 3, 2014 from http://social.nesdb.go.th/SocialStatStatReport_Final.aspx?reportid638&template1R3C&year type=M&subcatid=45. (In Thai)
- National Trustworthy and Competent Authority in Epidemiological Surveillance and Investigation, Department of Disease Control. (2013). *External Causes of Severe Injuries and deaths in Thailand, 2005-2010*. Bangkok: Aksorn Graphic & design publication. (In Thai)
- Noonpakdee, E. (2016). Think Tanks and 'Knowledge': A Study of Thailand Development Research Institute. *Local Administration Journal*, 9(2), 1-17. (In Thai)
- Petchmuen, S. Trimetsoontorn, J. & Rojniruttikul, N. (2012). Knowledge and attitude towards safety driving of employee within the Amata City Industrial Estate. *Journal of Industrial Education*, 11(2), 105-113. (In Thai)
- Plitapolkarnpim, P. (2003). Traffic Accidents: *Cause of Death in Adolescents*. Retrieved August 3, 2014 from http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?h=123&s_id=15&d_id=15&page=2&start=1. (In Thai)
- Regional Investment and Economic Center 3 Khon Kaen. Business support Report B.E. 2556. Retrieved August 4, 2014 from http://khonkaen.boi.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=9&Itemid=11. (In Thai)
- Riensavapak, S. et al. (2005). *Knowledge management*. Bangkok: Ko Polpim Printing. (In Thai)
- Road Safety Directing Center. (2012). *Death toll Statistics from Royal Thai Police statistics 2012*. Retrieved August 14, 2014 from <http://www.roadsafetythailand.com/main/index.php/en/data-statistics-th/statnormal>. (In Thai)
- Royal Institute. (1999). *Royal Institute Thai Dictionary B.E. 2542*. Bangkok: Aksorn Charoen Tat Print house. (In Thai)
- Royal Institute. (2008). *Royal Institute Thai Dictionary A-L in Educational*. Bangkok: Aroon Printing. (In Thai)

- Su-Angka, K. (2015). *A study of young driver behavior that affect the risk of accidents from the motorcycle*. Nakorn Ratchasima. Suranaree University of Technology. (In Thai)
- Sukhothai Thammathirat Open University. (2010). *Knowledge of Knowledge Management*. Retrieved August 1, 2014 from <http://www.stou.ac.th/knowledgemanagement/about KM.asp>. (In Thai)
- Thai Roads Foundation. (2013). *National Statistics of Traffic Accident 2011*. Retrieved August 1, 2014 from <http://trso.thairoads.org/resources/5402>. (In Thai)
- Thailand Transport Portal. (2009). *Causes of Accidents*. Retrieved August, 10, 2014 from http://www.dlt.go.th/th/attachments/dltnews/2552/oct52/119_svp.369-7.pdf. (In Thai)