

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัย เรื่องการสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล จังหวัดนครราชสีมาในครั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล จำนวน 400 คน มาวิเคราะห์และเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยายจำแนกเป็น 4 ตอน ดังมีรายละเอียด ต่อไปนี้

- ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล/ข้อมูลการปฏิบัติตัวทั่วไปในการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ตอนที่ 2 การเกิดอุบัติเหตุภายใน 6 เดือนที่ผ่านมา
- ตอนที่ 3 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
- ตอนที่ 4 ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล/ข้อมูลการปฏิบัติตัวทั่วไปในการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม
ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้

- 4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4.3 การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถยนต์
- 4.4 การเปรียบเทียบการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีรายละเอียดในแต่ละหัวข้อ ดังนี้

4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ เป็นอาจารย์ บุคลากร และนักศึกษามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล จำนวน 400 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 เพศ

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	130	32.5
หญิง	267	66.8
ไม่ระบุ	3	0.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 66.8 และเพศชาย จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 ตามลำดับ

4.1.2 สถานภาพ

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
นักศึกษา	349	87.3
นักศึกษาชั้นปีที่ 1	108	27.0
นักศึกษาชั้นปีที่ 2	100	25.0
นักศึกษาชั้นปีที่ 3	90	22.5
นักศึกษาชั้นปีที่ 4	51	12.8
อาจารย์	43	10.7
บุคลากร	8	2.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นนักศึกษา จำนวน 349 คน คิดเป็นร้อยละ 87.3 รองลงมาเป็นอาจารย์ จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.7 และบุคลากร จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

4.1.3 สังกัดคณะ/ สำนัก/ ศูนย์

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามสังกัดคณะ/ สำนัก/ ศูนย์

สังกัดคณะ/ สำนัก/ ศูนย์	จำนวน	ร้อยละ
สาขารณสุขศาสตร์	95	23.7
พยาบาลศาสตร์	73	18.3
วิศวกรรมศาสตร์	40	10.0
บริหาร	78	19.5
ศึกษาศาสตร์	32	8.0
นิเทศศาสตร์	42	10.5
นิติศาสตร์	16	4.0
สถาปัตยกรรมศาสตร์	14	3.5
เศรษฐศาสตร์	2	.5
สำนัก/ ศูนย์	8	2.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่เป็นอาจารย์ บุคลากรและนักศึกษาสังกัดคณะสาขารณสุขศาสตร์ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 23.7 รองลงมาเป็นอาจารย์คณะบริหาร จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และอาจารย์พยาบาลศาสตร์ จำนวน 73 คนคิดเป็นร้อยละ 18.3 ตามลำดับ

4.1.4 อายุ

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 18 ปี	27	6.7
18 – 24 ปี	299	74.7
25 – 35 ปี	60	15.0
36 – 45 ปี	11	2.8
46 ปี ขึ้นไป	3	.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่ จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 23.7 อยู่ในช่วงอายุ 18-24 ปี รองลงมา จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 อยู่ในช่วงอายุ 25-35 ปี และจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 มีอายุต่ำกว่า 18 ปี ตามลำดับ

4.1.5 ยานพาหนะที่ใช้

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามยานพาหนะที่ใช้

ยานพาหนะที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์	73	18.3
รถจักรยานยนต์	327	81.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ยานพาหนะที่ผู้ร่วมโครงการใช้ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 327 คน คิดเป็นร้อยละ 81.7 และเป็นรถยนต์ จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 ตามลำดับ

4.1.6 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	16	4.9
1- 5 ปี	134	41.0
6 – 10 ปี	131	40.0
11 ปี ขึ้นไป	46	14.1
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 41.0 รองลงมาอยู่ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 และจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ 11 ปีขึ้นไป ตามลำดับ

4.1.7 ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์

ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ปี	5	6.8
1- 5 ปี	35	47.9
6 – 10 ปี	18	24.7
มากกว่า 11 ปี	15	20.6
รวม	73	100

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ของผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมาอยู่ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 24.7 และจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 20.6 ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์อยู่ 11 ปีขึ้นไป ตามลำดับ

4.2 การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 การมีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=327)

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
มี	238	72.8
ไม่มี	89	27.2
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 238 คน คิดเป็นร้อยละ 72.8 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 27.2

4.2.2 การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=327)

การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
สวมทุกครั้ง	158	48.3
สวมบางครั้ง	159	48.6
ไม่เคยสวม	10	3.1
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นบางครั้ง จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 รองลงมาสวมทุกครั้ง จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3 และไม่เคยสวม จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 3.1 ตามลำดับ

4.2.3 ชนิดของหมวดนิรภัยที่สวม

ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามชนิดของหมวดนิรภัยที่สวม (n=327)

ชนิดของหมวดนิรภัยที่สวม	จำนวน	ร้อยละ
แบบปิดหน้า	123	38.8
แบบเต็มใบ	146	46.0
แบบครึ่งใบ	48	15.2
รวม	317	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่เลือกชนิดของหมวดนิรภัยที่สวม เป็นแบบเต็มใบ จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 รองลงมาแบบปิดหน้า จำนวน 123 คิดเป็นร้อยละ 38.8 และแบบครึ่งใบ จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 15.2 ตามลำดับ

4.2.4 การมีเครื่องหมายมาตรฐาน มอก.ของหมวดนิรภัย

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามการมีเครื่องหมายมาตรฐาน มอก.ของหมวดนิรภัย (n=327)

การมีเครื่องหมายมาตรฐาน มอก.ของหมวดนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
มี	286	90.2
ไม่มี	31	9.8
รวม	317	100

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีการเลือกหมวดนิรภัยที่มีเครื่องหมายมาตรฐาน มอก. จำนวน 286 คน คิดเป็นร้อยละ 90.2 และไม่มีการเลือกหมวดนิรภัยที่มีเครื่องหมายมาตรฐาน มอก. จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 ตามลำดับ

4.2.5 การคาดสายรัดคางขณะที่สวมใส่หมวกนิรภัย

ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามการคาดสายรัดคางขณะที่สวมใส่หมวกนิรภัย (n=327)

การคาดสายรัดคางขณะที่สวมใส่หมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
คาดทุกครั้ง	220	69.4
คาดบางครั้ง	81	25.6
ไม่เคยคาด	16	5.0
รวม	317	100.0

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่คาดสายรัดคางขณะที่สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้ง จำนวน 220 คน คิดเป็นร้อยละ 69.4 รองลงมาคาดบางครั้ง จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 25.6 และไม่เคยคาด จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

4.2.6 การมีผู้โดยสารนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน

ตารางที่ 4.13 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามการมีผู้โดยสารนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน (n=327)

การมีผู้โดยสารนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน	จำนวน	ร้อยละ
เป็นประจำ	54	16.5
บางครั้ง	234	71.6
ไม่เคย	39	11.9
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีผู้โดยสารนั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน บางครั้ง จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 71.6 รองลงมาเป็นประจำ จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 และไม่เคย จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

4.2.7 รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีมาตรฐาน

ตารางที่ 4.14 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีมาตรฐาน (n=327)

รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีมาตรฐาน	จำนวน	ร้อยละ
มาตรฐาน	280	85.6
ปรับแต่ง	47	14.4
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีมาตรฐาน จำนวน 280 คน คิดเป็นร้อยละ 85.6 และปรับแต่ง จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 14.4

4.2.8 การมีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 4.15 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามการมีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (n=327)

การมีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	จำนวน	ร้อยละ
มี	299	91.4
ไม่มี	28	8.6
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 91.4 และไม่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 8.6

4.2.9 ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

ตารางที่ 4.16 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล (n=327)

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	53	16.2
15 – 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	80	24.5
26 – 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	75	22.9
36 – 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	81	24.8
มากกว่า 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	38	11.6
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ความเร็วเฉลี่ย 36–45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 รองลงมา มีความเร็วเฉลี่ย 15 – 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 และมีความเร็วเฉลี่ย 26 – 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 22.9

4.2.10 ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกพีกาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

ตารางที่ 4.17 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ จำแนกตามความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกพีกาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล (n=327)

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกพีกาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	67	20.5
31 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	142	43.4
61 – 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	98	30.0
91 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขึ้นไป	20	6.1
รวม	327	100.0

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกพีกาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ความเร็วเฉลี่ย 31 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 43.4 รองลงมา มีความเร็วเฉลี่ย 61 – 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 และมีความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5

4.3 การปฏิบัติตัวของผู้ขับขีรถยนต์

การปฏิบัติตัวในการขับขีรถยนต์ มีรายละเอียดดังนี้

4.3.1 การมีใบอนุญาตขับขีรถยนต์

ตารางที่ 4.18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขีรถยนต์ (n=73)

การมีใบอนุญาตขับขีรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
มี	69	94.5
ไม่มี	4	5.5
รวม	73	100.0

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขีรถยนต์ จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 94.5 และไม่มีใบอนุญาตขับขีรถยนต์ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 5.5

4.3.2 การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์

ตารางที่ 4.19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์ (n=73)

การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
คาดทุกครั้ง	50	68.5
คาดบางครั้ง	23	31.5
ไม่เคยคาด	0	0
รวม	73	100.0

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์ทุกครั้ง จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 68.5 และคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถยนต์เป็นบางครั้ง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5

4.3.3 การขับขีรถที่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 4.20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการขับขีรถที่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (n=73)

การขับขีรถที่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535	จำนวน	ร้อยละ
มีประกันภัยฯ	71	97.3
ไม่มีประกันภัยฯ	2	2.7
รวม	73	100.0

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 97.3 และไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7

4.3.4 ความเร็วเฉลี่ยในการขับขีรถยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

ตารางที่ 4.21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเร็วเฉลี่ยในการขับขีรถยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล (n=73)

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขีรถยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	8	11
15 – 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	12	16.4
26 – 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	15	20.5
36 – 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	32	43.8
มากกว่า 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	6	8.2
รวม	73	100.0

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่ขับขีรถยนต์ ภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลความเร็วเฉลี่ย 36 – 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 43.8 รองลงมาลงมีความเร็วเฉลี่ย 26 – 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 และมีความเร็วเฉลี่ย 15 – 25 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 16.4

4.3.5 ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกฟิลาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

ตารางที่ 4.22 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกฟิลาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล (n=73)

ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกฟิลาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	3	4.1
31 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	15	20.5
61 – 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	44	60.3
มากกว่า 91 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	11	14.1
รวม	73	100.0

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ผู้ร่วมโครงการส่วนใหญ่ขับขี่รถยนต์ ถนนมิตรภาพจากแยกฟิลาซัสถึงมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลความเร็วเฉลี่ย 61 – 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 60.3 รองลงมาลงมีความเร็วเฉลี่ย 31 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 20.5 และมีความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 91 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1

4.4 การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์

การปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ รวบรวมข้อมูลจากการสังเกตพฤติกรรมผู้ขับขี่บริเวณประตูทางเข้าด้านหน้ามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ในวันจันทร์ – สุกร์ระหว่างเวลา 07.30 – 09.00 น. มีรายละเอียดดังนี้

4.4.1 เพศผู้ขับขี่

ตารางที่ 4.23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการจัดโปรแกรม จำแนกตามเพศผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์

เพศผู้ขับขี่	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์				
เพศชาย	184	56.3	201	61.5
เพศหญิง	143	43.7	126	38.5
รวม	327	100	327	100
ผู้ขับขี่รถยนต์				
เพศชาย	56	76.7	52	71.2
เพศหญิง	17	23.3	21	28.8
รวม	73	100	73	100

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนจัดโปรแกรมส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 56.3 หลังจัดโปรแกรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 61.5 ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนจัดโปรแกรมส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 76.7 หลังจัดโปรแกรมผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 71.2

4.4.2 การสวมหมวก/คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่

ตารางที่ 4.24 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการจัดโปรแกรม จำแนกตามการสวมหมวก/คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์

การสวมหมวก/คาดเข็มขัดนิรภัย ของผู้ขับขี่	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์				
สวมหมวก	168	51.4	180	55.1
ไม่สวมหมวก	159	48.6	147	44.9
รวม	327	100	327	100
ผู้ขับขี่รถยนต์				
คาดเข็มขัดนิรภัย	37	50.7	36	49.3
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	36	49.3	37	50.7
รวม	73	100	73	100

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนจัดโปรแกรมส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถ จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 หลังจัดโปรแกรมผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 55.1 ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนการจัดโปรแกรมส่วนใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 50.7 หลังจัดโปรแกรมผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถ จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 50.7

4.4.3 การขับรถยื้อนศรของผู้นับช้

ตารางที่ 4.25 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการจัดโปรแกรม จำแนกตามการขับรถยื้อนศรผู้นับช้รตจักรยานยนต และรถยนต

การขับรถยื้อนศรของผู้นับช้	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผู้นับช้รตจักรยานยนต				
ยื้อนศร	111	33.9	115	35.2
ไมยื้อนศร	216	66.1	212	64.8
รวม	327	100	327	100
ผู้นับช้รถยนต				
ยื้อนศร	11	15.1	8	11.0
ไมยื้อนศร	62	84.9	65	89.0
รวม	73	100	73	100

จากตารางที่ 4.25 พบว่า การขับรถยื้อนศร ผู้นับช้รตจักรยานยนตก่อนจัดโปรแกรม ส่วนใหญ่ไมยื้อนศร จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 66.1 หลังจัดโปรแกรมผู้นับช้ส่วนใหญ่ไมยื้อนศร จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 64.8 ส่วนผู้นับช้รถยนตก่อนจัดโปรแกรม ส่วนใหญ่ไมยื้อนศร จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 84.9 หลังจัดโปรแกรมผู้นับช้ส่วนใหญ่ไมยื้อนศร จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 89.0

4.4.4 การเปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.26 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังการจัดโปรแกรม จำแนกตามการเปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์

การเปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้า หรือออกมหาวิทยาลัย	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์				
เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยว	122	37.3	133	40.7
ไม่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยว	205	62.7	194	59.3
รวม	327	100	327	100
ผู้ขับขี่รถยนต์				
เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยว	67	91.8	71	97.3
ไม่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยว	6	8.2	2	2.7
รวม	73	100	73	100

จากตารางที่ 4.26 พบว่า การเปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนจัดโปรแกรม ส่วนใหญ่ไม่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย จำนวน 205 คน คิดเป็นร้อยละ 62.7 หลังจัดโปรแกรมผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 59.3 ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนจัดโปรแกรม ส่วนใหญ่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 91.8 หลังจัดโปรแกรมผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เปิดสัญญาณไฟก่อนเลี้ยวเข้าหรือออกมหาวิทยาลัย จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 97.3

4.5 การเกิดอุบัติเหตุภายใน 6 เดือนที่ผ่านมา

การเกิดอุบัติเหตุภายใน 6 เดือนที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้

4.5.1 การประสบอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.27 เปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของการประสบอุบัติเหตุจราจร (n=400)

การประสบอุบัติเหตุจราจร	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เคย	99	24.8	31	7.8
ไม่เคย	301	75.2	369	92.2
รวม	400	100.0	400	100.0

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ผู้เข้าร่วม โครงการส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรจำนวน 301 คน คิดเป็นร้อยละ 75.2 และส่วนน้อยที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุจราจรจำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรภายใน 6 เดือนจำนวน 369 คน คิดเป็นร้อยละ 92.2 มีส่วนน้อยที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุจราจรภายใน 6 เดือน จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.8

4.5.2 สถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.28 เปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของสถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจร

สถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจร	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ภายในมหาวิทยาลัย	4	4.0	2	6.5
ถนนมิตรภาพจากแยกพิภพศาสตร์ถึงหน้ามหาวิทยาลัย	19	19.2	4	12.9
ที่อื่นๆ	76	76.8	25	80.6
รวม	99	100.0	31	100.0

จากตารางที่ 4.28 พบว่า สถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่อื่นๆ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 76.8 รองลงมา ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ถนนมิตรภาพจากแยกพิภพศาสตร์ถึงหน้ามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 19.2 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่อื่นๆจำนวน 25 คิดเป็นร้อยละ 80.6 รองลงมา ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ถนนมิตรภาพจากแยกพิภพศาสตร์ถึงหน้ามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 12.9

4.5.3 ยานพาหนะที่ขับขี่ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.29 เปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของยานพาหนะที่ขับขี่ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร

ยานพาหนะที่ขับขี่ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขี่จักรยานยนต์	14	14.1	11	35.5
ขี่รถจักรยานยนต์	85	85.9	20	64.5
รวม	99	100.0	31	100.0

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ยานพาหนะที่ขับขี่ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจราจรขณะขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 85.9 รองลงมา ประสบอุบัติเหตุจราจรขณะขี่จักรยานยนต์ จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจราจรขณะขี่รถจักรยานยนต์

จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 และมีผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรขณะขับขี่รถยนต์ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5

4.5.4 การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.30 เปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร

การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คาดเข็มขัดนิรภัย	10	71.4	9	81.8
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	4	28.6	2	18.2
รวม	14	100.0	11	100.0

จากตารางที่ 4.30 พบว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 71.4 มีส่วนน้อยที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 28.6 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ คาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 81.8 มีส่วนน้อยที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 18.2

4.5.5 การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.31 เปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของการสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร

การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สวมหมวกนิรภัย	50	58.8	14	70
ไม่สวมหมวกนิรภัย	35	41.2	6	30
รวม	85	100.0	20	100.0

จากตารางที่ 4.31 พบว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 58.8 มีส่วนน้อยที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 41.2 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 70 มีส่วนน้อยที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 30

4.5.6 ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 4.32 เปรียบเทียบจำนวนและร้อยละของความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร

ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร	ก่อนจัดโปรแกรม		หลังจัดโปรแกรม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถเสียหาย/คนไม่ได้รับบาดเจ็บ	41	41.4	12	38.7
บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษาที่สถานบริการ	44	44.4	15	48.4
บาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล	11	11.1	3	9.7
ต้องเข้าเฝ้าก/นอนโรงพยาบาล	3	3.0	1	3.2
รวม	99	100.0	31	100.0

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่พบความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรคือ บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการรักษาที่สถานบริการ จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 44.4 รองลงมา คือ รถเสียหาย/คนไม่ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 41.4 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่ บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการ

รักษาที่สถานบริการ จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 48.4 รองลงมา คือ รถเสียหาย/คนไม่ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 38.7

4.6 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

4.6.1 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

4.6.1.1 การวิเคราะห์ค่าคะแนนรวม การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ค่าคะแนนรวม การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อน และหลังการจัดโปรแกรม มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.32

ตารางที่ 4.33 การเปรียบเทียบพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อน และหลังการจัดโปรแกรม

การปฏิบัติตัว	n	\bar{X}	SD	df	t-value	p-value
ก่อนการจัดโปรแกรม	327	67.34	9.68	326	-5.60*	<0.001
หลังการจัดโปรแกรม	327	70.85	6.35			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าร่วมโครงการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4.6.1.2 การวิเคราะห์ค่าคะแนนรายข้อ การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ค่าคะแนนรายข้อ การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อน และหลังการจัดโปรแกรม มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.34 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยรายข้อ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการจัดโปรแกรม (n = 327)

การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	ก่อนการจัดโปรแกรม		แปลผล	หลังการจัดโปรแกรม		แปลผล
	\bar{X}	SD		\bar{X}	SD	
1. การตรวจเช็คระดับน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบเบรก และสัญญาณไฟเป็นประจำ	3.60	1.13	มาก	3.56	0.91	มาก
2. การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่	4.24	0.97	มากที่สุด	4.43	0.73	มากที่สุด
3. การไม่ขับขี่รถขณะร่างกายอ่อนเพลียหรือง่วงนอน	3.94	0.95	มาก	4.31	0.78	มากที่สุด
4. การไม่ขับขี่รถที่สภาพไม่พร้อมใช้งาน เช่น ไม่มีไฟเลี้ยว สัญญาณไฟบอกพ่วง	4.13	1.07	มาก	4.31	0.75	มากที่สุด
5. การไม่ขับแข่งรถบนถนนที่ไม่ใช่ถนนแข่งรถ	4.41	1.13	มากที่สุด	4.54	0.69	มากที่สุด
6. การให้สัญญาณไฟเลี้ยว/ให้สัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนช่องทางวิ่ง	4.22	1.09	มากที่สุด	4.28	0.66	มากที่สุด
7. การชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทางแยก/ทางโค้ง	4.65	0.75	มากที่สุด	4.54	0.65	มากที่สุด
8. การไม่ขับขี่รถคู่ขนานมาพร้อมกัน 2 คันหรือมากกว่า	3.87	1.09	มาก	4.02	0.77	มาก
9. การไม่พูดคุยกับผู้ขับขี่รถคันอื่นขณะขับขี่รถ	3.74	1.06	มาก	3.93	0.69	มาก
10. การไม่พูดคุยโทรศัพท์ โดยถือหรือจับโทรศัพท์ขณะขับขี่รถ	3.60	0.86	มาก	3.82	0.65	มาก
11. การไม่ขับขี่รถขณะฝนตกหนัก	3.52	0.99	มาก	3.98	0.65	มาก

การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุ จากรถขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	ก่อนการจัด โปรแกรม		แปลผล	หลังการจัด โปรแกรม		แปลผล
	\bar{X}	SD		\bar{X}	SD	
12. การคำนึงถึงกฎจราจรเสมอขณะ ขับขี่	4.25	0.93	มากที่สุด	4.21	0.72	มากที่สุด
13. การไม่ขับรถฝ่าไฟแดง	4.05	0.96	มาก	4.28	0.71	มากที่สุด
14. การไม่ถูกตำรวจปรับเรื่องการขับ ขี่	3.96	0.98	มาก	4.16	0.70	มาก
15. การขับรถแซงขึ้นทางขวา	3.58	1.28	มาก	4.28	0.69	มากที่สุด
16. การไม่ขับรถย้อนศร	3.52	0.80	มาก	4.00	0.71	มาก
17. การไม่จอดครนในที่ห้ามจอด	4.07	0.92	มาก	4.21	0.69	มากที่สุด
เฉลี่ย	3.96	1	มาก	4.17	0.71	มากที่สุด

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.96$) หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.17$) เมื่อเปรียบเทียบรายชื่อ พบว่า มีการปฏิบัติตัวเพิ่มเป็นระดับมากที่สุด จำนวน 11 ข้อ เรียงลำดับการปฏิบัติที่มีคะแนนมากที่สุด จากมากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก ดังนี้

- 1) การไม่ขับแข่งรถบนถนนที่ไม่ใช่ถนนแข่งรถ ($\bar{X} = 4.54$)
- 2) การชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทางแยก/ทางโค้ง ($\bar{X} = 4.54$)
- 3) การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ ($\bar{X} = 4.43$)

แต่ยังมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีการปฏิบัติอยู่ในระดับ มาก จำนวน 6 ข้อ ดังนี้

- 1) การไม่ถูกตำรวจปรับเรื่องการขับขี่ ($\bar{X} = 4.16$)
- 2) การไม่ขับซัดคู่ขนานมาพร้อมกัน 2 คันหรือมากกว่า ($\bar{X} = 4.02$)
- 3) การไม่ขับรถย้อนศร ($\bar{X} = 4.00$)
- 4) การไม่พูดคุยกับผู้ขับขี่คันอื่นขณะขับขี่รถ ($\bar{X} = 3.93$)
- 5) การไม่พูดคุยโทรศัพท์ โดยถือหรือจับโทรศัพท์ขณะขับขี่รถ ($\bar{X} = 3.82$)
- 6) การตรวจเช็กระดับน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบเบรก และสัญญาณไฟเป็นประจำ ($\bar{X} = 3.56$)

4.7 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์

4.7.1 การวิเคราะห์ค่าคะแนนรวม การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์

ผลการวิเคราะห์ค่าคะแนนรวม การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์ ก่อน และหลังการจัดโปรแกรม มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.35 การเปรียบเทียบพฤติกรรมโดยรวม การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ก่อนและหลังการจัดโปรแกรม (n = 73)

การปฏิบัติตัว	n	\bar{X}	SD	df	t-value	p-value
ก่อนการจัดโปรแกรม	73	65.01	5.96	72	-1.23	0.22
หลังการจัดโปรแกรม	73	66.08	4.28			

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจากการขับขี่รถยนต์ เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าร่วมโครงการอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

4.7.2 การวิเคราะห์ค่าคะแนนรายข้อ การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์

ผลการวิเคราะห์ค่าคะแนนรายข้อ การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่รถยนต์ ก่อน และหลังการจัดโปรแกรม มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.35 ตารางที่ 4.36 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ ก่อนและหลังการจัดโปรแกรม แยกเป็นรายข้อ (n=73)

การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถขณะขับขี่รถยนต์	ก่อนการจัดโปรแกรม		แปลผล	หลังการจัดโปรแกรม		แปลผล
	\bar{X}	SD		\bar{X}	SD	
1. การตรวจเช็คระดับน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบเบรก และสัญญาณไฟเป็นประจำ	3.97	1.24	มาก	3.79	0.78	มาก
2. การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่	4.33	0.82	มากที่สุด	4.52	0.63	มากที่สุด

การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุ จากรถขณะขับขี่รถยนต์	ก่อนการจัด โปรแกรม		แปลผล	หลังการจัด โปรแกรม		แปลผล
	\bar{X}	SD		\bar{X}	SD	
3. การไม่จับพวงมาลัยรถขณะร่างกาย อ่อนเพลียหรือง่วงนอน	4.03	0.69	มาก	4.30	0.64	มากที่สุด
4. การไม่จับพวงมาลัยที่สภาพไม่พร้อมใช้ งาน เช่น ไม่มีไฟเลี้ยว สัญญาณไฟ บอกพ่วง	4.64	0.77	มากที่สุด	4.79	0.44	มากที่สุด
5. การไม่จับเบรกขณะรถบนถนนที่ไม่ใช่ ถนนแข่งรถ	4.78	0.82	มากที่สุด	4.73	0.51	มากที่สุด
6. การให้สัญญาณไฟเลี้ยว/ให้ สัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยน ช่องทางวิ่ง	4.78	0.42	มากที่สุด	4.62	0.54	มากที่สุด
7. การชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทาง แยก/ทางโค้ง	4.84	0.41	มากที่สุด	4.64	0.69	มากที่สุด
8. การไม่จับพวงมาลัยรถขณะมาพร้อมกัน 2 คันหรือมากกว่า	4.08	1.05	มาก	4.12	0.58	มาก
9. การไม่พูดคุยโทรศัพท์ โดยถือหรือ จับโทรศัพท์ขณะขับขี่รถ	3.56	0.73	มาก	3.89	0.61	มาก
10. การคำนึงถึงกฎจราจรเสมอขณะ ขับขี่รถ	4.56	0.85	มากที่สุด	4.47	0.55	มากที่สุด
11. การไม่ขับรถฝ่าไฟแดง	4.42	0.83	มากที่สุด	4.45	0.62	มากที่สุด
12. การไม่ถูกตำรวจปรับเรื่องการขับ ขี่	4.56	0.67	มากที่สุด	4.37	0.59	มากที่สุด
13. การขับรถแซงขึ้นทางขวา	3.86	1.43	มาก	4.51	0.63	มากที่สุด
14. การไม่ขับรถย้อนศร	4.18	0.75	มาก	4.51	0.53	มากที่สุด
15. การไม่จอดรถในที่ห้ามจอด	4.41	0.76	มากที่สุด	4.37	0.51	มากที่สุด
เฉลี่ย	4.33	0.82	มากที่สุด	4.41	0.59	มากที่สุด

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการที่ขับขีรถยนต์ มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$) หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการที่ขับขีรถยนต์ มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.41$) เมื่อเปรียบเทียบรายชื่อ พบว่า มีการปฏิบัติตัวระดับมากที่สุด จำนวน 12 ข้อ เรียงลำดับการปฏิบัติ จากมากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก ดังนี้

- 1) การไม่ขับขีรถที่สภาพไม่พร้อมใช้งาน เช่น ไม่มีไฟเลี้ยวสัญญาณไฟบกพร่อง ($\bar{X} = 4.79$)
- 2) การไม่ขับแข่งรถบนถนนที่ไม่ใช่ถนนแข่งรถ ($\bar{X} = 4.73$)
- 3) การชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทางแยก/ทางโค้ง ($\bar{X} = 4.63$)
- 4) การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี ($\bar{X} = 4.52$)

แต่ยังมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขีรถยนต์ ที่ระดับ มาก จำนวน 3 ข้อ ดังนี้

- 1) การไม่ขับขีรถคู่ขนานมาพร้อมกัน 2 คันหรือมากกว่า ($\bar{X} = 4.12$)
- 2) การไม่พูดคุยโทรศัพท์ โดยถือหรือจับโทรศัพท์ขณะขับขีรถ ($\bar{X} = 3.89$)
- 3) การตรวจเช็คระดับน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบเบรก และสัญญาณไฟเป็นประจำ ($\bar{X} = 3.56$)

4.8 ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

4.8.1 ปัญหา/ ข้อเสนอแนะการจราจรถนนมิตรภาพจากแยกพิกาซส์ถึงหน้ามหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

ปัญหา ผู้เข้าร่วมโครงการได้เสนอปัญหาสำคัญแบ่งเป็น 3 กลุ่ม เรียงลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ดังนี้

1) ด้านพฤติกรรมการขับขีของคน เป็นปัญหาสำคัญ เช่น การขับขีรถด้วยความเร็วสูง ไม่เคารพกฎจราจร ขับรถฝ่าฝืนไฟจราจร ขับรถกลางถนน ใช้โทรศัพท์ขณะขับขีรถ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนผู้เดินเท้ามีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จากความประมาท ขาดความระมัดระวังในการข้ามถนน หรือขึ้นลงรถ ไม่เคารพกฎจราจร ข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอย

2) ด้านสภาพถนน เช่น เป็นถนนที่เป็นเส้นทางหลัก ประกอบด้วย การเดินรถ 6 ช่องทาง ทำให้มีรถจำนวนมาก การแบ่งช่องทางเดินรถไม่ชัดเจน รวมถึงสภาพถนนบางตอนที่เป็นทางโค้ง บดบังวิสัยทัศน์ในการมองเห็น มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มาก

3) ด้านสภาพแวดล้อม เช่น การมีสะพานกลับรถอยู่ด้านหน้ามหาวิทยาลัย

ทำให้รถที่ออกจากซอยด้านข้างมหาวิทยาลัยขับย้อนศรขึ้นสะพาน

ข้อเสนอแนะ

1) ด้านพฤติกรรมการขับขี่ของคน ควรรณรงค์ปลูกจิตสำนึกเพื่อความปลอดภัย และสร้างเสริมทัศนคติที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

2) ด้านสภาพถนน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรประเมิน แก๊วสภาพถนนให้ปลอดภัย การจัดช่องทางจราจรให้ชัดเจนว่า ช่องทางใดสามารถกลับรถได้ ช่องทางใดให้เลี้ยวขวาเข้าแยกประโดก การติดสัญญาณไฟจราจร ควรมีตัวเลขแสดงระยะเวลาสัญญาณไฟเขียว-แดง หรืออาจทำอุโมงค์เพื่อการระบายรถจากบริเวณแยกที่การจราจรคับคั่ง

3) ด้านสภาพแวดล้อม ควรจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การขับขี่ปลอดภัย ป้ายจำกัดความเร็ว บริเวณทางโค้งก่อนถึงประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย ควรทำไฟกระพริบเตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็ว สัญญาณไฟกระพริบเตือนภัย

4.8.2 ปัญหา/ ข้อเสนอแนะการจราจรทางเข้า-ออก และภายในมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

ปัญหา ผู้เข้าร่วมโครงการได้เสนอปัญหาสำคัญแบ่งเป็น 4 กลุ่ม เรียงลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย ดังนี้

1) ด้านพฤติกรรมการขับขี่ของคน เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ไม่เคารพกฎจราจร ขับรถกลางถนน ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ให้สัญญาณไฟเขียว/ให้สัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนช่องทาง จอดรถในที่ห้ามจอด ส่วนผู้เดินเท้ามีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จากความประมาท ขาดความระมัดระวังในการข้ามถนน หรือขึ้นลงรถ ไม่เคารพกฎจราจร

2) ด้านการบังคับใช้นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้นโยบาย

3) ด้านสภาพถนน เช่น ไม่มีการกำหนดเส้นทางเดินรถ การกำหนดบริเวณจอดรถที่ขอบถนนไม่เหมาะสม มีที่ห้ามจอดมากเกินไป

4) ด้านสภาพแวดล้อม เช่น โรงจอดรถไม่เพียงพอทำให้รถจำนวนมากจอดริมถนนบริเวณห้ามจอด ไม่มีป้ายกำหนดความเร็ว ไม่มีป้ายประชาสัมพันธ์การขับขี่ปลอดภัย มีต้นไม้ และเกาะกลางถนนกีดขวางทางจราจร

ข้อเสนอแนะ

1) ด้านพฤติกรรมการขับขี่ของคน ควรแต่งตั้งกรรมการผู้รับผิดชอบในการวางแผนดำเนินการด้านการขับขี่ปลอดภัยภายในมหาวิทยาลัยควรจัดอบรมให้ความรู้ผู้เกี่ยวข้อง

ทุกระดับ ประชาสัมพันธ์การขับขี่ปลอดภัยผ่านสื่อต่างๆ เช่น แผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ จัดบอร์ดความรู้ ที่วิถึภายในมหาวิทยาลัย การรณรงค์ปลูกจิตสำนึกเพื่อความปลอดภัย และสร้างเสริมทัศนคติที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การประกวดออกแบบโปสเตอร์การขับขี่ปลอดภัย

2) ด้านการบังคับใช้นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ควร

ประชาสัมพันธ์นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มีมาตรการบังคับใช้ที่จริงจัง เช่น การสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บริเวณประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย ควรให้ยามเรียกตรวจและขอความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายทุกครั้ง

3) ด้านสภาพถนน กรรมการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกัน

ประเมินด้านความปลอดภัย และเสนอการแก้ไขสภาพถนนให้ถูกต้องตามหลักการวิศวกรรม และความปลอดภัย เช่น การกำหนดเส้นทางจราจร การกำหนดบริเวณที่จอดรถ และที่ห้ามจอดรถ การปรับแต่งขอบถนน เกาะกลางถนน

4) ด้านสภาพแวดล้อม ควรจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การขับขี่ปลอดภัย

สัญญาณไฟกระพริบเตือนภัย ติดป้ายจำกัดความเร็ว ผู้บริหาร อาจารย์ควรปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อเป็นแบบอย่างสำหรับนักศึกษา