



ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน
ของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

**EFFECTIVENESS OF SAFETY HELMET POLICY IMPLEMENTATION
IN PATHUM THANI PROVINCE**



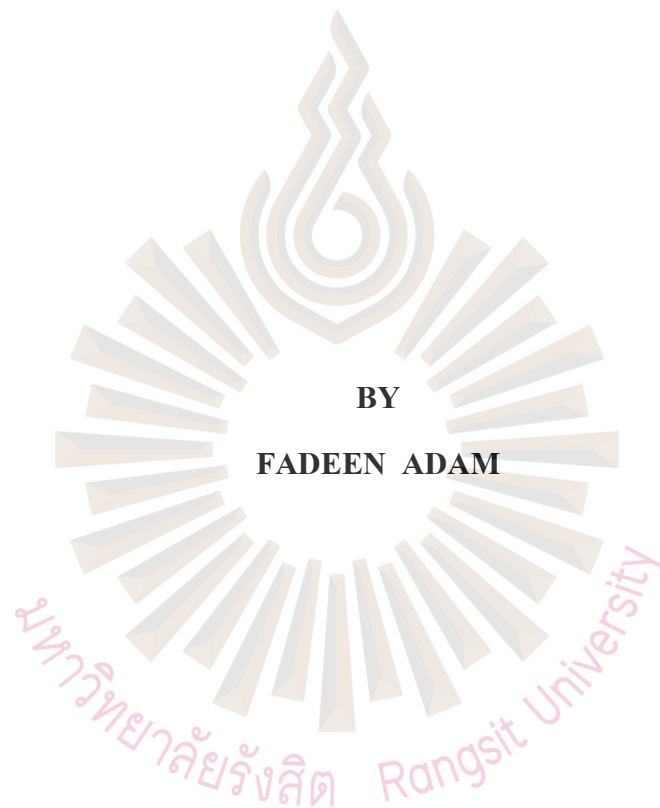
วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยรัฐกิจ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2561



**EFFECTIVENESS OF SAFETY HELMET POLICY IMPLEMENTATION
IN PATHUM THANI PROVINCE**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
PUBLIC ADMINISTRATION INSTITUTE COLLEGE OF GOVERNMENT
GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIE YEAR 2018**

วิทยานิพนธ์เรื่อง

ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย

เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี

โดย

ฟาติล อาดัม

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2561

พล.อ.ต.หญิง ดร.จิราภรณ์ ศรีศิลป์
ประธานกรรมการสอบ

ผศ.ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร
กรรมการ

ผศ.ดร.จิตาภา ถิรศิริกุล
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ.ร.ต.หญิง ดร.วรรณิ์ สุขสาตร)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
25 สิงหาคม 2561

Thesis entitled

EFFECTIVENESS OF SAFETY HELMET POLICY IMPLEMENTATION

IN PATHUM THANI PROVINCE

by

FADEEN ADAM

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Public Administration

Rangsit University
Academic Year 2018

AVM.Jiraporn Srisil, D.M.
Examination Committee Chairperson

Asst.Prof. Chanchai Chilaoarporn, Ph.D.
Member

Asst.Prof.Jidapa Thirasirikul, Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst.Prof.Plт.Off. Vanee Sooksatra, D.Eng.)

Dean of Graduate School

August 25, 2018

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ในครั้งนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องด้วยได้รับการสนับสนุนและอนุเคราะห์จากบุคคลหลายๆ ท่าน

ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้ง และขอขอบพระคุณบุคคลากรทุกท่านมา ณ โอกาสนี้ ขอกราบขอบพระคุณพลอากาศตรีหญิง ดร.จิราภรณ์ ศรีศิล ประธานกรรมการสอบ ผศ.ดร.ชาญชัย จิตรเหล้าอาพร กรรมการสอบ ที่ให้คำชี้แจงงานวิจัยให้สมบูรณ์ และขอบพระคุณการดูแลเอาใจใส่เป็นอย่างดีของ ผศ.ดร.จิตาภา ธีรศิริกุล อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา ชี้แนะ และแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ตลอดระยะเวลาของการทำวิจัย ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความมีเมตตาของอาจารย์เป็นอย่างยิ่ง จึงขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูล การสนทนาเพื่อเก็บข้อมูลรวมทั้งอนุเคราะห์แนะนำการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี ตลอดจนให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการวิจัยครั้งนี้

สุดท้ายนี้ การศึกษาวิจัยเล่มนี้สำเร็จลงด้วยดีต้องขอขอบพระคุณพ่อแม่ครูอาจารย์ที่เคารพนับถือ บิดา มารดา ตลอดจนถึงเพื่อนๆ พี่ๆ น้อง ๆ ทุกท่านที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจสนับสนุน ส่งเสริม ทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จเป็นรูปเล่มขึ้นมาได้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษาการวิจัยเล่มนี้ คงจะมีคุณค่าและเป็นแนวทางแก่ผู้ที่สนใจและผู้ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ จะได้นำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไป

พาดิลา อาดัม

ผู้วิจัย

5907445 : สาขาวิชาเอก: รัฐประศาสนศาสตร์; รป.ม.

คำสำคัญ : ประสิทธิภาพ, การนำนโยบายไปปฏิบัติ, นโยบายสวมหมวกนิรภัย

พาดิธ อัดัม: ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี(EFFECTIVENESS OF SAFETY HELMET POLICY IMPLEMENTATION IN PATHUM THANI PROVINCE) อาจารย์ที่ปรึกษา: ผศ. ดร.จิตภา ธิรศิริกุล, 127 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี 2) เพื่อศึกษาถึงระดับประสิทธิภาพการนำนโยบายเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี และ 3) เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาที่จะเพิ่มระดับประสิทธิภาพการนำนโยบายเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือการวิจัย โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานีจำนวน 385 ตัวอย่าง สถิติที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน และการวิเคราะห์สมการถดถอยพหุคูณ โดยใช้วิธีการ Stepwise

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ มีผลเชิงบวกต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถรวมกันพยากรณ์ ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งนี้ คือ 1) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย หน่วยงานภาครัฐควรมีนโยบายในการให้ความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ หน่วยงานภาครัฐควรมีเพิ่มงบประมาณในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับนโยบายการสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาเชิงคุณภาพ และการศึกษาเปรียบเทียบประเด็นดังกล่าวในพื้นที่อื่นๆ

5907445 :MAJOR: PUBLIC ADMINISTRATION; M.P.A.

**KEYWORDS :EFFECTIVENESS, POLICY IMPLEMENTATION, SAFETY
HELMET POLICY**

FADEEN ADAM: EFFECTIVENESS OF SAFETY HELMET

POLICYIMPLEMENTATION IN PATHUM THANI PROVICE THESIS ADVISOR:

ASST.PROF. JINDA THIRASIRIKUL.PH.D., 127 p.

The objectives of this research were 1) to study factors affecting the effectiveness of implementing a helmet wearing for safe driving policy of people in Pathum Thani, 2) to study level of effectiveness of implementing a helmet wearing for safe driving policy of people in Pathum Thani, and 3) to present development approaches to increased effectiveness of implementing a helmet wearing for safe driving policy of people in Pathum Thani. This study was a quantitative research. A questionnaire was used as a research instrument. Data were collected from the sample of 385 motorcycle drivers in Pathum Thani. Data were analyzed through percentage, arithmetic mean, standard deviation, Pearson's Correlation Coefficient Analysis, and stepwise multiple regression analysis.

The results of this study indicated that policy, traffic rule knowledge, safety consciousness, and preparedness of driver were positively related to the effectiveness of implementing a helmet wearing for safe driving policy of people in Pathum Thani with a statistical significance level of 0.05. Policy, safety consciousness, and preparedness of driver could jointly predict the effectiveness of implementing a helmet wearing for safe driving policy of people in Pathum Thani with a statistical significance level of 0.05. The suggestions of this study included 1) for policy suggestions, government agencies should establish a policy to educate safe driving for motorcycle drivers, 2) for practical suggestions, government agencies should increase budget to prepare campaign and public relations about helmet wearing policy for educating motorcycle drivers, and 3) for further suggestions, qualitative research should be conducted further and comparative studies in other settings should be conducted as well.

Student's Signature Thesis Advisor's Signature

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญรูป	ช
บทที่ 1	
บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	7
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	7
1.4 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย	8
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
1.6 นิยามศัพท์	9
บทที่ 2	
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	12
2.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของการนำนโยบายไปปฏิบัติ	12
2.2 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการคมนาคม	21
2.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร	34
2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับจังหวัดปทุมธานี	36
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	38
2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย	51
2.7 สมมติฐานในการวิจัย	52
2.8 คำอธิบายสมมติฐาน	52

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3	
วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า	56
3.1 วิธีการวิจัย	56
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	57
3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	58
3.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	60
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	61
3.6 การสถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล	62
บทที่ 4	
การวิเคราะห์ข้อมูล	65
บทที่ 5	
สรุปผล อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ	85
5.1 สรุปผลการวิจัย	85
5.2 อภิปรายผล	88
5.3 ข้อเสนอแนะ	91
บรรณานุกรม	93
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	
คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ	100
ภาคผนวก ข	
หนังสือขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย (IOC) และผลประเมินเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (แบบสอบถาม)	112
ภาคผนวก ค	
แบบสอบถาม	121
ประวัติผู้วิจัย	127

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวม ปี 2554-2558	4
1.2 แสดงการเปรียบเทียบประสิทธิผลของการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	5
3.1 แสดงเกณฑ์เฉลี่ยระดับความคิดเห็น	59
4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ	66
4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ	66
4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา	67
4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส	67
4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	67
4.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ	68
4.7 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผล ต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการรับขี่ปลอดภัยบน ท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัย นโยบาย	69
4.8 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผล ต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการรับขี่ปลอดภัยบน ท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยความรู้ เกี่ยวกับกฎจราจร	70
4.9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผล ต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการรับขี่ปลอดภัยบน ท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัย จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย	71
4.10 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผล ต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการรับขี่ปลอดภัยบน ท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยความ พร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	72

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.11 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ	73
4.12 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านเพศ	74
4.13 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านอายุ	74
4.14 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา	75
4.15 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา	75
4.16 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านสถานภาพสมรส	76
4.17 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์สถานภาพสมรส	77
4.18 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	78
4.19 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านอาชีพ	78
4.20 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์อาชีพ	78
4.21 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	80
4.22 เมทริกซ์สหพันธ์ระหว่าง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีทั้ง 4 ปัจจัย	82
4.23 ค่าสัมประสิทธิ์และค่าสถิติทดสอบปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	83

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
2.1	แผนที่แสดงขอบเขตจังหวัดปทุมธานี	37
2.2	แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย	51



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์การคมนาคมขนส่งของประเทศไทย จะใช้วิธีการเดินทางที่หลากหลายช่องทาง และยานพาหนะที่แตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็น การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว รถคู่สาธารณะ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน หรือรถไฟฟ้า รถจักรยานยนต์รับจ้าง เรือโดยสาร รวมถึงการเดินทางด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยทุกคนมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันไป เช่น นักเรียน/นักศึกษา ก็มีจุดประสงค์เพื่อเดินทางไปศึกษาใน โรงเรียน หรือมหาวิทยาลัย ที่ศึกษาอยู่ หรือบุคคลในวัยทำงาน ก็มีจุดประสงค์เพื่อเดินทางไปทำงานตามองค์กร ต่างๆ หรือหน่วยงานต่างๆ หรือเดินทางเพื่อประกอบสัมมาชีพส่วนตัว ฯลฯ ซึ่งจุดหมายปลายทางของแต่ละคน ก็จะมี ความแตกต่างกันออกไป ซึ่งประชาชนจะพยายามสรรหาวิธีการเดินทางที่เหมาะสมกับตัวเองให้มากที่สุด ที่จะสร้างความสะดวกและรวดเร็ว ในการเดินทางให้ถึงจุดหมายตรงตามเวลามากที่สุด เพื่อให้ทันกับทุกสถานการณ์ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องส่วนตัวหรือเรื่องทางธุรกิจ ที่มีสถานะการแข่งขันกันมากขึ้น จากการขยายตัวทางธุรกิจ ทำให้ความต้องการใช้ยานพาหนะในการขนส่ง มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่พื้นที่ผิวการจราจร มีปริมาณเท่าเดิมหรือเพิ่มขึ้นไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งผลที่ตามก็คือ ทำให้เกิดการจราจรติดขัด และนำมาซึ่งอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ท่วมกลางวิกฤตการณ์จราจรดังกล่าว ยานพาหนะที่สามารถใช้งานได้ อย่างคล่องตัว และได้รับความนิยมน้อยกว่าหลายทุกพื้นที่ คือ รถจักรยานยนต์

จากสถานการณ์ข้างต้นทำให้ปัจจุบันคนไทยในทุกจังหวัด นิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมากขึ้น โดยในรอบ 10 ปี ที่ผ่านมามีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น จากจำนวนรถจักรยานยนต์ 15,961,927 คัน ในปี พ.ศ. 2550 เพิ่มขึ้นเป็น 20,276,806 คัน คิดเป็นร้อยละ 28 จากข้อมูลจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2559) ทำให้รถจักรยานยนต์ กลายเป็นยานพาหนะที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในเมืองใหญ่ๆ ผู้ที่อยู่อาศัยในชนบทหรือต่างจังหวัด เพราะการใช้รถจักรยานยนต์นั้น มีความคล่องตัว

ในการขับขี่ ไม่ต้องเจอกับปัญหาการติด มีความสะดวกในการหาที่จอดรถ เหมาะสำหรับการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ และสามารถขับขี่เข้าไปได้ทุกพื้นที่ อีกทั้งเป็นยานพาหนะที่มีราคาไม่สูงมาก สามารถที่จะครอบครองได้ จึงที่นิยมสำหรับประชาชนทุกระดับ ถึงแม้ว่าขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์ บนท้องถนน จะมีความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อ เดินทาง หรือประกอบธุรกิจต่างๆ แต่ก็มีความเสี่ยงสูงจากการเกิดอุบัติเหตุจากรบนท้องถนน มากด้วยเช่นกัน สาเหตุที่สำคัญ คือ การขาดความระมัดระวัง และประมาทในการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน รวมถึงการละเมิดกฎจราจร ขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายจราจรกำหนด

จากสถิติรายงานอัตราการบาดเจ็บ และเสียชีวิตของประชากรในประเทศไทยในปัจจุบัน มีสาเหตุเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรบนท้องถนน เป็นปัญหาที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของประเทศไทย เพราะเป็นปัญหาที่สำคัญ ร่องลงมาจากการเสียชีวิตจากโรคมะเร็ง ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจากรบนท้องถนน ที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงจากการประสบอุบัติเหตุ ได้มากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ชนบทหรือต่างจังหวัด ซึ่งสาเหตุหลากหลายของการเกิดอุบัติเหตุจากรบนท้องถนน จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีการบาดเจ็บ และเสียชีวิต มักเกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่ให้ความสำคัญกับมาตรการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน และมีพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากรายงานผลการบาดเจ็บ และเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจากรบนท้องถนน โดยมูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2557) ได้เปิดเผยรายงานรายละเอียดสถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนของประเทศไทยปี พ.ศ. 2557 เทียบกับปี พ.ศ. 2555 พบว่า ผลการศึกษาปี พ.ศ. 2557 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วประเทศ 21,429 ราย ลดลงจาก ปี พ.ศ. 2555 ที่มี 23,601 ราย เท่ากับเสียชีวิต 32.90 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ทุก 24 นาที จะมีคนเสียชีวิตบนท้องถนนอย่างน้อย 1 คน จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ 3 ใน 4 หรือคิดเป็นร้อยละ 76 (857,572 คน) ซึ่งเป็นการขับขี่โดยใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เพราะการขับขี่โดยรถจักรยานยนต์นั้น มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้เสียชีวิตได้มากถึง 20 เท่าของรถยนต์ด้วยระยะทางการใช้งานที่เท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์ มีสมรรถนะเกินตัว คือ อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มาก แต่ทรงตัวได้ไม่ดีเท่ารถยนต์ และที่สำคัญมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ขาดระบบและอุปกรณ์ความปลอดภัยในการขับขี่ อีกทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ไม่ให้ความสำคัญกับการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุ ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้ถึง 10-15 เท่า ของการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ เมื่อศึกษาถึงสาเหตุการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

บนท้องถนน ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ส่วนหนึ่งเป็นการบาดเจ็บ และเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะเป็นส่วนใหญ่

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2558) พบว่า อัตราการเสียชีวิตของคนไทย เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนมีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน มีปริมาณสูงสุดเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุ จากการเดินทางด้วยพาหนะอื่นๆ โดยเฉลี่ยวันละ 30 คน โดยประมาณ คิดเป็นร้อยละ 70 ของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละวัน เมื่อจำแนกอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกตามเพศและอายุ พบว่า เพศชาย มีอัตราการตายสูงกว่า เพศหญิงถึง 3 เท่า กลุ่มอายุที่มีอัตราการตายสูงที่สุด คือ กลุ่มอายุ 13-24 ปี อัตราการตายเท่ากับ 29.30 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 25 - 29 ปี อัตราการตายเท่ากับ 26.10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน และผู้ที่ตายส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน มีอายุตั้งแต่ 13-29 ปี ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ประมาท และขับขี่เสี่ยงต่อความปลอดภัย ไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่อายุยังน้อย ซึ่งขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างคึกคะนอง ชอบความตื่นเต้นท้าทาย ต้องการหาประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง ทำให้มีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท การดื่มของมึนเมา การฝ่าฝืนกฎจราจรขณะขับขี่ การขับขี่ด้วยความเร็วสูงไม่เคารพกฎจราจร โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น และสาเหตุที่สำคัญอีกประการ คือ การไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย คือ การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนลักษณะถนนที่เป็นทางตรง และเป็นช่วงเวลาที่การจราจรไม่ติดขัด หรือช่วงเวลากลางคืน ยิ่งไปกว่านั้นช่วงเทศกาลสำคัญต่างๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ยังเป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รวมทั้งการขับขี่ที่เกิดจากขับขี่ขณะมึนเมา ที่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้มีการเกิดอุบัติเหตุสูง และรุนแรงมากขึ้นในปัจจุบัน แต่ก็มีอีกหนึ่งปัญหาที่ไม่อาจมองข้ามได้ ก็คือ การกระทำความผิดกฎจราจร ซึ่งบางคนอาจจะคิดว่ามันเป็นปัญหาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่มันคือ สิ่งที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บการเสียชีวิต และการสูญเสียทรัพย์สินแก่ตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนน

เมื่อพิจารณา จากผลการวิจัยถึงประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย พบว่า การสวมหมวกนิรภัย ช่วยลดโอกาสจากการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 43 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58 สำหรับผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ แสดงให้เห็นว่า หากผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ มีการสวมหมวกนิรภัย จะมีส่วนช่วยป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตลงจากอุบัติเหตุจาก

การจับขี่รถจักรยานยนต์ ลดน้อยลงได้ แม้ว่าการสวมหมวกนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ จะมีการกำหนดเป็นกฎหมาย ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก มาตั้งแต่เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2537 และมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2539 อีกทั้งมีการณรงค์ส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ 100 เปอร์เซ็นต์ ตามที่รัฐบาลได้ประกาศไว้ว่าจะเป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป แต่จากตัวเลขผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจับขี่รถจักรยานยนต์ ยังแสดงให้เห็นว่า มีผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์อีกเป็นจำนวนมาก ที่ละเลยและไม่คำนึงถึงความสำคัญ ในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ถึงแม้ว่าจะมีการณรงค์การขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน มาอย่างต่อเนื่องก็ตาม ซึ่งเหตุผลสำคัญของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพราะคิดว่าเป็นการขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ไม่ได้ออกไปบนท้องถนนหลักที่มีการจราจรหนาแน่น หรืออยู่ในซอยต่างๆ รวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยทำให้ร้อน อึดอัด ไม่สบายศีรษะในการสวมใส่ อีกทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษทางกฎหมายของการไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและเหมาะสมตลอดทั้งปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาล ทั้งนี้ เพื่อลดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความสำคัญกับการณรงค์ป้องกันการขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยจะเน้นให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ว่าเป็นวิถีปฏิบัติที่ได้รับการพิสูจน์ว่ามีประสิทธิภาพ ในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่ศีรษะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะหรือเสียชีวิต และผู้ได้รับบาดเจ็บประเภทนี้นับเป็นภาระแก่บุคคล ครอบครัว และสังคม

ตารางที่ 1.1 แสดงอัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวม ปี พ.ศ. 2554-2558

ปี พ.ศ.	การสวมหมวกนิรภัย (หน่วย: เปอร์เซ็นต์)		
	กลุ่มผู้ขับขี่	กลุ่มผู้โดยสาร	รวม
2554	54	24	46
2555	52	20	43
2556	51	19	43
2557	51	19	42
2558	51	20	43

ที่มา : มุลินธิ ไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2558

ทางศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้สรุปถึงประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งอาศัยแบบจำลองทางสถิติและการวิเคราะห์ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของ โรงพยาบาลเครือข่ายทั่วประเทศ ซึ่งพบว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากบาดเจ็บที่ศีรษะได้ร้อยละ 43 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58 สำหรับผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 1.2 แสดงการเปรียบเทียบประสิทธิผลของการสวม และไม่สวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การไม่สวมหมวกนิรภัย	การสวมหมวกนิรภัย
-เพิ่มความเสี่ยงในการได้รับ บาดเจ็บที่ศีรษะ	-ลดความเสี่ยงและความรุนแรง ของการบาดเจ็บ
-เพิ่มความรุนแรงของอาการ บาดเจ็บที่ศีรษะ	ลงได้ประมาณร้อยละ 72
-เพิ่มระยะเวลาในการอยู่ โรงพยาบาล	-ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิต ได้ถึงร้อยละ 39 แต่จะลดได้จริง
-เพิ่มความเสี่ยงในการเสียชีวิต จากการบาดเจ็บที่ศีรษะ	แค่ไหน ขึ้นอยู่กับความเร็วของรถจักรยานยนต์ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ
	-ลดค่ารักษาพยาบาล ที่เกี่ยวเนื่องกับอุบัติเหตุ

ที่มา: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), 2558

สำหรับจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นจังหวัดปริมณฑล ที่อยู่ติดกับกรุงเทพมหานคร และมีความเจริญใกล้เคียงกับกรุงเทพมหานครอีกจังหวัดหนึ่ง และมีจำนวนผู้อยู่อาศัยเพิ่มจำนวนมากขึ้นทุกปี เมื่ออ้างอิงตัวเลขจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 พบว่า จากสถิติ 5 ปีที่ผ่านมา จำนวนประชากรในกรุงเทพมหานคร มีประมาณ 5.1 ล้านคน เทียบกับปี พ.ศ. 2553 แทบไม่เพิ่มขึ้น แต่จังหวัดปทุมธานี มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นจาก 9.8 แสนคนในปี 2553 เป็น 1 ล้านคนในปี 2558 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 เนื่องจากจังหวัดปทุมธานี ตั้งอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร เป็นที่ตั้งของแหล่งโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ทำให้มีขยายตัวทางสังคม และเศรษฐกิจมากขึ้น โดยเฉพาะอำเภอคลองหลวง และอำเภอลำลูกกา เป็นอำเภอที่มีความหนาแน่นของประชากรค่อนข้างสูง และมีโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่มากที่สุด ทำให้กลุ่มนักลงทุน เจ้าของกิจการ ประชาชนทั่วไป ทั้งจากในและนอกพื้นที่เข้ามาลงทุน สร้างธุรกิจในพื้นที่ ประกอบอาชีพค้าขาย หรือทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม อย่างมากมาย อีกทั้งมีแหล่งท่องเที่ยว สถานศึกษา และห้างสรรพสินค้า ที่มีชื่อเสียง เช่น ตลาดสี่มุมเมือง ตลาดไท สวนสนุกดิเอ็มวีเวิลด์ ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต มหาวิทยาลัยรังสิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นต้น และที่สำคัญจังหวัดปทุมธานี เป็นเมืองปริมณฑลหน้าด่าน ของประชาชนในเขตพื้นที่ภาคเหนือ ภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลางตอนบน จะต้องเดินทางผ่านในการเข้าออกจากเมืองหลวงไปยังจังหวัดต่างๆ ซึ่งประชาชนสามารถเดินทางด้วยรถส่วนตัว หรือรถโดยสารสาธารณะ ทำให้มีการจัดการระบบการคมนาคมอย่างเคร่งครัด เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน ที่มีการใช้รถจำนวนมากสัญจรไปมา ทำให้เกิดปัญหาการจราจรบนท้องถนน ดัดขัดอย่างต่อเนื่อง จุดที่สำคัญที่พบว่า ต้องรีบแก้ปัญหาการจราจรอย่างเร่งด่วน คือ บริเวณการจราจรโดยรอบ ห้างสรรพสินค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ที่มีถนนหลายสายตัดผ่าน เช่น ถนนรังสิต-นครนายก ถนนรังสิต-ปทุมธานี ถนนพหลโยธิน ซึ่งแต่ละสายเป็นถนนสายหลักที่มีจำนวนยานพาหนะจำนวนมาก ทั้งช่วงเร่งด่วนเช้าเย็น และวันหยุด

จากการสำรวจสถิติการใช้รถของจังหวัดปทุมธานี มีจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2559) จำนวนทั้งสิ้น 147,418 คัน แบ่งออกเป็นจำนวนรถจักรยานยนต์ จำนวน 56,000 คัน จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน จังหวัดปทุมธานี ปี พ.ศ. 2558 เกิดอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน จำนวน 612 ราย จากจำนวน 705 ราย ลดลงร้อยละ 13.19 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2557 ซึ่งการขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนนมากที่สุด คือ จำนวน 22.3 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งถือว่าสูงมาก เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ที่มีจำนวนอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน ส่วนมากเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ และพฤติกรรมขับขี่ ที่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ หรือบางส่วนมีความรู้ แต่ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ และผู้ขับขี่หลายท่านมีความรู้ มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ แต่ละเลยไม่ลงมือปฏิบัติตามกฎจราจร ด้วยเหตุผลจากความทะเลเย หรือขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบจราจร แม้เพียงข้อใดข้อหนึ่ง หรือในชั่วขณะใดขณะหนึ่ง อาจจะทำให้เกิดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน ได้เช่นกัน ซึ่งจะเห็นว่าปัญหาจากการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนน ในจังหวัดปทุมธานี มีความรุนแรงมากขึ้น และภาครัฐได้ออกนโยบายเพื่อกำกับ ควบคุมวินัยจากการจราจร รวมถึงมีมาตรการที่เข้มขึ้น และสร้างความไม่พึงพอใจให้กับผู้ขับขี่ ที่ทำผิดกฎจราจร หรือกฎระเบียบจราจร ที่นำไปสู่การถูกปรับ หรือจับกุมนั้น ล้วนเป็นนโยบายป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ มีความสุ่มเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากรอบนท้องถนนแทบทั้งสิ้น ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องการให้ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี มองเห็นถึงความสำคัญในการนำนโยบายการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎจราจร ในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมาตรฐานการขับขี่ให้ถูกกฎระเบียบจราจร การตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ของตัวเองและผู้อื่น การเลือกซื้อ

และสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมทั้งผู้ขับขี่ จะต้องมีความระมัดระวัง และมีสติสัมปชัญญะ ทุกครั้งในการขับขี่

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัย จึงต้องการทำการศึกษาถึง ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน ของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี เพื่อศึกษาพฤติกรรมการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน ผู้การนำไปปฏิบัติ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่อการสวมหมวกนิรภัย และปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งยังไม่เคยมีการทำวิจัยเรื่องนี้มาก่อน ทั้งนี้ข้อมูลที่ได้จะเกิดประโยชน์สำหรับนำไปประกอบการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่จะช่วยส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้ความสำคัญกับนโยบายขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน ในด้านการสวมหมวกนิรภัยกันมากขึ้น และผลลัพธ์ที่ได้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ และสนับสนุนให้เกิดนโยบาย หรือโครงการที่สอดคล้องกับพฤติกรรมปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน และส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความตระหนักถึงการสวมหมวกนิรภัย เพื่อความปลอดภัยอย่างแท้จริง และดำเนินการให้นโยบายดังกล่าวเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

1.2.2 เพื่อศึกษาระดับของประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

1.2.3 เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาที่จะเพิ่มระดับประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษา ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็น

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการศึกษา เพื่อศึกษาพฤติกรรมการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อที่จะได้ทราบถึง ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี จะได้นำมาปรับปรุงแก้ไข และพัฒนาประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน ให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม และเกิดประสิทธิภาพมากที่สุด

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี โดยการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อที่จะใช้เป็นตัวแทนประชากร เนื่องจากผู้วิจัย ไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 5% ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ ขนาดตัวอย่างสำหรับการวิจัย จะทำการเก็บแบบสอบถามทั้งสิ้น 385 ตัวอย่าง วิธีการสุ่มตัวอย่างที่จะเลือกใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ คือ การสุ่มตัวอย่างแบบความน่าจะเป็น Probability Sampling และแบบความไม่น่าจะเป็น Non Probability Sampling ซึ่งผู้วิจัยคาดว่าจะวิเคราะห์ข้อมูล โดยการใช้การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

1.3.3 ขอบเขตด้านสถานที่

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ พื้นที่ในจังหวัดปทุมธานี

1.3.4 ขอบเขตด้านระยะเวลาในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้มีระยะเวลาในการศึกษาดังแต่เดือน มีนาคม – กรกฎาคม 2561

1.4 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1.4.1 ตัวแปรต้น (Independent Variables) ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ ประสิทธิภาพการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ ด้านการยอมรับปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ และการยอมรับปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ได้ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

1.5.2 ได้ข้อมูลประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี สำหรับประมวลเป็นข้อเสนอแนวทางการพัฒนา

1.5.3 นำเสนอข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ไปปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้ประชาชน ปฏิบัติตามนโยบายขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน ในส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่อการสวมหมวกนิรภัย ในจังหวัดปทุมธานี

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ และนิยามปฏิบัติการ

1.6.1 นิยามศัพท์เฉพาะ

รถจักรยานยนต์ หรือรถมอเตอร์ไซด์ (Motor-cycle หรือ Motor-bike) หมายถึง ยานพาหนะสองล้อ ที่ใช้เครื่องยนต์หรือมอเตอร์ในการขับเคลื่อน ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี

พฤติกรรมกรขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ที่จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับหลักปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่ และจิตสำนึกในความปลอดภัยในการขับขี่ มีความพร้อมทางสภาวะด้านร่างกาย สภาวะด้านจิตใจ และสภาวะด้านสติปัญญา

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมาย ชนิด ประเภท ประโยชน์ มาตรฐานของหมวกนิรภัย และวิธีการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี รวมถึงการนำนโยบายให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวม หมวกนิรภัย ในเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีบทบัญญัติ การลงโทษของกฎหมายสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

1.6.2 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

นโยบาย หมายถึง ข้อเสนอสำหรับแนวทางการดำเนินงานของบุคคล หรือกลุ่มบุคคล ภายในสภาพแวดล้อมแบบหนึ่งซึ่งจะมีทั้งอุปสรรค และ โอกาสบางประการด้วย อุปสรรคและ โอกาสที่มีนั่นเอง ที่ผลักดันให้มีการเสนอนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้อง ถนนของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์และเอาชนะสภาพการณ์เช่นนั้น ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง

การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัย บนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ให้สำเร็จลุล่วง ตามเป้าหมายนโยบาย โดยพยายามปรับเปลี่ยนประนีประนอม ระหว่าง เป้าหมาย และกลยุทธ์ที่กำหนดไว้กับ ข้อจำกัด เงื่อนไข และสภาพแท้จริง ของหน่วยปฏิบัติ

ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี หมายถึง ปัจจัยในด้านต่างๆ ที่มีผลต่อการ บรรลุเป้าหมายนโยบายของการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน ของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย

- 1) ปัจจัยด้านนโยบาย
- 2) ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- 3) ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย
- 4) ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัยด้านนโยบาย หมายถึง สิ่งที่กำหนดไว้ หรือความเข้าใจร่วมกัน ที่ใช้เป็นกรอบหรือ แนวทางในการตัดสินใจเพื่อปฏิบัติในภารกิจต่างๆ ของผู้บริหารและหน่วยงาน เกี่ยวกับนโยบาย สวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งประกอบด้วย

- 1) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของนโยบาย
- 2) นโยบายสอดคล้องกับความต้องการกลุ่มเป้าหมาย

ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจร ซึ่งอาจจะรวมไปถึงความสามารถในการนำสิ่งนั้นไปใช้เพื่อเป้าหมายของผู้ปฏิบัติ เกี่ยวกับนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งประกอบด้วย

- 1) ความเข้าใจเรื่องกฎการจราจร
- 2) ความเข้าใจสัญลักษณ์การจราจร

ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย หมายถึง จิตสำนึกของผู้ขับขี่ที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในทุกๆด้าน เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อตนเองและผู้อื่นทั้งด้านร่างกาย ทรัพย์สิน และอื่นๆ เกี่ยวกับนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งประกอบด้วย

- 1) การขับรถอย่างมีมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
- 2) การสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงปลอดภัย
- 3) การขับรถด้วยเทคนิควิธีการขับรถอย่างปลอดภัย

ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง สภาวะที่ผู้ขับขี่มีความพร้อมด้วยประการทั้งปวงที่จะกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้อย่างสมบูรณ์ที่สุด เกี่ยวกับนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งประกอบด้วย

- 1) สภาวะความพร้อมด้านร่างกาย
- 2) สภาวะความพร้อมด้านจิตใจ
- 3) สภาวะความพร้อมด้านสติปัญญา

ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี หมายถึง การบรรลุเป้าหมายนโยบายของการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งประกอบด้วย

- 1) การยอมรับปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2) การยอมรับปฏิบัติตามกฎการจราจร

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการจับจ่ายปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี” ในจังหวัดปทุมธานีในครั้งนี้ ผู้ทำการวิจัยได้ศึกษาและค้นคว้า แนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนผลงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในการวิจัยครั้งนี้ได้ใช้แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 2.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง การนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.2 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการคมนาคม
- 2.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร
- 2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับจังหวัดปทุมธานี
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย
- 2.7 สมมติฐานการวิจัย
- 2.8 คำอธิบายสมมติฐาน

2.1 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

เมื่อมีการกำหนดนโยบายแล้ว จะต้องมีการนำนโยบายเหล่านั้นไปปฏิบัติให้บังเกิดผลตามเจตนารมณ์ที่ได้กำหนด ซึ่งนักวิชาการหลายท่าน ได้ให้ความหมายไว้ ดังนี้

จุมพล หนีมพานิช (2549 อ้างถึงใน บพิช รัตนบุรี, 2552, น. 9) กล่าวถึง ความหมายของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติว่าการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ หมายถึงการบริหารนโยบายที่ครอบคลุมทั้งการวิเคราะห์ พฤติกรรมองค์กร ปฏิสัมพันธ์ของบุคคลและกลุ่มบุคคล สมรรถนะและความร่วมมือของพนักงานของรัฐและเอกชน สภาพแวดล้อมของระบบ และปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายนโยบาย

เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ (2551 อ้างถึงใน บพิศ รัตนบุรี, 2552, น. 9) สรุปความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการ หลักการที่กฎหมายผ่านสภา หรือนโยบายได้รับการอนุมัติ เป็นกิจกรรมของการนำนโยบายที่อยู่ในรูปของกฎหมาย นโยบายระเบียบ คำสั่งหรือรูปแบบอื่น ๆ ไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่อยู่ระหว่างการก่อรูปนโยบายและผลลัพธ์

วรเดช จันทรศร (2551 อ้างถึงใน บพิศ รัตนบุรี, 2552, น. 10) ได้ขยายความการศึกษาเรื่องเกี่ยวข้องกันนโยบายแม้จะมีผู้ศึกษามากมาย แต่ส่วนใหญ่เน้นไปที่การศึกษากระบวนการของการกำหนดนโยบายและศึกษาผลกระทบของนโยบายเป็นส่วนใหญ่ การนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งถือได้ว่าเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างการกำหนดนโยบายกับการประเมินนโยบาย กลับกลายเป็นช่องว่างที่ไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควรซึ่งเป็นผลให้เกิดความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

Bardach (1980 อ้างถึงใน นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร, 2554, น. 7) ได้อธิบายว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็น กระบวนการทางการเมือง และเป็นเกมส์คล้ายกับการต่อสู้ โดยให้คำนิยามว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือกระบวนการของกลยุทธ์ เกี่ยวกับการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งการบรรลุเป้าหมายของกลุ่ม ซึ่งเป้าหมายนี้อาจสอดคล้องหรือไปกันได้หรือไปกันไม่ได้กับเป้าหมายตามอำนาจ (Mandate) ของนโยบาย

Meter & Horn (1975 อ้างถึงใน นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร, 2554, น. 7) การนำนโยบายไปปฏิบัติหมายความว่าความถึงการดำเนินการโดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลทั้งในภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมุ่งที่จะก่อให้เกิดความสำเร็จตามวัตถุประสงค์จากการตัดสินใจดำเนินนโยบายที่ได้กำหนดไว้ก่อนหน้านั้นแล้ว

Mazmanian & Sabatier (1989 อ้างถึงใน นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร, 2554, น. 7) นำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำการตัดสินใจกำหนดนโยบายที่ได้กระทำไว้ ที่อาจอยู่ในรูปของกฎหมาย คำพิพากษาของศาล คำสั่งของรัฐบาลหรือคณะรัฐมนตรี ไปปฏิบัติให้สำเร็จ

นพลักษณ์ ธนสรณ์ไชยภัทร (2554, น. 8) จากความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่ได้ศึกษามาข้างต้นสรุปได้ว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การแปลงวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายซึ่งอาจเป็นกฎหมาย หรือคำสั่งของรัฐบาลหรือคณะรัฐมนตรีให้เป็นแนวทาง / แผนงาน/ โครงการกิจกรรมที่เป็นรูปธรรมประกอบด้วย การจัดหา ทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้สำเร็จ

ลู่ทางตามวัตถุประสงค์ การวางแผนโครงการเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนด การออกแบบองค์การและการดำเนินงานให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานโครงการที่กำหนดไว้ ความสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย

- 1) ความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อ ผู้ตัดสินใจนโยบาย กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง หน่วยปฏิบัติ
- 2) การนำนโยบายไปปฏิบัติต้องมุ่งเน้น ถึงการคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร เนื่องจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด
- 3) ความก้าวหน้าในการพัฒนาประเทศ ขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่สำคัญในกระบวนการนโยบาย สาธารณะขั้นตอนในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ พิจารณาจากขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้
 - 4.1) ผลผลิตของนโยบาย (การตัดสินใจ) เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่จะนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ
 - 4.2) การปฏิบัติของกลุ่มเป้าหมายที่ตามการตัดสินใจก่อนนโยบาย
 - 4.3) ผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงที่เกิดขึ้นจากการตัดสินใจของหน่วยปฏิบัติ
 - 4.4) การรับรู้ถึงผลที่กระทบจากผู้ตัดสินใจ
 - 4.5) การประเมินผลในระบบการเมืองเกี่ยวกับกฎหมายเพื่อการปรับปรุง

2.1.1 ตัวแบบที่ใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2551 อ้างถึงใน บพิธ รัตนบุรี, 2552, น. 11) ได้มีการประมวลตัวแบบของนักวิชาการที่ได้ศึกษาเพื่อสังเคราะห์แนวคิดที่ได้จากการศึกษาและพัฒนาเป็นตัวแทนทางทฤษฎี เพื่อใช้อธิบายว่าองค์กรต่าง ๆ ที่สามารถนำนโยบาย แผนงาน โครงการไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพจะต้องมีปัจจัยอะไรที่เป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้ นโยบาย แผนงาน โครงการ ดำเนินการสำเร็จบรรลุจุดมุ่งหมาย ซึ่งตัวแบบที่เอื้ออำนวยต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติรวม 6 ตัวแบบ ได้แก่

2.1.1.1 ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) ตัวแบบนี้มีแนวคิดว่าการใช้หลักด้านเหตุผลเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดที่จะชี้วัดถึงความสำเร็จและความล้มเหลวของนโยบาย แผนงาน หรือ โครงการ องค์กรและหน่วยงานที่จะปฏิบัติการณ์นั้นจะต้องมีค่านิยมแบบยึดหลักเหตุผลเป็นเหตุผลสำคัญในการตัดสินใจ ดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ต้องยึดหลักมีเหตุผลเป็น

สิ่งที่จะต้องขยายผลให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางที่สุด นโยบาย แผนงาน หรือโครงการที่จะประสบความสำเร็จ ที่จะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์และภารกิจอย่างชัดเจน มีการมอบหมายงาน มีการกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน โดยหลักการที่มีเหตุผลชัดเจน อาจกล่าวได้ว่าองค์กรหรือหน่วยงานจะมีองค์ประกอบในการดำเนินงานอยู่ 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

1) นโยบายจะต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน ซึ่งหน่วยงานสามารถแปรวัตถุประสงค์ถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

2) ความสามารถในการปฏิบัติงานได้อย่างบรรลุผลใกล้เคียงกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยทั่วไป ระดับความสำเร็จของการดำเนินนโยบายหรือโครงการไปสู่การปฏิบัติ จะขึ้นอยู่กับปัจจัย 5 ประการ ดังนี้

ประการแรก ความชัดเจนในวัตถุประสงค์ของนโยบายหรือโครงการ

ประการที่สอง การกำหนดภารกิจและมอบหมายอย่างชัดเจน

ประการที่สาม การกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงาน

ประการที่สี่ การสร้างระบบประเมินผลที่เหมาะสม และ

ประการที่ห้า การสร้างมาตรฐานการจูงใจ (ให้คุณให้โทษ) ที่เหมาะสม

2.1.1.2 ตัวแบบด้านการจัดการ (Management Model) ตัวแบบนี้จะให้ความสำคัญในเรื่องสมรรถนะขององค์กรเป็นหลัก โดยถือว่าความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการดำเนินนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ ไปปฏิบัติจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ ไปปฏิบัติว่าขีดความสามารถที่จะปฏิบัติงานอย่างสอดคล้องกับความคาดหวังของหน่วยงานเพียงใด องค์กรจำเป็นต้องมีโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสม มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถทั้งทางด้านการบริหารและทางเทคนิคอย่างเพียงพอ มีการวางแผนเตรียมการ หรือมีความพร้อมเป็นอย่างดีทั้งทางด้านวัสดุ อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือ เครื่องใช้และงบประมาณ ตัวแบบนี้มีความพยายามที่จะศึกษาหาทางแก้ไขปัญหาอุปสรรคของการปฏิบัติงานตามแผนงานและนโยบายในอดีต เช่น การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ความล่าช้าในการสรรหาบุคลากร ความล่าช้าในการสรรหาบุคลากรที่มีความรู้ การกำหนดภารกิจ และการมอบหมายการวางแผน และการควบคุมมาตรฐานในการปฏิบัติงานผลของการดำเนินนโยบายไปปฏิบัติระบบการวัดผลวัตถุประสงค์ของนโยบายมาตรการในการให้คุณให้โทษ ความสามารถ ความล่าช้าในการจัดตั้งระบบงานการแก้ไขปัญหาการประสานงาน

2.1.1.3 ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development model) แนวคิดตามตัวแบบนี้ได้ให้ความสำคัญเฉพาะบุคลากรในหน่วยงานเป็นหลัก โดยมีแนวคิดว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดในองค์กร จึงให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วม (Participation)

ของคนในองค์กร การทำงานเป็นทีม โดยการทำงานในทีมจำเป็นต้องคำนึงถึงการมีส่วนร่วม คำนึงถึงการจูงใจการใช้ผู้นำอย่างเหมาะสม การสร้างความรู้สึกรักผูกพันกับองค์กร การยอมรับ การพัฒนาทีมงานมากกว่าการใช้กำลังบังคับควบคุม ตัวแบบนี้จึงให้ความสำคัญเพิ่มเติมต่อ กระบวนการสื่อสารสองทาง การมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายของผู้ปฏิบัติงานระดับล่าง ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการสร้างความตระหนักและผูกพันกับนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ ขณะที่การให้ผู้บริหารสมรรถนะขององค์กร โครงสร้างบุคลากรงบประมาณสถานที่ผลของการนำ นโยบายไปปฏิบัติตัวสด/อุปกรณ์/เครื่องมือเครื่องใช้ระดับสูงเป็นผู้กำหนดนโยบายแต่เพียงลำพัง จะเป็นผลเสียและไม่สอดคล้องกับฐานคติการพัฒนาองค์กรตามแนวคิดนี้

2.1.1.4 ตัวแบบทางด้านกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Process Model) เป็นแนวคิดทางสังคมวิทยาที่อธิบายถึงองค์กรขนาดใหญ่ ซึ่งมีกฎระเบียบขั้นตอนค่อนข้างมาก มีแบบแผนความสัมพันธ์ที่เป็นทางการ และมีการกำหนดระบบของคุณธรรมเอาไว้ อย่างแน่นอนตายตัวอย่างไรก็ตาม ภายในองค์กรขนาดใหญ่ก็ไม่ได้มีแบบแผนความสัมพันธ์อย่างเป็นทางการ (รูปนัย) เพียงอย่างเดียว แต่จะประกอบด้วยแบบแผนความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการ ด้วย แต่มักจะเป็นกรณีของข้าราชการระดับล่างทั้งสิ้น เพราะข้าราชการระดับล่าง เป็นผู้ใกล้ชิดติดกับประชาชนมากที่สุด และเป็นผู้ที่ใช้การวิเคราะห์ของคนในการตัดสินใจให้บริการประชาชน ทั้งสิ้นผู้บังคับบัญชาไม่มีโอกาสที่จะติดตามไปควบคุมบัญชาตลอดเวลาได้ ดังนั้นสิ่งที่จะวัดความสำเร็จภาวะผู้นำการจูงใจให้การทำงานเป็นทีม มีความผูกพันและการยอมรับผลของการนำ นโยบายไปสู่การปฏิบัติการมีส่วนร่วมหรือความล้มเหลวของนโยบายจึงขึ้นอยู่กับความพร้อมของ ผู้นำนโยบายไปสู่แผนงาน หรือโครงการที่ไปปฏิบัติโดยตรงว่ายินดีพร้อมทุ่มเทให้การปฏิบัติ ราชการหรือมีอุปสรรคข้อจำกัดมากน้อยประการใด ความพร้อมในการนำนโยบายไปปฏิบัติเกิด จากปัจจัย 2 ประการ คือ

ประการแรก ระดับความเข้าใจของผู้กำหนดนโยบายต่อสภาพแวดล้อม ความเป็นจริงของหน่วยงานและองค์กร สภาพปัญหา และข้อจำกัดต่างๆ เช่น ปริมาณงานเกินกำลัง การขาดแคลนบุคคลที่มีความชำนาญเฉพาะเรื่อง ขาดแรงจูงใจ ขาดขวัญและกำลังใจที่เหมาะสม เพียงพอ เป็นต้น

ประการที่สอง ระดับการยอมรับ เห็นพ้องในตัวตนนโยบาย และการปรับ นโยบายใหม่ ให้สอดคล้องกับภารกิจปกติและเป็นส่วนหนึ่งในหน้าที่ราชการของบุคลากรแต่ละ คน

2.1.1.5 ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) ตัวแบบนี้ยึดหลักการว่า นโยบาย เป็นการแบ่งสรรคุณค่าในสังคม ดังนั้นนโยบายในเรื่องหนึ่ง ๆ จะมีผู้ที่ได้รับประโยชน์กับผู้

สูญเสียประโยชน์เสมอ และโดยปกติในแต่ละฝ่ายจะให้คุณค่าของนโยบายแตกต่างกัน และจะเน้นการรักษาผลประโยชน์ของตนไว้เป็นอันดับแรก ดังนั้น จึงเป็นการยากที่ทุกฝ่ายจะเห็นชอบและปฏิบัติตามนโยบายอย่างเป็นเอกฉันท์ ตัวแบบนี้เห็นว่าจำนวนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นประเด็นที่สำคัญในการเจรจาต่อรอง หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีจำนวนน้อย โอกาสที่จะสร้างความเห็นพ้องต้องกันก็มีมากกว่า ในการเจรจาที่มีหน่วยงานมากมายความสามารถในการเจรจาต่อรองของผู้เล่นจะระดับความเข้าใจของผู้กำหนดนโยบายต่อสภาพความเป็นจริงขององค์กรระดับการยอมรับและปรับนโยบายให้เป็นส่วนหนึ่งของภารกิจปกติของบุคลากรผลของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเกี่ยวข้องกับบุคลิกภาพ ความสามารถ ความรู้ ความชำนาญในการชักจูงกล้าต่อรอง สถานภาพของผู้ที่มีอำนาจและทรัพยากรขององค์กร ตลอดจนการสนับสนุนจากบุคคลและองค์กรต่างๆ เช่น บุคคลสำคัญ สื่อมวลชน หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกลุ่มผลประโยชน์อื่นๆ

2.1.1.6 ตัวแบบเชิงบูรณาการ(Integrated Model) ตัวแบบนี้เป็นตัวแบบที่รวบรวมจากแนวคิดของทั้ง 5 ตัวแบบ โดยมุ่งแสวงหาผลกระทบของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จทั้งในมิติของผลผลิต ผลลัพธ์และประเทศชาติโดยรวมได้รับส่วนตัวแปรอิสระที่นำมาพิจารณา ประกอบด้วย 4 ปัจจัย คือ สมรรถนะขององค์กร ประสิทธิภาพในการวางแผนและควบคุม ภาวะผู้นำและความร่วมมือ และการเมืองและการบริหารสิ่งแวดล้อมภายนอก

2.1.2 กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ

Van Meter & Van Horn (1975 อ้างถึงใน บพิตร รัตนบุรี, 2552, น. 20) ได้กำหนดตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยตัวแบบนี้มุ่งอธิบายตัวแปรที่เชื่อมโยงระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติกับผลการปฏิบัติงานมีด้วยกัน 6 ตัวแปร ได้แก่

2.1.2.1 มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย (Policy Standard and Objectives) หมายความว่า นโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานที่ชัดเจน

2.1.2.2 ทรัพยากรของนโยบาย (Policy Resources) เช่น งบประมาณหรือสิ่งจูงใจอื่นๆ ซึ่งต้องมีเพียงพอ

2.1.2.3 การสื่อสารระหว่างองค์กรและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย หมายความว่าความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรอันได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกลางและท้องถิ่นต้องเป็นไปอย่างมีคุณภาพและเป็นไปตามหลักของการกระจายอำนาจ สามารถสื่อสารกันเข้าใจและบังคับใช้นโยบายได้

2.1.2.4 ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ การควบคุมการบังคับบัญชา ความอยู่รอดขององค์กร ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับผู้กำหนดนโยบาย

2.1.2.5 เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เช่น ลักษณะของมหติมหาชนและกลุ่มผลประโยชน์

2.1.2.6 หน้าที่ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ การรับรู้ นโยบาย เช่น ความรู้ ความเข้าใจนโยบาย ทิศทางการตอบสนอง เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธนโยบาย และระดับความเข้มข้นของการตอบสนอง เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธดังกล่าวมีระดับมากน้อยเพียงใด

ตัวแบบ Van Meter & Van Horn จำแนกตัวแปรออกตามปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ และมีลักษณะเป็นการเปรียบเทียบง่าย ๆ เขาเสนอว่า การวิเคราะห์การนำนโยบายไปปฏิบัติต้องนำการเปลี่ยนแปลง และนำระดับของการเห็นพ้องกันมาร่วมพิจารณา โดยมีสมมติฐานว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จมากที่สุด เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยและคนเห็นด้วยกับจุดมุ่งหมายของนโยบายในระดับสูง ตัวแบบดังกล่าวมาอธิบายการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าสนใจให้คำแนะนำแก่ผู้กำหนดนโยบาย

2.1.3 ขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

เบอร์แมน (Berman, 1978 อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร, 2551, น. 32) อธิบายถึงรายละเอียดของปฏิสัมพันธ์ ความเชื่อมโยงการพึ่งพา ตลอดจนความเป็นอิสระขององค์การและบุคคลที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยแบ่งการนำนโยบายไปปฏิบัติออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก คือ ขั้นตอนในระดับมหภาค (Macro) และขั้นตอนในระดับจุลภาค (Micro) ดังนี้

2.1.3.1 ขั้นตอนของการนำนโยบายสาธารณะ ไปปฏิบัติ ระดับมหภาคแบบย่อ ออกได้เป็น 2 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

1) ขั้นตอนของการแปลงนโยบาย เมื่อทางฝ่ายการเมือง ได้ทำการกำหนดนโยบายออกมาในรูปของกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรีหรือกฎกระทรวง หรือในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งแล้ว โดยปกตินโยบายนั้น ก็จะมีการระบุให้หน่วยงานราชการใดหน่วยงานราชการหนึ่ง เป็นผู้รับผิดชอบหลัก ซึ่งจะต้องเป็นผู้ที่แปลงนโยบายนั้นออกมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ซึ่งถือว่าเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมาก เพราะหากเมื่อใดที่มีการแปลงนโยบาย ให้เบี่ยงเบนไปจากวัตถุประสงค์แล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่า ความล้มเหลวของนโยบายนั้น ย่อมเกิดขึ้นเสียตั้งแต่เบื้องต้นแล้ว ปัจจัยแรกได้แก่ ความคลุมเครือ หรือการขาดความเฉพาะเจาะจงของนโยบาย ปัจจัยที่สอง

ได้แก่ ความหลากหลายในเป้าหมายของนโยบาย ปัจจัยที่สาม มีผลสืบเนื่องจากสองปัจจัยแรก กล่าวคือ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบายนั้น มีความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายในปัจจัยสุดท้าย หน่วยงานที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบายนั้นมีความร่วมมือ และและ ความจริงใจในการนำนโยบายนั้น ไปปฏิบัติเพียงใด กล่าวอีกนัยหนึ่ง ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในเบื้องต้นอยู่ที่ความชัดเจน ความสัมพันธ์ของเป้าหมาย ประกอบกับการที่ หน่วยงานความรับผิดชอบในการแปลงนโยบาย มีความเข้าใจในวัตถุประสงค์ ของนโยบาย ตลอดจนความร่วมมือกับฝ่ายการเมือง และมีความจริงใจในการนำนโยบายนั้น ไปปฏิบัติเพียงใด

2) ขั้นตอนของการยอมรับ ในขั้นตอนการที่ราชการบริหารส่วนกลาง จะสามารถทำให้หน่วยงานปฏิบัติในส่วนระดับล่าง หรือระดับท้องถิ่น ยอมรับและจัดทำโครงการ สนองนโยบายที่ส่วนราชการ วางไว้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง เช่น ลักษณะของหน่วยงานท้องถิ่น นั้น สภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของท้องถิ่นนั้น ตลอดจนประโยชน์ที่ รัฐบาล ควรจะให้กับหน่วยงานท้องถิ่นนั้น ปัจจัยหลังนี้จะเป็นเงื่อนไขที่สำคัญในอันที่จะสร้าง ความเต็มใจ ให้หน่วยงานท้องถิ่น รับนโยบายไปปฏิบัติการยอมรับโครงการของหน่วยงานท้องถิ่น ยังไม่สามารถประกันได้ว่า นโยบายนั้นจะประสบความสำเร็จหรือไม่ การยอมรับอย่างเดียวอาจจะ ไม่เป็นการเพียงพอ ถ้าหากหน่วยงานท้องถิ่นขาดความร่วมมือร่วมใจ ถึงแม้ส่วนกลางจะมีอำนาจ ในการควบคุม และตรวจสอบ แต่อำนาจดังกล่าวถือว่า มีอิทธิพลต่อหน่วยงานในระดับท้องถิ่น โดยอ้อมเท่านั้น เพราะฉะนั้นการสร้างความสำเร็จให้เกิดขึ้น ในการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงจำเป็นต้อง มีความเข้าใจถึงขั้นตอน การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับจุลภาคด้วย

2.1.3.2 ขั้นตอนการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ในระดับจุลภาค ซึ่งในขั้นตอนนี้สามารถ แบ่งออกได้เป็น 3 ขั้นตอนหลัก คือ

1) ขั้นการระดมพลัง ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอน ที่หน่วยงานในระดับท้องถิ่น จะต้องดำเนินใน 2 กิจกรรม คือ การพิจารณารับนโยบายและการแสวงหาความสนับสนุน ใน กิจกรรมแรกหน่วยงานในระดับท้องถิ่น จะพิจารณานโยบายจากส่วนกลาง มีความเหมาะสม มีความเร่งด่วนตรงตามเป้าหมายของหน่วยงาน และสามารถตอบสนองกับความต้องการของท้องถิ่น หรือไม่ กิจกรรมขั้นที่สอง เป็นเรื่องเกี่ยวกับการแสวงหาความสนับสนุนส่วนตัวจากสมาชิกใน หน่วยงาน ตลอดจนบุคคลสำคัญ หรือองค์กรอื่นๆ ที่อยู่ในท้องถิ่นนั้น จึงเป็นเรื่องสำคัญมีผลงาน หรือประสบการณ์ในอดีต ที่ชี้ให้เห็นว่า การสร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง โดยผู้ที่ เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในท้องถิ่น เข้ามาร่วมกันออกแบบหรือกำหนดโครงการของท้องถิ่น ที่จะจัดทำเสีย แต่เบื้องแรก

2) ขั้นการปฏิบัติ ขั้นตอนนี้มีความครอบคลุมถึงกระบวนการในการปรับเปลี่ยนโครงการที่ได้มีการยอมรับแล้ว ออกมาในรูปของการปฏิบัติจริง ในขั้นนี้จึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผู้ปฏิบัติ หรือผู้ให้บริการ ตามโครงการโดยตรง ในสภาพความเป็นจริงของการปฏิบัติแล้ว อาจกล่าวได้ว่า มีภาวะความไม่แน่นอนอยู่อย่างมาก เพราะหน่วยงานท้องถิ่นแต่ละแห่ง อยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมของท้องถิ่นเฉพาะแห่ง ซึ่งแตกต่างกันออกไป โครงการหรือพฤติกรรมการตัดสินใจของผู้บริหารในระดับท้องถิ่น อาจจะไม่ใช้สิ่งที่ทงที่หรือเปลี่ยนแปลงไม่ได้ เพราะอาจจะมีการต่อต้านหรือเรียกร้อง ให้ปรับวิธีดำเนินการในโครงการจากผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

3) ขั้นการสร้างความเป็นปึกแผ่นหรือความต่อเนื่อง เป็นขั้นตอนที่เป็ผลพลอยได้ที่เกิดมาจากขั้นตอนที่สอง เพราะความสำเร็จหรือผลลัพธ์ ในระยะยาวของนโยบายใดก็ตามจะเกิดขึ้นไม่ได้ หากนโยบายนั้น ถูกนำไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่องโดยผู้ปฏิบัติที่จะให้มีการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง หมายความว่า นโยบายนั้นจะต้องถูกปรับเปลี่ยน และได้รับการยอมรับเป็นหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติด้วย การหาทางทำให้ นโยบายนั้น ได้รับการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง อาจกล่าวได้ว่าเป็นความหวังที่หน่วยงานส่วนกลาง จะต้องฝากความหวังไว้กับผู้บริหารท้องถิ่น และตัวผู้ปฏิบัติงานในระดับท้องถิ่นเอง เป็นสำคัญ ในส่วนของตัวผู้บริหารท้องถิ่น จะต้องเป็นตัวนำในการชักจูงให้ผู้ปฏิบัติเห็นความสำคัญของนโยบายดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และจะต้องหาทางแปลงนโยบายนั้น ให้เป็นภารกิจประจำวันของผู้ปฏิบัติไปโดยตลอด

2.1.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

กล้า ทองขาว (2548 อ้างถึงใน บพิท รัตนบุรี, 2552, น. 19) ได้ศึกษากระบวนการนำนโยบายและแผนไปปฏิบัติมีตัวแปรหลากหลายที่ส่งผลให้ นโยบายที่นำไปปฏิบัติประสบความสำเร็จหรือล้มเหลว ซึ่งมีทั้งตัวแปรทางการเมืองและตัวแปรทางการบริหาร ตัวแปรต่าง ๆ เหล่านี้จะแสดงอิทธิพลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติมากน้อยแตกต่างกัน บางตัวแปรมีอิทธิพลโดยตรงบางตัวแปรอาจมีอิทธิพลโดยอ้อม และตัวแปรต่าง ๆ ดังกล่าวมีการรวมกันเป็นกลุ่มหรือชุดดังนี้

- 1) ชุดตัวแปรด้านเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย
- 2) ชุดตัวแปรกำหนดภารกิจและมอบหมายงาน
- 3) ชุดตัวแปรสมรรถนะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ
- 4) ชุดตัวแปรมาตรการสนับสนุนจากส่วนกลางและท้องถิ่น

5) ชุดตัวแปรมาตรการกำกับ ตรวจสอบประเมินผล และการกระตุ้นเสริมแรง

สรุปจากการศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรสาเหตุทั้ง 5 ประการ ที่มีอิทธิพลหรือตัวแปรตามที่เป็นผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่าตัวแปรด้านความชัดเจนในเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เป็นตัวแปรที่ส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ คล้ายกับตัวแปรด้านการกำหนดภารกิจและการมอบหมายงานและตัวแปรการสนับสนุนจากส่วนกลางและท้องถิ่นและความผูกพัน ส่วนตัวแปรสมรรถนะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และตัวแปรมาตรการกำกับตรวจสอบประเมินผล และกระตุ้นเสริมแรง มีความสัมพันธ์หรืออิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรง

2.2 นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการคมนาคม

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2554) นโยบายการจัดการอุบัติเหตุแห่งชาติ นับเป็นก้าวสำคัญของการจัดระบบป้องกันระดับช่วยเหลือและกู้ภัย อันเกิดจากอุบัติเหตุเป็นที่พึงปรารถนาของคนไทยในอนาคต ซึ่งนโยบายการจัดการอุบัติเหตุแห่งชาตินี้ มุ่งเน้นให้ภาคเอกชน ประชาชน และชุมชน เข้ามามีส่วนร่วม ตั้งแต่การดำเนินการด้านการวางแผนการปฏิบัติ และการติดตามผล มีการปรับปรุงการบริหารจัดการของหน่วยรัฐ ให้เกิดความคล่องตัว การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การปรับปรุงระบบการวางแผน การป้องกัน การเตรียมพร้อม การสารสนเทศ และการศึกษาอบรม เพื่อให้สามารถป้องกันอุบัติเหตุ เมื่อยังไม่เกิดขึ้น และระงับเหตุ เมื่อเกิดได้อย่างแท้จริง

2.2.1 วัตถุประสงค์และเป้าหมาย ของนโยบายการจัดการอุบัติเหตุแห่งชาติ

2.2.1.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อเป็นนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยึดถือเป็นกรอบแนวทางในการนำไปจัดทำแผนงาน และปฏิบัติการ
- 2) เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและระงับอุบัติเหตุของชาติเป็นเอกภาพ และมีประสิทธิภาพ
- 3) เพื่อปรับกระบวนการ และกลไกการบริหารจัดการด้านการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น

4) เพื่อเสริมสร้างกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานพัฒนาการป้องกันและระงับอุบัติเหตุ

2.2.1.2 เป้าหมาย

การกำหนดเป้าหมาย เพื่อเป็นเครื่องชี้วัดผลการพัฒนา และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ตามข้อกำหนดในนโยบายจัดการด้านอุบัติเหตุแห่งชาติ ดังนี้

1) พัฒนาระบบการวางแผน การป้องกัน การเตรียมความพร้อม และการปฏิบัติงานกู้ภัยของหน่วยงานทุกระดับ ให้มีความสอดคล้องประสานเปลี่ยนไปในทิศทางเดียวกันอย่างเป็นเอกภาพ และมีประสิทธิภาพ

2) เตรียมพร้อมทั้งในการป้องกัน การระงับกู้ภัย และการช่วยเหลือทางการแพทย์ แก่ผู้ประสบภัย ให้มีการประสานและร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุอย่างใกล้ชิด ทั้งก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัยและภายหลังที่ภัยผ่านพ้นไปแล้ว

3) พัฒนาระบบการบริหารและจัดการ ด้านข้อมูล ข่าวสารและสารสนเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายภายในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสามารถใช้อัฒนาร่วมกันได้

4) เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลอุบัติเหตุ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ ประชาชน และสาธารณะ อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง ทั้งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม จัดระบบป้องกันอุบัติเหตุในบริเวณอาคาร และสถานประกอบการของตน

5) พัฒนาและปรับปรุงองค์กรของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญในด้านการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน และชุมชนได้เป็นอย่างดี

6) พิจารณาทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง กับการจัดการอุบัติเหตุ ให้มีผลบังคับใช้ ตลอดจนพัฒนาให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

7) สร้างและพัฒนาชุมชนให้มีศักยภาพ ในการมีส่วนร่วมผู้การปฏิบัติในพื้นที่

8) จัดตั้งหน่วยงานกลาง รับผิดชอบการรวบรวม ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุ การฝึกอบรมด้านการจัดการอุบัติเหตุ ตลอดจนจัดตั้ง ศูนย์ฝึกอบรมการบรรเทาสาธารณภัยขึ้นทั้งในส่วนกลาง ภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น

9) ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจ มีจิตสำนึกความปลอดภัยและตระหนักถึง ความสำคัญของการป้องกันตนเองจากความเสี่ยง ที่อาจจะเกิดขึ้น เนื่องจากอุบัติเหตุต่างๆ

10) จัดระบบบริการสังคมด้านต่างๆ ที่จำเป็นต่อการป้องกัน และเตรียมพร้อมเมื่อเกิด อุบัติภัย เพื่อเป็นการเสริมสร้างขวัญกำลังใจของประชาชน

2.2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการจัดการอุบัติเหตุแห่งชาติ

2.2.3.1 การพัฒนาด้านการจัดการประกอบด้วย การปรับเปลี่ยนประสิทธิภาพของหน่วยงานกลางในการแปลงแผนการป้องกัน และระงับอุบัติเหตุไปสู่การปฏิบัติ โดยแบ่งออกเป็นหน่วยงานกำกับนโยบาย แผนงาน และการประสานนโยบายและแผน และหน่วยงานวางแผนการเตรียมความพร้อม การปฏิบัติงานกู้ภัย และการประสานการปฏิบัติการ การปรับกระบวนการบริหาร จัดการไปสู่การปฏิบัติโดยการแปลงแผนสู่การปฏิบัติด้วยระบบการจัดการพื้นที่ กับภารกิจของ หน่วยงานและการมีส่วนร่วม การเชื่อมโยงระหว่างแผนงาน แผนเงิน และแผนคน การกระจายอำนาจในระบบกลไกการบริหารของรัฐ การประสานงานปรับปรุงข้อกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับ การจัดการอุบัติเหตุ การมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน และการพัฒนาระบบการติดตามผลและประเมินผลการจัดทำระบบฐานข้อมูลการสร้างดัชนีชี้วัด การพัฒนาดัชนีชี้วัด การมีส่วนร่วมและการเผยแพร่

2.2.3.2 การพัฒนาด้านการเตรียมความพร้อม การวางแผนและการปฏิบัติการกู้ภัย ประกอบด้วย การพัฒนาระบบการวางแผน โดยเน้นกำหนดมาตรการด้านการป้องกัน เพื่อลดผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ไว้ในกระบวนการวางแผน และการจัดทำโครงการพัฒนาต่างๆ การเตรียมความพร้อมในการระงับช่วยเหลือ และกู้ภัย การกำหนดมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย และการพัฒนาระบบสารสนเทศ

2.2.3.3 การพัฒนาด้านการศึกษาและฝึกอบรม ประกอบด้วย การพัฒนาระบบการศึกษา เพื่อ สนับสนุนการจัดการอุบัติเหตุการพัฒนาศักยภาพบุคลากร ด้านบริการอุบัติเหตุและการบริหารจัดการ โครงสร้างองค์กรและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน

2.2.4 แนวทางการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย

การดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย และเป็นไปตามเป้าหมายทั้งสามด้าน ต้องอาศัยแนวทางการจัดการแบบเครือข่ายเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากการจัดการอุบัติเหตุเป็นงานที่มีความกว้างขวาง ต้องมีหน่วยงานทั้งภาครัฐองค์กรเอกชน องค์กรประชาชน รวมทั้งชุมชน ประชาชนโดยทั่วไป เข้ามามีบทบาทและมีส่วนร่วม เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายและบรรลุผล ซึ่งต้องอาศัยการ

ประสานงาน ทั้งในด้านการวางแผน การประสานแผน การระดมทรัพยากรและความร่วมมือ รวมทั้งมีการปรับเปลี่ยนเป็นระยะ ๆ ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป เพื่อให้การปฏิบัติการป้องกันและการดำเนินการแก้ไขอุบัติเหตุ เกิดประสิทธิผลมากที่สุด และสอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ

จากแนวทางและนโยบายดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า การบริหารจัดการด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุ นอกจากต้องมีความร่วมมือจากหลายๆ ฝ่ายแล้ว การเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับข้อมูล สารสนเทศ และการศึกษาและวิเคราะห์สภาพของผู้มารับบริการของแต่ละหน่วยงาน มีความจำเป็นอย่างยิ่ง ในการนำมาใช้ เพื่อการวางแผนงาน จัดกิจกรรม มาตรการและนำมาเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาวิจัยเชิงลึก หรือให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายต่อไป

2.2.5 การจัดกลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

กระทรวงสาธารณสุข (2544, น. 12) กลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีรายละเอียดดังนี้

2.2.5.1 การจัดกลุ่มปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ คือ ผู้ที่เป็นตัวการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ ทั้ง

การบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ และการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยจากผลการศึกษาปัจจัยด้านผู้ขับขี่ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีตัวแปรที่มีผลต่อระดับ ความรุนแรงของอุบัติเหตุทั้งหมด 6 ตัวแปร ดังต่อไปนี้ คือ

1) การดื่มของมึนเมาหรือการใช้สารเสพติด คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามากจากการดื่มของมึนเมาประเภทต่างๆ เช่น การดื่มสุรา เบียร์ และไวน์ หรือการใช้สารเสพติด เช่น ยา กล่อมประสาท (ยาบ้า) ที่ออกฤทธิ์ข้างเคียง ทำให้เกิดอาการมึนเมา ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ ที่ไม่มีเมามาก เพราะจะทำให้ประสาทการรับรู้ และการตัดสินใจช้าลง ซึ่งมีผลทำให้การควบคุมการขับรถลดประสิทธิภาพลง

2) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ ขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูง หรือมีการควบคุมรถที่ไม่เหมาะสม เช่น การเบรกการเลี้ยวการใช้สัญญาณไฟ การแซง การใช้ความเร็ว การขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ เป็นต้น รวมถึงไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร กฎจราจร และการใช้สัญญาณไฟของยานพาหนะ ทำให้มี

ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจากผู้ขับขี่ อาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่น การฝ่าไฟแดง การเลี้ยวกลับรถในบริเวณห้ามเลี้ยว และการขับรถย้อนศร เป็นต้น พฤติกรรมการขับรถที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง เนื่องจากผู้ขับขี่ อาจจะบังคับรถไปในทิศทาง หรือตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3) สภาวะด้านร่างกาย คือ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายขาดความพร้อมในการควบคุมดูแล เนื่องจากร่างกายอ่อนเพลีย จากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายปกติ หรือในอีกอย่างหนึ่งคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคไต โรคปอด และโรคลมชัก ก็จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ ที่มีสภาวะ ร่างกายปกติ เมื่อกำเริบขึ้นมาในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ หรืออีกกรณีหนึ่ง คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะมี ความผิดปกติทางร่างกายด้านต่างๆ เช่น ระบบการได้ยินบกพร่อง และความผิดปกติทางสายตา ก็จะทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะร่างกายปกติ เนื่องจากผู้ขับขี่ อาจไม่สามารถประเมินสถานการณ์ขณะขับขี่ยานพาหนะได้ไม่ถูกต้อง เนื่องจากความผิดปกติทางร่างกาย

4) สภาวะด้านจิตใจ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีสภาวะทางจิตใจที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ชอบการต่อสู้แข่งขัน ชอบความก้าวร้าว ความเชื่อมั่นในตัวเองสูง มีความเครียดขาดความยับยั้งชั่งใจ และมีความผิดปกติทางจิต ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาวะด้านจิตใจที่ปกติ เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้มีแนวโน้ม ที่จะขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาทเลินเล่อ

5) สภาวะด้านสติปัญญา คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาด้านประสาทการรับรู้ ซึ่ง ประกอบด้วยการมองเห็น การได้ยิน และการประเมินความเสี่ยงขณะขับรถต่อสถานการณ์ต่างๆ ปัญหาดังกล่าว จะทำให้ผู้ขับขี่ เกิดความผิดพลาดในการควบคุมการขับขี่รถ ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้มีประสาทการรับรู้ที่ดี สาเหตุดังกล่าวเป็นผลมาจากปัจจัยสำคัญดังนี้ ผู้ขับขี่ ขับรถขณะมีเมฆา ลักษณะทางกายภาพของถนนที่ไม่มีสิ่งบดบังสายตา เช่น บริเวณทางโค้ง มีสิ่งก่อสร้างหรือต้นไม้บดบังการมองเห็น ทำให้มองไม่เห็นรถที่วิ่งสวนมา ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นอย่างมาก ถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ทำให้มีปัญหาต่อการมองเห็นของผู้ขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่มีคุณภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้การมองเห็นและได้ยินที่ไม่ดีพอ จึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก

6) ลักษณะนิสัยและทัศนคติ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีพื้นฐานมาจากกลุ่มคนที่มี ค่านิยม และทัศนคติที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ เช่น ค่านิยมชอบเสี่ยงภัย ค่านิยมของการแข่งขัน และค่านิยมของที่ชอบใช้ความรุนแรงในการแก้ปัญหา เพื่อตอบสนองความกลัวของตนเอง ผู้ขับขี่ที่มีค่านิยมดังกล่าวจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ขับขี่มาก เพราะพฤติกรรมดังกล่าว จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่มีความเสี่ยง

2.2.5.2 การจัดกลุ่มปัจจัยด้านพาหนะที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุยานพาหนะ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ดีและเพียงพอ และยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและ บำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน ตัวแปรเหล่านี้ อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งนั้น ตัวแปรที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีกล่าวไว้ 4 ตัวแปร ดังนี้

1) อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย คือ อุปกรณ์ที่ช่วยป้องกัน หรือลดความรุนแรงใน ขณะเกิดอุบัติเหตุลง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารที่อยู่ภายในยานพาหนะ ดังนั้น ยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน ควรมีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยอย่างเพียงพอ เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัด นิรภัย ถุงลมนิรภัย และเก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็ก เป็นต้น โดยในปัจจุบันรถที่ผลิตใหม่มักมีอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยอย่างครบครัน แต่ในกรณีของรถรุ่นเก่า อาจมีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงบางประเภท ซึ่งจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ชี้ให้เห็นว่าอุปกรณ์เหล่านี้ สามารถช่วยลดหรือป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยที่ควรจะมี ได้แก่

1.1) หมวกนิรภัย ทำหน้าที่ 2 อย่างคือ ป้องกันแรงกดดันที่เกิดจากความเร็ว หน้าที่ประการที่สอง คือ ป้องกันกะโหลกศีรษะ จากผลการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร และการใช้หมวกนิรภัย โดยงานวิจัยของ TDRI พบว่า การสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและอัตราการตายลงได้ อย่างมีนัยสำคัญ ร้อยละ 40 ในประเทศไทย กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่ เลือกหมวกนิรภัยได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบเปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

1.2) เข็มขัดนิรภัย จากผลการศึกษาในสหรัฐอเมริกา พบว่า หลังการออกกฎหมาย ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยกันอย่างจริงจัง ผู้บาดเจ็บที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะต้องรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล สูงกว่าผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยถึง 2 เท่า และสถิติอุบัติเหตุในสหราชอาณาจักร ภายหลังจากออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย พบว่า อุบัติเหตุของการบาดเจ็บต่อใบหน้าลดลงจากร้อยละ 20.90 ลงเหลือร้อยละ 5.90

1.3) ถูกลมนิรภัยถึงแม้จะมีเข็มขัดนิรภัยที่ออกแบบมาดีที่สุดใน ก็ไม่สามารถปกป้องส่วนศีรษะ และออกจากการบาดเจ็บได้ทั้งหมด จากการชนทางด้านหน้าอย่างรุนแรง โดยถูกลมนิรภัย จะช่วยดูดซับพลังงานการกระแทกระหว่างร่างกายส่วนบนของผู้โดยสาร และพวงมาลัยรถอุปกรณ์แผงควบคุม หรือกระจกหน้า

1.4) เก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็กในสหรัฐอเมริกา กำหนดมาตรฐานเก้าอี้นิรภัย สำหรับเด็กไว้ว่า จะต้องออกแบบให้ติดตั้งสายรัดนิรภัย ที่ตักหรือมีสายรัดลำตัวเหนือเอวควบคู่กัน ด้วย

2) สภาพอุปกรณ์พื้นฐาน คือ ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ของยานพาหนะที่พร้อมใช้งานอย่างเหมาะสม เช่น กระจกมองหลัง ไฟหน้า ไฟเบรก ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟฉุกเฉิน ยางรถยนต์ ระบบปั้มน้ำฝน ระบบห้ามล้อ และการห่อหุ้มขณะบรรทุกไม่มีผิดเพี้ยน ทำให้อาจมีวัตถุตกลงบนผิวจราจร หรืออาจบดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่ ที่ขับตามหลังมา ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เป็นต้น อุปกรณ์เหล่านี้ เป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ที่ยานพาหนะทุกคนพึงจะมีเป็นองค์ประกอบพื้นฐาน หากยานพาหนะขาดอุปกรณ์พื้นฐานเหล่านี้ อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

3) การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ ยานพาหนะที่มีการดัดแปลง และใช้งานผิด ประเภท อาทิเช่น มีการปรับแต่งยานพาหนะให้แปลกไปจากบริษัทผู้ผลิต จนขาดความปลอดภัย เช่น การนำรถจักรยานยนต์มาใช้ในการลากจูง การพ่วงรถ การใช้ไฟสปอร์ตไลท์ติดแทนไฟรถ การนำรถปิกอัพ (รถเพื่อการพาณิชย์) ซึ่งออกแบบให้ใช้ในวัตถุประสงค์ในการบรรทุกของ แต่กลับนำมาใช้ความเร็วเหมือนรถส่วนบุคคล ซึ่งรถปิกอัพจะมีความสามารถในการรักษาสมดุลของรถที่ความเร็วต่ำกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น การใช้งานในลักษณะดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการลดลงของมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ อันอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

4) การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป บรรทุกสูง หรือยื่นออกมาเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจาก ยานพาหนะที่มีการบรรทุกน้ำหนักมาก อาจสร้างผลต่อสมดุลการทรงตัว รวมถึงความสามารถในการควบคุมรถเสียไป เช่น การเลี้ยว การเบรก เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ

2.2.5.3 การจัดกลุ่มปัจจัยด้านถนน ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตัวแปรที่มีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุที่มีการกล่าวไว้ ถึง 11 ตัวแปร ดังนี้

1) จำนวนช่องทางจราจร คือ จำนวนช่องทางเดินรถที่จัดแบ่งสำหรับการเดินรถ โดยทำสัญลักษณ์ด้วยการตีเส้นแบ่งช่องจราจร และเครื่องหมายบนผิวทาง เช่น ลูกศร เป็นต้น จากสถิติอุบัติเหตุจราจรกองวิศวกรรมจราจรกรมทางหลวง พบว่า สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกขนาดใหญ่บนทางหลวง 2 ช่องจราจร เกิดขึ้นมากกว่าบนทางหลวง 4 ช่องจราจร

2) ความกว้างของผิวจราจร คือ พื้นที่ของผิวทางที่ยานพาหนะสามารถวิ่งได้อย่างปลอดภัย ความกว้างผิวจราจร ระหว่าง 3.40-3.70 เมตร เป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนน ขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำ และมีความสมดุลระหว่าง การไหลของการจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจรมากที่สุด และถนนที่มีผิวจราจรกว้าง น้อยกว่า 3.00 เมตรนั้น มีอิทธิพลทำให้การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง มีรถเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคัน

3) แนวกั้นกลางถนน คือ อุปกรณ์ หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัย ที่กั้นสำหรับถนนที่แบ่งการจราจรเป็นสองทิศทาง ในบริเวณที่เป็นจุดอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง จุดอับสายตา และทางแยก เป็นต้น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกัน เพื่อป้องกันการชนกันทางด้านหน้าแบบประสานงา นอกจากนี้ยังช่วยกรองแสงไฟจากรถที่วิ่งสวนทางมาได้ด้วย

4) ไหล่ทาง คือ พื้นที่ด้านข้างของผิวทางที่อยู่ด้านนอกทั้งสองข้าง และยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการจราจร ไหล่ทางที่มีขนาดกว้าง 0.00-2.00 เมตร จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง สำหรับไหล่ทางที่มีความกว้างมากกว่า 2.50 เมตร จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพียงเล็กน้อย หรือในกรณีถนนซึ่งเป็นทางด่วน จำเป็นต้องจัดให้มีช่องถนนฉุกเฉินไว้ สำหรับขบวนที่เสียหายจนแล่นไม่ได้ การสร้างไหล่ทางควรให้ปลอดภัยจากต้นไม้ และสิ่งกีดขวางให้มากที่สุด

5) อุปกรณ์กั้นขวางทาง คือ อุปกรณ์ที่ติดตั้ง เพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุ วิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพาน และจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กั้นขวางทางเพื่อความปลอดภัย เช่น ราวกั้น เป็นต้น

6) อุปกรณ์ควบคุมจราจร ประกอบด้วย

6.1) เครื่องหมายจราจร คือ เครื่องมือบอกข้อมูลด้านการห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยลักษณะของเครื่องหมายจราจร จำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังกัดได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจน ไม่ลบลึบเลือนหายไป ตัวอย่างเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลาย เส้นแบ่งช่องจราจร เส้นแบ่งทิศทางการเดินรถลูกศร และข้อความเตือนต่างๆ เป็นต้น

6.2) ป้ายจราจร คือ เครื่องหมายที่ช่วยบอกข้อมูลด้านการห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อช่วยให้การขับขี่มีความ

ปลอดภัย มากขึ้น โดยลักษณะของป้ายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้า ที่จะสามารถมองเห็นได้ชัดเจน ต้องมีความชัดเจน ไม่ลบเลือนหายไป ตัวอย่างป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น

6.3) ระบบสัญญาณไฟจราจร คือ เครื่องมือจัดระบบการจราจร ที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะ บริเวณทางแยกที่มีปริมาณยานพาหนะมากถึงจุดที่ต้องติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจร โดยตำแหน่งการติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้า สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและต้องไม่ถูกลบบังจากสภาพแวดล้อมอื่นๆ เช่น กิ่งไม้

7) สิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า คือ อุปกรณ์หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้ สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจราจร เช่น ทางเท้า ทางข้าม (สะพานลอย) และสัญญาณไฟคนเดินข้าม เป็นต้น

8) ลักษณะทางกายภาพ คือ ลักษณะการออกแบบทางเรขาคณิตที่สมบูรณ์ ถูกต้อง และเหมาะสมในด้านความปลอดภัย เช่น ระยะมองเห็นที่ปลอดภัย การเปลี่ยนแนวโค้งทั้ง แนวราบและแนวตั้ง ความลาดชันของถนน และรัศมีทางโค้ง เป็นต้น

9) สภาพถนน คือ ความสมบูรณ์ ของถนนมีความเหมาะสมกับการใช้งาน หรือมี ข้อบกพร่อง เช่น ผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนขาดและถนนกำลังซ่อมบำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่องต่างๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

10) ไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อให้แสงสว่างแก่ผู้ขับในเวลากลางคืน โดยพิจารณาว่า ความสว่างบนถนนในบริเวณนั้น เพียงพอสำหรับการมองเห็นคนหรือสัตว์ข้ามถนน หรือไม่ รวมถึงในบริเวณที่เป็นจุดอันตรายด้วย ซึ่งถ้าความสว่างบนถนนเพียงพอ สามารถช่วยลดอุบัติเหตุลง เนื่องจากผู้ขับขี่จะเปิดไฟสูงน้อยลง

11) สภาพพื้นผิวถนน คือ สภาพผิวทางขณะเกิดอุบัติเหตุ เช่น ถนนลื่น มีโคลน ทราย ดิน หรือน้ำมันบนผิวจราจร อันเป็นผลมาจากทั้งธรรมชาติและจากมนุษย์

2.2.5.4 การจัดกลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ สิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยส่วนใหญ่แล้ว จะเกิดจากตัวแปรทางธรรมชาติ เป็นสำคัญ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ สภาพดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดจากการกระทำของมนุษย์ด้วย เช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตา เป็นต้น โดยแบ่งออกได้เป็น 3 ตัวแปร ดังนี้

- 1) อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ สิ่งที่เป็นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลง ที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุม หรือมีฝุ่นมาก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงทั้งสิ้น และอาจส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
- 2) อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือ สิ่งที่เป็นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลง ที่มีผลจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง ควันดำจากท่อไอเสีย รถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณา บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น
- 3) สิ่งกีดขวางจราจร คือ วัตถุที่ล่วงหล่นบนผิวจราจร รถจอดกีดขวางทางจราจร (รถเสียและรถที่จอดตามข้างทาง) การปิดถนนเพื่อซ่อมบำรุงโดยไม่มีป้ายหรือสื่ออื่นๆ บอกผู้ขับขี่อย่างชัดเจน คนเดินข้ามหรือขี่รถจักรยานข้ามถนน และสัตว์เดินข้ามถนน เป็นต้น

2.2.6 ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในวัยรุ่น

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2549, น. 13) ปัจจัยที่เสี่ยงที่สำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในวัยรุ่น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.6.1 วัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ขาดประสบการณ์ ในการขับขี่การขับขี่เป็นกระบวนการ ที่ซับซ้อนที่ต้องอาศัยทั้งความรู้ ความสามารถในการรับรู้ และตอบสนองอันตรายเป็นน้อยความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ไม่ดี การคาดประมาณความเร็วที่ใช้ และระยะทางที่ควร หยุดไม่เหมาะสม นอกจากนี้วัยรุ่น ยังมีความสามารถที่ไม่ดีพอในการตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ ด้วยเหตุผลทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่าการให้การศึกษาทางทฤษฎีในเรื่องการขับขี่ อย่างเดียวไม่สามารถทำให้วัยรุ่นบรรลุคุณสมบัติผู้ขับขี่ที่ดีได้

2.2.6.2 วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย เนื่องจากแรงผลักดันภายใน ให้เกิดความต้องการ ที่จะเสี่ยงในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่นๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่น พบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกในระยะประชิด การเลี้ยวตัดหน้า เป็นต้น นอกจากนี้ความชอบเสี่ยง ยังทำให้วัยรุ่นเลือกขับขี่ในสถานการณ์ทำทายต่างๆ เมื่อเปรียบเทียบกับวัยอื่นแล้ว สัดส่วนผู้ขับขี่รถเวลากลางคืนในกลุ่มวัยรุ่นจะสูงกว่า การขับขี่เวลากลางคืนมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูงกว่าการขับขี่ในเวลากลางวัน 4 เท่า

2.2.6.3 วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ และการใช้ยา ก่อนการขับขี่

2.2.6.4 วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์

2.2.7 การสร้างเสริมความปลอดภัยในวัยรุ่น

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2549, น. 13) ในการสร้างเสริมความปลอดภัยในวัยรุ่น เพื่อลดการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจราจร ต้องดำเนินการ โดยมีเป้าหมาย ดังนี้

2.2.7.1 ลดการขับขี่ในผู้ขับขี่อายุน้อยกว่า 20 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขี่รถจักรยานยนต์ และลดการโดยสารในรถที่มีผู้ขับขี่อายุน้อยกว่า 20 ปี

2.2.7.2 เพิ่มการใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งในผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร

2.2.7.3 ลดการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการใช้นถนน และยานพาหนะ ในการบรรลุเป้าหมาย 3 ประการนั้น จะต้องดำเนินการดังนี้

1) สนับสนุนให้กฎหมายที่มีอยู่ มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดผลในการลด การบาดเจ็บ กฎหมายที่มีอยู่ เช่น กำหนดอายุผู้ขับขี่ไม่ต่ำกว่า 18 ปี การใช้หมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย และกฎหมายกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดในผู้ขับขี่ เป็นต้น

2) สนับสนุนให้เกิดนโยบายใหม่ ที่จะนำไปสู่การลดการบาดเจ็บ เช่น การปรับปรุง การออกใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ขับขี่อายุน้อยกว่า 20 ปี เพื่อให้มีการฝึกควบคุม ให้เข้มงวดขึ้น และเพื่อชะลอการอนุญาตขับขี่อย่างอิสระ สามารถลดอัตราการบาดเจ็บได้ จัดการศึกษาเกี่ยวกับการขับขี่ทั้งภาคทฤษฎี และปฏิบัติในโรงเรียน โดยเน้นที่ความรู้และการปฏิบัติในการขับขี่อย่าง การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า สถานการณ์อันตราย และโอกาสในการเกิดการบาดเจ็บต่างๆ นโยบายกำหนดอายุผู้ที่สามารถซื้อและดื่มแอลกอฮอล์ โดยให้ผู้อายุน้อยกว่า 20 ปี ไม่สามารถซื้อและดื่มแอลกอฮอล์ได้ ผู้ประกอบการค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผู้ประกอบการบันเทิง มีส่วนร่วมกับชุมชนในการดูแลสุขภาพวัยรุ่น และมีมาตรการร่วมกัน เพื่อลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของวัยรุ่น รมรงค์ให้พ่อแม่ และครู มีความรับผิดชอบในการดูแลวัยรุ่น มิให้มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ โดยไม่สนับสนุนลูกหลานอายุน้อยกว่า 20 ปีขับขี่ยานยนต์

2.2.8 ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ

สาธิต อินตา (2546, น. 11) อุบัติเหตุก่อให้เกิดการสูญเสียขึ้นได้หลายทาง ดังนี้

2.2.8.1 ความสูญเสียทางกาย ในที่นี้หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุ ถึงแก่ชีวิต

2.2.8.2 ความสูญเสียทางจิตและสังคม เป็นความสูญเสีย ที่ไม่อาจเห็น ได้ด้วยตาเรา เพราะเป็นนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้นๆ ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ ได้แก่ ความเจ็บปวด ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียขวัญ การเสียจริต จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคม และการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น

2.2.8.3 ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินหลาย พันล้านบาท และนอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้อง เป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย ในบางครั้งสามารถแบ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) ความสูญเสียโดยตรง ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าทำศพ ค่าชดเชย ในระหว่างเจ็บปวด ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

2) ความสูญเสียทางอ้อม เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการช่วยผู้บาดเจ็บ และวิเคราะห์สาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราว เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหาย ในระหว่างเครื่องจักรหยุดทำงาน หากมีการตายและมีการพิการเกิดขึ้น ต้องคำนึงการลงทุนสูญเสียเปล่า ที่ได้ให้การศึกษอบรม และการอนามัยให้แก่ผู้ตาย และผู้พิการ การสูญเสียโอกาสของคนตายและพิการในการหารายได้ต่อไป รวมทั้งการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัวและผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่ามิได้

2.2.9 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

วิจิตร บุนนยะ โทตระ (2538, น. 5) ถึงแม้อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นแล้ว โดยหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่มนุษย์สามารถควบคุมป้องกันไม่ให้เกิดบาดเจ็บได้อย่างแน่นอนจนทุกราย ยกตัวอย่างเช่น คนขับรถจักรยานยนต์ หากสวมหมวกนิรภัย ที่ได้มาตรฐาน และสวมอย่างถูกวิธีแล้ว ถึงแม้จะเกิดอุบัติเหตุ ก็สามารป้องกันไม่ให้บาดเจ็บศีรษะ หรือบาดเจ็บสาหัสได้ เป็นต้น โดยมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ทางบก ประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการดังนี้

ศราวณี พันธ์ขาว (2539, น. 363) มาตรการที่ 1. มาตรการทางวิศวกรรมจราจร สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทาง คือ

1) การปรับปรุงแก้ไข และสภาพแวดล้อม เป็นแนวทางซึ่งสามารถจะนำมาใช้ใน ประเทศซึ่งกำลังพัฒนาได้ดี เนื่องจากสภาพการจราจรและความปลอดภัยในประเทศกำลังพัฒนา

จะ คล้ายกับสภาพการจราจรของประเทศ ซึ่งพัฒนาแล้ว เช่น ประเทศอังกฤษ มาตรการปรับปรุง ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาณไฟ เช่น การตั้งรอบเวลาของสัญญาณไฟ การเพิ่มความเข้มของแสงสัญญาณไฟ เป็นต้น การจัดช่องทางเดินรถและการจัดทำเครื่องหมายจราจร การปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับป้ายจราจรให้มีคุณสมบัติที่ถูกต้องและครบถ้วน รวมไปถึงการติดตั้งไฟถนน เพื่อการมองเห็น เป็นต้น การปรับปรุงพื้นผิวจราจร การปรับปรุงแก้ไขโดยการจัดการเกี่ยวกับการจราจร เช่น การจัดเดินรถทางเดียว เป็นต้น

2) การปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุตามลักษณะการชน ได้แก่ การปรับปรุงแก้ไขแบบชน บริเวณทางแยกคนละถนน เช่น การจัดให้มีช่องทางเลี้ยวขวา สำหรับถนนฝั่งตรงข้าม เพื่อให้รถทางตรงเห็นเด่นชัดยิ่งขึ้น เป็นต้น การแก้ไขปรับปรุงการชน บริเวณทางแยกจากถนนสายเดียวกัน เช่น จัดให้มีทางสี่เลนถึงกลางถนน เส้นแบ่งช่องทางเดินรถ และเส้นขอบทางเป็นสีสะท้อนแสง การแก้ไขปรับปรุงแบบชนบนทาง เช่น ใช้สีสะท้อนแสงหรือป้ายแสดงภาพว่ามีวัตถุหรือสัตว์กีดขวาง การแก้ไขปรับปรุงแบบชน เนื่องจากจากการแซง

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2539, น. 367) มาตรการที่ 2. มาตรการทางการแพทย์ อุบัติเหตุจราจรทางบก ประมาณร้อยละ 90 สืบเนื่องมาจากความผิดพลาดของคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถยนต์ ควรมีความสมบูรณ์ของสุขภาพ และความพร้อมในการรับรู้พอสมควร สุขภาพดีและความสมบูรณ์ของร่างกาย มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความชำนาญอยู่ตลอด ดังนั้น ก่อนที่จะออกใบอนุญาตขับขี่ หน่วยงานของรัฐจะต้องระมัดระวังมากทั้งในด้านการตรวจสอบ ร่างกาย และสมรรถนะในการขับขี่ การตรวจสุขภาพร่างกายของผู้ขับขี่ ควรดำเนินการ โดยแพทย์

วิจิตร บุญชะโหดระ (2538, น. 21) มาตรการที่ 3. มาตรการทางกฎหมาย เนื่องจากความหยาบคายในการบังคับตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ ทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรเกิดมากขึ้นตามลำดับ และเกิดเจตคติในทางที่ผิด ในวัยหนุ่มสาวถือว่าการทำผิดกฎจราจรเป็นของโก้เก๋ เช่น การตัดแปลง แต่งรถ ตัดท่อไอเสียเพื่อให้เกิดเสียงดัง ดัดแปลงเพิ่มความเร็วรถ จากการศึกษาพบว่า ถ้ามีการบังคับตามกฎหมายอย่างเข้มงวด จะสามารถลดอุบัติเหตุลงไปได้มากกว่าร้อยละ 40 เช่น การจำกัดความเร็ว การออกกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัย จะช่วยลดอัตราบาดเจ็บ ตายและพิการ จากอุบัติเหตุลงไปได้ เป็นต้น

2.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

2.3.1 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ นั้น มีทฤษฎีหลายทฤษฎีในที่นี่จะนำเสนอทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ทฤษฎีนี้มองว่าความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ห้าตัวใกล้ตัวเมื่อตัวหนึ่งล้ม ย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มลงตามกันไปด้วย ซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าตัวเปรียบได้แก่

2.3.1.1 สภาพแวดล้อม หรือ ภูมิหลังจากบุคคล (Social Environment or Background) ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ เศรษฐกิจการศึกษาวัฒนธรรม วิถีชีวิต
- 2) ภูมิหลังของบุคคล (นิสัยดั้งเดิม) เช่น ความสะเพร่าคือดิ่ง ชอบเสี่ยง
- 3) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความบกพร่องทางร่างกาย (Physical Defection) สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง เจ็บป่วย , ความบกพร่องทางจิตใจ เช่น ความเครียด
- 4) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts Unsafe Conditions) เช่น การไม่รู้กฎจราจรผู้ขับขี่มีทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยงและมักง่ายการไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย สภาพของรถไม่เหมาะสม อัตราความเร็วของรถ ประเภทของรถ
- 5) อุบัติภัย (Accident)
- 6) การบาดเจ็บ หรือเสียหาย (Injury or Damage)

นั่นก็คือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติ ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือความเสียหาย ตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนในตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก นั่นคือ การกำจัดการกระทำหรือ สถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยนั่นเองการบาดเจ็บ หรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

2.3.2 มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร หรือทำให้เกิดการบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ในบรรดาประเภทของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต่างๆ พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งสร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด

วิภาวี เกียรติศิริ (2542) มีแนวคิดเกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้นมีหลัก 3 ประการ คือ

1) แนวทางการแก้ไขด้านวิศวกรรม (Engineering) ได้แก่ การปรับปรุงด้านสภาพสิ่งแวดล้อมให้มีความปลอดภัย โดยการปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมความปลอดภัย วิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมอุตสาหกรรม ได้แก่ การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจรการแก้ไขป้ายจราจร การสร้างถนน และรถยนต์ที่มีมาตรฐานมีการใช้เข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย เครื่องจักรกลที่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย

2) แนวทางการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายความปลอดภัย กฎหมายแรงงาน รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้หมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถ

3) แนวทางการให้การศึกษาอบรม (Education) คือการให้การศึกษาแก่ประชาชนทุกระดับตั้งแต่อนุบาลจนถึงระดับอุดมศึกษา ให้รู้ว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ และจะป้องกันอย่างไร จำเป็นต้องมีการศึกษา เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ปลูกฝังความมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธีและปลอดภัย ในทั้ง 3 แนวทางนี้ Education มีความสำคัญที่สุด เพราะถึงแม้จะพัฒนาหรือปรับปรุง ทั้ง Engineering และ Enforcement ไปมากมายเพียงใดก็ตาม แต่หากประชาชนยังขาดสำนึกในการเคารพกฎจราจร ตลอดจนความปลอดภัยบนท้องถนน ก็เป็นสิ่งที่ลำบาก และยุ่งยากที่จะแก้ไข

จากแนวทฤษฎีดังกล่าว สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการปลูกฝังจิตสำนึกของผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ที่มีการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยให้การศึกษาอบรมเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ได้มีความรู้ความเข้าใจถึงประโยชน์ของหมวกนิรภัย และนำไปสู่การปฏิบัติจนเป็นลักษณะนิสัย (Safety Habits) ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยไม่ใช่เพียงเพื่อให้รอดพ้นจากการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่วัตถุประสงค์แท้จริง คือ เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจาก

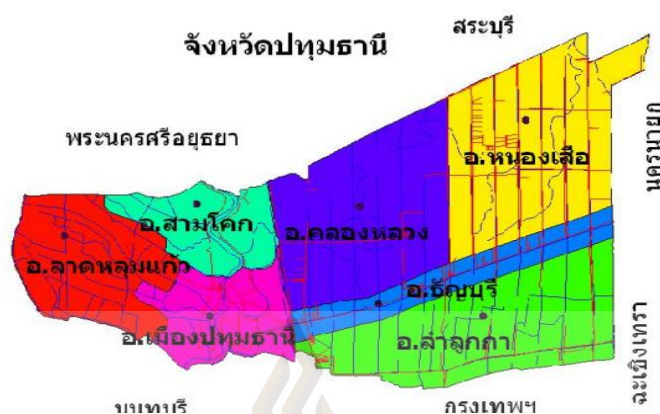
รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ จึงควรให้ความสำคัญและใส่ใจกับการสวมหมวกนิรภัย ด้วยการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน และมีขนาดเหมาะสมกับผู้สวมใส่และเพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับหมวกนิรภัย จึงต้องศึกษาถึงความหมายของหมวกนิรภัย ประเภทของหมวกนิรภัย ตลอดจนส่วนประกอบต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่ การตัดสินใจ เลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

2.4 ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับจังหวัดปทุมธานี

2.4.1 ที่ตั้งจังหวัดปทุมธานี

จังหวัดปทุมธานี ตั้งอยู่ในภาคกลางประมาณเส้นรุ้งที่ 14 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 100 องศาตะวันออก อยู่เหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง 2.30 เมตร มีเนื้อที่ประมาณ 1,525.856 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 953,660 ไร่ ห่างจากกรุงเทพมหานครไปทางทิศเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) เป็นระยะทางประมาณ 27.8 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง คือ (สำนักงานจังหวัดปทุมธานี), 2560

- 1) ทิศเหนือ ติดต่อกับอำเภอบางไทร อำเภอบางปะอินและอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอนองแคะ และอำเภอวิหารแดง จังหวัดสระบุรี
- 2) ทิศตะวันออก ติดต่อกับอำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก และอำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัด ฉะเชิงเทรา
- 3) ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอลาดบัวหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อำเภอบางเลน จังหวัด นครปฐม และอำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี
- 4) ทิศใต้ ติดต่อกับเขตหนองจอก เขตคลองสามวา เขตสายไหม เขตบางเขน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร และอำเภอปากเกร็ด อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี



รูปที่ 2.1 แผนที่แสดงขอบเขตจังหวัดปทุมธานี

ที่มา: สำนักงานจังหวัดปทุมธานี, 2560

จังหวัดปทุมธานีเป็นหนึ่งในจังหวัดปริมณฑลที่มีความเจริญในด้านต่างๆ มาก เป็นเมืองศูนย์กลางทางการศึกษาวิจัยและ พัฒนาเทคโนโลยีของภูมิภาค มีมหาวิทยาลัยและสถานศึกษาต่างๆ อยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งยังอุดมสมบูรณ์ไปด้วย มรดกทางศิลปวัฒนธรรมและเอกลักษณ์อื่นๆ โดยเฉพาะวัฒนธรรมของชาวมอญ ที่ตกทอดรุ่นสู่รุ่นมาเป็น เวลา หลายชั่วอายุคน อันเป็นสิ่งที่น่าภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่ง และด้วยที่ตั้งที่อยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร มีการคมนาคมสะดวก จังหวัดปทุมธานีจึงเป็นอีกหนึ่งเมืองท่องเที่ยวทางเลือกของนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน โดยมีคำขวัญประจำจังหวัดปทุมธานี คือ ถิ่นบัวหลวง เมืองรวงข้าว เชื้อชาวมอญ นครธรรมะ พระตำหนักรวมใจ สดใสเจ้าพระยา ก้าวหน้าอุตสาหกรรม

2.4.2 พื้นที่การปกครอง

การแบ่งเขตการปกครองในปัจจุบัน จังหวัดปทุมธานี แบ่งการปกครองส่วนภูมิภาค ออกเป็น 7 อำเภอ 53 ตำบล 460 หมู่บ้าน การปกครองส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 9 แห่ง เทศบาลตำบล 17 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 37 แห่ง อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอธัญบุรี อำเภอกองหลวง อำเภอสามโคก อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอสามโคก และอำเภอหนองเสือ

2.4.3 จำนวนประชากร

จังหวัดปทุมธานี มีประชากร ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 ทั้งสิ้น 1,048,65 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 (ข้อมูล ณ 30 ธันวาคม 2555) จำนวน 14,828 คน คิดเป็นร้อยละ 1.43 จำแนกเป็นชาย 498,262 คน หญิง 50,403 คน จำนวนประชากรชาย คิดเป็นร้อยละ 47.5 ประชากรหญิง คิดเป็นร้อยละ 52.5 ของประชากรทั้งหมด มีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 502,637 ครัวเรือน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2555 จำนวน 128,584 ครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 2.62

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนี้ ได้ทำการศึกษาผลงานที่มีความเกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ และใกล้เคียงกับการศึกษาวิจัย เรื่องการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ดังนี้

2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ

บัณฑิต ตั้งกมลศรี (2559) ศึกษาปัจจัยสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ : วิเคราะห์กลุ่มพหุ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อตรวจสอบค่าอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ 2) เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือกับข้อมูลเชิงประจักษ์และ 3) เพื่อทดสอบความไม่แปรเปลี่ยน โมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือระหว่างเพศชายและเพศหญิงกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยจำนวน 1,200 คน โดยแบ่งเป็นเพศชาย 600 คน และเพศหญิง 600 คน โดยใช้การสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองและประยุกต์ใช้จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีค่าความเชื่อมั่น อยู่ระหว่าง 0.725-0.851 การวิเคราะห์ข้อมูล มีการวิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐาน วิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน วิเคราะห์โมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ และการวิเคราะห์ความไม่แปรเปลี่ยนของโมเดล ซึ่งผลการวิจัยสรุปได้ว่า 1) ผล

การตรวจสอบความตรงของโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือประกอบด้วยองค์ประกอบ 6 องค์ประกอบ พบว่า องค์ประกอบด้านแรงสนับสนุนจากภาคี องค์ประกอบการคล้อยตามกลุ่มมององค์ประกอบด้านการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม องค์ประกอบด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ องค์ประกอบด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและหมวกนิรภัย และองค์ประกอบด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ 2) ผลการตรวจสอบค่าอิทธิพลทางตรงและทางอ้อมโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ โมเดลประหยัดพบว่า โมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์อยู่ในเกณฑ์ดี ผลการทดสอบไค-สแควร์ มีค่าเท่ากับ 794.628 ค่า p-value เท่ากับ 0.000 ที่องศาอิสระเท่ากับ 163 ค่า $X^2/df = 4.875$ ค่า CFI เท่ากับ 0.913 ค่า GFI เท่ากับ 0.939 ค่า AGFI เท่ากับ 0.905 และค่า RMSEA เท่ากับ 0.062 ค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ มีค่าเท่ากับ 0.930 แสดงว่า ตัวแปรในโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือได้ร้อยละ 93.00 3) ผลการทดสอบความไม่แปรเปลี่ยนของโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ ระหว่างเพศชายและเพศหญิง พบว่า โมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือระหว่างเพศชายและเพศหญิง มีความไม่แปรเปลี่ยนของรูปแบบโมเดล แต่จะมีความแปรเปลี่ยนของค่าพารามิเตอร์ของเมทริกซ์อิทธิพลเชิงสาเหตุของตัวแปรแฝงภายนอกไปยังตัวแปรแฝงภายใน และมีความแปรเปลี่ยนของค่าพารามิเตอร์ของเมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมระหว่างตัวแปรแฝงภายนอก ซึ่ง โมเดลตามสมมติฐานที่ 7 โดยการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มให้ค่าพารามิเตอร์ของเมทริกซ์สัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรสังเกตได้บนตัวแปรแฝงภายนอกโดยมีการกำหนดให้ค่าพารามิเตอร์ดังกล่าวมีค่าเท่ากัน ทำให้โมเดล ที่มีความกลมกลืนและสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์โมเดลและไม่มี ความแปรเปลี่ยนระหว่างเพศชาย และเพศหญิง

ชิตินันท์ ขอนพิกุล นภดล กรประเสริฐ และปรีดา พิทยาพันธ์ (2558) งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ ค่านิยมและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายในสถาบันอุดมศึกษา ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดและแหล่งดึงดูดการเดินทางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากในเมืองภูมิภาค และเป็นกลุ่มประชากรที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงทำการสำรวจเก็บข้อมูลพฤติกรรม

สวมหมวกนิรภัยในภาคสนามและสำรวจข้อมูลทัศนคติและความเชื่อจากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ในเชิงลึกของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตสถาบันอุดมศึกษา ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย โดยมองว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อป้องกันการผิดกฎหมายมากกว่าเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ และมองเรื่องการสวมหมวกนิรภัยมีความสำคัญและจำเป็นเฉพาะกับตนเองหรือคนใกล้ชิดตัวเท่านั้น หากเมื่อพบเห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่กลับมองเป็นเรื่องปกติธรรมดาของสังคม นอกจากนี้แล้วการโฆษณาประชาสัมพันธ์รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องที่ผู้ขับขี่ยอมรับได้ในสังคม การศึกษาถึงทัศนคติด้านความปลอดภัยนี้ถือเป็นกุญแจสำคัญเพื่อให้เข้าใจถึงต้นตอสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง และสามารถชี้แจงแผนนโยบายและมาตรการได้ตรงตามสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงได้มากขึ้น

วุฒิวงศ์ หอมดี และกมล สุปรียสุนทร (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม มีค่า IOC 0.67-1.00 และความเชื่อมั่นทั้งฉบับ 0.89 สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบที (T-test) การวิเคราะห์การแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ด้วยการทดสอบค่าเอฟ (F-test) และทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติมด้วยวิธี Scheffe ในกรณีที่ผลการวิเคราะห์ F-test พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่าในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเดินทางในระยะไกล เลือกสวมหมวกนิรภัย เมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านจะสวมหมวกนิรภัย และแนะนำให้ผู้อื่นสวมหมวกนิรภัยขณะซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากตามลำดับเมื่อทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่า ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ (การเป็นเจ้าของรถ) ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็น (ประสบการณ์ในการขับขี่) มีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์

(การมีใบอนุญาตการขับขี่) เคยฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่งกี่ครั้งในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์ฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่ง) เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ) เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย (การรับรู้ข่าวสาร) และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (การมีหมวกนิรภัย) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน ส่วนปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

วัชระ อักษร จิตติกิตติ เลิศไพศาล และชัยณรงค์ พูลเกษม (2558) การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนครกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาวิจัยนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนครประจำปีการศึกษา 2558 จำนวนทั้งสิ้น 387 คน ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยพบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนครมีทัศนคติการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 และมีระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 2.40 ผลการศึกษานี้สามารถนำไปใช้ในการรณรงค์ในมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนครให้นักศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงทัศนคติและพฤติกรรมความสำคัญในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อนำไปสู่การป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุต่อไป

ชนากัทร บุญประสม และจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก ปีการศึกษา 2558 จำนวน 133 คน ที่ได้จากการกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้โปรแกรม G*Power 3 เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนมกราคมถึงเมษายน พ.ศ. 2558 โดยใช้แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยผ่านการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือจากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน มีค่าดัชนีความตรงทางเนื้อหาอยู่ระหว่าง 0.8-1.00 และมีค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้ง 6 ด้าน เท่ากับ 0.780, 0.777, 0.733,

0.825, 0.909 และ 0.771 วิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปด้วย จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณเชิงเส้นแบบขั้นตอน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 84.2 มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 73.64$, $SD = 7.758$) เมื่อวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ (Beta = 0.508, $b = 0.708$) ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก (Beta = 0.454, $b = 2.349$) และ เพศชาย (Beta = 0.153, $b = 2.707$) สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้ร้อยละ 36.3 และเขียนสมการทำนายในรูปแบบคะแนนดิบ ดังนี้ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์(Y) = 39.358 + 0.708(การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ) + 2.349(ความรู้พระราชบัญญัติจราจรทางบก) + 2.707(เพศชาย)

กาญจนากรอง สุอังคะ (2558) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาได้พิจารณาจากสัดส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการเดินทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาในสถาบันอาชีวศึกษา ทุกระดับการศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ จำนวน 933 คน โดยใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นสำหรับการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐานและปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งให้ค่าสถิติไคสแควร์ เท่ากับ 243.32 ที่องศาอิสระเท่ากับ 46 p-value เท่ากับ 0.001 CFI เท่ากับ 0.951 TLI เท่ากับ 0.930 RMSEA เท่ากับ 0.068 และ SRMR เท่ากับ 0.039 ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความลึกลับจะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

ตั้งจากจ จอมโนนเขวา ดวงดาว วัฒนากลาง และศิษกุล ชลศาลาสินธุ์ (2557) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยใช้สมการ โครงสร้างพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพในสังคมเมืองและชนบท โดยการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและพัฒนาการวิเคราะห์รูปแบบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สมการ โครงสร้าง

(Structural Equation Modeling) บนพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านเรื่องสุขภาพ (Health Belief Model) ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้คือ แรงจูงใจ (Health Motivation) การรับรู้ความรุนแรง (Perceived Severity) การรับรู้ประโยชน์ (Perceived Benefits) สิ่งชักจูงให้สู่การปฏิบัติ (Cue to action) การรับรู้ความเสี่ยง (Perceived Susceptibility) และการรับรู้อุปสรรค (Perceived Barriers) และเปรียบเทียบแบบจำลองดังกล่าวระหว่างสังคมเมืองและสังคมชนบท เพื่อที่จะเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยให้สอดคล้องกับพื้นที่ที่ทำการศึกษาย่างแท้จริง กลุ่มตัวอย่างสำหรับการศึกษานี้คือผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 801 คน ซึ่งแบ่งเป็นสังคมเมือง 401 คนและชนบท 400 คน ผลการพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยตั้งใจสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพสำหรับสังคมเมืองพบว่า ปัจจัยด้านแรงจูงใจ (Health Motivation) ($\beta = 0.454$) มีอิทธิพลทางตรงต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนในสังคมชนบทพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ การรับรู้ความรุนแรง (Perceived Severity) ($\beta = 0.263$) รองลงมาคือ สิ่งชักจูงให้สู่การปฏิบัติ (Cue to action) ($\beta = 0.258$) และการรับรู้ประโยชน์ (Perceived Benefits) ($\beta = 0.253$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จากการวิเคราะห์ความไม่แปรเปลี่ยนของพารามิเตอร์ในโมเดล 2 กลุ่มคือของสังคมเมืองและชนบทผลการทดสอบของการกลมกลืนของแบบโมเดลสังคมเมือง ($\chi^2=287.087$, $df=147$, $\chi^2/df=1.95$) และสังคมชนบท ($\chi^2=311.825$, $df=149$, $\chi^2/df=2.09$) จากนั้นทำการประเมินความไม่แปรเปลี่ยนในโมเดลการวัด โดยการใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าไคสแควร์ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์องค์ประกอบ (Factor Loading) จุดตัดแกน (Intercepts) และ ค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพล (Structural Paths) มีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่มสังคมเมืองและสังคมชนบท

ชมภกมน อุปถัมภ์ (2556) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักศึกษามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่ โดยใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตกลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 391 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กำลังศึกษาชั้นปีที่ 2 ร้อยละ 41.69 เป็นเพศหญิงร้อยละ 61.89 อายุมากกว่า 20 ปีร้อยละ 68.29 คณะวิศวกรรมศาสตร์ร้อยละ 17.90 และมีการขับขี่โดยใช้จักรยานยนต์

เป็นพาหนะประจำร้อยละ 76.98 มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 4 ปี ร้อยละ 60.36 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 66.50 และสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 59.54 กลุ่มตัวอย่างคณะพยาบาลศาสตร์มีคะแนนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยสูงกว่าทุกคณะ กลุ่มตัวอย่างชั้นปีที่ 3 และคณะเภสัชศาสตร์มีคะแนนทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยสูงที่สุด ผลการวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยพบว่าเพศชายมีคะแนนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าเพศหญิง กลุ่มตัวอย่างคณะเศรษฐศาสตร์มีคะแนนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสูงที่สุดในขณะที่คณะศิลปศาสตร์มีคะแนนพฤติกรรมน้อยที่สุด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการขับขี่ประจำมีคะแนนพฤติกรรมสูงกว่าที่ไม่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะประจำ กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 4 ปีขึ้นไปมีคะแนนพฤติกรรมสูงที่สุด ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่าความรู้และทัศนคติมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ความรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับทัศนคติที่ระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ดังนั้นกิจกรรมที่เสนอแนะให้ทางมหาวิทยาลัย ทำลำดับแรกคือกิจกรรมส่งเสริมความรู้โดยการแจกแผนพับความรู้เกี่ยวกับการเลือกใช้หมวกนิรภัยและกฎหมายการออกกฎระเบียบบังคับและการเพิ่มจุดตรวจจับภายในมหาวิทยาลัย นอกจากนั้นควรเพิ่มกิจกรรมการส่งเสริมทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยโดยให้นักศึกษาจัดนิทรรศการผลเสียจากการไม่สวมหมวกนิรภัยและการจัดกิจกรรมเล่าสู่กันฟังถึงอันตรายจากการไม่สวมหมวกนิรภัยโดยให้ผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่เป็นผู้ถ่ายทอดประสบการณ์

บุบผา ลาภทวี (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสำคัญต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ ซึ่งการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาวิจัย เป็นผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งเพศหญิงและชาย จำนวน 110 คน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบไคสแควร์ และพิชเชอร์ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 55.5 ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับเหมาะสม ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$) ได้แก่ การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรม

การสวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > 0.05$) ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับขี่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำ ความผิด และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัย ผลการศึกษานี้สามารถนำไปใช้ในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการใช้หมวกนิรภัย รวมทั้งส่งเสริมสุขภาพผู้ขับขี่ให้ปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุต่อไป

ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ และสุรชาติ สินวรรณ (2555) การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมาศึกษาเล่าเรียน จำนวน 345 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามที่ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและหาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้ค่าความเชื่อมั่นซึ่งเท่ากับ 0.88 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ค่าสถิติที่ใช้ คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าทดสอบไคสแควร์ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุคูณ ผลการศึกษพบว่า 1) ปัจจัยทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมาศึกษาเล่าเรียน 2) ปัจจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในเรื่องหมวกนิรภัย ทักษะการตัดสินใจต่อการสวมหมวกนิรภัย ความเชื่ออำนาจของตน การมุ่งอนาคตและควบคุมตนเองในการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 3) ตัวแปรที่ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย มีตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่ ทักษะการตัดสินใจต่อการใช้หมวกนิรภัย รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความเชื่ออำนาจของตนในการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่ ระยะเวลาของการขับขี่ และความรู้ โดยตัวแปรที่ทำนายได้ดีที่สุด คือ การสนับสนุนทางสังคม เป็นตัวแปรที่มีอำนาจการทำนายสูงสุดถึงร้อยละ 40.4

นัชริศม์ ชูหิรัญญ์วัฒน์ (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีห์มา ซึ่งงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา โดยปัจจัยที่นำมาศึกษา ประกอบด้วยปัจจัยด้านเพศ อายุ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และการรับรู้กฎหมายจราจร ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการกระตุ้นจิตสำนึก การรับรู้และการเรียนรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ด้วยความปลอดภัย ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ในเทศบาลนครราชสีมา โดยภาพรวมมีพฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี ซึ่งสามารถเปรียบเทียบตามปัจจัยต่างๆ ได้ดังนี้ 1) แยกตามเพศ พบว่าเพศหญิงมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าเพศชายในด้านความเร็ว ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือ และด้านเมาสุรา (เมาแล้วขับ) 2) แยกตามอายุพบว่า กลุ่มอายุระหว่าง 26 – 40 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่ากลุ่มอื่นๆ กลุ่มอายุ 26ปี ขึ้นไปมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านหมวกนิรภัย ด้านสัญญาณไฟรถดีกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ และกลุ่มอายุ 41 ปี ขึ้นไป มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านโทรศัพท์มือถือด้านเมาสุรา ดีกว่ากลุ่มอายุน้อยกว่า 41 ปี 3) แยกตามประสบการณ์การขับขี่ พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป ในด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ด้านใบอนุญาตขับขี่ ด้านความเร็ว ด้านหมวกนิรภัยและด้านสัญญาณไฟรถ 4) แยกตามการศึกษา พบว่ากลุ่มที่มีการศึกษาค่ากว่า ม.6มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านการพกใบอนุญาตขับขี่น้อยกว่ากลุ่มที่มีระดับการศึกษา ตั้งแต่ ม.6 ขึ้นไป 5) แยกตามการรับรู้กฎการขับขี่อย่างปลอดภัย พบว่าผู้ที่เคยอบรมกฎการขับขี่อย่างปลอดภัยจะมีการปฏิบัติตามกฎจราจรในทุกด้านดีกว่าผู้ที่ไม่เคยได้รับการอบรม จากผลการวิจัยดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่าประชาชนในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา มีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับ พฤติกรรมการปฏิบัติค่อนข้างดี แต่ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริม รมรงค์ให้ความรู้ด้านมาตรการ 3 ม. 1ข. 1ร. เพิ่มขึ้น เนื่องจากผลการศึกษาบ่งชี้ว่าผู้ที่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจรจะมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรดีกว่าผู้ที่ไม่เคยรับรู้เรื่องกฎหมายจราจร

ปวีณา คำพุกกะ อุไรรัตน์ ยามรัมย์ และสุชาดา ชมชื่น (2554) ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี โดยในการศึกษารั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จำแนกปัจจัยด้านบุคคล คือ เพศ อายุ ชั้นปี ขณะที่กำลังศึกษา รายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน และความพิการทางสายตา และ 3) เพื่อเปรียบเทียบกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จำแนกปัจจัยการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ระยะเวลาในการขับขี่รถ การมีใบอนุญาตขับ

จี ประสพการณ์จากการได้รับอุบัติเหตุ ประสพการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและการถูกจับกุม และ ประสพการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกตักเตือน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถาม พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach เท่ากับ 0.82 ประชากร เป็นนักศึกษาของมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีจำนวน 11,939 คน กลุ่มตัวอย่าง เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีชั้น ปี 1-4 ภาคการศึกษา 1/2554 จำนวน 390 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน T-test F-test และ Scheffe ผลการศึกษาพบว่า (1) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่ในระดับน้อยซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.55 (2) ปัจจัยด้านบุคคล พบว่า เพศ ชั้นปี และรายจ่ายต่อเดือนที่มีผลกับพฤติกรรมของการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และ (3) ปัจจัยด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ประสพการณ์ของการฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกตักเตือนมีผลกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และพฤติกรรมของการฝ่าฝืนกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีสูงสุด เป็นการ ขับรถย้อนศร เนื่องจากว่าที่กัลดับรถอยู่ระยะไกล เพื่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ควรมีการเพิ่มจุดกัลดับรถ ควรเพิ่มทางเข้าฝั่งร้านยา ม.อุบลฯ และควรสร้างเส้นทางรถจักรยานยนต์ ฝั่งทางขาเข้ามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เป็นต้น

นักศึกษาชั้นปี ที่ 3 สาขาวิชาเอกสังคมศาสตร์การพัฒนา (2553) ศึกษาแนวทางการลด ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยศิลปากร จังหวัดนครปฐม ซึ่งงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาแนวทางในการลดอุบัติเหตุหน้ามหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ บริเวณถนนทรงพล และบริเวณหน้าซอยเพ็ชร์ จ.นครปฐม วันจันทร์ถึงศุกร์ และวันเสาร์อาทิตย์โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการภาคสนามแบบมีส่วนร่วม การสนทนากลุ่ม การสังเกต และการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด คือช่วงเวลา ชั่วโมงเร่งด่วนที่มีรถของนักศึกษาสัญจรหนาแน่น พร้อมกับพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจรของ นักศึกษา อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถย้อนศร ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเกิดอุบัติเหตุ บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยเกิดขึ้นบ่อยครั้ง รวมทั้งปัจจัยของลักษณะทางกายภาพของถนนทรงพล เช่น เป็นเส้นทางตรงทำให้รถใช้ความเร็วสูง มีทางกัลดับรถหลายจุดใกล้กัน และจุดกัลดับที่ผิดหลัก วิศวกรรมจราจร รวมทั้งการจอดรถในที่ห้ามจอดของท่ารถโดยสารที่กีดขวางเส้นทางจราจร ส่งผลให้อัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น โดยทางผู้วิจัยได้เน้นกระบวนการ การมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการลดอุบัติเหตุร่วมกัน โดยการจัดเสวนาทั้ง 2 ครั้ง ซึ่ง

นำไปสู่การดำเนินการแก้ไขทางกายภาพจากเทศบาล อาทิ การปรับปรุงพื้นที่ถนนและเครื่องหมายจราจร การติดตั้งไฟสัญญาณจราจร การจับจีที่ถูกต้อง และสร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้ถนน เป็นต้น และด้านพฤติกรรมมีการเสนอโครงการถนนปลอดภัยซึ่ง กลุ่มผู้วิจัยมีส่วนในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการที่จะเผยแพร่ความรู้ให้ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนน

สุวรรณ ศิริรักษ์ (2553) การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติกับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลตำบล โคลสี อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นประชาชนในเขตตำบล โคลสี อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร ที่ได้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ โดยนับสถิติจากผู้มาจดทะเบียนต่อการเสียภาษีประจำปี รวม 327 คน โดยได้จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และการใช้รถจักรยานยนต์ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคือแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า และแบบสอบถามสำรวจรายการ การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป โดยการหาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการทดสอบสมมติฐานโดยใช้สถิติ T-test (Independent sample) กับใช้ค่า F-test (One Way Anova) ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลตำบล โคลสี อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร โดยภาพรวมมีทัศนคติอยู่ในระดับมากที่สุด และเมื่อพิจารณารายด้านและการเรียงลำดับจากสูงไปหาลำดับนี้ ด้านการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการรับรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ด้านการรับรู้ของหมวกนิรภัยตามลำดับ และพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลตำบล โคลสีอำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร ส่วนมากจะสวมหมวกนิรภัยบางครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์หมวกนิรภัยจะสวมไว้ที่ศีรษะ การสวมหมวกนิรภัยส่วนมากจะใส่สายรัดคาง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ๆ จะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง และจะเลื่อนบังลมลงทุกครั้งเมื่อมีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการเปรียบเทียบพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกันจะมีทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน

อรุณประไพ วรรณบุตร จุราพร ทอนมาต ปรางค์ทิพย์ บุญเรืองศรี วรรณวิไล ไกรวัน และมัสณี กาแบ (2551) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม จำนวน 120 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาส่วนมากเป็นเพศชายร้อยละ 78.3 กลุ่มอายุอยู่ในช่วง 21-23 ปี ร้อยละ 45.0 สำหรับตัวแปรที่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทาง

สถิติกับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ การปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง และจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ในระดับสูง ซึ่งประโยชน์จากการวิจัยครั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผน และส่งเสริมให้นิสิตมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ที่ดียิ่งขึ้น รวมทั้งยังเป็นแนวทางในการกระตุ้นให้นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษมเป็นแบบอย่างที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับคนในสังคม

2.5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

Papadakaki et al. (2013) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความถี่ในการสวมใส่หมวกนิรภัยในประเทศกรีซ สํารวจผู้ใช้หมวกนิรภัยจากแบบสอบถามจำนวน 403 คน การศึกษานี้ใช้การวิเคราะห์ความถดถอยหลายตัวแปรจากการศึกษาพบว่าในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในระดับต่ำและพบว่า เพศ ระดับการศึกษา การใช้แอลกอฮอล์ ช่วงเวลาของวัน สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งที่เป็นอุปสรรค เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

Richard, Thelot, and Beck (2013) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานในประเทศฝรั่งเศส โดยใช้ข้อมูลปี ค.ศ. 2000 (n = 13,163), ปี ค.ศ. 2005 (n = 25,651) และปี ค.ศ. 2010 (n = 8573) การศึกษานี้ใช้การวิเคราะห์ความถดถอย โดยตัวแปรที่สนใจประกอบด้วย เพศ กลุ่มอายุ สถานการณ์ทำงาน ระดับการศึกษา รายได้ครัวเรือน ตำแหน่งที่อยู่อาศัย การมีผู้ที่อายุต่ำกว่า 18 ปี ในครัวเรือน การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสุขภาพ การใช้สิ่งเสพติดในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา การศึกษาพบว่าผู้ที่อายุระหว่าง 15-75 ปี สวมหมวกเพียงร้อยละ 22.0 และยังพบอีกว่าผู้ชายสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้หญิงสวมเกือบสองเท่าในช่วงปี 2000 ถึงปี 2010 อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.3 เป็นร้อยละ 22.0% ในขณะที่อิทธิพลของปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมเช่นการว่างงานและความแตกต่างของค่าจ้างที่ดูเหมือนจะไม่มีอิทธิพลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยลง

Abbas, Hefny, and Abu-Zidan (2012) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเสียชีวิตจากการใช้จักรยานยนต์และการสวมหมวกนิรภัย โดยใช้ข้อมูลจาก 70 ประเทศ ข้อมูลที่ใช้ประกอบด้วยอัตราการเสียชีวิตที่สัมพันธ์กับการใช้จักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคน ร้อยละการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย รายได้ต่อหัวประชากร จำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียน (2-3 ล้อ)ประสิทธิภาพการ

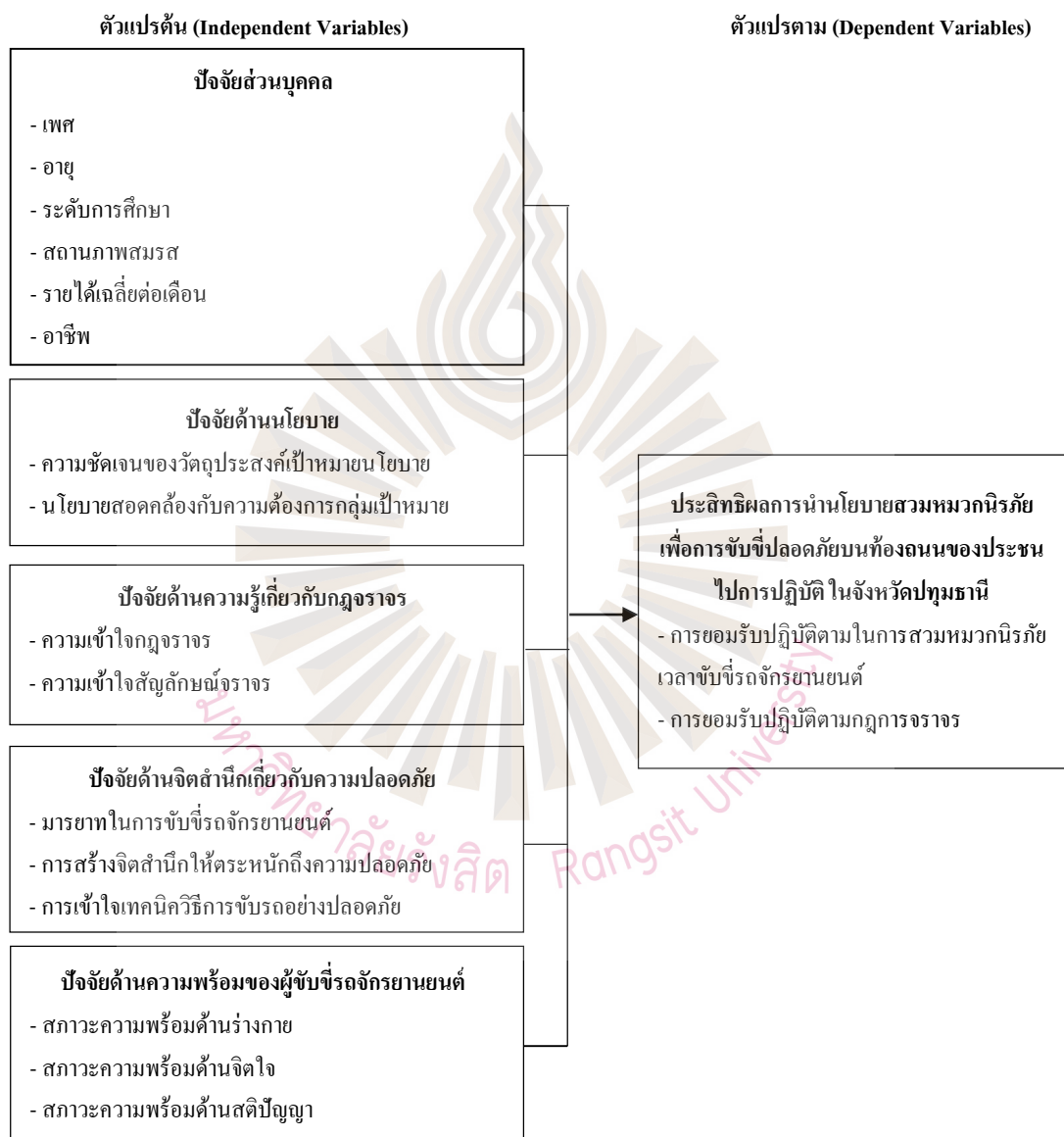
บังคับใช้กฎหมาย การมีมาตรฐานการสวมใส่หมวกนิรภัย การศึกษาที่ใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ และการวิเคราะห์ความถดถอย ผลการศึกษาพบว่าอัตราการเสียชีวิตที่สัมพันธ์กับการใช้จักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.056$, $r=0.28$) ร้อยละการไม่สวมหมวกมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับรายได้ต่อหัว ($p < 0.0001$, $r = -0.61$) และประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ($p < 0.0001$, $r = -0.73$) สำหรับผลการวิเคราะห์ความถดถอยพบว่าปัจจัยที่มีอัตราการเสียชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติประกอบด้วย ร้อยละการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ($p = 0.003$), จำนวนจักรยานยนต์ต่อประชากร ($p = 0.01$) และการมีมาตรฐานการสวมใส่หมวกนิรภัย ($p = 0.05$)

Xuequn, Ke, Ivers, Du, and Senserrivk (2011) ได้ศึกษาอัตราการใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศจีน โดยการสังเกตโดยตรงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จาก 20 ทางแยก ผลการศึกษาพบว่า คนขับสวมใส่หมวกนิรภัย 72.6% คนซ้อนสวมใส่หมวกนิรภัย 34.1% ในจำนวนนั้นมีผู้ใช้งานอย่างถูกต้อง 43.2% และ 20.9% และนอกจากนี้ยังพบว่าการขับขึ้นถนนในเมืองเพศความเป็นคนขับรถเองการบรรทุกผู้โดยสารจำนวนน้อยและการขับจักรยานที่จดทะเบียนเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่ออัตราการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญ

Fuentes et al. (2010) ได้ทำการศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการใส่หมวกนิรภัยในประเทศสเปน ในกลุ่มวัยรุ่นอายุระหว่าง 14-17 ปี จำนวน 874 คน โดยสนใจปัจจัยที่เป็นตัวแปรต้นจำนวน 56 ตัวแปรคือ เพศ อายุ ประสิทธิภาพของหมวกนิรภัย ความถี่ในการขับขี่ การใช้หมวกนิรภัยของเพื่อนและผู้ปกครอง ผลการวิเคราะห์ความถดถอยพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือการใช้ของผู้ปกครองและเพื่อน ซึ่งเหมือนกันทั้งคนขับและคนซ้อน

2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

ในการทำวิจัย เรื่อง ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี มีกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้



รูปที่ 2.2 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

ที่มา : ผู้วิจัย

2.7 สมมติฐานในการวิจัย

- 1) ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันทำให้ประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกัน
- 2) ปัจจัยด้านนโยบาย มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี
- 3) ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี
- 4) ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี
- 5) ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลต่อประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี
- 6) ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถพยากรณ์ถึงประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.8 คำอธิบายสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันทำให้ประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกัน

ความหมาย ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอาชีพ ที่มีความแตกต่างกันทำให้ ประสิทธิผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกัน

เหตุผลเชิงแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยสนับสนุน วรเดช จันทรรศ (2551) อธิบายว่า กระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีเนื้อหาครอบคลุมไปถึง พฤติกรรมและการปฏิบัติ ปฏิสัมพันธ์ของบุคคล กลุ่มบุคคล สมรรถนะ รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นและอาจมีผลกระทบต่อ การบรรลุเป้าหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นอกจากนี้งานวิจัยของ สุวรรณ ศิริรักษ์ (2553) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลตำบล โลกสี อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร พบว่า ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศ อายุ ระดับ

การศึกษา อาชีพ และการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกันจะมีทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยด้านนโยบาย มีผลต่อประสิทธิผลของการน่านโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี

ความหมาย ปัจจัยด้านนโยบายประกอบด้วย ความชัดเจนและความสอดคล้อง ยิ่งมากเท่าใดก็ยิ่งส่งผลให้ประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติสำเร็จมากยิ่งขึ้น

เหตุผลเชิงแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยสนับสนุน วรเดช จันทพร (2551) อธิบายว่า ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายมีผลต่อความสำเร็จของการน่านโยบายไปปฏิบัติ โดยที่ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์นโยบายสามารถพิจารณาได้หลายองค์ประกอบ โดยในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้พิจารณาเฉพาะองค์ประกอบว่าด้วย ความชัดเจนของนโยบาย และความสอดคล้องของนโยบาย ความต้องการของประชาชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายนโยบาย มาชี้วัดปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย นอกจากนั้นงานวิจัยของ ณรงค์ ซาซियो (2548) ศึกษาการยอมรับนโยบายขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟใส่หมวกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขต อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พบว่า การเปรียบเทียบสถานภาพการยอมรับนโยบายการขับขี่ปลอดภัยใส่หมวกจำแนก ตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ พบว่าไม่แตกต่างกัน ส่วนการเปรียบเทียบสถานภาพการยอมรับนโยบายขับขี่ปลอดภัยใส่หมวกจำแนกตามความเร็วโดยเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางโดยเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี

ความหมาย ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรประกอบด้วย ความเข้าใจเครื่องหมายจราจร ความเข้าใจป้ายจราจร ความเข้าใจระบบสัญญาณไฟจราจร และกฎระเบียบการขับขี่ ยิ่งมากเท่าใดก็ยิ่งส่งผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติมากยิ่งขึ้น

เหตุผลเชิงแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยสนับสนุน แวน มิเตอร์ และแวนฮอร์น (Van Meter & Van Horn, 1975 อ้างถึงใน บพิศ รัตนบุรี, 2552, น. 20) ได้อธิบายว่า ความสำเร็จของการน่านโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 3 ประการด้วยกัน ได้แก่ กระบวนการในการสื่อข้อความ สมรรถนะขององค์กรที่น่านโยบายไปปฏิบัติ และความร่วมมือสนับสนุนของผู้ปฏิบัติ ปัจจัยหลักทั้ง 3 เหล่านี้ มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน นอกจากนั้นงานวิจัยของ วุฒิวงศ์ หอมดีและ กมล สุปรียสุนทร (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการ

สวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สมมติฐานที่ 4 จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย มีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี

ความหมาย จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยประกอบด้วย มารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงความปลอดภัย และการเข้าใจเทคนิคและวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ ยิ่งมากเท่าใดก็ยิ่งมีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติ

เหตุผลเชิงแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยสนับสนุน วรเดช จันทกร (2551) อธิบายว่าการทำให้ผู้ปฏิบัติตระหนักในความสำคัญของการน่านโยบายและเห็นว่าความสำเร็จของการน่านโยบายไปปฏิบัติ จึงเป็นเรื่องของกระบวนการที่ทำให้ผู้ปฏิบัติเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการวางกำหนดหรือวางกรอบนโยบายโดยถือว่า นโยบายเหล่านั้นมาจากตัวผู้ปฏิบัติเองโดยตรง นอกจากนั้นงานวิจัยของ อรุณประไพ วรรณบุตร จุราพร ทอนมาต ปรารค์ทิพย์ บุญเรืองศรี วรรณวิไล ไกรวัน และมัสณี กาแบ (2551) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม พบว่า ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในระดับสูง ซึ่งประโยชน์จากการวิจัยในครั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนและส่งเสริมให้นิสิตมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ที่ดีขึ้น รวมทั้งยังเป็นแนวทางในการกระตุ้นให้นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษมเป็นแบบอย่างที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับคนในสังคม

สมมติฐานที่ 5 ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี

ความหมาย ความพร้อมของผู้ขับขี่ ซึ่งประกอบด้วย สภาวะด้านร่างกาย สภาวะด้านจิตใจ และสภาวะด้านสติปัญญา ยิ่งมากเท่าใดก็ยิ่งมีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติ

เหตุผลเชิงแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยสนับสนุน แวน มิเตอร์ และ แวน ฮอร์น (Van Meter & Van Horn, 1975 อ้างถึงใน บพิธ รัตนบุรี, 2552, น. 20) ได้กล่าวว่า ปัจจัยด้านกลุ่มเป้าหมาย/ประชาชนผู้รับบริหาร ได้แก่ทัศนคติที่มีต่อนโยบาย และความเข้าใจในประโยชน์ที่ได้รับ และผลเสียที่อาจจะเกิดขึ้น นอกจากนั้นงานวิจัยของ กาญจน์กรอง สุอังคะ (2558) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์พบว่า ปัจจัยด้านความพร้อมในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง



บทที่ 3

วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี” เป็นการวิจัยที่ต้องการศึกษาปัจจัยสัมพันธ์เกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี เพื่อที่จะได้ทราบถึงแนวทางการพัฒนานโยบาย ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่จะทำให้เกิดประสิทธิผลต่อการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

3.1 วิธีการวิจัย

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูลจัดทำ

3.6 การใช้สถิติในการวิเคราะห์หาข้อมูล

3.1 วิธีการวิจัย

ในการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาค้นคว้าปัจจัยด้านนโยบาย ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบน

ท้องถิ่นของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งการวิจัยครั้งนี้จะเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อใช้ในการศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ผู้วิจัยไม่สามารถทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานีได้ ดังนั้น ผู้วิจัย จึงระบุประชากรเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบไม่ทราบจำนวนประชากร ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% และยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้ไม่เกิน 5% จึงใช้สมการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างประชากร (Sample Size for estimating the population proportion) กัลยา วานิชย์บัญชา (2556) ดังนี้

$$n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

เมื่อ n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size)

Z = ค่าระดับความเชื่อมั่นมาตรฐานที่นิยมใช้ 95%

e = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นได้ร้อยละ 0.05 (The Allowable Error)

ดังนั้น z จะเท่ากับ 1.96 (The standard normal value corresponding to the selected level of confidence)

แทนค่าในสูตร

$$n = \frac{1.96^2}{4*(0.05)^2} = 384.16$$

จากสูตรการคำนวณจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าเท่ากับ 385 คน

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Sampling) คือ

ขั้นตอนที่ 1 ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยเลือกจากพื้นที่ในจังหวัดปทุมธานี กระจายตามพื้นที่เก็บข้อมูล กระจายเวลาที่เก็บข้อมูล และจำนวนตัวอย่างที่ต้องการเก็บข้อมูล

ขั้นตอนที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มแบบสะดวก (Convenience Random Sampling) เป็นการเก็บกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี ตามแต่ละพื้นที่ และเวลาที่กำหนดไว้

3.3 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ จะใช้เครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถาม (Questionnaires) โดยแบ่งแบบสอบถาม ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอาชีพ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี เป็นการสอบถามเกี่ยวกับ

1) ปัจจัยด้านนโยบาย ประกอบด้วย ความชัดเจนของวัตถุประสงค์เป้าหมายของนโยบาย และนโยบายสอดคล้องกับความต้องการกลุ่มเป้าหมาย

2) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ประกอบด้วย ความเข้าใจกฎจราจร และความใส่ใจสัญลักษณ์จราจร

3) จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย มารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงความปลอดภัย และการเข้าใจเทคนิคและวิธีการขับขี่อย่างปลอดภัย

4) ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย สภาพทางด้านร่างกาย สภาพด้านจิตใจ และสภาพด้านสติปัญญา

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ ด้านการยอมรับปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ และด้านการยอมรับปฏิบัติตามกฎหมาย โดยใช้มาตรวัดระดับความพึงพอใจ (Measurement of Satisfaction) โดยใช้วิธี

Likert Scale วัดจากตัวแปรที่กำหนดขึ้นตามแบบสอบถาม โดยแต่ละคำถามจะมีคำตอบให้เลือกตามลำดับความสำคัญ แบ่งเป็น 5 ระดับคะแนน คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ก่อนข้างเห็นด้วย เห็นด้วยปานกลาง ไม่ค่อยเห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งเกณฑ์การเฉลี่ยระดับความสำคัญ ใช้สูตรคำนวณกว้างของชั้น ศิริชัย พงษ์วิชัย (2551) ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{Interval (I)} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} = 0.8 \end{aligned}$$

เกณฑ์เฉลี่ยระดับความคิดเห็นของปัจจัยเกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี และปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัย สามารถกำหนดได้ดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงเกณฑ์เฉลี่ยระดับความคิดเห็น

ค่าเฉลี่ยที่วัดได้	ระดับความคิดเห็น
4.21 – 5.00	มากที่สุด
3.41 – 4.20	มาก
2.61 – 3.40	ปานกลาง
1.81 – 2.60	น้อย
1.00 – 1.80	น้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอื่นๆ เป็นการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ที่ต้องการให้แก้ไขปรับปรุงหรือต้องการเสนอแนะเพิ่มเติม

3.4 การตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการตรวจสอบเครื่องมือผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

3.4.1 ตรวจสอบโดยการนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จ นำส่งอาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณา ตรวจสอบความถูกต้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจแก่ผู้ตอบแบบสอบถาม และเหมาะสม ซึ่งให้ตรงกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการทำวิจัยในครั้งนี้

3.4.2 การตรวจสอบความตรง IOC ขั้นตอนการตรวจสอบมีดังนี้คือ

3.4.2.1 ผู้เชี่ยวชาญเทียบเคียงผังการสร้างคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นกับกรอบแนวคิด ซึ่งรายชื่อผู้เชี่ยวชาญในการประเมินเครื่องมือแบบสอบถาม ประกอบด้วย

1. รศ.ดร.วัลลภ รัฐนัตรานนท์ มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์
2. ดร.พงษ์สันต์ ต้นหยง มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
3. ดร.บุรินทร์ สันติศาสน์ มหาวิทยาลัยสยาม

3.4.2.2 ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาข้อคำถามเทียบวัตถุประสงค์ในการวัด โดยให้คะแนน ดังนี้

+1 หมายความว่า แน่ใจ ข้อคำถามสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวัด

0 หมายความว่า ไม่แน่ใจ ว่าคำถามสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวัด

-1 หมายความว่า แน่ใจ ว่าคำถามไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวัด

3.4.3 นำคะแนนที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญ หาค่า IOC รายข้อจากสูตร

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC = ค่าดัชนีความสอดคล้อง

R = คะแนนความเห็นของผู้เชี่ยวชาญของแต่ละท่าน

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

การตัดสินค่าดัชนีความสอดคล้องตามเกณฑ์ต่อไปนี้ (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2544, น.240 ; อุทุมพร จามรมาน 2541 น. 67)

1) ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) มีค่าตั้งแต่ 0.50 ถึง 1.00 แสดงว่าข้อคำถามนั้นเป็นตัวแทนของวัตถุประสงค์ที่ต้องการวัด สามารถนำไปทดสอบของการทำงานได้

2) ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) มีค่าน้อยกว่า 0.50 แสดงว่าข้อคำถามไม่เป็นตัวแทนของวัตถุประสงค์ที่ต้องการวัด ต้องทำการปรับปรุง หรือ ตัดข้อคำถามนี้ทิ้ง

3) ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีวัดความสอดคล้อง (IOC) อยู่ระหว่าง 0.71-1.00 ถือว่าผ่านเกณฑ์การทดสอบ

จากการตรวจค่าดัชนีวัดความสอดคล้อง (IOC) ของคำถามแล้ว ได้นำมาปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ โดยปรับปรุงเนื้อหาของคำถามแต่ละข้อให้มีความเหมาะสมตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป

3.4.4 การทดสอบหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยการนำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบมาหาค่าความเชื่อมั่น โดยการใช้ค่าคำนวณค่าสัมประสิทธิ์ (Cronbach's Alpha Coefficient) (α -Coefficient) โดยใช้สูตรของครอนบัก (Cronbach, 1990, p. 204) เป็นการทดสอบโดยประมวลผลผ่านโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ วิธีการทดสอบกระทำโดยการทดลอง นำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี จำนวน 30 ตัวอย่าง หลังจากนั้นจึงนำแบบสอบถามที่ทดลองทำแล้ว ไปตรวจสอบคำตอบในแบบสอบวิเคราะห์ความเชื่อมั่น โดยใช้สถิติ และพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ของคำถามในแต่ละด้าน

เกณฑ์การพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (α) มีค่าอยู่ระหว่าง $0 < \alpha < 1$ ความเชื่อมั่นสำหรับงานวิจัยประเภทต่างๆ โดย Nunnally (1978) เสนอว่า

- 1) ค่า (α) มากกว่า และเท่ากับ 0.7 สำหรับงานวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Research)
- 2) ค่า (α) มากกว่า และเท่ากับ 0.8 สำหรับงานวิจัยพื้นฐาน (Basic Research)
- 3) ค่า (α) มากกว่า และเท่ากับ 0.9 สำหรับการตัดสินใจ (Important Research)

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ ใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลประมาณ 4 สัปดาห์ โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปให้กลุ่มตัวอย่างที่ต้องการสอบถามข้อมูล จำนวน 385 ตัวอย่าง โดยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ คือ การจัดเตรียมแบบสอบถาม ที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง และนำแบบสอบถามไปสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี กระจายการเก็บข้อมูลในแต่ละพื้นที่ กระจายข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี และเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม มาตรวจสอบความถูกต้อง กำหนดเลขที่แบบสอบถาม และกำหนดรหัสเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นการวัดประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี มีดังนี้

3.5.1 ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น และรวบรวมแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆ ที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

3.5.2 รวบรวมสาระและเนื้อหาต่างๆ ที่ได้จากงานวิจัย เช่น หนังสือทางวิชาการ เอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลออนไลน์ เพื่อนำมาสร้างแบบสอบถามที่เกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี โดยกำหนดขอบเขต และเนื้อหาให้ครอบคลุมจุดมุ่งหมาย

3.6 การใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเรียบร้อยแล้ว และนำแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม จะนำข้อมูลจากแบบสอบถามมาลงรหัส และทำการตรวจสอบข้อมูลที่ได้รับมาตรวจสอบความถูกต้อง หลังจากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้รับมาวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปประมวลค่าทางสถิติ เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติและประมวลผลข้อมูล ตามจุดมุ่งหมายของการศึกษาวิจัย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ การวิเคราะห์โดยใช้หลักสถิติเชิงพรรณนา (Description Statistics) ในการวิเคราะห์โดยใช้สถิติประกอบด้วยความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้ในการวิเคราะห์วัดระดับความคิดของผู้ตอบแบบสอบถาม และจัดทำตารางข้อมูล เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ ในเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) และสรุปข้อเสนอแนะที่ได้จากการตอบแบบสอบถาม โดยสามารถจำแนกการวิเคราะห์แต่ละส่วนตามแบบสอบถาม ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพ การสมรส และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน มาวิเคราะห์ โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดปทุมธานี เป็นการสอบถามเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านนโยบาย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และการปฏิบัติ

ในการนับชี้รถจักรยานยนต์ มาวิเคราะห์ โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ ด้านการยอมรับปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ และการยอมรับปฏิบัติตามกฎจราจร โดยการนำมาหาค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอื่นๆ เป็นการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ที่ต้องการให้แก้ไขปรับปรุง หรือต้องการเสนอแนะเพิ่มเติม โดยการแจกแจงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

3.6.1 การวิเคราะห์และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลและการตรวจสอบความเที่ยงตรง และความน่าเชื่อถือของแบบสอบถามแล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อหาค่าทางสถิติ ดังนี้

3.6.1.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) เป็นสถิติที่ใช้ในการสรุปบรรยายซึ่งค่าสถิติที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequencies Distribution) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ค่าความถี่ (Frequencies) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่ออธิบายลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

3.6.1.2 การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Interferential Statistics) ใช้การวิเคราะห์แบบถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อพิสูจน์สมมติฐานที่กำหนดไว้ เป็นการวิเคราะห์เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างชุดของตัวแปรตัวเดียว กับ ตัวแปรหลายตัว ซึ่งในที่นี้คือปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และ ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ กับ ตัวแปรตาม คือ ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย การยอมรับปฏิบัติตามในการสวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ และ การยอมรับปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อสร้างสมการทำนายที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ โดยมีรูปแบบของสมการ ดังนี้

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_kX_k$$

Y = ตัวแปรตาม (ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี)

X = ตัวแปรอิสระ (ตัวพยากรณ์) ตัวที่ 1 ถึงตัวที่ k ตามลำดับ

X_1 = ปัจจัยด้านนโยบาย

X_2 = ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

X_3 = ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย

X_4 = ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

k = จำนวนตัวแปรอิสระ

a = Constant ความคงที่ของตัวแปร

b = Beta ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระ (ตัวพยากรณ์) ในแบบคะแนนดิบ

β = Beta ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระ (ตัวพยากรณ์) ในแบบคะแนน

มาตรฐาน

S.E. = ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

Sig. = ระดับนัยสำคัญของแต่ละตัวแปร

R^2 = ค่าสัมประสิทธิ์ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพในการพยากรณ์สมการ

T = ค่าสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน เกี่ยวกับค่าเฉลี่ยของสมการแต่ละค่าที่อยู่ในสมการ

ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ตรวจสอบปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity Test) โดยการพิจารณาจากค่า VIF กับ Tolerance โดย Tolerance หากความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ (ใกล้ 1 หรือมีค่าไม่น้อยกว่า 0.10) และ Variance Inflation Factor (VIF) หากความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระ (VIF ไม่เกิน 10)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี” ครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี และเพื่อศึกษาระดับของประสิทธิผลการนำนโยบายเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี โดยในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบไปด้วย ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดปทุมธานี จำนวน 385 ชุด ซึ่งผู้วิจัยสามารถนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ตามลำดับหัวข้อดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมุติฐาน

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ใช้สัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

n	คือ	จำนวนตัวอย่าง
\bar{X}	คือ	ค่าเฉลี่ย (Mean)
SD	คือ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
*	คือ	ความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
Sig.	คือ	ค่าสถิติแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล ของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอาชีพ ซึ่งนำเสนอวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้จำนวน และร้อยละ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 ถึงตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	251	65.2
หญิง	154	34.8
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 251 คน คิดเป็นร้อยละ 65.2 รองลงมาคือเพศหญิง จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 34.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 15 ปี	-	-
16-24 ปี	150	39.0
25-34 ปี	135	35.1
35-44 ปี	84	21.8
45 ปีขึ้นไป	16	4.2
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 16-24 ปี จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมาคืออายุระหว่าง 25-34 ปี จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 35.1 อายุระหว่าง 35-44 ปี จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.8 และอายุระหว่าง 45 ปีขึ้นไป จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า ป.6	4	1.0
ม.3-ม.6	19	4.9
ปวช./ปวส.	72	18.7
ปริญญาตรี	283	73.5
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	7	1.8
รวม	386	100.0

จากตารางที่ 4.3 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด จำนวน 283 คน คิดเป็นร้อยละ 73.5 รองลงมาคือ ปวช./ปวส. จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 18.7 ม.3-ม.6 จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.9 ปริญญาโท หรือสูงกว่า จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 และต่ำกว่า ป.6 จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	304	79.0
สมรส	74	19.2
ม่าย	5	1.3
หย่า	2	.5
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.4 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพ โสด จำนวน 304 คน คิดเป็นร้อยละ 79.0 รองลงมา มีสถานภาพ สมรส จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 ม่าย จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 และหย่าร้าง จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ .5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	33	8.6
10,001-20,000 บาท	161	41.8
20,001-30,000 บาท	144	37.4

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน(ต่อ)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
30,001-40,000 บาท	47	12.2
40,001-50,000 บาท	-	-
50,001 บาทขึ้นไป	-	-
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.5 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 10,001-20,000 บาท จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมาคือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 37.4 บาท รายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 11.9 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	127	33.0
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	50	13.0
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	13	3.4
พนักงานบริษัทเอกชน	176	45.7
อื่นๆ	19	4.9
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 4.6 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาเป็นพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 45.7 ประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 13 คน และอาชีพอื่นๆ จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.9

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ในงานวิจัยนี้ แบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งแบบสอบถามมีลักษณะเป็นอันตรภาคชั้น 5 ระดับ โดยการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานดังแสดงในตารางที่ 4.7 ถึงตารางที่ 4.10 ซึ่งกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนค่าเฉลี่ยดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.21-5.00	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.41-4.20	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นมาก
ค่าเฉลี่ย 2.61-3.40	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.81-2.60	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นน้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80	กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยนโยบาย

ปัจจัยด้านนโยบาย	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ	n = 385
1. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย มีวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจนที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถปฏิบัติตามและขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	4.40	.634	มากที่สุด	1	
2. ท่านตระหนักดีว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย สามารถลดโอกาสการสูญเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	4.38	.690	มากที่สุด	2	
3. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย สอดคล้องกับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่	4.38	.701	มากที่สุด	2	
4. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัยมีความสอดคล้องกับปัญหาการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน	4.17	.600	มาก	3	
รวม	4.33	.532	มากที่สุด		

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านนโยบาย ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 และเมื่อพิจารณาเป็นราย

ข้อ พบว่า ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย มีวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจนที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถปฏิบัติตามและขับขี่ได้อย่างปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.40 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .634) รองลงมาคือ ท่านคิดว่านโยบายขับขี่ปลอดภัย สอดคล้องกับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ และท่านตระหนักดีว่านโยบายขับขี่ปลอดภัย สามารถลดโอกาสการสูญเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .701 และ .690) และท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัยมีความสอดคล้องกับปัญหาการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.17 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .600) โดยในแต่ละรายข้อมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง .60-.70 ซึ่งเป็นค่าในระดับปกติ

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

n = 385				
ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
1.ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี	4.87	.388	มากที่สุด	3
2.ท่านมีความรู้ความเข้าใจสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายจราจรเป็นอย่างดี	4.94	.277	มากที่สุด	2
3.ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบไฟจราจรเป็นอย่างดี	4.96	.252	มากที่สุด	1
4.ท่านคิดว่าท่านมีความเข้าใจกฎจราจรและสัญลักษณ์จราจรเป็นอย่างดีจะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน	4.65	.532	มากที่สุด	4
รวม	4.85	.257	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.85 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบไฟจราจรเป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.96 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .252) รองลงมาคือ ท่านมีความรู้ความเข้าใจสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายจราจรเป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.94 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .277) ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ย

เท่ากับ 4.87 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .388) และท่านคิดว่า การมีความเข้าใจกฎจราจรและสัญลักษณ์จราจรเป็นอย่างดีจะช่วยเพิ่มการขับขี้อย่างปลอดภัยบนท้องถนน มีค่าเท่ากับ 4.65 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .532) โดยในแต่ละรายข้อมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง .25-.53 ซึ่งเป็นค่าในระดับปกติ

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี้อย่างปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย

n = 385				
ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
1. ท่านเข้าใจกติกาจราจรในการขับขี้อัตโนมัติ	4.04	.629	มาก	2
2. ท่านมีความเข้าใจเทคนิคในการขับขี้อัตโนมัติอย่างปลอดภัยเป็นอย่างดี	3.60	.767	มาก	4
3. ท่านสามารถนำเทคนิคในการขับขี้อัตโนมัติอย่างปลอดภัยไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี	3.63	.852	มาก	3
4. ท่านคิดว่า การมีความเข้าใจกติกาจราจรและเทคนิคในการขับขี้อัตโนมัติจะช่วยเพิ่มการขับขี้อย่างปลอดภัยบนท้องถนน	4.84	.484	มากที่สุด	1
รวม	4.03	.511	มาก	

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี้อย่างปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.03 และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ท่านคิดว่า การมีความเข้าใจกติกาจราจรและเทคนิคในการขับขี้อัตโนมัติจะช่วยเพิ่มการขับขี้อย่างปลอดภัยบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.84 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .484) รองลงมาคือ ท่านเข้าใจกติกาจราจรในการขับขี้อัตโนมัติ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .629) ท่านสามารถนำเทคนิคในการขับขี้อัตโนมัติอย่างปลอดภัยไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.63 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .852) และท่านมีความเข้าใจเทคนิคในการขับขี้อัตโนมัติอย่างปลอดภัยเป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .767) โดยในแต่ละรายข้อมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง .48-.85 ซึ่งเป็นค่าในระดับปกติ

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

n = 385

ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่	\bar{x}	SD	ระดับ	อันดับ
1. ท่านมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	4.94	.359	มากที่สุด	2
2. ท่านมีสุขภาพจิตใจแข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	4.94	.301	มากที่สุด	2
3. ท่านมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	4.95	.256	มากที่สุด	1
4. ท่านเชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสุขภาพที่แข็งแรงทั้งทางร่างกายและจิตใจ และมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน	4.95	.235	มากที่สุด	1
รวม	4.95	.233	มากที่สุด	

จากตารางที่ 1.10 พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านปัจจัยความพร้อมของผู้ขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.95 และเมื่อพิจารณาเป็นปัจจัย พบว่า ท่านมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และท่านเชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสุขภาพที่แข็งแรงทั้งทางร่างกายและจิตใจ และมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ที่ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.95 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .256 และ .235) รองลงมาคือ ท่านมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และท่านมีสุขภาพจิตใจแข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ที่ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.94 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .359 และ .301) โดยในแต่ละรายข้อมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง .23-.35 ซึ่งเป็นค่าในระดับปกติ

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ของความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ในการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาปรากฏดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ประสิทธิผล	\bar{X}	SD	ระดับ	อันดับ
1.ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	4.73	.550	มากที่สุด	4
2.ท่านให้ผู้ร่วมโดยสารรถจักรยานยนต์ของท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์	3.40	.845	ปานกลาง	5
3.ท่านตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ของท่านอย่างสม่ำเสมอ	3.37	1.00	ปานกลาง	6
4.ท่านยอมรับว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยเพิ่มความปลอดภัยของการขับขี่บนท้องถนน	4.86	.427	มากที่สุด	3
5.ท่านได้นำความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการขับขี่ไปปรับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	4.88	.404	มากที่สุด	2
6.ท่านยึดมั่นปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี่ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	4.94	.310	มากที่สุด	1
รวม	4.36	.395	มากที่สุด	

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ด้านประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ อยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 และเมื่อพิจารณาเป็นปัจจัย พบว่า ท่านยึดมั่นปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี่ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.94 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .310) รองลงมาคือ ท่านได้นำความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการขับขี่ไปปรับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.88 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .404) ท่านยอมรับว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยเพิ่มความปลอดภัยของการขับขี่บนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.86 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .427) ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.73 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ .550) ท่านให้ผู้ร่วมโดยสารรถจักรยานยนต์ของท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.40 (ส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐาน เท่ากับ .845) และท่านตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ของท่านอย่างสม่ำเสมอ มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.37 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.00) โดยในแต่ละรายข้อมีค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระหว่าง .31- 1.0 ซึ่งเป็นค่าในระดับปกติ

ตอนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ในการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบาย สวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ผลการศึกษาปรากฏ ตาม 4.1 – 4.3

4.1) การทดสอบความแตกต่างระหว่างปัจจัยประชากรศาสตร์และประสิทธิผลการนำ นโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ

ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างปัจจัยประชากรศาสตร์จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพ รายได้ และ การศึกษา ที่มีต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ผลการทดสอบ ปรากฏดังตารางที่ 4.12- 4.17

ตารางที่ 4.12 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านเพศ

เพศ	N	\bar{X}	SD	T	Df	Sig.
ชาย	251	4.38	.405	.791	.383	.429
หญิง	134	4.34	.374			

จากตารางที่ 4.12 พบว่า เพศแตกต่างกัน ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวก นิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ไม่แตกต่าง กันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ตารางที่ 4.13 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านอายุ

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	.899	3	.300	1.934	.124
ภายในกลุ่ม	59.060	381	.155		
รวม		384			

จากตารางที่ 4.13 พบว่า อายุที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.14 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.754	4	.689	4.574	.001
ภายในกลุ่ม	57.205	380	.151		
รวม	59.959	384			

จากตารางที่ 4.14 พบว่า การศึกษาที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกัน ($F = 4.57$, $Sig. = .001$) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) ด้วยวิธีการของ Scheffe ผลการทดสอบดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.15 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา

ตัวแปรตาม	(I)การศึกษา	(J)การศึกษา	Mean Difference (I-J)	Sig.
ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	ต่ำกว่า ป.6	ม.3 - ม.6	.241	.865
		ปวช/ปวส.	-.162	.956
		ปริญญาตรี	-.135	.975
		ปริญญาโทหรือสูงกว่า	-.059	1.00
	ม.3 - ม.6	ต่ำกว่า ป.6	-.241	.865
		ปวช/ปวส.	-.403	.003*
		ปริญญาตรี	-.376	.002*
		ปริญญาโทหรือสูงกว่า	-.300	.546

ตารางที่ 4.15 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ด้าน การศึกษา (ต่อ)

ตัวแปรตาม	(I)การศึกษา	(J)การศึกษา	Mean Difference (I-J)	Sig.
ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	ปวช./ปวส.	ต่ำกว่า ป.6	.162	.956
		ม.3 - ม.6	.403	.003*
		ปริญญาตรี	.026	.991
		ปริญญาโทหรือสูงกว่า	.102	.979
	ปริญญาตรี	ต่ำกว่า ป.6	.135	.975
		ม.3 - ม.6	.376	.002*
		ปวช./ปวส.	-.026	.991
		ปริญญาโทหรือสูงกว่า	.075	.992

หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.15 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา ด้วยวิธีการของ Scheffe พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 3 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 และ ระดับการศึกษาปริญญาวิชาชีพ (ปวช.) / ปริญญาวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) และ ระดับการศึกษามัธยมศึกษาปีที่ 3 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 6 และ ระดับการศึกษาปริญญาตรี มีระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig.=.003 และ .002 ตามลำดับ)

ตารางที่ 4.16 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านสถานภาพสมรส

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2.328	3	.776	5.130	0.02
ภายในกลุ่ม	57.631	381	.151		
รวม	59.959	384			

จากตารางที่ 4.16 พบว่า สถานภาพสมรสที่ต่างกัน ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัด

ปทุมธานีแตกต่างกัน ($F=5.13$, $Sig.=0.02$) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) ด้วยวิธีการของ Scheffe ผลการทดสอบดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.17 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์สถานภาพสมรส

ตัวแปรตาม	(I)สถานภาพ	(J)สถานภาพ	Mean Difference (I-J)	Sig.
ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	โสด	สมรส	.067	.620
		ม่าย	.587	.011*
		หย่า	-.446	.456
	สมรส	โสด	-.067	.620
		ม่าย	.519	.040*
		หย่า	-.513	.336
	ม่าย	โสด	-.587	.011*
		สมรส	-.519	.040*
		หย่า	-1.03	.019*
	หย่า	โสด	.446	.456
		สมรส	.513	.336
		ม่าย	1.03	.019*

หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.17 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา ด้วยวิธีการของ Scheffe พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพ โสด สมรส ม่าย และหย่า มีระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($Sig.=.040$.019 และ .011ตามลำดับ)

ตารางที่ 4.18 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	.817	3	.272	1.755	.155
ภายในกลุ่ม	59.142	381	.155		
รวม	59.959	384			

จากตารางที่ 4.18 พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4.19 แสดงการทดสอบสมมติฐานปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านอาชีพ

ANOVA	SS	df	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4.204	4	1.05	7.16	.000
ภายในกลุ่ม	55.755	380	.147		
รวม	59.959	384			

จากตารางที่ 4.19 พบว่า อาชีพที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี แตกต่างกัน ($F=7.16$, $Sig=.000$) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ (Post Hoc Test) ด้วยวิธีการของ Scheffe ผลการทดสอบดังตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.20 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์อาชีพ

ตัวแปรตาม	(I)อาชีพ	(J)อาชีพ	Mean Difference (I-J)	Sig.
ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	นักเรียน/นักศึกษา	ธุรกิจส่วนตัว	-0.009	1.00
		ข้าราชการ/พนักงาน	-.195	.548
		รัฐวิสาหกิจ	-.128	.084
		พนักงานบริษัทเอกชน	.308	.031*
		อื่นๆ		

ตารางที่ 4.20 แสดงการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์อาชีพ (ต่อ)

ตัวแปรตาม	(I)อาชีพ	(J)อาชีพ	Mean Difference (I-J)	Sig.
ประสิทธิผลการนำนโยบาย สวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ ปลอดภัยบนท้องถนนของ ประชาชนไปปฏิบัติ ใน จังหวัดปทุมธานี	ประกอบธุรกิจส่วนตัว	นักเรียน/นักศึกษา	.009	1.00
		ข้าราชการ/พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	-.186	.656
		พนักงานบริษัทเอกชน	-.119	.438
		อื่นๆ	.317	.052
		อื่นๆ		
	ข้าราชการ/พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจส่วนตัว	.195	.548
		ข้าราชการ/พนักงาน	.186	.656
		รัฐวิสาหกิจ	.066	.985
		พนักงานบริษัทเอกชน อื่นๆ	.437	.010*
	พนักงานบริษัทเอกชน	นักเรียน/นักศึกษา	.128	.084
		ข้าราชการ/พนักงาน	.119	.438
		รัฐวิสาหกิจ	-.066	.985
พนักงานบริษัทเอกชน		.437	.000*	
อื่นๆ				
อื่นๆ	นักเรียน/นักศึกษา	-.308	.031*	
	ธุรกิจส่วนตัว	-.317	.052	
	ข้าราชการ/พนักงาน	-.504	.010*	
	รัฐวิสาหกิจ			
	พนักงานบริษัทเอกชน	-.437	.000*	

หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.20 เมื่อดำเนินการทดสอบรายคู่ ((Post Hoc Test) จำแนกตามปัจจัยประชากรศาสตร์ด้านการศึกษา ด้วยวิธีการของ Scheffe พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพ นักเรียน/นักศึกษา ข้าราชการพนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน และอื่นๆ มีระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (Sig.=.031, .010 และ .000ตามลำดับ)

จากผลการทดสอบข้างต้นสามารถสรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 2 ได้ว่า สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันด้านการศึกษา สถานภาพ และ อาชีพ ทำให้ประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันด้านเพศ อายุ และรายได้ ทำให้ประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีไม่แตกต่างกัน

4.2) การวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม

ในการทดสอบสมมติฐานที่ 2-5 ทดสอบโดยการวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม เป็นการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี โดยวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ด้วยเทคนิคสหสัมพันธ์เพียร์สัน (r) ดังตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี	ประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัย เพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี	
	(r)	Sig.
1) ปัจจัยด้านนโยบาย	.315	.000
2) ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	.442	.000
3) ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย	.420	.000
4) ปัจจัยด้านพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	.533	.000

ปัจจัยด้านนโยบายมีผลต่อประสิทธิผลการนํานโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี ที่ระดับ .315 โดยค่า Significance เท่ากับ .000 แสดงว่าปัจจัยด้านนโยบาย มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับประสิทธิผลการนํานโยบาย

ชี้รถจักรยานยนต์ มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

4.3) การวิเคราะห์สมการถดถอยพหุคูณ

การตรวจสอบปัญหาเส้นตรงร่วมพหุคูณ (Multicollinearity) ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นเพื่อศึกษาความสัมพันธ์กันเองของตัวแปร ซึ่งเรียกว่า Multicollinearity โดยใช้วิธีการ Correlation Analysis ระหว่างตัวแปรอิสระ คือ ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานีทั้ง 4 ปัจจัย ดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.22 เมตริกซ์สหสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี ทั้ง 4 ปัจจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี	(X1)	(X2)	(X3)	(X4)
ปัจจัยนโยบาย(X1)	1	.287*	.376*	.126*
ปัจจัยด้านความรู้กฎจราจร(X2)		1	.267*	.506*
ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย(X3)			1	.004
ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี	(X1)	(X2)	(X3)	(X4)
ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่(X4)				1

หมายเหตุ * อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.22 ผลการวิจัยพบว่าตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระทั้งหมดไม่ปรากฏว่ามีความสัมพันธ์คู่ใดที่มีค่าความสัมพันธ์เกินกว่า 0.85 ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 จึงถือว่าตัวแปรต้นทั้งหมดไม่มีปัญหาความสัมพันธ์กันเองหรือไม่มีปัญหา Multicollinearity จึงสามารถศึกษาวิเคราะห์ตัวแปรต้นทั้งหมดที่ส่งผลกระทบต่อตัวแปรตามด้วยเทคนิคการวิเคราะห์สมการพหุคูณถดถอย (Multiple Regression Analysis) เพื่อศึกษาอิทธิพลของตัวแปรต้นที่มีต่อตัวแปรตามได้

ในการทดสอบสมมติฐานตัวแปรอิสระทั้ง 4 ตัวคือ ปัจจัยด้านนโยบาย(X1) ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร(X2) ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย(X3) และ ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์(X4) มีตัวใดตัวหนึ่งซึ่งสามารถทำนายปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานีได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) โดยวิธีการ Stepwise

ตารางที่ 4.23 ค่าสัมประสิทธิ์และค่าสถิติทดสอบปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี

ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
ค่าคงที่	-1.479	.336		-4.405	.000
ปัจจัยนโยบาย(X1)	.080	.030	.108	2.652	.008
ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย(X3)	.291	.030	.377	9.335	.000
ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่(X4)	.874	.064	.518	13.721	.000
R = 0.684 R ² = .468 SE _{est} = ± .289 F = 111.636 Sig. = .000					

R แทนค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ

R² แทนค่าสัมประสิทธิ์การพยากรณ์

SE_{est} แทนความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการพยากรณ์

F แทนสถิติที่ใช้เปรียบกับค่าวิกฤตจากการแจกแจงแบบเอฟเพื่อทราบนัยสำคัญของ R

จากตาราง 4.23 สามารถสรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 2 ได้ว่า ตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ปัจจัยนโยบาย(X1) ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย(X3) และ ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่(X4) สามารถพยากรณ์ ประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี โดยปัจจัยทั้ง 3 ค่า R = .684 มีค่าเข้าใกล้ 1.00 แสดงว่ามีความสัมพันธ์สูง สามารถใช้ตัวแปรต้นทั้งหมดพยากรณ์ตัวแปรตามได้ดีและสามารถอธิบายปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้อง

ถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี (R^2) ได้ร้อยละ 46.8 และมีความคลาดเคลื่อนในการพยากรณ์ (SE_{est}) เท่ากับ 28.94 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยค่าสถิติจากตารางนำมาสร้างเป็นสมการพยากรณ์ประสิทธิผลการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี ได้ดังนี้

สมการในรูปแบบคะแนนดิบ

$$Y = -1.479 - 0.080X_1 + 0.291X_3 + 0.874X_4$$

สมการในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน

$$Y^{\wedge} = .108X_1 + 0.377X_3 + 0.518X_4$$



บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี” เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี และเพื่อศึกษาระดับของประสิทธิผลการนำนโยบายเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี เพื่อนำไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพก่อให้เกิดความเชื่อมั่น และก่อให้เกิดการทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนมากที่สุด

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี สามารถสรุปผลการวิจัย โดยนำเสนอตามผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ผลการวิเคราะห์ระดับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ผลการวิเคราะห์ระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 1 และ ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 2 ได้ดังนี้

5.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 251 คน คิดเป็นร้อยละ 65.2 รองลงมาเป็นเพศหญิง จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 34.8 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 16-24 ปี

มากที่สุด จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 35.1 ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี มากที่สุด จำนวน 283 คน คิดเป็นร้อยละ 73.5 ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด มากที่สุด จำนวน 304 คน คิดเป็นร้อยละ 79.0 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001-20,000 บาท มากที่สุด จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 ส่วนใหญ่มีอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน มากที่สุด จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 45.7

5.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

จากการศึกษาพบว่า พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายปัจจัย พบว่า ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในลำดับมากที่สุด รองลงมาเป็น ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านนโยบาย และปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อในแต่ละปัจจัย พบว่า

5.1.2.1 ปัจจัยด้านนโยบาย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นสูงสุดเรื่อง นโยบายขับขี่ปลอดภัยมีวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจนที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถปฏิบัติตามและขับขี่ได้อย่างปลอดภัย รองลงมาคือ ท่านคิดว่านโยบายขับขี่ปลอดภัยสอดคล้องกับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ ท่านตระหนักดีว่านโยบายขับขี่ปลอดภัยสามารถโอกาสการสูญเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และท่านคิดว่านโยบายขับขี่ปลอดภัยมีความสอดคล้องกับปัญหาการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน

5.1.2.2 ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นสูงสุดเรื่อง ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบไฟจราจรเป็นอย่างดี รองลงมาคือ ท่านมีความรู้ความเข้าใจสัญลักษณ์หรือเครื่องหมายจราจรเป็นอย่างดี ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี และท่านคิดว่าท่านมีความเข้าใจกฎจราจรและสัญลักษณ์จราจรเป็นอย่างดีจะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน

5.1.2.3 ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นสูงสุดเรื่อง ท่านคิดว่าท่านมีความเข้าใจกติกาจราจรและเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน รองลงมาคือ ท่านเข้าใจกติกาจราจรในการขับขี่

รถจักรยานยนต์ ท่านสามารถนำเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี และท่านมีความเข้าใจเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นอย่างดี

5.1.2.4 ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นสูงสุดเรื่อง ท่านมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ ท่านเชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสุขภาพที่แข็งแรงทั้งทางร่างกายและจิตใจและมีสติสัมปชัญญะ ที่สมบูรณ์จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน ท่านมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และท่านมีสุขภาพจิตใจแข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

5.1.3 ผลการวิเคราะห์ระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นการศึกษาตามวัตถุประสงค์ที่ 1

จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด โดยกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นสูงสุดคือ ท่านยึดมั่นปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี่ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ ท่านได้นำความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการขับขี่ไปปรับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านยอมรับว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยเพิ่มความปลอดภัยของการขับขี่บนท้องถนน ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านให้ผู้อื่น โดยสารรถจักรยานยนต์ของท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ และท่านตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ของท่านอย่างสม่ำเสมอ

5.1.4 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

5.1.4.1 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน ทำให้ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกัน พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันด้านการศึกษา สถานภาพ และ อาชีพ ทำให้ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.1.4.2 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2-5 โดยใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ปัจจัยด้านนโยบาย ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย และปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ

5.1.4.3 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 6 โดยใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression) ด้วยวิธี Stepwise ผลการศึกษาพบว่า มีสมการในรูปแบบคะแนนดิบ คือ $Y = -1.479 - 0.080X_1 + 0.291X_3 + 0.874X_4$ และ สมการในรูปแบบคะแนนมาตรฐาน คือ $Y^* = .108X_1 + 0.377X_3 + 0.518X_4$ กล่าวคือ ตัวแปรอิสระ คือ ปัจจัยนโยบาย(X_1) ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย(X_3) และ ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่(X_4) สามารถพยากรณ์ ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี

5.2 อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี” ผู้วิจัยจะอภิปรายในแต่ละตัวแปรต้นดังต่อไปนี้

ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันด้านการศึกษา สถานภาพ และ อาชีพ ทำให้ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ ปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกันด้าน เพศ อายุ และรายได้ ทำให้ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานีไม่แตกต่างกัน ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับ วรเดช จันทรร (2551) อธิบายว่า กระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีเนื้อหาครอบคลุมไปถึง พฤติกรรมและการปฏิบัติ ปฏิสัมพันธ์ของบุคคล กลุ่มบุคคล สมรรถนะ รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นและอาจมีผลกระทบต่อกระบวนการบรรลุเป้าหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ งานวิจัยของ สุวรรณ ศิริรักษ์ (2553) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลตำบล โลกสี อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร พบว่า ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และการใช้รถจักรยานยนต์ต่างกันจะมีทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน

ปัจจัยนโยบาย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย ความชัดเจนและความสอดคล้องมีผลเชิงบวก นั่นคือ ยิ่งมีความชัดเจนและความสอดคล้องมากเท่าใดก็ยิ่งส่งผลให้ประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติสำเร็จมากยิ่งขึ้น และสามารถร่วมกับตัวแปรต้นอื่นๆ ในการพยากรณ์ ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาดังกล่าวเป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีของ วรเชษฐจันทร์ (2551) อธิบายว่า ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายมีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยที่ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์นโยบายสามารถพิจารณาได้หลายองค์ประกอบ โดยในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้พิจารณาเฉพาะองค์ประกอบว่าด้วย ความชัดเจนของนโยบาย และความสอดคล้องของนโยบาย ความต้องการของประชาชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายนโยบาย มาชี้วัดปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย นอกจากนี้ในงานวิจัยของ ณรงค์ ชาติโย (2548) ศึกษาการยอมรับนโยบายขับขี่ปลอดภัยเปิดไฟใส่หมวกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขต อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี พบว่า การเปรียบเทียบสถานภาพการยอมรับนโยบายการขับขี่ปลอดภัยใส่หมวก จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ พบว่าไม่แตกต่างกัน ส่วนการเปรียบเทียบสถานภาพการยอมรับนโยบายขับขี่ปลอดภัยใส่หมวกจำแนกตามความเร็ว โดยเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางโดยเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 วัน และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ผลการศึกษาซึ่งพบว่า ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ซึ่งประกอบด้วย ความเข้าใจเครื่องหมายจราจร ความเข้าใจป้ายจราจร ความเข้าใจระบบสัญญาณไฟจราจร และกฎระเบียบการขับขี่ มีผลเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ ความเข้าใจเครื่องหมายจราจร ความเข้าใจป้ายจราจร ความเข้าใจระบบสัญญาณไฟจราจร และกฎระเบียบการขับขี่ ยิ่งมากเท่าใดก็ ยิ่งส่งผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติมากยิ่งขึ้น ผลการศึกษาดังกล่าวเป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีของ แวน มิเตอร์ และแวนฮอร์น (Van Meter & Van Horn, 1975 อ้างถึงใน บพิศ รัตนบุรี, 2552, น. 20) ได้อธิบายว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัยหลัก 3 ประการด้วยกัน ได้แก่ กระบวนการในการสื่อข้อความ สมรรถนะขององค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และความร่วมมือสนับสนุนของผู้ปฏิบัติ ปัจจัยหลักทั้ง 3 เหล่านี้ มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ในงานวิจัยของ วุฒิวงศ์ หอมดีและ กมล สุปรียสุนทร (2558) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอมืองจังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและ

กฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย มารยาทในการขับขีรถจักรยานยนต์ การสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงความปลอดภัย และการเข้าใจเทคนิคและวิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ มีผลเชิงบวก กล่าวคือ มารยาทในการขับขีรถจักรยานยนต์ การสร้างจิตสำนึกให้ตระหนักถึงความปลอดภัย และการเข้าใจเทคนิคและวิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ ยิ่งมากเท่าใดก็ยิ่งมีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติ และสามารถร่วมกับตัวแปรต้นอื่นๆ ในการพยากรณ์ ประสิทธิภาพการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขีรถปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาดังกล่าวเป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีของวอร์เดซ จันทอร์ (2551) อธิบายว่า การทำให้ผู้ปฏิบัติตระหนักในความสำคัญของการน่านโยบายและเห็นว่าการสำเร็จของการน่านโยบายไปปฏิบัติ จึงเป็นเรื่องของกระบวนการที่ทำให้ผู้ปฏิบัติเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการวางกำหนดหรือวางกรอบนโยบายโดยถือว่าการน่านโยบายเหล่านั้นมาจากตัวผู้ปฏิบัติเองโดยตรง นอกจากนั้นงานวิจัยของ อรุณประไพ วรรณบุตร และคณะ (2551) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม พบว่า ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัยกับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กันในระดับสูง ซึ่งประโยชน์จากการวิจัยในครั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนและส่งเสริมให้นิสิตมีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์รวมทั้งยังเป็นแนวทางในการกระตุ้นให้นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษมเป็นแบบอย่างที่ดีในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ให้กับคนในสังคม

ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขีรถ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านจิตสำนึกความปลอดภัย ประกอบด้วย สภาวะด้านร่างกาย สภาวะด้านจิตใจ และสภาวะด้านสติปัญญา มีผลเชิงบวก กล่าวคือ สภาวะด้านร่างกาย สภาวะด้านจิตใจ และสภาวะด้านสติปัญญา ยิ่งมากเท่าใดก็ยิ่งมีผลต่อประสิทธิผลการน่านโยบายไปปฏิบัติ และสามารถร่วมกับตัวแปรต้นอื่นๆ ในการพยากรณ์ ประสิทธิภาพการน่านโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขีรถปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาดังกล่าวเป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีของ แวน มิเตอร์ และ แวน ฮอร์น (Van Meter and Van Horn 1975) ได้กล่าวว่า ปัจจัยด้านกลุ่มเป้าหมาย/ประชาชนผู้รับบริหาร ได้แก่ ทักษะที่มีต่อนโยบาย และความเข้าใจในประโยชน์ที่ได้รับ และผลเสียที่อาจจะเกิดขึ้น นอกจากนั้นงานวิจัยของ กาญจน์กรอง สุอังคะ (2558) ศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์

ที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยด้านความพร้อมในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพล โดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีผลเชิงบวกต่อตัวแปรตาม คือ ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.3.1.1 หน่วยงานภาครัฐควรพิจารณากฎหมายจราจรข้อบังคับที่ใช้ในการสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งเพิ่มมาตรการและบทลงโทษที่ชัดเจน เต็ดขาด สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

5.3.1.2 ควรกำหนดมีนโยบายในการรณรงค์ตามสื่อต่างๆ ให้สอดคล้องและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายเนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย ดังนั้นการใช้สื่อ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ ทางป้ายโฆษณา ต้องทำให้เหมาะสมเกิดประโยชน์และตรงกับกลุ่มเป้าหมาย

5.3.1.3 หน่วยงานภาครัฐควรมีนโยบายอบรมการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การอบรมความรู้เกี่ยวกับประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย อบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุและให้ความรู้เพื่อไม่ให้มีการกระทำที่ผิดต่อกฎหมายจราจร

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

5.3.2.1 หน่วยงานภาครัฐควรเพิ่มงบประมาณในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยให้กว้างขวาง ครอบคลุม ทุกภูมิภาค ทั้งในส่วนกลางและในส่วนท้องถิ่นเพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้มีความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎหมายการสวมหมวกนิรภัย

5.3.2.2 ในการพัฒนาประสิทธิภาพหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ควรจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร

5.3.2.3 ในการพัฒนาประสิทธิภาพหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ควรสร้างกิจกรรมรณรงค์ให้ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความตระหนักรู้ในความปลอดภัยของการขับขี่ทั้งของตนเองและผู้อื่นรวมทั้งการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสภาวะที่พร้อมขับขี่

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

5.3.2.1 การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามความคิดเห็น หากมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบอื่นเข้ามาด้วย เช่น การสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก จะช่วยให้ได้รับข้อมูลที่ครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5.3.2.2 ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบ และแนวทางแก้ไขปัญหาคำแนะนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชน ไปปฏิบัติ ในจังหวัดอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5.3.2.3 ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับมิติองค์ประกอบด้านอื่นๆ ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการแนะนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยไปปฏิบัติ เพื่อให้งานวิจัยมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2558). อัตราการเสียชีวิตของคนไทย เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ประจำปี 2557. สืบค้นจาก https://www.dister.go.th/dpm/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=203&Itemid=211
- กระทรวงสาธารณสุข. (2544). การจัดกลุ่มปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2556). สมการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างประชากร (*Sample Size for estimating the population proportion*) (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2558). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยสุรนารี, นครราชสีมา.
- จ่านง ณะภพ, ศศิธร ณะภพ, จุฑารัตน์ คงศาลา และอัญธิกา ชูขวัญนวล. (2553). ความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ, 3(12), 20-29.
- ชิติพันธ์ ขอนพิกุล, นกมล กรประเสริฐและปรีดา พิทยาพันธ์. (2558). การเปรียบเทียบทัศนคติและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่
- ชนากัทธ บุญประสม และจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ. (2558). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวอดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยนเรศวรพิษณุโลก
- ณรงค์ ซาชิโย. (2548). การยอมรับนโยบายขับขี่ปลอดภัยไฟใส่หมวกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี
- ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา. (2550). ความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจระเข้จระเข้ (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ณัฐบดี วิริยาวัฒน์และสุรชาติ สินวรรณ. (2555).ปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, กรุงเทพฯ.
- ชมภคมน อุปถัมภ์. (2556).ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปริญญาตรีมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์(Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา
- นักศึกษาชั้นปีที่ 3 สาขาวิชาเอกสังคมศาสตร์การพัฒนาศาสตร์. (2553).แนวทางการลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรีมหาวิทยาลัยศิลปากร จังหวัดนครปฐม (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยศิลปากร, นครปฐม
- นัชรินทร์ สุทธิรัฐวัฒน์. (2555).ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา.
- นพลักษณ์ ชนสรณ์ไชยภัทร. (2554).ปัญหาและมาตรการในการดำเนินงานของคณะกรรมการกองทุนหมู่บ้าน : กรณีศึกษาบ้านทับสูง หมู่ที่ 6 ตำบลบ่อทอง อำเภอบ่อทอง จังหวัดชลบุรี. (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี
- บัณฑิต ตั้งกมลศรี. (2559).ปัจจัยสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ : วิเคราะห์กลุ่มพหุ (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- บุบผา ลาภทวี. (2555).ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ (Unpublished Master's thesis). โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ, ปทุมธานี
- บพิช รัตนบุรี. (2552).ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ไปปฏิบัติ ศึกษากรณี สำนักงานเขตสายไหม กรุงเทพมหานคร (Unpublished Master's thesis). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- บุรทิน จำภิรัฐ. (2557).สถิติเพื่อการวิจัยวิทยาการสารสนเทศ . นครราชสีมา : สาขาวิชาศึกษาทั่วไป สำนักเทคโนโลยีสังคม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี สุรนารี

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ปราณี ทองคำ ทวีทองคำ และจิราพร หิรัญรัตนธรรม. (2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. *วารสารวิชาการ ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์*, 14(2), 271-288.
- ดร.ปวีณา คำพุกกะ, อุไรรัตน์ ยามรัมย์และสุชาดา ชมชื่น. (2554). *พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, อุบลราชธานี.
- มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2558). *สถานการณ์ความปลอดภัยบนท้องถนนของประเทศไทย ประจำปี 2557*. สืบค้นจาก <http://trso.thairoad.org/resources/5762>
- วุฒิวงศ์ หอมดีและกมล สุปรียสุนทร. (2558). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยรังสิต, ปทุมธานี.
- วัชร อักษรระ, จิตติกิติ เลิศไพศาลและชัยณรงค์ พูลเกษม. (2558). *ทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร, สกลนคร.
- วรเดช จันทรศร. (2551). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: บริษัท พรักหวานกราฟฟิค จำกัด.
- วิจิตร บุญยะ โหตระ. (2538). *ปัญหาจราจรทางบก*. สืบค้นจาก dc220.4shared.com/doc/cihttjpk/preview.html
- วิภาวี เกียรติศิริ. (2542). *สวัสดิศึกษา*. กรุงเทพฯ: สถาบันราชภัฏเพชรบุรีวิทยาการ.
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห์ และ จินตวีร์ เกษมสุข. (2553). *พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม*. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 7(1), 73-86.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ศราวดี พันัสขาว. (2539). *อาชญากรรมพื้นบ้าน: การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยมหิดล, นครปฐม.
- ศิริชัย พงษ์วิชัย. (2551). *การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). (2560). *การเปรียบเทียบประสิทธิผลของการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์*. สืบค้นจาก <http://www.roadsafetythai.org/>
- สังจากาจ จอมโนนเขวา, ดวงดาว วัฒนากลางและศิษกุล ชลศาลาสินธุ์. (2557). *ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยใช้สมการโครงสร้างพื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในสังคมเมืองและชนบท* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา.
- สาธิต อินตา. (2546). *ความคิดเห็นของผู้ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ยานพาหนะต่อการเกิดอุบัติเหตุ ศึกษากรณีในเขตเทศบาลเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2544). *สถิติอุบัติเหตุประจำปี 2543*. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัด สำนักงานนายกรัฐมนตรี.
- สำนักงานจังหวัดปทุมธานี .(2560) .ข้อมูลทั่วไปจังหวัดปทุมธานี. สืบค้นจาก www.pathumthani.go.th
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2559). *รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสม ประจำปี 2559*. สืบค้นจาก <https://data.go.th/Datasets.aspx?kw=2559&AspxAutoDetectCookieSupport=1>
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2544). *สถิติสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์*. กรุงเทพฯ : บริษัท เพื่อองฟ้าพรินติ้ง จำกัด.
- สุวรรณ ศิริรักษ์. (2553). *พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลตำบล โคกสี อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร, สกลนคร.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2549). *ความปลอดภัยในเด็ก*. สืบค้น <http://www.familynetwork.or.th/node/206>

บรรณานุกรม (ต่อ)

- อุทุมพร จามรมาน.(2541) .*การประกันคุณภาพระดับอุดมศึกษาตามเกณฑ์ของทบวงมหาวิทยาลัย*
(Unpublished Master's thesis). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- อรุณประไพ วรรณบุตร, จุราพร ทอนมาต, ปรางค์ทิพย์ บุญเรืองศรี, วรรณวิไล ไกรวัน และมัสนี
กาแบ. (2551).*ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา*
มหาวิทยาลัยราชภัฏจันเกษม (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทร
เกษม, กรุงเทพฯ.
- Abbas, A. K., Hefny, A. F., & Abu-Zidan, F. M. (2012). Does wearing helmets reduce motorcycle-
related death? A global evaluation. *Accident Analysis & Prevention*, 49(1), 249-252.
Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.033>
- Berman, Paul. (1978).*The Study of Macro and Micro Implementation of Social Policy*. Santa
Monica: Calif.
- Cronbach, Lee. J. (1990).*Essentials of Psychology Testing* (5th ed.) New York : Harper Collins
Publishers Inc.
- Fuentes, C., Eugènia Gras, M., Font-Mayolas, S., Bertran, C., Sullman, M. J. M., & Ballester, D.
(2010). Expectations of efficacy, social influence and age as predictors of helmet-use in a
sample of Spanish adolescents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and
Behaviour*, 13(5), 289-296. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2010.06.007>
- Papadakaki, M., Tzamalouka, G., Orsi, C., Kritikos, A., Morandi, A., Gnardellis, C.,
& Chliaoutakis, J. (2013). Barriers and facilitators of helmet use in a Greek sample of
motorcycle riders: Which evidence? *Transportation Research Part F. Traffic Psychology
and Behaviour*, 18(1), 189-198. Retrieved from
<http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2013.01.002>
- Richard, J.-B., Thélot, B., & Beck, F. (2013). Evolution of bicycle helmet use and its
determinants in France: 2000–2010. *Accident Analysis & Prevention*, 60(1), 113-120.
Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2013.08.008>

บรรณานุกรม (ต่อ)

Xuequn, Y., Ke, L., Ivers, R., Du, W., & Senserrick, T. (2011). Prevalence rates of helmet use among motorcycle riders in a developed region in China. *Accident Analysis & Prevention*, 43(1), 214-219. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2010.08.012>





ภาคผนวก ก

คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

คณะทำงานที่มีสมาชิกมาจากส่วนต่างๆ ของสังคมจะทำงานได้ดี หากมีขั้นตอนและแผนการทำงานที่ชัดเจนที่สามารถดำเนินการได้จริง สิ่งสำคัญได้แก่ การสื่อสารที่ดีภายในกลุ่ม ดังนั้นจึงควรจะมีการตั้งสมาชิกคนใดคนหนึ่งให้ทำหน้าที่แจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ ให้สมาชิกในกลุ่มทราบ

การกำหนดบทบาทให้สมาชิกในคณะทำงาน

ผู้ริเริ่ม: ควรหาทางใช้ความกระตือรือร้นของบุคคลหรือหน่วยงานที่เป็นผู้ริเริ่มในเรื่องนี้ให้เป็นประโยชน์

ผู้ปฏิบัติการ: บุคคลเหล่านี้ต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้เต็มที่ ผู้ปฏิบัติการต้องเป็นผู้ที่เปิดใจกว้างยอมรับความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องอื่นที่ไม่มีความรู้ด้านเทคนิค กรณีหลังนี้อาจพบได้บ่อยครั้งเมื่อผู้ปฏิบัติการเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค

ผู้ประสานงาน: ควรมีอำนาจเต็มในการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งในการใช้ทรัพยากรและการสนับสนุนที่จำเป็นเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่เหล่านี้ได้ด้วยเหตุนี้ผู้ประสานงานจึงควรเป็นผู้ที่มีงานประจำในด้านนี้อยู่แล้ว เช่น หัวหน้าเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคในกรมการขนส่ง ผู้รับผิดชอบงานตำรวจจราจรหรือเจ้าหน้าที่ระดับสูงในกระทรวงสาธารณสุข

ผู้สนับสนุน: ปกติแล้วจะได้แก่ บุคคลหรือกลุ่มบุคคลสำคัญที่มีทักษะการสื่อสารสูง เป็นที่เคารพและรู้จักกันดี ผู้สนับสนุนที่เหมาะสมมักจะเป็นบุคคลสำคัญที่เคยได้รับผลกระทบด้านลบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

คณะทำงานที่มีสมาชิกมาจากส่วนต่างๆ ของสังคมจะทำงานได้ดี หากมีขั้นตอนและแผนการทำงานที่ชัดเจนที่สามารถดำเนินการได้จริง สิ่งสำคัญได้แก่ การสื่อสารที่ดีภายในกลุ่ม ดังนั้นจึงควรจะมีการตั้งสมาชิกคนใดคนหนึ่งให้ทำหน้าที่แจ้งข่าวสารข้อมูลต่างๆ ให้สมาชิกในกลุ่มทราบ

การกำหนดบทบาทให้สมาชิกในคณะทำงาน

ผู้ริเริ่ม: ควรหาทางใช้ความกระตือรือร้นของบุคคลหรือหน่วยงานที่เป็นผู้ริเริ่มในเรื่องนี้ให้เป็นประโยชน์

ผู้ปฏิบัติการ: บุคคลเหล่านี้ต้องได้รับอนุญาตให้ทำงานได้เต็มที่ ผู้ปฏิบัติการต้องเป็นผู้ที่เปิดใจกว้างยอมรับความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องอื่นที่ไม่มีความรู้ด้านเทคนิค กรณีหลังนี้อาจพบได้บ่อยครั้งเมื่อผู้ปฏิบัติการเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค

ผู้ประสานงาน: ควรมีอำนาจเต็มในการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งในการใช้ทรัพยากรและการสนับสนุนที่จำเป็นเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่เหล่านี้ได้ด้วยเหตุนี้ผู้ประสานงานจึงควรเป็นผู้ที่มีงานประจำในด้านนี้อยู่แล้ว เช่น หัวหน้าเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคในกรมการขนส่ง ผู้รับผิดชอบงานตำรวจจราจรหรือเจ้าหน้าที่ระดับสูงในกระทรวงสาธารณสุข

ผู้สนับสนุน: ปกติแล้วจะได้แก่ บุคคลหรือกลุ่มบุคคลสำคัญที่มีทักษะการสื่อสารสูง เป็นที่เคารพและรู้จักกันดี ผู้สนับสนุนที่เหมาะสมมักจะเป็นบุคคลสำคัญที่เคยได้รับผลกระทบด้านลบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

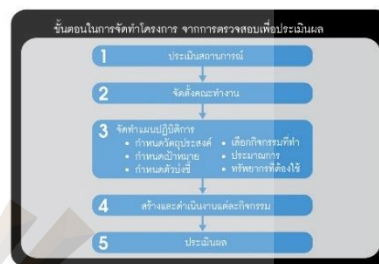
3.2 วิธีเตรียมแผนปฏิบัติการ

กำหนดวัตถุประสงค์

โครงการหมวกนิรภัย ควรมีวัตถุประสงค์ที่เฉพาะเจาะจง วัดได้ ทำตามได้ และอยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริง คณะทำงานต้องนำข้อมูลที่ได้จากการประเมินสถานการณ์มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์และระบุปัญหาที่โครงการต้องดำเนินการแก้ไข

วัตถุประสงค์ของโครงการมักได้แก่:

- เพื่อเพิ่มการรับรู้ของสาธารณชนเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้นวมกนิรภัย
- เพื่อเพิ่มอัตราการใช้นวมกนิรภัยสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์
- เพื่อพัฒนาคุณภาพของหมวกนิรภัยที่ใช้กันอยู่
- เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



3.2 วิธีเตรียมแผนปฏิบัติการ

กำหนดวัตถุประสงค์

โครงการหมวกนิรภัย ควรมีวัตถุประสงค์ที่เฉพาะเจาะจง วัดได้ ทำตามได้ และอยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริง คณะทำงานต้องนำข้อมูลที่ได้จากการประเมินสถานการณ์มาวิเคราะห์เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์และระบุปัญหาที่โครงการต้องดำเนินการแก้ไข

วัตถุประสงค์ของโครงการมักได้แก่:

- เพื่อเพิ่มการรับรู้ของสาธารณชนเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้นวมกนิรภัย
- เพื่อเพิ่มอัตราการใช้นวมกนิรภัยสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์
- เพื่อพัฒนาคุณภาพของหมวกนิรภัยที่ใช้กันอยู่
- เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



กำหนดเป้าหมาย

เมื่อมีเป้าหมายทั่วไปแล้ว ต้องกำหนดเป้าหมายให้เฉพาะเจาะจงมากขึ้น เช่น อาจระบุให้ชัดเจนด้วยว่าต้องการ “เพิ่มอัตราการใช้นมกนิกภัยเป็นจำนวนเท่าใดในระยะเวลาเท่าใด” ควรกำหนดวัตถุประสงค์ที่สามารถวัดได้และมีกำหนดเวลานับอน

ในการกำหนดเป้าหมาย ต้องใช้ข้อมูลก่อนเริ่มโครงการ (Baseline Data) เพื่อกำหนดเป้าหมายที่วัดได้ในเชิงปริมาณ เช่น กิจกรรมที่เสนออาจตั้งเป้าไว้ว่า จะเพิ่มอัตราการใช้นมกนิกภัยขึ้นอีกร้อยละ 30 หรือลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะร้อยละ 50 ภายในระยะเวลาที่ระบุ ควรตั้งเป้าหมายให้สูงไว้ก่อน และกำหนดเวลาในการดำเนินการไว้ค่อนข้างยาวนาน เพราะจะทำให้สามารถค่อยๆ นำเสนอโครงการได้อย่างเป็นขั้นตอนโดยไม่เร่งเกินไป

ตัวอย่างวัตถุประสงค์ที่ตรงความเป็นจริงและปฏิบัติได้จริง

วัตถุประสงค์	ผู้ดูแลโครงการ		
	ขั้นตอนที่ 1: เริ่มต้นและนำภาค นี้กับกลุ่มคน	ขั้นตอนที่ 2: เพิ่มปริมาณการใช้ หมวกกันน็อกใน ระดับหนึ่ง	ขั้นตอนที่ 3: เสริมความเข้มแข็ง และเริ่มมีการใช้ หมวกกันน็อก
ลดการบาดเจ็บ	มีผู้ใช้ที่สวมหมวกกันน็อกน้อยกว่า 10%	มีผู้ใช้ที่สวมหมวกกันน็อก 30-40%	มีผู้ใช้ที่สวมหมวกกันน็อก 50-70%
มีจุดประสงค์	ความรู้เกี่ยวกับหมวกกันน็อกอยู่ในระดับต่ำ การวัดค่าสูง ทัศนคติหมวกกันน็อกไม่ดีเท่าที่ควร	การที่หมวกกันน็อกมีให้เลือก เช่น เครื่องหมายประจำตัวเพื่อความสะดวก การวัดค่าใช้หมวกกันน็อกเพิ่มขึ้น	มีการนำหมวกกันน็อกไปใช้ในกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ มีป้ายข้อมูลและหมวกกันน็อกให้
วัตถุประสงค์ทั่วไปและเฉพาะเจาะจง	เพิ่มอัตราการใช้นมกนิกภัยเป็น 30-40% ในภาคกลางของภาคนี้ร้อยละ 40-50	เพิ่มอัตราการใช้นมกนิกภัยเป็น 50-70% การขยายบริการใช้นมกนิกภัยเป็น 80-90%	เพิ่มอัตราการใช้นมกนิกภัยเป็นมากกว่า 90% มีการลงมือในกิจกรรมอื่นที่สนับสนุนการใช้นมกนิกภัย
วัตถุประสงค์ที่วัดได้	เพิ่มการเข้าถึงผู้ให้บริการกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	เพิ่มจำนวนคนที่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยเป็น 80-90%	เพิ่มอัตราการใช้นมกนิกภัยในกิจกรรมที่ปลอดภัย
วัตถุประสงค์ที่วัดได้	ลดจำนวนการบาดเจ็บที่ศีรษะในอุบัติเหตุจราจรยานยนต์ในจังหวัด	ลดจำนวนอุบัติเหตุจราจรยานยนต์ที่ศีรษะได้รับบาดเจ็บในจังหวัด	สามารถทำให้นักเรียน นักศึกษาและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับรู้ถึงความปลอดภัย
ระยะเวลาที่เริ่มต้น-สิ้นสุด	ประมาณ 4-5 ปี	2-3 ปี (1-2 ปี)	ระหว่าง 6-7 ปีจนถึง 1 ปีขึ้นอยู่กับความสำเร็จ

กำหนดดัชนีผลการปฏิบัติงาน

เมื่อคณะทำงานได้กำหนดเป้าหมายของโครงการแล้ว ต้องตกลงกันในเรื่องดัชนีสำหรับวัดผลความก้าวหน้าของโครงการตามเป้าหมาย ดัชนีชี้ผลการปฏิบัติงาน อาทิ ปัจจัยที่ใช้วัดการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ซึ่งได้แก่

- ขอบเขตการรับรู้เกี่ยวกับหมวกกันน็อก
- ขอบเขตการปฏิบัติตามกฎหมายหมวกกันน็อก
- ปริมาณการบาดเจ็บที่ศีรษะและการเสียชีวิตจากสาเหตุนี้
- เพื่อแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการต่างๆ ที่เกิดขึ้น จำเป็นต้องมีข้อมูลเหล่านี้มาเตรียมพื้นที่ข้อมูลก่อนเริ่มโครงการ (Baseline Data)
- ดำเนินโครงการปฏิบัติงานที่เห็นอยู่ ได้แก่:
- ยอดขายหมวกกันน็อกในรพมบี
- อัตราการใช้นมกนิกภัย (เช่น สัดส่วนผู้ใช้ต่อจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด หรือต่อประชากร 100,000 คน)
- จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรยานยนต์ในรอบปี
- จำนวนผู้ที่มีอาการบาดเจ็บที่ศีรษะในโรงพยาบาลที่เลือกเป็นสถานที่เก็บข้อมูล
- อัตราส่วนการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะจากจำนวนผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บทั้งหมดตามบันทึกของโรงพยาบาลที่เลือกไว้
- ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายหมวกกันน็อกของตำรวจ
- ขอบเขตการรับรู้เกี่ยวกับหมวกกันน็อกของสาธารณชน

ความคิดเห็นของสาธารณชนต่อการใช้นมกนิกภัย

ทุกด้านนี้ควรมีเป้าหมายที่ชัดเจน ซึ่งโดยปกติแล้วควรจะเป็นเป้าหมายในเชิงปริมาณ อาจจะมีที่เป็นเชิงคุณภาพอยู่บ้างในบางกรณี แต่ไม่จำเป็นที่จะต้องมีเป้าหมายแบบใด สิ่งสำคัญคือ ควรเป็นเป้าหมายที่ตรงกับความ เป็นจริง

ตัวอย่างการกำหนดดัชนีที่ตรงความเป็นจริงและปฏิบัติได้จริง

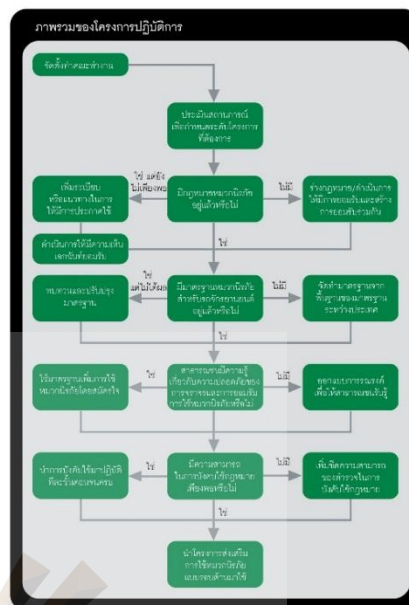
วัตถุประสงค์	ดัชนีการปฏิบัติงาน	ค่าที่ตั้งเกณฑ์	ค่าเป้าหมาย
เพิ่มการรับรู้เกี่ยวกับหมวกกันน็อก	• ความรู้เกี่ยวกับหมวกกันน็อก	• 0 คน	• 4 คน
เพิ่มการใช้นมกนิกภัย	• จำนวนผู้สวมหมวกกันน็อก	• 200 คน	• 1,000 คน
เพิ่มความปลอดภัย	• จำนวนการบาดเจ็บที่ศีรษะ	• < 1%	• 30%
เพิ่มความปลอดภัย	• จำนวนการเสียชีวิตที่ศีรษะ	• 10 วัน	• 8 วัน
เพิ่มความปลอดภัย	• จำนวนการเสียชีวิตที่ศีรษะ	• 250 คน	• 100 คน

- การกำหนดกลไกในการติดตามผล ควรกำหนดว่าใครจะเป็นผู้รับผิดชอบติดตามผลความก้าวหน้าของโครงการ จะรายงานผลเมื่อไรบ้าง จะรายงานผลต่อใคร และจะบังคับใช้การติดตามผลได้อย่างไร
- ควรมีการประเมินโครงการเป็นระยะเพื่อพิจารณาถึงประสิทธิภาพของโครงการ

กิจกรรม	ตัวชี้วัดความสำเร็จ	สิ่งที่ต้องพิจารณาถึงตามผลสัมฤทธิ์ของกิจกรรม
กำหนดทิศทางของโครงการ	• มีวิสัยทัศน์และพันธกิจที่ชัดเจน • มีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน	• เป็นรูปธรรมและวัดผลได้ • มีความสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร
จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน	• มีคณะกรรมการดำเนินงานที่ประกอบด้วยบุคลากรที่เกี่ยวข้อง • มีอำนาจหน้าที่ที่ชัดเจน	• มีความรู้และความเชี่ยวชาญ • มีความซื่อสัตย์สุจริต • มีความเป็นกลาง
กำหนดกรอบการดำเนินงาน	• มีกรอบการดำเนินงานที่ชัดเจน • มีแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน	• มีความสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร • มีความเป็นกลาง
จัดสรรทรัพยากร	• มีงบประมาณที่เพียงพอ • มีบุคลากรที่เพียงพอ	• มีความสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร • มีความเป็นกลาง
ติดตามและประเมินผล	• มีระบบการติดตามและประเมินผลที่ชัดเจน • มีรายงานผลการดำเนินงานที่ชัดเจน	• มีความสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร • มีความเป็นกลาง

ความยั่งยืนของโครงการ

ความยั่งยืนของโครงการหมายถึงการดำเนินงานที่ดำเนินต่อไปได้โดยไม่ต้องพึ่งพาเงินอุดหนุนจากภายนอก การดำเนินงานที่ยั่งยืนจะต้องมีการจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และต้องมีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง



3.3 วิธีทำให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น

หากต้องการเพิ่มอัตราการปฏิบัติตามกฎหมาย จำเป็นต้องชี้แจงให้ชัดเจนว่าใครจะรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมาย การชี้แจงให้ชัดเจนจะช่วยสร้างความรับผิดชอบร่วมกัน และต้องชี้แจงให้ชัดเจนว่าใครจะรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมาย

ควรจัดทำโครงการส่งเสริมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายโดยสมัครใจก่อนจะใช้มาตรการบังคับ เช่น การให้ความรู้แก่สาธารณชน การประชาสัมพันธ์โดยวิธีผู้ผลิต การนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นต้น

เมื่อมีมาตรการเหล่านี้แล้ว ควรจัดกิจกรรมที่เป็นการให้ข้อมูลแก่สาธารณชนเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้ ซึ่งจะนำมาบังคับใช้ วิธีการให้ตำรวจมีความพร้อมที่จะดำเนินการบังคับใช้กฎหมายใหม่ และจัดตั้งระบบลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย



มาตรการเพื่อการใช้หมวกนิรภัยโดยสมัครใจ

การให้ความรู้แก่สาธารณชน

การให้ความรู้แก่สาธารณชน ได้แก่ กิจกรรมทุกประเภทที่มีเป้าหมายเพื่อประชาสัมพันธ์เรื่องต่างๆ เช่น มาตรฐานหมวกนิรภัย กฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกรณีศึกษา ระดับความร้ายแรงของการบาดเจ็บจากการจราจรในกรณีผู้ขับขี่จักรยานยนต์ รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้รับจากการสวมหมวกนิรภัย

- กระตุ้นและส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนพฤติกรรม
- ทำให้ได้รับการสนับสนุนจากสาธารณชนมากขึ้น
- มีผลตอบแทนทางสังคม ทำให้การใช้หมวกนิรภัยเป็นที่ยอมรับมากขึ้นในสังคม
- สร้างสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนให้ผ่านร่างกฎหมายและนโยบายที่จะทำให้มีการใช้หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น

การประชาสัมพันธ์เชิงพาณิชย์

บริษัทผู้ผลิตและผู้ค้าปลีกหมวกนิรภัย มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มการใช้หมวกนิรภัยโดยสมัครใจ จากการศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภค พบว่าการรับรู้ของสาธารณชนในเรื่องนี้เกิดขึ้นจากคำบอกเล่าจากปากต่อปาก ซึ่งทำให้การใช้หมวกนิรภัยกลายเป็นเรื่องปกติของสังคม

การใช้บุคคลต้นแบบ (Role Model) เป็นผู้นำการใช้หมวก

บุคคลที่เหมาะสมจะเป็นต้นแบบและผู้นำในการใช้หมวกนิริภัย ขึ้นอยู่กับกลุ่มเป้าหมายที่ตั้งไว้ กลุ่มเป้าหมายควรเป็นกลุ่มที่คล่องตัว เป็นกลุ่มที่ใช้ตรงจรรยาบรรณมากที่สุด ทั้งที่เป็นผู้ใช้และผู้รับสื่อ โดยสำหรับกลุ่มนี้ต้นแบบที่จะใช้เป็นผู้นำในการสวมหมวกนิริภัยน่าจะเป็นนักวิจัย นักแสดง ภาพยนตร์หรือโทรทัศน์ หรือนักกีฬาที่มีชื่อเสียง สำหรับกลุ่มเป้าหมายอื่นอาจจะใช้แพทย์หรือผู้ที่ประกอบอาชีพในสาขาต่างๆ ที่ประชาชนรู้จักดี หรือนักธุรกิจที่ประสบความสำเร็จ

มาตรการสร้างแรงจูงใจให้ลูกจ้าง

นายจ้างหรือหัวหน้างาน ทั้งในภาคราชการและเอกชน สามารถมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการใช้หมวกนิริภัยได้ โดยดำเนินงานให้ลูกจ้างหรือพนักงานของตนใส่หมวกนิริภัยเดินทางไปกลับจากที่ทำงาน นอกจากนี้จะเป็นประโยชน์แก่สังคมแล้ว การนำเสนอให้สาธารณชนเห็นภาพพนักงานของตนใส่หมวกนิริภัย ยังเป็นการโฆษณาหน่วยงานด้วยว่ามีผู้บริหารที่ดี เป็นห่วงสวัสดิภาพของพนักงาน จึงแนะนำให้เกิดโครงการนี้ขึ้น วิธีการนี้จะได้ผลดีเป็นพิเศษในประเภทที่ถูกจ้างและพนักงานส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางไปกลับจากที่ทำงาน

นายจ้างหรือหัวหน้างานสามารถนำมาตราการต่อไปนี้มาใช้เป็นแรงจูงใจให้พนักงานใช้หมวกนิริภัยได้:

- ออกเงินสนับสนุนให้พนักงานและสมาชิกในครอบครัวซื้อหมวกนิริภัย
- ระบุชื่อพนักงานที่ใช้หมวกนิริภัยในจดหมายข่าวของบริษัท
- เสนอให้สิ่งของของบริษัทให้ส่งเสริมการขาย ของขวัญ และรางวัลต่างๆ

- จัดขายผลิตภัณฑ์พิเศษ โดยให้เฉพาะพนักงานที่ใช้หมวกนิริภัยซื้อได้
- บางบริษัทอาจให้คะแนนพิเศษกับผู้ใช้หมวกนิริภัยเป็นประจำเพื่อนำไปใช้ในการพิจารณาเลื่อนขั้นหรือให้โบนัสประจำปี
- กำหนดเป็นเงื่อนไขในการจ้างงาน
- กรณีนี้ถือว่าเป็นมาตรการส่งเสริมการใช้หมวกแบบที่สมัครงใจ เพราะพนักงานอาจเลือกไม่ทำงานกับบริษัทที่มีระเบียบให้ต้องใช้หมวกนิริภัยก็ได้

มาตรการสร้างแรงจูงใจและขจัดอุปสรรคในการใช้หมวกของรัฐบาล

โครงการที่รัฐบาลจัดทำเป็นกลไกสำคัญในการเพิ่มอัตราการใช้หมวกนิริภัย โครงการเหล่านี้มีตั้งแต่การสร้างแรงจูงใจให้บริษัทผู้ผลิตหมวกนิริภัยหรือผู้บริโภครู้จัก ไปจนถึงการขจัดอุปสรรคที่ไม่จูงใจให้ใช้หมวก เช่น อาจจัดตั้งโครงการออกเงินค่าหมวกนิริภัยได้คืนในวัยเรียน ราคาที่สูงของหมวกนิริภัยจัดเป็นสิ่งที่ไม่จูงใจให้คนใช้หมวกนิริภัย อุปสรรคด้านนี้มักเป็นข้ออุปสรรคที่ “ซ่อนเร้น” ไม่ใช่ผู้บริโภครู้และซ่อนมาในรูปของภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ ผลกระทบของอุปสรรคนี้คืออัตราการสวมหมวกนิริภัยมักเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ การหาทางขจัดอุปสรรคเหล่านี้ เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการลดให้สวมหมวกนิริภัย ซึ่งอาจทำได้โดยการลดหรือขจัดภาษีให้สนับสนุนการยกเว้นภาษีให้หมวกนิริภัย มาตรการในลักษณะนี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลดราคาหมวกให้แก่ผู้ซื้อจะช่วยเพิ่มอัตราการใช้หมวกนิริภัยได้มาก

มาตรการเพิ่มการใช้หมวกนิริภัยโดยกรมบังคับ

การประชาสัมพันธ์กฎหมายหมวกนิริภัย

ควรให้เวลานับพลสมศวรแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจรรยาบรรณดีให้ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการใช้กฎหมายหมวกนิริภัย และควรไว้รับผู้ถือการบังคับใช้และบทลงโทษหากฝ่าฝืนด้วย การเผยแพร่ข้อมูลนี้สามารถดำเนินการผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อวิทยุโทรทัศน์ และป้ายโฆษณา

การบังคับใช้กฎหมายและการจัดตั้งให้ตำรวจมีส่วนร่วม

เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิริภัยอย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องรณรงค์ให้ตำรวจจราจรเห็นด้วยและมีความกระตือรือร้นในการบังคับใช้กฎหมายนี้

การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิริภัยเป็นการเพิ่มภาระให้แก่ตำรวจ ดังนั้นจึงควรจะต้องตรวจสอบขีดความสามารถของกำลังตำรวจให้ล่วงหน้า เพื่อพิจารณาว่า จำเป็นจะต้องเพิ่มกำลังตำรวจหรือไม่ ในกรณีจะต้องมีการฝึกอบรมตำรวจจราจรเกี่ยวกับกฎหมายและวิธีการที่ดีที่สุดในการบังคับใช้กฎหมาย

ความสามารถของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายจะเป็นเครื่องช่วยตัดสินใจว่า ควรจะบังคับใช้กฎหมายพร้อมกันหมดในคราวเดียว หรือค่อยๆ ทำไปทีละขั้น ถ้าจะบังคับใช้ทีละขั้น ควรเลือกบังคับใช้ในพื้นที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้หมวกนิริภัยน้อยและอัตราการตายและบาดเจ็บในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงก่อนพื้นที่อื่น

อะไรคือเป้าหมายในการให้มีการบังคับใช้กฎหมาย

วัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิริภัยที่ก้าวหน้าจะต้องหาทางให้ผู้ขับขี่จรรยาบรรณดีทุกคนสวมหมวกนิริภัยบนถนนทุกสายทุกเวลา

ผลลัพธ์ที่ต้องการคือ อัตราการสวมหมวกนิริภัยที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การลดลงของจำนวนการบาดเจ็บที่ศีรษะ การบาดเจ็บของถนน และการเสียชีวิต

กลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายที่ดีต้องเป็นการบูรณาการหลักการเบื้องต้น 4 หลักการเข้าด้วยกัน การบังคับใช้กฎหมายต้องมีผลเพื่อ

1. ให้ประชาชนรับรู้การบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น ซึ่งได้แก่การตั้งจุดตรวจและด่านจราจรในจุดต่างๆ ที่เด่น ประชาชนเห็นได้ชัดเจน มีการเปลี่ยนแปลงที่ ความเข้มงวดในการตรวจจับ และเวลาที่ออกไปตรวจจับบ่อยเรื่อยๆ และในแต่ละวันงานตรวจจับมีตำรวจอยู่หลายๆ คน
2. รณรงค์ให้มีการบังคับใช้กฎหมายซ้ำหลายๆ ครั้ง เพื่อให้ผู้ใช้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงความเสี่ยงในการถูกจับสูงได้ในทุกที่และทุกเวลา
3. มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและสม่ำเสมอ ไม่มีการแบ่งแยกหรือเลือกปฏิบัติ ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างถาวรของพฤติกรรมของผู้ขับขี่
4. เผยแพร่ข้อมูลการบังคับใช้อย่างแพร่หลาย

ในการปฏิบัติ การควรมีการวางแผนอย่างดี โดยตำรวจจราจรทุกคนต้องได้รับการฝึกฝนและรับรู้ข้อมูลที่เหมาะสม สิ่งสำคัญที่สุดควรจะเป็นเรื่องความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่ยานยนต์ การใช้อุปกรณ์และการเลือกสถานที่ตั้งด้านความปลอดภัย

เป้าหมายที่สำคัญ คือการสร้างทัศนคติว่า ความเสี่ยงในการถูกจับและเสียค่าปรับนั้นสูงกว่าราคาหมวกนิรภัยหรือความรำคาญที่ต้องสวมหมวกนิรภัยมากนัก

การฝึกอบรมตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องได้รับการฝึกกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จมากที่สุด ซึ่งได้แก่:

- ความรู้ด้านกฎหมาย
- ความเข้าใจว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บทางศีรษะ สมอง และใบหน้าได้อย่างไร
- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ขับซิกอร์จักรยานยนต์ขณะปฏิบัติหน้าที่ต้องเคารพกฎหมายและทำตัวเป็นตัวอย่าง
- เข้าใจวิธีการตั้งด่านและจุดตรวจบนท้องถนนที่ให้อาหารชนสังคมได้มากที่สุด และบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด
- การตั้งเป้าหมายว่า จะบังคับใช้ในเขตที่มีอัตราการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายสูง
- การให้คำแนะนำและความรู้แก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ
- เข้าถึงผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและทรัพยากรมนุษย์จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีต่อชุมชน รวมทั้งช่วยประหยัดทรัพยากรสำหรับหน่วยงานตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น
- เข้าใจประเด็นอื่นๆ ในเรื่องความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

3.4 วิธีจูงใจให้สาธารณชนมีส่วนร่วม

การรณรงค์ให้สาธารณชนเข้ามามีส่วนร่วมนั้น ต้องใช้ความชำนาญด้านต่างๆ ทั้งการตลาด งานโฆษณา การพัฒนาเป้าหมายของการรณรงค์ที่ชัดเจน การกำหนดประเด็นในการรณรงค์ที่ต้องการสื่อให้คนสนใจ และการกำหนดกลุ่มเป้าหมาย การกำหนดกรอบเวลาในการดำเนินการ และวิธีการประเมินผลของโครงการ

การเลือกบริษัทโฆษณาเพื่อทำโครงการรณรงค์

การรณรงค์ด้านการตลาดที่ประสบความสำเร็จนั้น อาจจะใช้บุคลากรภายในหน่วยงานของรัฐบาลดำเนินการก็ได้ หากหน่วยงานของรัฐบาลไม่สามารถดำเนินการเองได้ ก็อาจต้องใช้บริการบริษัทโฆษณาหรือองค์การวิจัยแทนได้

โดยพิจารณาจาก:

- ประสบการณ์ของบริษัทในการจัดทำโครงการรณรงค์ทางสังคม
- ความคิดสร้างสรรค์
- ที่ตั้งของบริษัท
- ความสามารถในการสื่อสารโฆษณา
- ขนาดของบริษัท

วัตถุประสงค์ของการรณรงค์

สิ่งที่สำคัญที่สุดของการรณรงค์ใดๆ ก็ตาม คือการมีแผนที่ชัดเจนว่าเป้าหมายของการรณรงค์คืออะไร อาจระบุวัตถุประสงค์ของโครงการในเชิงปริมาณ อาจมีการแจ้งต่อสาธารณชนว่า “ผู้ขับขี่จักรยานยนต์และ

ทั้งตระหนักว่า การบังคับใช้กฎหมายจราจรสามารถทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงได้ การนำกฎหมายหมวกนิรภัยไปปฏิบัติอย่างได้ผลนั้น จะต้องมีการติดเตือนหรือผู้ที่ทำให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเกรงกลัว และต้องทำให้รู้สึกถึงความเสี่ยงในการถูกจับ

บทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม

ป้ายเตือน เดือนให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทราบว่า กฎหมายได้มีการเปลี่ยนแปลง และหากมีการฝ่าฝืนในอนาคตจะถูกลงโทษ

บทลงโทษที่ตายตัว ลงโทษทันทีโดยการเขียนใบสั่ง ณ จุดเกิดเหตุ ทั้งในช่วงเวลาเริ่มต้น อาจผ่อนผันการเลือกค่าปรับได้ในบางกรณี เช่น หากแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่หมวกนิรภัยหลังจากที่ถูกปรับแล้วหรือมีหลักฐานเป็นนัยจริง

การปรับทันที ณ จุดเกิดเหตุ ทั้งนี้ทั้งระดมการตั้งกล่าวจะไม่มีประสิทธิภาพและอาจนำไปสู่การคอร์รัปชันและการดัดลบนัดในหลายกรณี

การยึดใบขับขี่หรือตัวรถจักรยานยนต์ อาจใช้กับทุกรายหรือเฉพาะรายที่ทำความผิดซ้ำๆ อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้ส่วนมากมักจะนำมาใช้หลังจากมาตรการอื่นไม่ได้ผลแล้วเท่านั้น

ผู้โดยสารทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยตามที่กฎหมายกำหนดภายในเดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2549”

เป้าหมายต่างๆ นั้นเป็นไปได้ แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายและอัตราการใช้หมวกนิรภัยที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งเป้าหมายเหล่านี้ ควรเป็นเป้าหมายที่วัดได้ในเชิงปริมาณ ดังนั้นจึงควรหาข้อมูลเกี่ยวกับ:

- ระดับของความตระหนักในคุณค่าด้านความปลอดภัยของหมวกนิรภัย ความแพร่หลาย ราคา และข้อกำหนดทางกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- ระดับหรือปริมาณการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารในเขตเมืองและชนบทที่มีอยู่ในปัจจุบัน
- ระดับการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การเปลี่ยนแปลงองค์ความรู้และทัศนคติ

ต่อการใช้หมวกนิรภัย

การรณรงค์ความปลอดภัยบนท้องถนนที่มีประสิทธิภาพนั้น ได้แก่ การรณรงค์ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรม การสร้างพฤติกรรมทำได้โดยใช้มาตรการควบคุมที่มีข้อมูลโดยใช้กฎหมายมาสนับสนุน

อย่างไรก็ตามในเขตชนบทนั้น การบังคับใช้กฎหมายอาจมีอยู่อย่างจำกัดมาก การรณรงค์ที่เน้นแต่การโฆษณาประชาสัมพันธ์และการโน้มน้าวใจในชนบทมักไม่ประสบผลสำเร็จในระยะยาว

ในกรณีที่ขาดกำลังตำรวจ อาจให้คณะกรรมการหมู่บ้าน ผู้อาวุโสของชุมชน หรือแม้กระทั่งผู้ปกครองเด็กเป็นผู้บังคับใช้กฎหมายในระดับท้องถิ่น การรณรงค์ต้องพยายามโน้มน้าวบุคคลเหล่านั้นให้ช่วยชักจูงคนอื่นให้สวมหมวกนิรภัยด้วย

การทำทาบกับสื่อ

สื่อต่างๆ โดยเฉพาะสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ และอินเทอร์เน็ต มีบทบาทหลายประการในโครงการรณรงค์เพื่อให้ความรู้แก่สาธารณชนทุกประเภท สื่อเหล่านี้จะสนใจและรายงานถึงเป้าหมาย เนื้อหา สื่ออาจสนับสนุนโครงการ แต่ก็อาจไม่เห็นด้วยจนมีการวิพากษ์วิจารณ์ ซึ่งอาจนำไปสู่การรณรงค์เพื่อต่อต้านก็ได้ ฉะนั้นสิ่งสำคัญคือ ต้องระบุเหตุผลของโครงการอย่างชัดเจนและหนักแน่น ถ้าหากสื่อต่างๆ ให้การสนับสนุนก็ควรจะใช้สื่อเหล่านี้เพื่อการรณรงค์ประเด็นหลักที่โครงการต้องการจะสื่อให้สาธารณชนรับรู้

การสร้างประเด็นหลักที่ต้องการสื่อในการรณรงค์

ก่อนจะกำหนดประเด็นหลักที่โครงการใช้รณรงค์ต้องการสื่อขึ้นนั้น ต้องหาข้อมูลจากคนท้องถิ่นและการวิจัยตลาดเพื่อระบุปัจจัยอะไรบ้างที่ทำให้คนไม่สวมหมวกนิรภัย และต้องระบุกลุ่มเป้าหมายที่สำคัญด้วย

กลุ่มเป้าหมายหลัก คือกลุ่มผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย กิจกรรมรณรงค์ใดๆ ก็ตาม ควรคำนึงถึงกลุ่มคนเหล่านี้ก่อน ส่วนกลุ่มเป้าหมายรองที่สำคัญ คือบุคคลที่ใกล้ชิดผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ที่อาจมีอิทธิพลต่อผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย และต้องการให้ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยใช้ชีวิตอย่างปลอดภัย

ประเด็นหลักที่การรณรงค์ต้องการสื่อควรจะเป็นประเด็นที่:

- เรียบง่าย สม่าเสมอ และตรงตงตรงใจ
- เหมาะสมกับเงื่อนไข มาตรฐานทางด้านสังคมและวัฒนธรรมของประเทศนั้นๆ

- ไม่ก่อให้เกิดความขุ่นเคืองใจต่อกลุ่มใดๆ
- ตรงประเด็นสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่เลือก และไม่จำเป็นต้องใช้ได้กับประชาชนทั้งหมด

หากจะนำประเด็นเหล่านี้มาเป็น “เครื่องหมายการค้า” ของการรณรงค์ก็จะเป็นประโยชน์แก่โครงการ

สินค้าที่ต้องการขายในที่นี้ ไม่ใช่หน่วยงานที่รับผิดชอบการรณรงค์ แต่เป็น “การสวมหมวกนิรภัย” โครงการควรจะประเด็นที่ต้องการสื่อไว้อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่อาจปรับเปลี่ยนวิธีการไปบ้างแล้วแต่กลุ่มเป้าหมายที่เลือกไว้

การกำหนดกรอบเวลาในการรณรงค์

โครงการรณรงค์มักจะมีอยู่ด้วยกันหลายขั้นตอน ขั้นตอนต่อไปนี้อาจนำไปใช้เฉพาะบางขั้นตอนหรือทุกขั้นตอนก็ได้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ด้านกฎหมายและการบังคับใช้หมวกนิรภัยในปัจจุบัน

- ขั้นตอนการให้ความรู้แก่สาธารณชนเพื่อส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยแบบสมัครใจ
- ขั้นตอนการให้คำแนะนำ เมื่อวันเริ่มใช้กฎหมายบังคับใหม่ใกล้เข้ามา
- ขั้นตอนการตลาด ซึ่งนับเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุด (สร้างกระแส)
- ขั้นตอนการดูแลรักษา (การหล่อเลี้ยงกระแสอย่างต่อเนื่อง)

การให้ความรู้แก่สาธารณชนในระยะแรกก่อนที่กฎหมายบังคับจะเริ่มนั้นไม่ควรมีระยะเวลาเกินกว่า 6 เดือนถึง 1 ปี เนื่องจากประสิทธิภาพของการรณรงค์ที่ยืดเยื้อนานเกินไปจะเริ่มลดลง

ขั้นตอนทางการตลาดจะมีผลต่อพฤติกรรมมากที่สุด และต้องดำเนินการตลาดไปจนกระทั่งประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้

อย่างไรก็ตามขั้นตอนนี้ไม่จำเป็นต้องทำอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา การจัดทำการตลาดเป็นระยะๆ จะช่วยให้ประเด็นที่ต้องการสื่อเริ่มขึ้นขึ้น แต่ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่าการตลาดแบบต่อเนื่องตลอดเวลา

การดำเนินการและประเมินผลโครงการ

ส่วนมากแล้วจะมีการใช้สื่อหลายแขนงเพื่อสื่อประเด็นหลักของการรณรงค์ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับงบประมาณ เป้าหมาย และกลุ่มเป้าหมายในการรณรงค์ สื่อแต่ละประเภท เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่ม เช่นหนังสือพิมพ์เหมาะกับกลุ่มวัยกลางคน วิทยุเหมาะกับกลุ่มที่อายุน้อยกว่า เป็นต้น

ผลลัพธ์หลักของการรณรงค์ คือการนำหมวกนิรภัยไปใช้บนศีรษะของผู้คน ซึ่งสามารถวัดได้ดีที่สุด โดยการทำการวิจัยระดับปฏิบัติการตามอย่างสม่ำเสมอทั้งที่จัดทำขึ้นก่อน ระหว่าง และหลังการรณรงค์

การสำรวจ ควรใช้กลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่พอที่จะระบุข้อแตกต่างระหว่างกลุ่มอายุต่างๆ กลุ่มผู้ชายและกลุ่มผู้หญิง กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยาน เมืองใหญ่เมืองเล็ก ถนนในเขตเมืองและทางด่วน และระหว่างภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ หากสำรวจพบว่า มีข้อแตกต่าง ก็อาจจะต้องปรับปรุงจุดสำคัญของรณรงค์เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มผู้สวมหมวกนิรภัยน้อยมาก

3.5 วิธีให้ความรู้แก่เยาวชน

การให้ความรู้ที่เน้นแต่ข้อเท็จจริงอย่างเดียว มักจะไม่ประสบความสำเร็จ ตัวอย่างต่อไปนี้จะแสดงให้เห็นว่า การรณรงค์ต้องใช้เวลาหลายอย่างควบคู่กันไป

นอกจากการให้ความรู้อย่างเป็นทางการในโรงเรียนแล้ว การให้ความรู้ผ่านเพื่อนก็มีประสิทธิภาพสูงเช่นเดียวกัน ในการวิจัยเรื่องหนึ่งพบว่า ในกรณีที่ตัวเด็กเป็นคนให้ความรู้แก่เพื่อน ค่าชกชวนของเด็กที่มีอายุมากกว่า จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อเด็กที่มีอายุน้อยกว่า ในการศึกษาอีกเรื่องหนึ่งพบว่า ถ้าสิ่งใจจากผู้ปกครองและเพื่อนสนิท เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อการใช้หมวกนิรภัยอย่างถูกวิธีของเด็ก

บทบาทของโรงเรียนในการส่งเสริม

การใช้หมวกนิรภัย

ในฐานะที่เป็นหน่วยงานหนึ่งของชุมชน โรงเรียนมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย ตัวอย่างจากประเทศเวียดนามและสหรัฐอเมริกาชี้ให้เห็นว่า โรงเรียนเป็นสถานที่ที่เหมาะสมในการแนะนำโครงการ ควรชักจูงผู้ปกครองให้มีส่วนร่วม ผู้สนับสนุนด้านการเงินมักกระตือรือร้นที่จะให้ความช่วยเหลือ และสื่อมักยินดีรายงานข่าวอย่างละเอียด ผู้วางแผนโครงการควรคำนึงถึงความเป็นไปได้ที่จะใช้สภาพแวดล้อมภายในโรงเรียนเพื่อรณรงค์การใช้หมวกนิรภัยและช่วยเพิ่มการรับรู้ของสาธารณชนในโรงเรียน

3.6 การกำหนดมาตรการสนองตอบ ทางการแพทย์ที่เหมาะสม

แม้ว่าเป้าหมายหลักของโครงการหมวกนิรภัย จะได้แก่การส่งเสริมให้มีการใช้หมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น แต่สิ่งสำคัญสำหรับผู้มีหน้าที่วางแผนโครงการก็คือ ควรคำนึงถึงการดูแลผู้บาดเจ็บในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขึ้น (ไม่ว่าจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ก็ตาม) การตอบสนองทางการแพทย์ที่รวดเร็วและเหมาะสม อาจจะช่วยรักษาชีวิตของผู้บาดเจ็บไว้ได้ หรือช่วยลดความรุนแรงของอาการบาดเจ็บลง ดังนั้นผู้ออกแบบโครงการควรคำนึงถึงการปฐมพยาบาลในที่เกิดอุบัติเหตุและความพร้อมทางการแพทย์ที่โรงพยาบาลควบคู่กัน

หลังเกิดอุบัติเหตุ ผู้ให้การปฐมพยาบาลที่เชี่ยวชาญมีความสำคัญมาก อาจจะเป็นผู้ที่ขึ้นขี่ท้ายให้คนเจ็บได้ การให้ความช่วยเหลือในที่เกิดเหตุมีความสำคัญต่อผู้บาดเจ็บมาก เพราะอาจจะเกิดอันตรายร้ายแรงหากไม่ได้รับการปฐมพยาบาลอย่างทันท่วงทีหรือไม่ได้รับเลย

มาตรการทางกฎหมาย

กฎหมายยกเลิกการฟ้องร้องผู้ให้การปฐมพยาบาลเมื่อเกิดปัญหาขึ้นในหลายประเทศมีการให้ความคุ้มครองกันทางกฎหมายแก่ผู้ที่ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้บาดเจ็บจากข้อกล่าวหากระทำผิดด้วยความประมาท

ข้อบังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยต้องมีมาตรฐานความสามารถในการปฐมพยาบาล

ข้อกำหนดให้ยานพาหนะบางชนิดต้องมีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลติดรถอยู่เสมอ

กรณีผู้บาดเจ็บใส่เสื้อผ้าที่ทากด้วยหนัง อาจทำให้มองเห็นบาดแผลเลือดออกไม่ชัดเจน หากสงสัยว่าจะมีบาดแผลเลือดออก ควรถอดหรือตัดแผ่นหนังออกและกดที่บาดแผลเพื่อหยุดเลือด

กรณีที่มีการกระทบกระเทือนที่ศีรษะ หากผู้บาดเจ็บไม่รู้สึกตัว ให้ดูว่ามีอะไรปิดทางเดินอากาศหรือไม่ จับตัวผู้บาดเจ็บให้นอนตะแคงข้างให้ศีรษะ คอ และลำตัวเป็นเส้นตรงตลอดเวลา ทำเช่นเดียวกันในกรณีที่ผู้บาดเจ็บรู้สึกตัวแต่มีอาการอาเจียนหรือมีบาดแผลบริเวณใบหน้า

กรณีแผลไฟไหม้ ผู้ขับขี่ที่ติดอยู่ในตัวรถอาจมีแผลไฟไหม้จากท่อไอเสียหรือเครื่องยนต์ร้อนๆ วิธีดูแลแผลไฟไหม้ทุกชนิด ให้ตั้งวัสดุปกปิดออก และลดความร้อนโดยใช้น้ำสะอาดชะล้างแผล

รายการสิ่งที่ต้องทำในการนำโครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยไปปฏิบัติ

กิจกรรม	ขั้นตอนในการออกแบบและการนำไปปฏิบัติ
การจัดตั้งคณะทำงาน	<ul style="list-style-type: none"> ให้แน่ใจว่ามีสมาชิกที่เป็นตัวแทนของกลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ อย่างครบถ้วน มอบหมายบทบาทให้สมาชิก
การพัฒนาแผนปฏิบัติการ	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดวัตถุประสงค์ กำหนดเป้าหมาย การจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของแต่ละข้อ ระบุดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานของกิจกรรมแต่ละอย่าง ประมาณการทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ กำหนดกรอบเวลา

สร้างแรงจูงใจให้บริษัทผู้ผลิตหรือพนักงานขายยานพาหนะสองล้อ แคมเปญประชาสัมพันธ์กับรถด้วย หรือสนับสนุนให้ผู้ซื้อเข้าร่วมอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาล

โครงการให้ความรู้ด้านการปฐมพยาบาล

โครงการนี้ควรให้ความรู้และทักษะเกี่ยวกับการปฐมพยาบาล รวมทั้งสร้างความมั่นใจในการให้การปฐมพยาบาลแก่คนทั่วไป โดยให้ความรู้เกี่ยวกับ:

- วิธีปฏิบัติตนที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในที่เกิดเหตุ
- วิธีขอความช่วยเหลือ
- วิธีเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บจากที่เกิดเหตุเป็นการฉุกเฉิน
- วิธีประเมินสภาพของผู้บาดเจ็บ โดยตรวจสอบสัญญาณชีวิตต่างๆ
- วิธีดูแลบาดแผลเลือดออกภายนอก อาการหมดสติ อาการหายใจติดขัด บาดแผลและการบาดเจ็บของกระดูก
- วิธีให้กำลังใจผู้บาดเจ็บ

การปฐมพยาบาลเฉพาะกรณีผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และจักรยานยนต์

กรณีที่ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยแบบปิดหน้า ควรถอดหมวกออกในกรณีที่ผู้บาดเจ็บหายใจไม่ออกหรือจำเป็นต้องเปิดทางเดินอากาศให้หายใจได้สะดวกเท่านั้น พยายามอย่าให้ศีรษะและลำคอเคลื่อนไหว

กรณีที่ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยแบบเปิดเฉพาะก้นกบศีรษะ หากมีการบาดเจ็บรุนแรงบริเวณใบหน้าที่ยาจปิดทางเดินอากาศ ควรให้ผู้บาดเจ็บนั่งและโน้มตัวไปข้างหน้า อย่าให้ศีรษะและลำคอเคลื่อนไหว

การจัดทำกฎหมาย	<ul style="list-style-type: none"> • ระบุวัตถุประสงค์และประเมินผลโครงการที่จะใช้ • สร้างความยั่งยืนให้กับโครงการโดยกำหนดกรอบเวลาอย่างน้อย 5 ปี สำหรับแผนงานทั้งหมดและวางแผนหาทุนดำเนินการระยะยาวไว้ด้วย • พิจารณาข้อจำกัดทางสถาบันหรือทางวัฒนธรรม • เลือกวัตถุประสงค์ • ร่างกฎหมาย • รับรองร่างกฎหมาย • นำกฎหมายไปปฏิบัติ
พัฒนากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมาย	<ul style="list-style-type: none"> • ประเมินขีดความสามารถในการบังคับใช้ • หากจำเป็นให้เพิ่มขีดความสามารถของนโยบาย • ฝึกอบรมตำรวจในการบังคับใช้ • สร้างระบบการลงโทษ
พัฒนาโครงการรณรงค์สร้างการรับรู้ให้แก่สาธารณชน	<ul style="list-style-type: none"> • เลือกบริษัทโฆษณา • เลือกวัตถุประสงค์ของรณรงค์ • เลือกประเด็นหลักที่ต้องการสื่อในการรณรงค์ • ดำเนินการรณรงค์ <ul style="list-style-type: none"> • ประเมินผลการรณรงค์
การนำโครงการหมวกนิรภัยทั้งหมดไปปฏิบัติ	<ul style="list-style-type: none"> • ประเมินผลการใช้หมวกนิรภัย • ระบุปัญหา • เลือกวัตถุประสงค์ • เลือกกิจกรรมที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

- เริ่มโครงการ
- ติดตามผลโครงการ
- ประเมินประสิทธิภาพของโครงการ
- วางแผนโครงการที่จะทำในอนาคต
- ส่งเสริมให้มีการบูรณาการผู้ภาคีจาก อบต./เทศบาล/โรงเรียนและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
- พิจารณาในเรื่องการดูแลคนเจ็บก่อนถึงโรงพยาบาล
- การบริการฟื้นฟูสุขภาพที่จำเป็น และ ความสามารถในการให้บริการเหล่านี้ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

จัดให้มีการตอบสนอง
ทางการแพทย์ที่เหมาะสม
ทั้งในที่เกิดเหตุและ
หลังจากนั้น
สำหรับผู้ได้รับบาดเจ็บ

การดูแลที่จำเป็น
จากการกระทบกระเทือน

การประเมินผลโครงการ

4



การติดตามและการประเมินผลของโครงการหรือมาตรการที่จัดทำขึ้นเป็นสิ่งสำคัญในการพิจารณาว่าโครงการนั้นได้ผลหรือไม่ เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการปรับปรุงและใช้เป็นหลักฐานเพื่อขอรับความสนับสนุนในการดำเนินงานต่อไป นอกจากนี้จะช่วยให้มั่นใจถึงประสิทธิภาพของโครงการแล้ว ข้อมูลจากการประเมินผลยังช่วยให้รู้ การดำเนินงานของโครงการนั้นเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่ มีปัญหาอะไรบ้างเกี่ยวกับกรนำไปปฏิบัติหรือการสนับสนุนของผู้อื่น และมีประเด็นใดบ้างที่ต้องแก้ไข

4.1 การวางแผนการประเมินผล

โครงการที่มีการวางแผนและดำเนินการเป็นอย่างดีและเสร็จสมบูรณ์แล้วจะประเมินผลได้ง่ายกว่าโครงการที่มีการดำเนินงานแบบไม่คงเส้นคงวาและไม่มีการวางแผนที่ดีไว้ล่วงหน้า

สิ่งที่สำคัญ คือควรมีการวางแผนและกำหนดวิธีการประเมินผลไปพร้อมๆ กับการดำเนินการโครงการ และต้องมีการเก็บข้อมูลสถานการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ก่อนที่จะเริ่มดำเนินงานในโครงการ เพื่อให้สามารถวัดความเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นได้

เป้าหมายของการประเมินผล

การประเมินผล อาจมีวัตถุประสงค์เพียงอย่างเดียวหรือหลายอย่างก็ได้ เช่น เพื่อดูว่าเมื่อดำเนินการตามโครงการแล้วอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นหรือไม่ และอาจมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ เพื่อหาข้อมูลว่าการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มขึ้นจริงหรือไม่ การฝึกอบรมตำรวจได้ผลไหม และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยอมรับโครงการได้หรือไม่

วิธีการประเมินผล

การประเมินผลอาจทำได้หลายรูปแบบ และการประเมินที่เหมาะสมอาจมีมากกว่าหนึ่งวิธี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของโครงการที่ถูกประเมิน



การประเมินผลกระบวนการ

ผลการประเมินจะบอกได้ถึงจุดอ่อนและจุดแข็งของโครงการและควรมีการปรับปรุงในด้านใดบ้าง

ตัวอย่างเช่น ในโครงการประชาสัมพันธ์ที่ออกแบบมาเพื่อเพิ่มอัตราการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยสมัครใจ การประเมินผลกระบวนการของโครงการนี้อาจทำได้โดยการตั้งคำถามต่อไปนี้

- มีการทดสอบสื่อและวัสดุประชาสัมพันธ์ต่างๆ ในโครงการก่อนนำไปใช้หรือไม่
- มีผู้ชมโฆษณาจำนวนเท่าไร
- กลุ่มเป้าหมายได้รับชมโฆษณาหรือไม่
- มีหมวกนิรภัยคุณภาพสูงในราคาที่ย่อมเยาจำหน่ายในร้านค้าท้องถิ่นหรือไม่

การประเมินผลกระทบ

เป็นการประเมินเพื่อดูว่า การโฆษณาประชาสัมพันธ์ได้ผลหรือไม่ เช่น คนที่ได้ดูโฆษณาน่าเชื่อถือหรือไม่

การประเมินผลลัพธ์

เป็นการประเมินเพื่อดูโครงการประสบผลสำเร็จหรือไม่ มีผู้คนสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเมื่อก่อนไหม อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงหรือไม่ การวัดผลลัพธ์ในรูปของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเป็นวิธีประเมินผลที่ใช้กันมากที่สุด เนื่องจากสามารถให้ข้อมูลที่ชี้ได้ว่า โครงการหรือกิจกรรมที่ทำนั้นก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นจริงหรือไม่

4.2 การเลือกประเภทการประเมินผลที่เหมาะสมที่สุด

วิธีการที่ใช้แตกต่างกันไปตามประเภทของการประเมินผล อาจนำวิธีประเมินผลเชิงคุณภาพมาใช้ในการประเมินผลขั้นต้นและการประเมินผลกระบวนการ ในการประเมินผลระยะทบทวนและผลลัพธ์ของโครงการ อาจใช้วิธีประเมินผลเชิงปริมาณ การประเมินโครงการที่ได้ผลมากที่สุด ได้แก่ การประเมินแบบการทดลองหรือการทดลอง เพื่อลบล้างให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลง (หรือไม่เปลี่ยนแปลง) ที่เกิดจากโครงการ

ประเภทของการศึกษาเพื่อประเมินผลขั้นต้นและประเมินผลกระทบ

การศึกษาเชิงคุณภาพ เป็นวิธีการที่ใช้เพื่อทำความเข้าใจปรากฏการณ์ที่ต้องการศึกษาในเชิงลึก โดยจะเป็นการวิจัยเชิงบรรยายถึงลักษณะ กรณีศึกษาต่างๆ ที่เกิดขึ้นและสภาพแวดล้อมอย่างละเอียด เพื่ออธิบายถึงเหตุผลที่อยู่เบื้องหลังพฤติกรรมต่างๆ ประเภทของการศึกษานี้หลายอย่าง อาทิ การศึกษาแบบโฟกัสกรุป (Focus Group) การศึกษาแบบสำรวจที่ใช้แบบสอบถามที่ต้องการคำตอบแบบสั้นๆ หรือคำถามแบบปลายเปิด



ประเภทของการศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบและประเมินผลลัพธ์

การทดลองแบบควบคุมโดยการสุ่มตัวอย่าง

การศึกษาแบบนี้ ให้ข้อมูลที่เชื่อถือได้มากที่สุด เพราะมีการสุ่มตัวอย่างอย่างเป็นกลางและสุ่มตัวอย่างให้ข้อมูลที่มีความหลากหลายสูงที่สุด ปังถึงความสำเร็จของโครงการได้ชัดเจน อย่างไรก็ตาม ต้องคำนึงด้วยว่าวิธีนี้ต้องใช้ทรัพยากรมากและงบประมาณสูงในการดำเนินการ

ที่สำคัญ เราไม่จำเป็นต้องใช้วิธีนี้ในการประเมิน เพราะจากการศึกษาจำนวนมากที่ผ่านมาแสดงอย่างชัดเจนแล้วว่า หมวกนิรภัยมีประสิทธิภาพในการลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้จริง

การศึกษาแบบกึ่งการทดลอง

การศึกษารูปแบบนี้ไม่เข้มงวดเท่าแบบควบคุมโดยการสุ่มตัวอย่าง เป็นการศึกษที่ใช้ข้อมูลจากการรวบรวมแนวโน้มของพฤติกรรม เพื่อสรุปว่าโครงการมีประสิทธิภาพหรือไม่ โดยดูว่าการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมีส่วนสัมพันธ์กับการดำเนินการตามโครงการหรือไม่

การศึกษาแบบควบคุมทั้งก่อนและหลัง

วิธีนี้เป็นวิธีที่ใช้ประเมินโครงการได้จริงและดีที่สุดในวิธีนี้เป็นการสังเกตความสนใจ (เช่นอัตราการสวมหมวกนิรภัย) ทั้งก่อนและหลังโครงการในกลุ่มผู้เข้าร่วมและไม่เข้าร่วม โดยทั้งสองกลุ่มต้องมีลักษณะคล้ายคลึงกันให้มากที่สุด และศึกษาต้องคำนึงถึงความแตกต่างของทั้งสองกลุ่มด้วย

การเลือกดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน

ดัชนีวัดผลการปฏิบัติงานหรือผลลัพธ์ ได้แก่ตัววัดความสำเร็จของโครงการ การเลือกใช้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการประเมินผล ประเภทของการศึกษาที่ใช้ ทรัพยากรที่มีอยู่ และความประสงค์ของผู้ให้ทุนสนับสนุน ดัชนีวัดผลการปฏิบัติงานที่เหมาะสม เช่น ผลของการบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือ อัตราการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

การประเมินสภาพเศรษฐกิจของโครงการ

อาจมีความจำเป็นที่จะต้องประเมินผลดัชนี เพื่อแสดงให้เห็นถึง "ความคุ้มค่า" และหนทางที่รัฐบาลจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้หากไม่มาตุลาการป้องกัน การประเมินผลทางเศรษฐกิจช่วยตอบคำถามว่าโครงการหนึ่งใช้ทรัพยากรคุ้มค่ามากกว่าอีกโครงการหนึ่งหรือไม่



4.3 การเผยแพร่ผลการประเมิน และผลการตอบรับที่ได้

หลังจากการประเมินผลเสร็จสิ้นลงแล้ว สิ่งสำคัญคือการรายงานผลการประเมินให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการทราบ หากโครงการประสบความสำเร็จ การประชาสัมพันธ์ผลการประเมินจะช่วยให้โครงการได้รับการสนับสนุนเพิ่มเติม และช่วยให้โครงการในรูปแบบที่คล้ายคลึงกันได้รับการสนับสนุนไปด้วย การประชาสัมพันธ์ผลลัพธ์ของโครงการ อาจช่วยให้โครงการทำงานได้ผลมากขึ้น หากโครงการไม่ประสบความสำเร็จก็จำเป็นต้องให้ข้อมูลการประเมินผลแก่ผู้อื่นด้วย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินโครงการรูปแบบเดียวกันอีก

การประชาสัมพันธ์อาจรวมไปถึงการนำเสนอผลลัพธ์ของโครงการผ่านการประชุมสาธารณะ สื่อต่างๆ การจัดพิมพ์รายงานและบทความในสิ่งตีพิมพ์ เป็นต้น

การใช้ผลประเมินในกระบวนการวางแผนการทำงานรอบต่อไป

พิจารณาดูว่า การประเมินผลแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ของโครงการที่เป็นรูปธรรมหรือไม่ ควรจะดำเนินการต่อไป ล้มเลิก หรือปรับปรุงโครงการเสียใหม่ สามารถนำผลการประเมินไปพัฒนาโครงการที่มีอยู่ในปัจจุบันได้หรือไม่ มีผลกระทบที่ไม่ได้คาดหมายไว้จากโครงการหรือไม่

ควรนำผลการประเมินมาใช้ในการวางแผนและปรับปรุงโครงการก่อนที่ จะยกระดับหรือขยายโครงการต่อไป



ภาคผนวก ข

หนังสือขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย (IOC)

และผลประเมินเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (แบบสอบถาม)

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

แบบประเมินแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญที่ตรวจสอบเครื่องมือคุณภาพในการวิจัย

1. รศ. ดร.วัลลภ รัฐนัตรานนท์
2. ดร.พงษ์สันต์ ตันหยง
3. ดร.บุรินทร์ สันติสาสน์

คำชี้แจง

ขอให้ท่านผู้เชี่ยวชาญได้กรุณาแสดงความคิดเห็นของท่านที่มีต่อแบบสอบถาม โดยใส่เครื่องหมายถูก ลงในช่องความคิดเห็นของท่านพร้อมเขียนข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการนำเสนอพิจารณาปรับปรุงต่อไป ซึ่งแบบสอบถามแสดงเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับระดับประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอื่นๆ

เกณฑ์การประเมินความสอดคล้องถูกต้องตรงกับตัวแปรที่ต้องการวัดกำหนดค่าตัวเลขดังนี้

- | | |
|----|--|
| +1 | เหมาะสมคือเมื่อแน่ใจว่าข้อความนั้นสอดคล้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ |
| 0 | ไม่แน่ใจคือเมื่อไม่แน่ใจว่าข้อความนั้นสอดคล้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ |
| -1 | ไม่เหมาะสมคือเมื่อแน่ใจว่าข้อความนั้นไม่มีความสอดคล้องเหมาะสมกับ |

วัตถุประสงค์



มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University T. (66) 2997 2200-30
เมืองเอก พหลโยธิน Rd. F. (66) 2791 5757 -
จ.ปทุมธานี 12000, Thailand E. info@rsu.ac.th

รปศ.4183/006.1

สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยรังสิต

17 มิถุนายน 2561

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย
เรียน รองศาสตราจารย์ ดร. วัลลภ รัฐฉัตรานนท์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
สิ่งที่แนบมาด้วย แบบสอบถาม

ด้วย นายฟาติล อาดัม รหัสนักศึกษา 5907445 นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต ได้รับการอนุมัติ ให้จัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของ ประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ภายใต้การควบคุมวิทยานิพนธ์ของ ผศ.ดร.จิตภาภา ถิริศิริกุล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เพื่อให้วิทยานิพนธ์ดังกล่าวมีความถูกต้องและสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จึงขอความอนุเคราะห์ ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จักเป็นพระคุณยิ่ง และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(ผศ.ดร.จิตภาภา ถิริศิริกุล)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

รองคณบดีสถาบันรัฐประศาสนศาสตร์

นักศึกษา นายฟาติล อาดัม

โทร. 099 393 1764



มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University T. (66) 2997 2200-30
 เมืองเอก อ.พหลโยธิน Muang-Ake, Phaholyothin Rd. F. (66) 2791 5757
 อ.ปากเกร็ด 12000 Pathumthani 12000, Thailand E. info@rsu.ac.th

รปศ.4183/006.2

สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์
 มหาวิทยาลัยรังสิต

17 มิถุนายน 2561

เรื่อง ขอรเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย
 เรียน ดร.พงษ์สันต์ ดันหยง มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
 สิ่งที่แนบมาด้วย แบบสอบถาม

ด้วย นายฟาติล อาดัม รหัสนักศึกษา 5907445 นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต ได้รับการอนุมัติ ให้จัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของ ประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ภายใต้การควบคุมวิทยานิพนธ์ของ ผศ.ดร.จิตาภา ถิรศิริกุล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เพื่อให้วิทยานิพนธ์ดังกล่าวมีความถูกต้องและสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จึงขอความอนุเคราะห์ ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จักเป็นพระคุณยิ่ง และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง


 (ผศ.ดร.จิตาภา ถิรศิริกุล)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
 รองคณบดีสถาบันรัฐประศาสนศาสตร์

นักศึกษา นายฟาติล อาดัม
 โทร. 099 393 1764



มหาวิทยาลัยรังสิต
เมืองเอก ก.พ.พล.ป.อ.อ.
จ.ปทุมธานี 12000

Rangsit University
Muang-Ake, Pathumthani Rd.
Pathumthani, 12000, Thailand

T. (66) 2997 2200-30
F. (66) 2791 5757
E. info@rsu.ac.th

รปศ.4183/006.3

สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยรังสิต

17 มิถุนายน 2561

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือการวิจัย

เรียน ดร.บุรินทร์ สันติสาสน์ มหาวิทยาลัยสยาม

สิ่งที่แนบมาด้วย แบบสอบถาม

ด้วย นายฟาติล อาดัม รหัสนักศึกษา 5907445 นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยธุรกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต ได้รับการอนุมัติ ให้จัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของ ประชาชนไปปฏิบัติในจังหวัดปทุมธานี” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร มหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ภายใต้การควบคุมวิทยานิพนธ์ของ ผศ.ดร.จิตภา ธิริศิริกุล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เพื่อให้วิทยานิพนธ์ดังกล่าวมีความถูกต้องและสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จึงขอความอนุเคราะห์ ท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัยดังกล่าว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา จักเป็นพระคุณยิ่ง และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง


(ผศ.ดร.จิตภา ธิริศิริกุล)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

รองคณบดีสถาบันรัฐประศาสนศาสตร์

นักศึกษา นายฟาติล อาดัม

โทร. 099 393 1764

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ เพียงหนึ่งข้อเท่านั้น หน้าคำตอบที่ตรงกับความเห็นของท่าน

1.เพศ

1.ชาย

2.หญิง

2.อายุ

1.ต่ำกว่า 15 ปี

2. 16-24 ปี

3. 25-34 ปี

4. 35-44 ปี

5. 45 ปีขึ้นไป

3.ระดับการศึกษา

1. ต่ำกว่า ป.6

2. ระดับ ม.3-ม.6

3. ระดับปวช. / ปวส.

4. ระดับปริญญาตรี

5. ระดับปริญญาโท หรือสูงกว่า

4.สถานภาพสมรส

1. โสด

2. สมรส

3. ม่าย

4. หย่า

5.รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1. ต่ำกว่า 10,000 บาท

2. 10,001-20,000 บาท

3. 20,001-30,000 บาท

4. 30,001-40,000 บาท

5. 40,001-50,000 บาท

6. 50,001 บาทขึ้นไป

6.อาชีพ

1. นักเรียน/นักศึกษา

2. ประกอบธุรกิจส่วนตัว

3. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ

4. พนักงานบริษัทเอกชน

5. อื่นๆ โปรดระบุ

ตอนที่ 2 : แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อ
การขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

รายการขอความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ			ผลสรุป	
	1	2	3	ค่าเฉลี่ย	ผลการพิจารณา
ปัจจัยด้านนโยบาย					
1. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย มี วัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจนที่จะทำให้ผู้ ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถปฏิบัติตามและ ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	1	1	1	1	ผ่าน
2. ท่านตระหนักดีว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย สามารถลดโอกาสการสูญเสียชีวิตของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	1	1	1	1	ผ่าน
3. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย สอดคล้อง กับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใน การสร้างความปลอดภัยในการขับขี่	1	1	1	1	ผ่าน
4. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัยมีความ สอดคล้องกับปัญหาการขับขี่ของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน	1	1	1	1	ผ่าน
ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร					
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่ เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี	1	1	1	1	ผ่าน
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจสัญลักษณ์หรือ เครื่องหมายจราจรเป็นอย่างดี	1	1	1	1	ผ่าน
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบไฟ จราจรเป็นอย่างดี	1	1	1	1	ผ่าน

รายการขอความคิดเห็น	ผู้เชี่ยวชาญ			ผลสรุป	
	1	2	3	ค่าเฉลี่ย	ผลการพิจารณา
8. ท่านคิดว่าการมีความเข้าใจกฎจราจรและสัญลักษณ์จราจรเป็นอย่างดีจะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน	1	1	1	1	ผ่าน
ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย					
9. ท่านเข้าใจกฎกติกาจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
10. ท่านมีความเข้าใจเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นอย่างดี	1	1	1	1	ผ่าน
11. ท่านสามารถนำเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี	1	1	1	1	ผ่าน
12. ท่านคิดว่าการมีความเข้าใจกติกาจราจรและเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน	1	1	1	1	ผ่าน
ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่					
13. ท่านมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
14. ท่านมีสุขภาพจิตใจที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
15. ท่านมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
16. ท่านเชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสุขภาพที่แข็งแรงทั้งทางร่างกายและจิตใจและมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน	1	1	1	1	ผ่าน

ตอนที่ 3 : แบบสอบถามเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

รายการขอความคิดเห็น	ระดับความคิดเห็น			ผลสรุป	
	1	2	3	ค่าเฉลี่ย	ผลการพิจารณา
ระดับประสิทธิผล					
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
2. ท่านให้ผู้ร่วมโดยสารรถจักรยานยนต์ของท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
3. ท่านตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ของท่านอย่างสม่ำเสมอ	1	1	1	1	ผ่าน
4. ท่านยอมรับว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยเพิ่มความปลอดภัยของการขับขี่บนท้องถนน	1	1	1	1	ผ่าน
5. ท่านได้นำความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับกฎระเบียบการขับขี่ไปปรับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน
6. ท่านยึดมั่นปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี่ทุกครั้งในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	1	1	1	1	ผ่าน

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ขอบพระคุณที่ได้สละเวลาในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้





แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนน ของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

คำชี้แจง

1.แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาข้อมูลและทำการค้นคว้าวิจัยของนักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์ วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี มีทั้งหมด 3 ขั้นตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับระดับประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอื่นๆ

2. ขอความกรุณาท่านตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงและครบทุกข้อ เพื่อให้ได้ข้อมูลในการวิจัยที่มีความเที่ยงตรงและเกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

ขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้

ฟาติล อาดัม

นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ เพียงหนึ่งข้อเท่านั้น หน้าคำตอบที่ตรงกับความเห็นของท่าน

1.เพศ

1.ชาย

2.หญิง

2.อายุ

1.ต่ำกว่า 15 ปี

2. 16-24 ปี

3. 25-34 ปี

4. 35-44 ปี

5. 45 ปีขึ้นไป

3.ระดับการศึกษา

1.ต่ำกว่า ป.6

2. ระดับ ม.3-ม.6

3. ระดับปวช./ปวส.

4. ระดับปริญญาตรี

5. ระดับปริญญาโท หรือสูงกว่า

4.สถานภาพสมรส

1. โสด

2. สมรส

3. ม่าย

4. หย่า

5.รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1.ต่ำกว่า 10,000 บาท

2. 10,001-20,000 บาท

3. 20,001-30,000 บาท

4. 30,001-40,000 บาท

5. 40,001-50,000 บาท

6. 50,001 บาทขึ้นไป

6.อาชีพ

1. นักเรียน/นักศึกษา

2. ประกอบธุรกิจส่วนตัว

3. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ

4. พนักงานบริษัทเอกชน

5. อื่นๆ โปรดระบุ

ตอนที่ 2 : แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อ
การขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องคำตอบที่เห็นว่าสอดคล้องกับความเห็นของท่านมากที่สุดเพียงช่องเดียว โดยมรการให้คะแนน ดังนี้

5 คะแนน หมายถึง มากที่สุด

4 คะแนน หมายถึง มาก

3 คะแนน หมายถึง ปานกลาง

2 คะแนน หมายถึง น้อย

1 คะแนน หมายถึง น้อยที่สุด

คำถาม	คะแนนน้ำหนัก				
	5	4	3	2	1
ปัจจัยด้านนโยบาย					
1. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย มีวัตถุประสงค์ของ นโยบายที่ชัดเจนที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถ ปฏิบัติตามและขับขี่ได้อย่างปลอดภัย					
2. ท่านตระหนักดีว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย สามารถลด โอกาสการสูญเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิด อุบัติเหตุ					
3. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัย สอดคล้องกับ ความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสร้าง ความปลอดภัยในการขับขี่					
4. ท่านคิดว่า นโยบายขับขี่ปลอดภัยมีความสอดคล้องกับ ปัญหาการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบัน					
ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร					
5. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรที่เกี่ยวข้อง กับการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี					
6. ท่านมีความรู้ความเข้าใจสัญลักษณ์หรือเครื่องหมาย จราจรเป็นอย่างดี					

คำถาม	คะแนนน้ำหนัก				
	5	4	3	2	1
7. ท่านมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบไฟจราจรเป็นอย่างดี					
8. ท่านคิดว่าการมีความเข้าใจกฎจราจรและสัญลักษณ์จราจรเป็นอย่างดีจะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน					
ปัจจัยด้านจิตสำนึกเกี่ยวกับความปลอดภัย					
9. ท่านเข้าใจกฎกติกาการยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์					
10. ท่านมีความเข้าใจเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นอย่างดี					
11. ท่านสามารถนำเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี					
12. ท่านคิดว่าการมีความเข้าใจกติกาการยาทและเทคนิคในการขับขี่รถจักรยานยนต์จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน					
ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์					
13. ท่านมีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์					
14. ท่านมีสุขภาพจิตใจที่แข็งแรงสมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์					
15. ท่านมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์					
16. ท่านเชื่อว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสุขภาพที่แข็งแรง ทั้งทางร่างกายและจิตใจ และมีสติสัมปชัญญะที่สมบูรณ์ จะช่วยเพิ่มการขับขี่อย่างปลอดภัยบนท้องถนน					

ตอนที่ 3 : แบบสอบถามเกี่ยวกับระดับประสิทธิผลการนำนโยบายสวมหมวกนิรภัยเพื่อการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนของประชาชนไปปฏิบัติ ในจังหวัดปทุมธานี

คำชี้แจง : กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องคำตอบที่เห็นว่าสอดคล้องกับความเห็นของท่านมากที่สุดเพียงช่องเดียว โดยมรการให้คะแนน ดังนี้

5 คะแนน หมายถึง มากที่สุด

4 คะแนน หมายถึง มาก

3 คะแนน หมายถึง ปานกลาง

2 คะแนน หมายถึง น้อย

1 คะแนน หมายถึง น้อยที่สุด

คำถาม	คะแนนน้ำหนัก				
	5	4	3	2	1
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์					
2. ท่านให้ผู้ร่วมโดยสารรถจักรยานยนต์ของท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์					
3. ท่านตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ของท่านอย่างสม่ำเสมอ					
4. ท่านยอมรับว่าการสวมหมวกนิรภัยช่วยเพิ่มความปลอดภัยของการขับขี่บนท้องถนน					
5. ท่านได้นำความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบการขับขี่ไปปรับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์					
6. ท่านยึดมั่นปฏิบัติตามกฎระเบียบการขับขี่ทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์					

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ขอบพระคุณที่ได้สละเวลาในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	ฟาติล อาคัม
วัน เดือน ปีเกิด	14 กุมภาพันธ์ 2536
สถานที่เกิด	จังหวัดปทุมธานี ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปริญญารัฐศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ, 2558 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, 2561
ที่อยู่ปัจจุบัน	42/36 หมู่ 4 ตำบลคลองหนึ่ง อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี

