

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นหนึ่งในปัญหาหลัก ทุกประเทศทั่วโลกให้ความสำคัญในลำดับต้นๆ และพยายามศึกษาเพื่อหาแนวทางป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการสูญเสียทางร่างกาย การสูญเสียทางจิตใจ สังคม และเศรษฐกิจ ไม่สามารถประเมินออกมาเป็นตัวเงินได้ เพราะนอกจากผู้ประสบเหตุจะได้รับผลกระทบโดยตรงแล้ว ครอบครัว ญาติมิตร และประเทศชาติก็ได้รับผลกระทบดังกล่าวด้วย

สำหรับประเทศไทยในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากมะเร็ง(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์,2552) ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรแต่ละปี ต้องเข้ารับการรักษาจำนวนกว่า 600,000 ราย ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวนกว่า 2,000,000 ราย มีผู้เสียชีวิตกว่า 10,000 ราย และมีผู้พิการเพิ่มขึ้นปีละ 100,000 ราย (วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2544) และยังก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ค่าเสียหายที่เกิดจากการจราจรในช่วงที่ผ่านมา(2535-2544) พบว่า ค่าเสียหายเพิ่มขึ้นจาก 607.80 ล้านบาท เป็น 1240.08 ล้านบาท (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข,2545 และสำนักงานสถิติแห่งชาติ,2546) จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของตำรวจภูธรภาค 1 ปี 2550 ค่าเสียหาย 4,368,626,075 บาท ปี 2551 ค่าเสียหายเพิ่มเป็น 5,415,524,563 บาท ปี 2552 ค่าเสียหายเป็น 3,815,520,899 บาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2552) สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยยังคงสูงตลอดมาแม้กระทั่งปัจจุบัน พบว่า สถานการณ์คดีจากอุบัติเหตุจราจรปี 2550 มีผู้เสียชีวิต 12,492 คน เป็นเพศชาย 9,787 ราย เพศหญิง 2,705 ราย ยานพาหนะที่จับขั้วสูงสุดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็น จักรยานยนต์ จำนวน 62,022 ราย คิดเป็น 66.73 % ปี 2551 ผู้เสียชีวิต 11,561 ราย เป็นเพศชาย 9,011 ราย เพศหญิง 2,550 ราย ยานพาหนะที่จับขั้วสูงสุดที่เกิดอุบัติเหตุเป็นจักรยานยนต์ จำนวน 59,162 ราย คิดเป็น 66.70 % ปี 2552 มี ผู้เสียชีวิต 10,717 ราย (สำนักงานตำรวจ

แห่งชาติ, 2553) ผู้บาดเจ็บและตายส่วนใหญ่เป็นวัยหนุ่มสาวและวัยทำงาน ทำให้สูญเสียทรัพยากรบุคคลอันมีค่า ซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

อุบัติเหตุมีสาเหตุจากหลายปัจจัย คือ ปัจจัยด้านบุคคล ซึ่งได้แก่คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จากการประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูงไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขับขี้นยานพาหนะ สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีสถิติการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของอุบัติเหตุทางถนน สถิติระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2552 พบว่ามีอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้น 17,294 ครั้ง/ปี เป็นสัดส่วนระหว่าง 15 – 35 สอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุของกรมทางหลวง ระบุว่า การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของอุบัติเหตุบนทางหลวง เกิดขึ้น 11,473 ครั้ง/ปี คิดเป็นร้อยละ 70 – 79 ด้านพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขับขี้นยานพาหนะ พบว่า ร้อยละ 40 – 60 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรณีการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขับขี้นยานพาหนะ (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2554 ) ปัจจัยด้านพาหนะ ยานพาหนะมีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษา ตลอดจนยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ปัจจัยด้านทางหรือถนน โครงสร้างถนนมีทางโค้งมาก ๆ หรือโค้งหักศอก ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนไม่มีเครื่องหมายเตือน ถนนไม่มีทางเท้า และทางรถเป็นสัดส่วน คันทาง เสาไฟฟ้า ป้ายจราจร ต้นไม้ รางเหล็กขอบทาง(การ์ดเรล) กำแพงคอนกรีต หลัทธิโลเมตร เป็นต้น สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมทางหลวง พบว่า อุบัติเหตุอันตรายข้างทางที่พรากรชีวิตผู้ใช้ทางมากที่สุด ได้แก่ การพลิกคว่ำตกคันทาง รongลงมา คือรถไปชนกับเสาไฟฟ้า หรือต้นไม้ รongลงมา คือ รถไปชนกับรางเหล็กขอบทาง(การ์ดเรล) กำแพงคอนกรีต ป้ายจราจร และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เช่นสภาพแวดล้อมของธรรมชาติ หรือทัศนวิสัยไม่ดี อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น มลพิษ ซึ่งมีผลต่อความแปรปรวนของอารมณ์ การเผาขยะข้างทาง หมอกควันหนาที่บ (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2536 อ่างในจุฬารณย์ โสตะ, 2543) จะเห็นได้ว่าสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดมีสาเหตุที่ป้องกันได้โดยความร่วมมือของผู้ขับขี่ และการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน โดยเฉพาะพฤติกรรมการขับขี้นยานพาหนะของผู้ใช้ยานพาหนะ เช่น ความเร็วในการ

ฉบับที่ การดื่มสุรา หรือของมีนเมาอย่างอื่นก่อนขับขี ซึ่งพบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2554)

Green et al., 1999 ได้เสนอแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของคนมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย (Multiple Factors) ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะต้องมีการดำเนินงานหลาย ๆ ด้านประกอบกันและ จะต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมนั้น ๆ ก่อนจึงจะสามารถวางแผนและกำหนดวิธีในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยกรีนและคณะ ได้เสนอกรอบแนวคิดที่ใช้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมที่เรียกว่า PRECEDE Model ซึ่งเป็นคำย่อของข้อความเต็มว่า Predisposing, Reinforcing and Enabling Causes in Educational Diagnosis and Evaluation หมายถึงกระบวนการของการใช้ปัจจัยในด้านปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้ออำนวย และปัจจัยเสริมในการวินิจฉัยและประเมินผลของพฤติกรรม โดยปัจจัยนำ เป็นปัจจัยที่เกิดก่อนพฤติกรรม ซึ่งจะให้เกิดผลหรือเป็นแรงจูงใจที่ทำให้เกิดพฤติกรรมนั้น ปัจจัยนำ ประกอบด้วย ความรู้ ทักษะคติ ค่านิยม ความเชื่อ และการรับรู้ที่เกี่ยวข้องกับการจูงใจบุคคลหรือกลุ่มคน ให้กระทำการใดสิ่งหนึ่งหรือเป็นแรงจูงใจที่ทำให้เกิดพฤติกรรม ปัจจัยเอื้ออำนวยเป็นปัจจัยที่เอื้ออำนวยให้ พฤติกรรมนั้น ๆ เกิดขึ้น ซึ่งปัจจัยเอื้ออำนวยนี้ประกอบด้วยทักษะและแหล่งทรัพยากรที่จำเป็นต่อการทำให้เกิดพฤติกรรม โดยปัจจัยเอื้ออำนวยมักเกี่ยวกับเรื่องทรัพยากรที่มีอยู่และการเข้าถึงทรัพยากร ปัจจัยเสริมเป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นว่าพฤติกรรมนั้นได้รับการสนับสนุนจากบุคคล แหล่งการเสริมแรงจะแตกต่างกันไปขึ้นกับวัตถุประสงค์และชนิดของโครงการนั้น ๆ การเสริมแรงอาจเป็นไปในทางบวกหรือทางลบขึ้นอยู่กับทักษะคติและพฤติกรรมของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบางคนก็จะมีอิทธิพลต่อการทำให้เกิดพฤติกรรมนั้นมากกว่าบุคคลอื่นๆ ในการกำหนดพฤติกรรมใดก็ตามที่จะให้มีขึ้นมักจะพบว่าปัจจัยทั้งสามนี้เกี่ยวข้องด้วยเสมอ ปัจจัยเหล่านี้จะแสดงให้เห็นอิทธิพลของปัจจัยได้เพราะพฤติกรรมนั้นจะมีสภาพที่มองเห็นได้หลายด้าน ดังนั้นการวางแผนให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมใดก็ตามต้องไม่คำนึงถึงปัจจัยเดียว แต่ต้องคำนึงถึงปัจจัยหลาย ๆ อย่างที่มีอิทธิพลร่วมด้วยเสมอ หลังจากที่ได้วิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้แล้วจึงจะนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์มาดำเนินการวางแผนโครงการในอันที่จะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นๆ

รัฐบาลให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นอย่างยิ่ง โดยประกาศให้เป็นวาระแห่งชาติเมื่อปี.ศ. 2546 และจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้น (สถาบันพระปกเกล้า, 2548) โดยกำหนดนโยบายระดับประเทศด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจาก 22.21 คนต่อแสนประชากรในปี พ.ศ.2547 ลงเหลือ 20.00 คนต่อแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. 2551 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2549) มีเป้าหมายหลัก 4 ประการ คือ 1) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมการใช้ถนนที่ดีขึ้น 3) ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น และ 4) ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยกำหนดยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 5 ด้าน (5E) ได้แก่ ด้านวิศวกรรม(Engineering) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medication Services) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Publicrelation and Participation) และด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) และกำหนดมาตรการ 3ม 2ข 1ร โดย 3ม คือ เมาไม่ขับ ยานพาหนะได้มาตรฐาน ผู้ขับขี่และโดยสารสวมหมวกนิรภัย 2ข คือ มีใบขับขี่ คาดเข็มขัดนิรภัย และ 1ร คือ ไม่ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ด้านวิศวกรรมให้มีการปรับปรุงเส้นทางเดินรถให้มีความปลอดภัย และด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมโดยทุกภาคส่วนทั้งรัฐ เอกชน ประชาชน สนับสนุนส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) ดังนั้นการจะประสบผลสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วม โดยเฉพาะผู้นำหน่วยงาน สถาบันซึ่งจะเป็นแกนนำเป็นแบบอย่างที่ดี และมีผลต่อการเปลี่ยนแปลง เป็นผู้มีอิทธิพลสามารถทำให้ผู้อื่นเคารพเชื่อถือ และให้ความร่วมมือในการทำงานต่างๆ นำไปสู่ความสำเร็จหรือบรรลุวัตถุประสงค์ (ปาริชาติ วลัยเสถียร และคณะ, 2546)

การจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นในชุมชนด้วยตนเอง โดยการสนับสนุนของเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตามนโยบาย 4 ยุทธศาสตร์ 5E การเปิดโอกาสให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ในกิจกรรม โดยเฉพาะผู้นำชุมชน เนื่องจากเป็นผู้มีอำนาจและสามารถโน้มน้าวให้คนในชุมชนเข้าร่วมในกิจกรรมการแก้ปัญหาจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของชุมชน โดยมีผู้นำที่ตระหนักถึงปัญหา เป็นเรื่องที่ต้องได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีส่วนร่วมในกิจกรรม ตั้งแต่กระบวนการวิเคราะห์ปัญหาการวางแผนแก้ไขปัญหา การปฏิบัติการและการประเมินผล การได้เรียนรู้จากการปฏิบัติจริงในหน่วยงานของตน ทำให้ทราบถึงวิธีการจัดการ การปรับปรุงและแก้ไขเพื่อให้ปัญหานั้นหมดไป

จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่มีความเจริญและพัฒนาอย่างรวดเร็ว มีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์มากเป็นอันดับที่ 1 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ(สำนักงานสถิติแห่งชาติ , 2539) อุบัติเหตุจากการจราจรพบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ รองจากกรุงเทพมหานคร ปี 2550 - 2552 กรุงเทพมหานครมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

เฉลี่ยจำนวน 581 ราย จังหวัดนครราชสีมา มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถเฉลี่ยจำนวน 402 ราย (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2554)

มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ตั้งอยู่ติดถนนมิตรภาพในจังหวัดนครราชสีมา ดำเนินการเรียนการสอนทั้งระดับปริญญาตรี ปริญญาโท และปริญญาเอก มีนักศึกษาปริญญาตรีภาคปกติปีการศึกษา 2554 จำนวน 2,828 คน คณาจารย์และบุคลากรจำนวน 270 คน ด้านหน้ามหาวิทยาลัยติดถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 2 โดยมีการจัดการจราจร 6 ช่องทาง ประกอบด้วยมีทาง U-turn ต่างระดับ ทำให้รถที่วิ่งทางตรงส่วนมากขัดด้วยความเร็ว จากข้อมูลอุบัติเหตุบริเวณหน้าประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถ เช่น การขับรถยนต์ การขับรถไม่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยว การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันนิรภัย การขับรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รถมอเตอร์ไซด์ที่ขับขี่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ไม่มีกระจกมองข้าง การข้ามถนนไม่ข้ามทางสะพานลอย รวมถึงการสังเกตรถจักรยานยนต์ที่จอดบริเวณลานจอดรถ พบหมวกนิรภัยแขวนไว้กับตัวรถน้อยมาก บริเวณลานจอดรถยนต์ไม่พบการจัดเส้นทางเข้าออกรถยนต์สามารถวิ่งสวนทางกันได้ ไม่มีป้ายเตือนความเร็ว จุดเสี่ยงหรือทางต่างระดับ จากข้อมูลการสังเกตที่กล่าวมา ล้วนแต่เป็นประเด็นความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่ควรหาทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียทั้งทางกาย การสูญเสียทางจิตใจ สังคม และเศรษฐกิจ ผู้วิจัยเห็นความสำคัญในปัญหา จึงสนใจที่จะทำวิจัย เรื่อง การสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากร ในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล จังหวัดนครราชสีมา เพื่อให้กลุ่มที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ในการวางแผนส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถ ตลอดจนการนำไปใช้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนต่อไป

## 1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจากรถของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ก่อนและหลังการจัด โครงการเป็นอย่างไร

1.2.2 พฤติกรรมการป้องกันการอุบัติเหตุจากรถของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลก่อนและหลังการจัด โครงการแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร

## 1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจากรถของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ก่อนและหลังการจัดโปรแกรม

1.3.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลก่อนและหลังการจัด โปรแกรม

#### 1.4 ขอบเขตงานวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) โดยมุ่งศึกษาปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจราจรและเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลก่อนและหลังการจัดโครงการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มีระยะการศึกษาในช่วงเดือน ธันวาคม 2552 ถึงเดือน เมษายน 2554

##### 1.4.1 ประชากร

ประชากรการวิจัยครั้งนี้ คือ อาจารย์ บุคลากร จำนวน 270 คน นักศึกษา มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลระดับปริญญาตรีทุกชั้นปี จำนวน 2,898 คน รวม 3,268 คน

##### 1.4.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วยอาจารย์ บุคลากร และนักศึกษามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลจำนวน 400 ซึ่งได้มาจากการสุ่มแบบเป็นกลุ่ม (Cluster Random Sampling) โดยการเทียบบัญชีรายชื่อไตรยางศ์ จากจำนวนอาจารย์ บุคลากร และนักศึกษาทั้งหมด 9 คณะ ทุกชั้นปี โดยการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้สูตร Taro Yamanec ( อ้างถึงใน ประคองกรรมสูตร 2542 : 10-11)และผู้วิจัยกำหนดความคลาดเคลื่อนเท่ากับ .05

##### 1.4.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

###### 1.4.3.1 ตัวแปรอิสระ

###### กิจกรรมที่จัดให้

- นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ
- ประชาสัมพันธ์อุบัติเหตุจราจรและการป้องกันผ่านสื่อต่างๆ เช่น แผ่นพับ โปสเตอร์จัดบอร์ด เปิด VCDก่อนการสอนทฤษฎีฯ เปิดเสียงตามสาย การประชาสัมพันธ์ทาง internet ที่วิภาภายในมหาวิทยาลัย
- กิจกรรมเสริมสร้างความรู้
- การร่วมวิเคราะห์และวางแผนแก้ปัญหาในผู้เกี่ยวข้อง
- กำหนดช่องทางจราจร, ป้ายจราจร

### 1.4.3.2 ตัวแปรตาม

- 1) จำนวนผู้ได้รับอุบัติเหตุจราจรในและนอกมหาวิทยาลัย ถนน  
มิตรภาพ
- 2) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา  
อาจารย์ และบุคลากร ประกอบด้วย
  - ขับขี่มอเตอร์ไซด์ใส่หมวกนิรภัย
  - ขับขี่มอเตอร์ไซด์ที่ถูกแบบมาตรฐาน
  - ขับขี่รถตามกฎหมายจราจร มีใบขับขี่
  - คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ยังขยับยานยนต์
  - ขับขี่รถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด
  - การขับรถไม่ย้อนศร
  - การซ้อน 3 ในมอเตอร์ไซด์

### 1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทั้งจากการสัญจรไปมาโดยรถยนต์  
และรถจักรยานยนต์

พฤติกรรม หมายถึง การปฏิบัติของมนุษย์ที่ถูกกำหนดโดยบุคลิกภาพของบุคคลเพื่อ  
ตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง บุคคลอื่นจะสังเกตได้หรือไม่ก็  
ตาม

การสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร หมายถึง กระบวนการเกื้อหนุนและ  
สนับสนุนส่งเสริมให้บุคคลและกลุ่มคนมีความสามารถในการปฏิบัติตามกฎหมายในการขับขี่  
รถยนต์ จักรยานยนต์ ในเรื่อง การไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อน หรือขณะขับขี่ การ  
สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถยนต์ การตรวจเช็ค  
สภาพรถก่อนการขับขี่ การให้สัญญาณไฟก่อนและขณะเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องจราจร การไม่ขับ  
ขี่ซ้อนเกิน 1 คนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การขับรถด้วยความระมัดระวัง การขับรถด้วย  
ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

นักศึกษา หมายถึง นักศึกษาที่กำลังศึกษาระดับปริญญาตรีภาคปกติของมหาวิทยาลัยวงษ์  
ชวลิตกุล จังหวัดนครราชสีมา

อาจารย์ หมายถึง อาจารย์ประจำคณะวิชา ทั้ง 9 คณะวิชาของมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล  
จังหวัดนครราชสีมา

บุคลากร หมายถึง เจ้าหน้าที่สายสนับสนุนการสอน ของมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล  
จังหวัดนครราชสีมา

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทราบข้อมูลประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา อาจารย์ และ  
บุคลากรของมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ก่อนและหลังการจัด โครงการ

1.6.2 ทราบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากร  
มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ก่อนและหลังการจัด โครงการ

1.6.3 เป็นประโยชน์และแนวทางในการดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของ  
นักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล