

T 148467

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย

กรอบในการศึกษาครั้งนี้ ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ตัวแปรอิสระ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ประสบการณ์การถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย และความรู้เรื่องหมวกนิรภัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้จากการสุ่มโดยบังเอิญจากประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย จำนวน 250 คน เครื่องมือที่ใช้คือแบบสัมภาษณ์ การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีสัมภาษณ์ สถิติที่ใช้ในการศึกษาได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบความแตกต่างด้วย t-test และ F-test

ผลการศึกษามีดังนี้

1. กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยรวมอยู่ระดับปานกลาง โดยเมื่อเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย(ค่าเฉลี่ย 2.61 จากคะแนนเต็ม 4 คะแนน) และเมื่อพิจารณาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นรายข้อ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยระดับดีเมื่อเดินทางในเส้นทางที่มีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ค่าเฉลี่ย 3.06) ส่วนข้อที่มีคะแนนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด คือ เมื่อเดินทางในระยะใกล้ (ค่าเฉลี่ย 1.81) ซึ่งเป็นพฤติกรรมในระดับไม่ดี

T 148467

2. ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่ เพศ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัย ไม่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรจะทำหน้าที่ในการรักษากฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนทุกรายโดย ไม่มีการเลือกปฏิบัติ

2. ควรมีการประสานงานประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร กับสถานศึกษาเพื่อปลูกฝังให้เยาวชนเกิดความตระหนักถึงโทษภัยของอุบัติเหตุและรู้จักวิธีที่จะป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง

3. หน่วยงานทั้งภาครัฐราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ควรจะมีกฎระเบียบให้ข้าราชการ และลูกจ้าง ในหน่วยงาน ให้ปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน

4. ควรจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องหมวกนิรภัยในทุกหกเดือนหรือหนึ่งปี

5. สำนักงานขนส่ง ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่ ควรเคร่งครัดในการออกใบอนุญาตขับขี่ให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่มีความรู้ความสามารถในการขับขี่อย่างถูกต้องและปลอดภัย

The two objectives of the study were as follows: 1) to find out the behavior of wearing a helmet of motorcyclists in Phan District, Chiangrai Province, and 2) to identify the factors affecting their behavior.

The framework of the study included the dependent variable-behavior of wearing a helmet-and the independent variables, i.e., gender, age, education, income, possession of a driving license, experience in accidents, experience in being arrested because of wearing no helmet, knowledge about the helmet law, and knowledge about helmets.

The accidental sampling was used to select the sample of 250 motorcyclists in Phan District, Chiangrai Province. An interview schedule was employed to collect the data. Percentage, mean, standard deviation were used to describe the data and the difference between or among groups was tested by using t-test and F-test.

The findings were briefly stated as follows:

1. As a whole, the motorcyclists were found to have the behavior of wearing a helmet at a moderate level ($X = 2.61$ out of 4). When the components of behavior were considered individually, they were found to have a good behavior of wearing a helmet when travelling on the routes where the police were on duty ($X = 3.06$). The lowest mean ($X = 1.81$) was found when they travelled a short distance, which reflect a bad behavior.

2. The factors found to affect the motorcyclists' behavior of wearing a helmet were age, education, income, and possession of a driving license. Other factors, i.e., gender, experience in accidents, experience in being arrested because of wearing no helmet. Knowledge of helmets, and knowledge of helmet law, were found to have no impact on their behavior on wearing a helmet.

The following recommendations were made.

1. The policemen should seriously and continuously enforce the law and punished all violators without bias.

2. The traffic law should be widely publicized, especially in schools to make youths realize the harmful effect of road accidents and learn how to prevent them.

3. Public, state enterprise and private sectors should have a regulation that requires its people to be good models of road users.

4. The work performance of the officers concerned with helmets should be evaluated every six months or every year.

5. The Transport Department, which is responsible for issuing driving license should be strict in doing so by making sure that these who get driving license have enough correct knowledge and skills in riding motercycles.