

**พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วม
ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจาก
การขับขี่รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาชุมชน
ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง**

**BEHAVIORS OF RIDING MOTORCYCLES AND
PARTICIPATING AND SOLVING ACCIDENT FROM
RIDING MOTORCYCLES: CASE STUDY
AT TAMIRUM SUBDISTRICT, MUANG DISTRICT
PHATTHALUNG PROVINCE**

.....

พัทธนันท์ คงทอง*, สมหญิง สุขคนธ์
Phatthanun Khongtong*, Somying Sukhon

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลดอนช้าง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
Donchang Health Promotion Hospital, Muang District, Phatthalung Province, Thailand.

*Corresponding author, E-mail: rukjee@hotmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนาแบบตัดขวาง ร่วมกับการวิจัยเชิงปฏิบัติการ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการมีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งการนำเสนอข้อมูลเป็น 2 ส่วน คือข้อมูลเชิงปริมาณ ได้จากการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนาและข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้จากการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการในการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ในประชาชน จำนวนทั้งสิ้น 404 คน ส่วนการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์บนท้องถนน เก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชนที่เข้าร่วมโครงการ จำนวน 122 คน โดยใช้วิธีการสนทนากลุ่ม สัมภาษณ์เจาะลึก การสังเกต และการถอดบทเรียนจากเวทีประชาคม ตรวจสอบข้อมูลด้วยวิธีสามเส้า วิเคราะห์ข้อมูลจากคำตอบคลังเชิงเนื้อหา ผลการศึกษาสัดส่วนประสพการณ์ การเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 404 คน พบกลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 37.6 (95% CI: 31.1-44.0) เป็นเพศชาย ร้อยละ 33.3 (95% CI: 26.5-40.1) เป็นเพศหญิง กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุมีคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรเฉลี่ย 6.2 (95%CI: 6.00-6.4) มีคะแนนเฉลี่ย ด้านการขับขี่ปลอดภัย 6.7 (95% CI: 6.52-6.94) ด้านสภาพแวดล้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบมีบริเวณถนนที่มีป้ายเตือน/ป้ายห้าม ร้อยละ 80.5 สัญญาณไฟจราจรเสียบ่อย ร้อยละ 50.6

กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ ร้อยละ 42.8 ปรับแต่งรถจักรยานยนต์ โดยขาดเบาะ ร้อยละ 32 เคยดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.9 เคยขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 40.2 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วในช่วงความเร็ว 51-80 km/hr ร้อยละ 69.4 ขับรถโดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 80.5 ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ ร้อยละ 52.0 เทคนิค AIC ใช้ในการศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ มี 3 ปัจจัย คือ คน รถ และสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือ คนไม่เคารพกฎหมายจราจร จากการศึกษาได้พบปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ แนวทางแก้ไขคือ ต้องเลือกขนาดของหมวกนิรภัยให้พอดีกับศีรษะของตนเอง และที่สำคัญควรใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานที่มีเครื่องหมาย มอก. รับรอง ดื่มสุราจนเมาแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์แนวทางในการแก้ไข ต้องสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนกลุ่มดังกล่าว ให้มีการรณรงค์สร้างค่านิยมไม่ให้ดื่มสุรา ขับรถโดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่ ผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมีความพยายามที่จะบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดมากขึ้น

คำสำคัญ: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ

Abstract

This is a cross-sectional descriptive and action research. The purpose of the study was to examine the behaviors of riding motorcycles and the participation in preventing and solving the problems of road accidents resulting from riding motorcycles. The data was presented in two parts which were quantitative data received from the descriptive research and qualitative data acquired from the action research. The data in the survey of the behaviors of riding motorcycles was collected from 404 participants using the interview. Furthermore, the data in the part of the participation in preventing and solving the problems of road accidents resulting from riding motorcycles was collected from 122 participants joining the project using group discussion, in-depth interview, observation and lesson distilled from civil society forums. The data was tested using triangulation method and analyzed with the credibility of the data. The results of the study were as follows. 37.6 percent (95% CI: 31.1-44.0) of 404 participants who had ever experienced the accident were male while 33.3 percent (95% CI: 26.5-40.1) of the participants were female. The average scores of their knowledge about traffic laws and riding safely were 6.2 (95% CI: 6.00-6.4) and 6.7 percent (95% CI: 6.52-6.94) respectively. In the aspect of circumstances in riding motorcycles, there were 80.5 percent of warning and banning signs, and 50.6 percent of frequently-broken traffic lights. 42.8 percent of the participants who had ever had the accident wore helmets every time they were riding motorcycles. 32 percent modified and decorated their motorcycles by slicing off their motorcycle seats. 36.9 percent were drunk while riding motorcycles. 40.2 percent had ever ridden through the red light. 69.4 percent rode the motorcycles with the speed of 51-80 km/hr. 80.5 percent rode their motorcycles without bringing their motorbike riding licenses. 52 percent used mobile phones while riding motorcycles. AIC technique

used to study participating in preventing and solving the problems of road accidents resulting. After the projects, it was found that there were 3 factors causing accidents in Tamirum which were motorcycle riders, motorcycles and circumstances. The most essential factor was that riders did not respect traffic laws. According to the study, the problems and the ways to solve the problems were as followings. The solution of solving the problem of not wearing helmet while riding motorcycles was to choose the appropriate sizes of the helmets for the riders' heads and the standard of helmets should meet Thai Industrial Standards Institute. The riders who were drunk while riding must be taught to raise their awareness by constructing the value of not drinking alcohol. Riding motorcycle with no motorbike riding licenses could be solved by having more strict regulations.

Keywords: Behaviors of riding motorcycles, Participating in preventing and solving accident

บทนำ

ปัจจุบันอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นปัญหาที่มีความสำคัญในระดับนานาชาติ และในประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรก็เป็นปัญหาสำคัญระดับต้นๆ ของสาเหตุการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ จากข้อมูลสถิติพบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายจัดอยู่ในลำดับที่ 3 ของสาเหตุการตายของคนไทย [1] และพฤติกรรมการขับขี่เร็วเป็นสาเหตุสำคัญอันดับแรกๆ ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นเรื่อย จากร้อยละ 17.5 ในปี พ.ศ. 2547 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 33 ในปี พ.ศ. 2548 โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนถนนที่กระทรวงการคมนาคมรับผิดชอบ ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2550 เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 7,297 ครั้ง เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่เร็วเกินกฎหมายกำหนดถึง 4,562 ครั้ง (ร้อยละ 62.5)

นอกจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจะมีผลต่อร่างกายและจิตใจของผู้ประสบอุบัติเหตุแล้วยังมีผลกระทบต่อครอบครัว ตลอดจนสังคม เศรษฐกิจ โดยส่วนรวม ไม่ว่าจะเป็นการรักษาพยาบาล การช่วยส่งเคราะห์กรณีพิการจนไม่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ [2] จากการเก็บข้อมูลของกรมป้องกันบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย

มีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเฉลี่ย 75,000 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 13,000 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ต่ำกว่าปีละ 900,000 ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียประมาณ 100,000 ล้านบาทต่อปี จากการเฝ้าระวัง 7 วันอันตรายพบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากถึงร้อยละ 86.2 ในปี พ.ศ. 2549 และเพิ่มขึ้นเป็น 86.5 ในปี พ.ศ. 2550 เมื่อจำแนกตามวัยพบว่า วัยรุ่นอายุ 15-24 ปี ประสบอุบัติเหตุถึงร้อยละ 33.3 ซึ่งมีสาเหตุเกิดจากการเมาแล้วขับขี่รถแข่งขันโดยใช้ความเร็วสูงขับขี่ในยามวิกาล และไม่ใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย [1]

จังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดที่เป็นทางผ่านสู่ภาคใต้ตอนล่างมีถนนเพชรเกษมและถนนเอเชียตัดผ่านกลางเมือง มีรถสัญจรผ่านไปผ่านมาวันละหลายพันคัน ทำให้จังหวัดพัทลุงเป็นจังหวัดที่มีอุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นทุกวันประกอบกับประชาชนในจังหวัดพัทลุงมีวินัยเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับต่ำ ไม่เคารพกฎจราจรที่สำคัญประชาชนและเยาวชนไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน และขับขี่ย้อนศรเป็นประจำ ซึ่งจากการสำรวจพบว่าประชาชนในเขตตำบลท่ามิหรำ สวมหมวกนิรภัย

เพียงร้อยละ 15 [3] และประชาชนจะสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อเห็นว่ามีตำรวจตั้งด่านตรวจจับเท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่า ประชาชนในเขตริมผัดชอบตำบลท่ามิหรำยังมีปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับรถที่ไม่ถูกต้อง ได้แก่ การขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถไม่เปิดไฟหน้าและไม่เปิดไฟเลี้ยวก่อนที่จะเลี้ยวทุกครั้งขับรถย้อนศร และขับรถโดยมีบุคคลซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุตำบลท่ามิหรำพบว่า ในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากถึง 56 ครั้ง (ร้อยละ 32.5 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด) และเสียชีวิตถึง 3 ราย (55 ต่อแสนประชากร) [4] จากปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยได้เล็งเห็นความสำคัญของพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ และอุบัติเหตุบนท้องถนน จึงได้จัดทำงานวิจัยฉบับนี้ขึ้นเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุงต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง
2. เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนาแบบตัดขวาง (Cross-sectional Descriptive Research) ร่วมกับการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) โดยการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนาเป็นการค้นหาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของประชาชน และการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อเป็นการค้นหาการมีส่วนร่วมในการป้องกัน

และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถจักรยานยนต์ โดยแบ่งการนำเสนอข้อมูลเป็น 2 ส่วนคือข้อมูลเชิงปริมาณซึ่งได้จากการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนา และข้อมูลเชิงคุณภาพซึ่งได้จากการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการสำรวจพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ใช้ประชากรคือ ประชาชนที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไป ในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง จำนวนทั้งหมด 5,490 คน [4] กำหนดขนาดตัวอย่างเพื่อประมาณค่าสัดส่วน และกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% มีสูตรการคำนวณดังนี้ [5]

$$n = \frac{NZ_{\alpha/2}^2 P(1-P)}{e^2 (N-1) + Z_{\alpha/2}^2 P(1-P)}$$

n = ขนาดตัวอย่าง

N = ประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง จำนวนทั้งหมด 5,490 คน
 $Z_{\alpha/2}^2$ = สมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นมีค่าเท่ากับ 1.96 เมื่อกำหนดให้ความเชื่อมั่น 95%

P = สัดส่วนของพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ใช้ผลการศึกษาของสุเมธ กนกเหมพันธ์ และคณะ [6] ในด้านพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ คือ 0.32

e = ความคลาดเคลื่อนของค่าประมาณที่แตกต่างไปจากค่าจริง กำหนดให้ความคลาดเคลื่อน 13.5%

$$\text{ดังนั้นค่า } e = (0.32)(0.135)$$

$$e = 0.0432$$

แทนค่าในสูตรได้ขนาดตัวอย่าง 415 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสัมภาษณ์ โดยสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) มีวิธีการสุ่มตัวอย่างดังนี้

1. นำรายชื่อของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง มาเรียงลำดับตามหมู่บ้านและบ้านเลขที่

2. หาช่วงของการเลือกตัวอย่าง โดยใช้สูตร

$$l = N/n [7]$$

จะได้ $l = 5,490/415 = 13.2$
ปัดเป็น 14

3. จากการคำนวณได้ช่วงระยะห่างของตัวอย่างเท่ากับ 14 จากนั้นใช้วิธีการสุ่มอย่างเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยจัดเรียงรายชื่อประชาชน จำนวน 5,490 คน มาเรียงลำดับ จากนั้นเลือกตัวอย่างในลำดับถัดไป (2,16,30,.....,l_n+14) จนได้ตัวอย่าง 415 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การสำรวจข้อมูลพฤติกรรมใช้แบบสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแบบสัมภาษณ์แบ่งเป็น 5 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับการจราจร (ความเที่ยง 0.86) ความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ (ความเที่ยง 0.79) สภาพแวดล้อมทางการจราจร (ความเที่ยง 0.81) และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ร้อยละ เพื่อบรรยายข้อมูลเชิงนับ (Categorical Data) และค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐาน ค่าสูงสุด ต่ำสุด เพื่อบรรยายข้อมูลต่อเนื่อง (Continuous Data) สถิติเชิงอนุมาน ช่วงเชื่อมั่นของค่าร้อยละและค่าเฉลี่ย

ส่วนของการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์บนท้องถนนโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชนที่เข้าร่วมโครงการ จำนวน 122 คน ในช่วงเดือนมกราคม ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2553 ประกอบด้วย สมาชิกสภาเทศบาลตำบล ผู้นำชุมชน แกนนำสุขภาพครอบครัว อาสาสมัครสาธารณสุข ตัวแทนครู และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ โดยการสนทนากลุ่ม สัมภาษณ์เจาะลึก การสังเกต และการถอดบทเรียนจากเวทีประชาคม วิเคราะห์ข้อมูลแบบ Content analysis

ผลการวิจัย

1. พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์

การศึกษาพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ครั้งนี้เป็นการศึกษาในประชาชนจำนวนทั้งสิ้น 415 คน พบว่า แบบสัมภาษณ์ไม่สมบูรณ์ไม่สามารถนำมาวิเคราะห์ข้อมูลได้ 11 ชุด จึงเหลือแบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์จำนวน 404 ชุด (ร้อยละ 97.3) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม STATA การนำเสนอข้อมูลมีรายละเอียดดังนี้

1.1 สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุ

สัดส่วนประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 404 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 37.6 (95% CI: 31.1–44.0) เป็นเพศชาย ร้อยละ 33.3 (95% CI: 26.5–40.1) เป็นเพศหญิง สำหรับผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ เป็นเพศชายร้อยละ 62.3 (95% CI: 55.9–68.8) เป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.6 (95% CI: 55.9–73.4)

ตารางที่ 1 ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	ชาย (ร้อยละ)	หญิง (ร้อยละ)
เคยประสบอุบัติเหตุ	37.6 (95% CI: 31.1-44.0)	33.4 (95% CI: 26.5-40.1)
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	62.4 (95% CI: 55.9-68.8)	66.6 (95% CI: 55.9-73.4)

1.2 ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุ เป็นเพศชาย ร้อยละ 56.9 และเพศหญิง ร้อยละ 43.1 มีอายุตั้งแต่ 16-67 ปี มีอายุเฉลี่ย 35.2 (S.D. = 12.53) มีระดับการศึกษาสูงสุด มัธยมศึกษาตอนต้น มากที่สุด ร้อยละ 36.1 ทุกคนนับถือศาสนาพุทธ ประมาณ 2 ใน 3 มีสถานภาพสมรสอยู่ด้วยกัน มีรายได้เฉลี่ย 6,490.6 บาท (S.D. = 441.25)

1.3 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุ มีคะแนนเฉลี่ย 6.2 (95%CI: 6.00-6.4) จากคะแนนเต็ม 10 คะแนน โดยร้อยละ 60 มีระดับความรู้อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือ มีระดับความรู้อยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 24.2 ด้านความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย มีคะแนนเฉลี่ย 6.7 (95% CI: 6.52-6.94) จากคะแนนเต็ม 12 คะแนน กว่าร้อยละ 90 มีระดับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย อยู่ในระดับต่ำ

ตารางที่ 2 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ระดับความรู้	เคยประสบอุบัติเหตุ (n=144)		ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (n=260)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร				
ระดับสูง	23	15.8	41	15.9
ระดับกลาง	79	60	156	54.8
ระดับต่ำ	42	24.2	63	29.3
Mean (S.D.)	6.2 (1.26)		6.2 (1.31)	
95% CI of Mean	6.00 - 6.41		6.12 - 6.44	
Max - Min	9 - 3		10 - 2	
ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย				
ระดับสูง	2	1.3	5	1.9
ระดับกลาง	8	5.5	11	4.2
ระดับต่ำ	134	93.2	243	93.9
Mean (S.D.)	6.7 (1.29)		6.6 (1.28)	
95% CI of Mean	6.52 - 6.94		6.46 - 6.77	
Max - Min	10 - 3		11 - 3	

1.4 สภาพแวดล้อมทางการจราจร

กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่า กว่าร้อยละ 75 ให้ความเห็นว่าถนนในเขตพื้นที่อำเภอเมืองพัทลุงมีถนนคอนกรีตหรือลาดยาง จำนวน 2 ช่องทาง มีบริเวณถนนที่มีป้ายเตือน/ป้ายห้าม ร้อยละ 80.5 ซึ่งลักษณะป้ายเตือน/ป้ายห้าม กว่าครึ่งมีป้ายเตือน/ป้ายห้ามที่ชัดเจน สัญญาณไฟจราจรเสียบ่อย ร้อยละ 50.6 รองลงมาสัญญาณไฟจราจรมองเห็นสีได้ชัด ร้อยละ 43.3 เครื่องหมายจราจรพบว่า ถนนมากกว่าครึ่งมีเครื่องหมายจราจรไม่ชัดเจน

1.5 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุพบว่า กลุ่มตัวอย่างสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ มากที่สุด ร้อยละ 42.8 มีการ

ปรับแต่งรถจักรยานยนต์โดยปลดเบาะ ร้อยละ 32 เคยดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.9 โดยเมาแล้วขับรถมากที่สุด นานๆ ครั้ง ร้อยละ 49.2 เคยขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 40.2 โดยขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจรนานๆ ครั้งมากที่สุด ร้อยละ 76.0 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วในช่วง 51-80 km/hr มากที่สุดร้อยละ 69.4 เคยขับรถมีผู้โดยสารซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน บางครั้ง ร้อยละ 42.6 ขับรถโดยพกใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 80.5 ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ ร้อยละ 52.0

ตารางที่ 3 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	เคยประสบอุบัติเหตุ (n=144)		ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (n=260)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				
ไม่เคยสวมหมวกนิรภัย	4	2.8	16	6.2
เคยสวมหมวกนิรภัย	140	97.2	244	93.8
กลุ่มตัวอย่างที่เคยสวมหมวกนิรภัย				
สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	60	42.8	131	50.3
สวมหมวกนิรภัยเกือบทุกครั้ง	46	33.0	77	29.6
สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง	34	24.2	36	20.1
การปรับแต่งรถจักรยานยนต์				
ไม่มีการปรับแต่ง	119	82.6	223	85.7
มีการปรับแต่ง	25	17.4	37	14.3
มีการปรับแต่งรถจักรยานยนต์โดยการ				
ปลดเบาะ	8	32.0	27	56.8
ใช้ขอบล้อมีสี หรือล้อแม็ก	6	24.0	7	18.9
ใช้ยางขนาดเล็ก	4	16.0	5	13.5
ไม่ใส่กระจก	1	4.0	4	10.8

ตารางที่ 3 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์	เคยประสบอุบัติเหตุ (n=144)		ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (n=260)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ดื่มสุรามึนเมาแล้วขับรถ				
ไม่เคย	91	63.1	211	62.5
เคย	53	36.9	49	37.5
เคยดื่มสุรามึนเมาแล้วขับรถ				
บ่อยครั้ง	2	3.7	1	2.0
บางครั้ง	25	4 7.1	18	36.7
นานๆ ครั้ง	26	49.2	30	61.3
ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร				
ไม่เคย	84	59.8	211	81.1
เคย	58	40.2	49	18.9
เคยขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร				
บ่อยครั้ง	3	5.1	1	2.0
บางครั้ง	11	18.9	13	26.5
นานๆ ครั้ง	44	76.0	35	71.5
ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว (km/hr)				
ต่ำกว่า 50 km/hr	40	27.9	100	38.4
51-80 km/hr	100	69.4	152	58.6
มากกว่า 80 km/hr	4	2.7	8	3.0
ขับรถมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน				
ไม่เคย	29	20.2	104	40.0
เคย	115	79.8	156	60.0
เคยขับรถมีผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน				
บ่อยครั้ง	26	22.6	19	11.6
บางครั้ง	49	42.6	96	61.5
นานๆ ครั้ง	39	34.8	42	26.9
ขับรถโดยมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์				
ไม่มี	28	19.5	63	24.3
มี	116	80.5	197	75.7
มีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ประเภท				
ประเภทชั่วคราว (1ปี)	31	26.7	43	21.9
ประเภท 5 ปี	65	56.1	109	55.3
ประเภทตลอดชีพ	20	17.2	45	22.8

ตารางที่ 3 ต่อ

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	เคยประสบอุบัติเหตุ (n=144)		ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (n=260)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่พกใบอนุญาตขับขี่				
ไม่เคย	51	44.0	110	55.9
นานๆ ครั้ง	29	25.0	41	20.8
บางครั้ง	36	31.0	46	23.3
ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				
ไม่เคยใช้	69	48	171	65.7
เคยใช้	75	52.0	89	34.3
เคยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				
บ่อยครั้ง	3	4.0	0.0	0.0
บางครั้ง	36	47.2	47	52.8
นานๆ ครั้ง	37	48.2	41	47.2

2. การมีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ บนท้องถนน

ผลที่ได้จากการประชุมวางแผนการมีส่วนร่วม (AIC) โดยการประชุมวางแผนแบบมีส่วนร่วม เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ร่วมโครงการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์ และร่วมตัดสินใจเลือกแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ที่มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับชีวิตของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 122 คน ที่ประชุมได้พิจารณาคัดเลือกโครงการที่ดำเนินการได้เอง โดยใช้งบประมาณของท้องถิ่น และโครงการที่ใช้งบประมาณขององค์กรภายนอก จำนวน 2 โครงการ ดังนี้

1. โครงการคนท่ามิหรำสวมหมวกนิรภัยลดเหล้า ลดอุบัติเหตุ เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จำนวน

146,600 บาท เป็นโครงการที่ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและพัฒนาศักยภาพในการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ มีกิจกรรมการดำเนินงาน ประกอบด้วย

1.1 จัดตั้งคณะทำงานเครือข่ายคนท่ามิหรำสวมหมวกนิรภัย ลดเหล้า ลดอุบัติเหตุ

1.2 ประชุมคณะทำงานเครือข่ายคนท่ามิหรำสวมหมวกนิรภัย ลดเหล้า ลดอุบัติเหตุภาคประชาสังคม ระดับตำบลทุกเดือน

1.3 ให้การเรียนรู้และทำความเข้าใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุแก่คณะทำงานเครือข่ายคนท่ามิหรำสวมหมวกนิรภัย ลดเหล้า ลดอุบัติเหตุภาคประชาสังคม ระดับตำบล โดยวิทยากรที่หลากหลาย เช่น ตำรวจ ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุระดับจังหวัด ผู้ประสานงานเครือข่ายลดเหล้าลดอุบัติเหตุ จังหวัดพัทลุง ฯลฯ

1.4 กิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัยและลดการดื่มสุรา เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและสถานศึกษา

1.5 จัดเวทีเสวนาเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ลดเหล้า ลดอุบัติเหตุ

1.6 สนับสนุนให้สถานศึกษาจัดตั้งชมรมที่ทำงานเกี่ยวกับการสนับสนุนให้ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยมีการประชุมในโรงเรียนเดือนละ 1 ครั้งต่อโรงเรียน และมีการจัดนิทรรศการและรณรงค์ในช่วงก่อนปีใหม่ และก่อนสงกรานต์

1.7 คณะทำงานเครือข่ายคนทำมืหร่ำสวมหมวกนิรภัย ลดเหล้า ลดอุบัติเหตุ ภาคประชาสังคม ระดับตำบลร่วมประชุมกับเทศบาลตำบลทำมืหร่ำผลักดันให้เกิดข้อบัญญัติแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน

1.8 จัดทำป้ายเตือนก่อนถึงบริเวณที่ล่อแหลมก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และบริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้งทุกจุด

1.9 จัดระเบียบพื้นที่การเลี้ยงวัวชน เนื่องจากในพื้นที่มีสนามชนโค โดยให้ตัวแทนผู้เลี้ยงวัวชน ทำการตกลงกับผู้นำชุมชนและประชาชนว่าจะใช้ถนนสายใดบ้างที่จะจูงวัวชน ซึ่งมีการตกลงเรื่องเวลาในการนำวัวมาเลี้ยงให้ชัดเจน ทั้งนี้ผู้เลี้ยงวัวชนจะต้องไม่นำวัวมาจูงบนถนนสายหลัก (ถนนเพชรเกษม)

2. โครงการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล เป็นโครงการที่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนหลักประกันสุขภาพเทศบาลตำบลทำมืหร่ำ จำนวนเงิน 18,000 บาท โดยโครงการดังกล่าวได้จัดให้มีการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบนถนนสายหลักของจังหวัดพัทลุงที่พาดผ่านตำบลทำมืหร่ำ ซึ่งเป็นถนนที่รถใช้ความเร็วในการขับที่สูงทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ถนนสายเพชรเกษม ถนนสายพัทลุง-ตรัง โดยในโครงการได้จัดให้มีเดินเท้าเพื่อพักผ่อนหลับ ในเดินเท้ามีการนวดฝ่าเท้า และนวดเพื่อผ่อนคลาย มีการแจกสื่อรณรงค์ลดเหล้าลดอุบัติเหตุ และมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในกระแสโลหิต

ผู้วิจัยได้ทำการประเมินผลระหว่างการดำเนินโครงการเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการประกอบการศึกษาความรู้และสถานการณ์ปัจจุบันและปัญหาอุปสรรคในช่วงก่อนและหลังการพัฒนาศักยภาพของผู้เข้าร่วมประชุม และติดตามความก้าวหน้าของแผนปฏิบัติการพบว่า หลังจากการประเมินข้อมูลที่ได้เบื้องต้น ได้นำเสนอสภาพการณ์ปัญหา และข้อเสนอแนะที่พบบ่อยต่อผู้เข้าร่วมโครงการ โดยในโครงการมีการจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการโดยใช้เทคนิค AIC หลังเสร็จสิ้นการพัฒนาศักยภาพได้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง โดยมีกิจกรรม ประกอบด้วย การจัดเวทีเสวนา การสนทนากลุ่ม ประเด็นปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนามีการอบรมเชิงปฏิบัติการโดยเทคนิคกระบวนการ AIC ตามขั้นกระบวนการพัฒนา ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหา การกำหนดแนวทางเพื่อการวางแผนแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามแผนการประเมินผลเมื่อเสร็จสิ้นการดำเนินงาน ทั้งนี้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลของการพัฒนาตามประเด็นการศึกษา โดยมีแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์บนท้องถนนดังนี้

ก่อนที่จะมีการพัฒนาศักยภาพพบว่าประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและความรู้เกี่ยวกับการขับที่ปลอดภัยอยู่ในระดับต่ำ หลังจากประเมินข้อมูลที่ได้เบื้องต้น ผู้วิจัยได้นำเสนอสภาพการณ์ปัญหา และข้อเสนอแนะที่พบบ่อยต่อผู้เข้าร่วมโครงการ โดยพบว่าปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ตำบลทำมืหร่ำแบ่งได้เป็น 3 ปัจจัย ดังนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่เคารพกฎหมายจราจร

1.1 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากไม่ให้ความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย โดยให้เหตุผลว่าการสวมหมวกนิรภัยอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ โดยให้ข้อคิดเห็นต่างๆ ดังนี้

สวมนิรภัยแล้วมองซ้ายมองขวาไม่สะดวก บางคนสายตาสั้นต้องสวมแว่นและสวมหมวกนิรภัย อีกชั้นทำให้ตาลายมองไม่เห็นทาง กระจกของหมวกนิรภัยเป็นสีชาเมื่อขับรถกลางคืนจึงมองไม่เห็นถนน ประกอบกับหมวกนิรภัยบางยี่ห้อกระจกสะท้อนแสงเข้าตาของผู้ขับขี่เองทำให้ตาลายจากการอภิปรายกลุ่มผู้วิจัยได้เชิญวิทยากรผู้ให้ความรู้มาชี้แนะการใช้และเลือกหาหมวกนิรภัยที่เหมาะสมกับผู้ขับขี่ ซึ่งการสวมหมวกนั้นไม่ได้เป็นอุปสรรคของการขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบที่ตามมาเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น การเลือกหมวกนิรภัยที่เหมาะสมคือ ผู้เข้าร่วมต้องทำความเข้าใจว่าหมวกนิรภัยเป็นของใช้ส่วนบุคคล เหมือนกับเสื้อผ้า เพราะต้องเลือกขนาดของหมวกนิรภัยให้พอดีกับศีรษะของตนเอง หากสายตาสั้นก็ควรเลือกกระจกนิรภัยแบบใสหรือไม่ต้องใช้กระจกก็ได้ ถ้าต้องการที่จะมองซ้ายมองขวาให้สะดวกก็ให้เลือกหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ คนที่ใช้รถใช้ถนนกลางคืนมากกว่ากลางวันให้ใช้กระจกนิรภัยแบบสีใส หากใช้รถจักรยานยนต์กลางวันมากกว่ากลางคืนใช้กระจกนิรภัยสีชาเพื่อกันแสง และที่สำคัญควรใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานโดยมีเครื่องหมาย มอก. รับรอง

1.2 ขับรถย้อนศร บริเวณถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนสายหลัก สายที่ยาวที่สุดในประเทศไทย เป็นถนนสี่ช่องทางจราจร มีไหล่ทาง และมีเกาะกลางถนน ซึ่งทางที่ประชาชนจะขับรถไปกลับรถนั้นอยู่ห่างจากซอยเข้าบ้านเกือบครึ่งกิโลเมตร ประกอบกับเกาะกลางถนนที่ประชาชนใช้ข้ามถนนเป็นช่องทางเล็กๆ ซึ่งคั่นระหว่างกระถางต้นไม้ กับร่องถนนที่ขุดลึกลงไปสำหรับปลูกต้นไม้ใหญ่ เมื่อจะข้ามถนนก็จะขับรถผ่านช่องทางดังกล่าวตัวรถก็จะไถลจากเกาะกลางถนนก็จะเป็นเลนส์เร็วที่มีรถวิ่งสวนทางมาทันที ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากข้อมูลพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุตรงบริเวณนี้ยังไม่เคยมีผู้รอดชีวิตมักจะมีเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุทันทีทุกครั้ง จากการประชุมกลุ่มได้หาแนวทาง

ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้มีป้ายเตือนถึงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นสำหรับคนที่ข้ามถนนบนเกาะกลาง และป้ายเตือนสำหรับผู้ขับขี่ที่ข้ามไปมา เพื่อให้ลดความเร็ว ระวังคนที่ข้ามทางจากเกาะกลางถนน และให้ปิดช่องทางหรือช่องเล็กๆ ที่ประชาชนใช้ขับรถข้ามบนเกาะกลางถนน

1.3 ขับรถไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา จากการอภิปรายพบว่าประชาชนมีความเคยชินในการขับขี่รถในหมู่บ้านหรือในซอยบริเวณบ้านเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งถนนที่ใช้ขับขี่ประจำมีรถสัญจรน้อย เวลาขับขี่ไม่ค่อยพบว่า มีรถขับสวนทางหรือรถขับตามหลังจึงเกิดความเคยชิน ประกอบกับช่วงที่เริ่มฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้ที่ฝึกให้ขับขี่มิได้สอนหรือย้ำเตือนให้เปิดไฟทุกครั้งเมื่อต้องการที่จะเลี้ยวสอนเพียงให้ขับขี่หรือประคองรถไปข้างหน้าไม่ให้เสียหลักเท่านั้น และไม่ค่อยขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าเมืองหรือใช้ถนนสายใหญ่ที่มีรถสัญจรไปมาบ่อยครั้งจึงเกิดความเคยชิน นอกจากนี้ยังพบว่ารถจักรยานยนต์ที่ใช้บางคันเป็นรถที่เก่าสัญญาณไฟเสีย และมีได้ต่อทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบกจึงไม่ตรวจสอบสภาพรถ และซ่อมแซมรถให้มีสภาพที่สมบูรณ์

1.4 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วสูง ส่วนใหญ่ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนดมักจะเป็นเยาวชนวัยรุ่น ซึ่งรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ขับรถโดยไม่ทราบว่าจะผลที่จะเกิดขึ้นจะเป็นอย่างไรแนวทางแก้ไขให้ประชาชนในชุมชนควรที่จะร่วมกันเป็นหูเป็นตาว่าผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วสูงนั้นเป็นลูกหรือเป็นหลานของใครแล้วช่วยกันแจ้งข่าวแก่ผู้ปกครองเพื่อที่จะได้ตักเตือนบุคคลกลุ่มนี้

1.5 ดื่มสุราจนเมาแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพบว่า บุคคลส่วนใหญ่เป็นเพศชายที่เมื่อดื่มสุราจนเมมาแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์กลับบ้าน ซึ่งในตำบลท่ามิหรำทั้ง 10 หมู่บ้าน

มักจะเป็นกรณีญาติกันเมื่อมีงานสำคัญ เช่น งานบวช งานแต่งงาน งานขึ้นบ้านใหม่ และงานศพ ก็จะช่วยกันจัดเตรียมงาน ในขณะที่จัดเตรียมงานเจ้าภาพก็มีหน้าใจนำสุรามาเลี้ยงผู้ที่มาร่วมเตรียมงาน คนกลุ่มดังกล่าวก็ดื่มสุราร่วมกับทำงานไปด้วย เมื่อทำงานเสร็จแล้วก็ตั้งวงกันดื่มสุราต่อจนดึก บางงานดื่มกันจนเกือบรุ่งเช้าถึงจะแยกย้ายกันกลับบ้าน หลายคนขับขี่รถจักรยานยนต์กลับบ้านเอง ในขณะที่มีเมมาสุรา จึงพบมีผู้ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนบ่อยครั้ง เช่น ขับรถชน ขับรถลงคูระบายน้ำ หรือบางคนต้องข้ามถนนเพชรเกษมประสบอุบัติเหตุโดนรถชนบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตหลายราย แนวทางในการแก้ไขที่ได้จากการอภิปรายกลุ่ม ต้องสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนกลุ่มดังกล่าว ให้มีการรณรงค์สร้างค่านิยมไม่ให้ดื่มสุรา แต่ค่านิยมการดื่มสุราช่วงที่มีการเตรียมงานหรือจัดงานเป็นค่านิยมที่ผิดแต่ฝังรากลึกในสังคมคนทำมืหร้า จึงต้องใช้เวลาในการแก้ไขพอสมควร ซึ่งค่านิยมดังกล่าวต้องแก้ไขที่นักการเมืองท้องถิ่นก่อน เพราะนักการเมืองท้องถิ่นคุมฐานเสียงโดยเลี้ยงสุราหรือเครื่องดื่มที่ผสมแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ยังต้องช่วยกันรณรงค์ไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่มีเมมา โดยอาจจะใช้กลยุทธ์นำบุคลากรชั้นฐานยกเป็นตัวอย่าง เช่น คนที่เคยประสบอุบัติเหตุ ญาติของผู้ป่วยที่เสียชีวิตมาพูดกล่าวตักเตือน ให้ประชาชนตั้งสติ ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์

1.6 ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีประชาชนหลายคนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหร้า ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เพราะไม่มีความมั่นใจว่าจะสอบใบอนุญาตขับขี่ผ่านหรือไม่ ประกอบกับไม่ให้ความสำคัญกับการมีใบอนุญาตขับขี่จึงไม่เสียสละเวลาที่จะไปสอบ ซึ่งแท้จริงแล้วการที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นเป็นสัญญาอย่างหนึ่งว่าคุณมีความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรเบื้องต้น เมื่อมีความรู้แล้วการที่จะขับขี่โดยไม่เคารพกฎหมาย

จราจรก็จะเกิดจากการไม่เห็นความสำคัญหรือไม่เกรงกลัวกฎหมาย ซึ่งแนวทางที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวประชาชนต้องมีความตระหนักในการที่จะไปสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้บังคับใช้กฎหมายต้องมีความพยายามที่จะบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดมากขึ้น

1.7 ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการอภิปรายกลุ่มพบว่า ประชาชนในพื้นที่ตำบลท่ามิหร้าทุกเพศทุกวัยที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการขับขี่ จะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่ จะไม่ยอมจอดรถคุยโทรศัพท์เพราะให้เหตุผลว่าตนเองสามารถทำงานสองอย่างได้ในเวลาเดียวกัน และการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และประสบอุบัติเหตุไม่เคยเกิดขึ้นในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหร้า แต่ที่เป็นปัญหาเนื่องจากการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ในกระบวนการกลุ่มจึงไม่เห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว แต่ผู้วิจัยและวิทยากรก็ได้ยกกรณีศึกษาตัวอย่างที่เกิดอุบัติเหตุจากการใช้โทรศัพท์มือถือ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จนประสบอุบัติเหตุเพื่อเป็นแนวทางให้ประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหร้าได้นำไปคิดเพื่อแก้ไขปัญหาต่อไป

2. รถ จากการสนทนากลุ่มพบว่า รถจักรยานยนต์ที่ซื้อออกมาจากร้านนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นรถที่ได้มาตรฐานถูกต้องตามกฎหมาย แต่คนที่นำรถออกมาใช้มักจะนำรถไปดัดแปลง โดยเฉพาะประชาชนกลุ่มวัยรุ่น นิยมนำรถมาดัดแปลงได้แก่ ปาดเบาะ ใส่ล้อขนาดเล็ก เปลี่ยนขอบล้อผ้าทอไอเสียให้มีเสียงดัง ใส่เครื่องเสียง ใส่ไฟแฟลช เปลี่ยนโช๊คอัพให้มีสี ฯลฯ ซึ่งในการดัดแปลงรถดังกล่าวส่งผลให้เกิดอันตรายได้ เช่น การเปลี่ยนล้อให้เล็กลง หรือเปลี่ยนขอบล้อเป็นสีทอง เมื่อขับรถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วสูงในนาที่เร่งด่วนเมื่อขับรถเข้าโค้งก็จะทำให้ล้อเบี่ยงเกิดประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ล้มได้ การผ้าทอจะช่วยให้

รถขับได้เร็วขึ้นแต่จะส่งเสียงรบกวนคนอื่น การใส่ไฟแฟลช ก็จะทำให้ผู้ที่ขับรถตามหลังมาเสียหลักได้เนื่องจากแสงจากไฟแฟลชสะท้อนเข้าตา นำรถจักรยานยนต์ใส่เครื่องเสียงซึ่งรถแต่ละรุ่นก็จะตัดแปลงได้ไม่เหมือนกันแต่หากเครื่องเสียงที่ใส่ในรถจักรยานยนต์นั้นไม่ได้มาตรฐานจะทำให้เกิดการระเบิดทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุได้เช่นกัน จากการสนทนากลุ่มพบว่า แนวทางที่จะแก้ไขปัญหาคือ ต้องสร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชนวัยรุ่น และให้ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับการดูแลบุตรหลาน นอกจากนี้ผู้ที่มีอำนาจผู้บังคับใช้กฎหมายต้องบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดมากขึ้น โดยจับกุมเยาวชนที่ปรับแต่งรถจักรยานยนต์ และต้องจับกุมร้านที่ขายและผลิตอะไหล่รถดังกล่าวด้วย เพราะจะเป็นแหล่งที่จะส่งสินค้าที่ผิดกฎหมายและไม่มีลิขสิทธิ์

3. สภาพแวดล้อม จากการอภิปรายกลุ่มพบว่า สภาพแวดล้อมของการขับขี่ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

3.1 ฝนตก ภาคใต้เป็นจังหวัดที่มีภูมิอากาศแตกต่างจากภาคอื่นคือ มีฤดูร้อนและฤดูฝน โดยมีฝนตกชุกตลอดทั้งปี ซึ่งฝนตกบ่อยครั้งทำให้ทัศนวิสัยการขับขี่ไม่ดี เช่น ฝนตกจะทำให้ฟ้ามีดหมอกลงจัด ถนนลื่น การเบรกของรถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพต่ำ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ แนวทางแก้ไขคือ ควรตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในช่วงที่ฝนตก หากมีความจำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์ก็ควรที่จะเปิดไฟหน้ารถสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสมกับตนเองและขับรถช้าๆ อย่างมีสติ

3.2 สภาพถนน สภาพของถนนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำเป็นถนนคอนกรีตและถนนลูกรังเป็นถนนที่มีสภาพเป็นโค้งและคดเคี้ยวลัดเลาะตามริ้วบ้าน ไม่ได้เป็นถนนที่ตรงเหมือนกับภาคอื่นๆ ถนนหลายสายมีกิ่งไม้ที่โผล่มาจากริ้วบ้านตรงกับระดับสายตา ระดับศีรษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ทำให้ผู้ขับขี่โดนกิ่งไม้พาดหน้าและศีรษะรถจักรยานยนต์เสียหลัก หลุมได้รับบาดเจ็บหลายราย สิ่งที่ชุมชนดำเนินการแก้ไขคือ ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลสิ่งที่กีดขวางการขับขี่ดังกล่าว และให้เจ้าของบ้านที่มีบ้านติดถนนดูแล้วบ้านของตนเองไม่ให้กิ่งไม้ยื่นออกไปบนถนนรบกวนผู้ขับขี่สัญจรไปมา

3.3 สัตว์เลี้ยงขวางถนนหรือรบกวนการขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนน ในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำมีสนามชนโคของจังหวัดพัทลุง ทำให้เมื่อใกล้ถึงวันที่จะเปรียบเทียบคู่ชน และ 15 วันก่อนวันที่ชนวัว โดยเฉพาะหมู่ที่ 8 ตำบลท่ามิหรำมีวัวและผู้เลี้ยงวัวเข้ามาพักอาศัย เข้าที่พักวัวในเขตพื้นที่มากกว่า 50 ตัว โดยผู้ที่มาเช่าจะนำวัวมาเลี้ยงบนถนนเพื่อให้วัวได้เดินออกกำลังกายในช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งเป็นนาที่เร่งด่วนที่รถใช้ความเร็วสูง คนเลี้ยงวัวบางคนนำวัวมาจูงบนถนนในช่วงรุ่งเช้าและวัวก็มีสีดำส่งผลให้คนที่ขับขี่รถมองไม่เห็นเกิดอุบัติเหตุรถชนวัวบ่อยครั้ง ซึ่งแนวทางแก้ไขคือการเปิดเวทีให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมาตกลงกับผู้นำชุมชนซึ่งเป็นตัวแทนของคนในชุมชนว่าจะนำวัวมาเลี้ยงบริเวณไหนจะจูงอย่างไรให้รบกวนผู้ขับขี่ให้น้อยที่สุดและกำหนดเวลาที่จะจูงวัวบนท้องถนน โดยให้หลีกเลี่ยงเวลาที่มีผู้คนใช้ถนนเป็นจำนวนมาก

สรุปและอภิปรายผล

การอภิปรายผล

1. กลุ่มตัวอย่างเคยมีประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 35.6 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างบางคนขับขี่รถประมาทและไม่เคารพกฎหมายจราจรใกล้เคียงกับการศึกษาของสุเมธ กนกเหมพันธ์ และคณะ [5] พบว่า นักเรียนโรงเรียนธรรมโฆษิตก็เคยมีประสบการณ์ประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 32.3

2. กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ โดยเฉพาะความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างมีความรู้อยู่ในระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 93.2 จากตัวเลขดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนพบว่า ประเทศไทยต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุบนท้องถนนไม่ต่ำกว่าปีละ 100,000 ล้านบาท [1]

3. กลุ่มตัวอย่างสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งน้อยกว่ากลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 42.8 และ 50.3 ตามลำดับ แสดงว่ากลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุยังมีจิตสำนึกในการขับขี่ที่ปลอดภัยต่ำกว่ากลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่งผลให้ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจะประสบอุบัติเหตุอีกซ้ำๆ ทำให้ประเทศไทยชาติต้องสูญเสียงบประมาณจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจากคนกลุ่มนี้เพิ่มขึ้น

4. กลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่รถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 19.5 และ 24.3 ในกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุตามลำดับ มีจำนวนไม่มากนักเนื่องจากหลายคนอาจเคยถูกตำรวจจับหรือตักเตือนให้มีใบอนุญาตขับขี่ ประกอบกับกรมการขนส่งทางบกได้เปิดโอกาสให้ประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดพัทลุงที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่สามารถสอบใบประกอบใบอนุญาตขับขี่นอกสถานที่ได้ แตกต่างจากการศึกษาของสุเมธ กนกเหมพันธ์ และคณะ [5] และวัชรโรสินธุ์แสงศรี [8] พบว่านักเรียนวัยรุ่นที่มีอายุ 15 ปีขึ้นไปมีคุณสมบัติสอบใบอนุญาตขับขี่ได้ ขับขี่รถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ถึงร้อยละ 66.95 และ 98.6 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะ

1. จากผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมส่วนใหญ่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชน

ในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ เป็นพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการปลูกฝังพฤติกรรมกรขับขี่ที่ดีให้กับประชาชนตั้งแต่ยังเป็นเยาวชน และควรมีการขับเคลื่อนและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

2. ควรมีการศึกษา และเก็บรวบรวมข้อมูลในกลุ่มตัวอย่างที่กว้างและหลากหลายกว่านี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นภาพรวมในระดับพื้นที่ที่ใหญ่ เช่น ระดับจังหวัดหรือระดับเขต

3. การศึกษาในครั้งนี้ได้รับความร่วมมือในการให้ข้อมูลจากทุกภาคส่วนของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ ส่งผลให้งานวิจัยฉบับนี้มีความสมบูรณ์ทางข้อมูลที่ได้จากการสะท้อนของปัญหาที่แท้จริงในเขตพื้นที่ตำบลท่ามิหรำ ประกอบกับพื้นที่ตำบลท่ามิหรำเป็นที่กล่าวขานของประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดพัทลุงว่าเป็นพื้นที่ของกลุ่มผู้มีอิทธิพล เพราะเป็นพื้นที่ที่มีการแข่งขันของนักการเมืองระดับท้องถิ่นและระดับชาติสูง แต่เมื่อเข้ามาทำงานในพื้นที่กลับพบว่าผู้มีอิทธิพลดังกล่าวกลับให้ความร่วมมือในการทำงานเพื่อพัฒนาชุมชนสูง ส่งผลให้การทำงานต่างๆ ในชุมชนเป็นไปอย่างราบรื่น สะดวกสบาย และได้รับการอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี

เอกสารอ้างอิง

- [1] สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2551). สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- [2] สุพจน์ ยอดสวาท. (2547). การพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร: กรณีศึกษานักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพชุมแพ อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (สังคมศาสตร์ เพื่อการพัฒนา). เลย: มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- [3] สถานีอนามัยบ้านน้ำเลียด. (2552). เอกสารประกอบการประเมินมาตรฐานสุขภาพและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพองค์ประกอบที่ 3 ปี 2552. พัทลุง: สถานีอนามัยบ้านน้ำเลียด.
- [4] องค์การบริหารส่วนตำบลท่ามิหรำ. (2553). เอกสารสรุปผลการดำเนินงานโครงการของกองทุนหลักประกันสุขภาพระดับตำบลปี 2553. พัทลุง: องค์การบริหารส่วนตำบลท่ามิหรำ.
- [5] อรุณ จิรวัดน์กุล. (2551). ชีวิตที่ดีสำหรับงานวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 3. ขอนแก่น: คลังนานา.
- [6] สุเมธ กนกเหมพันธ์; และคณะ. (2552, กันยายน-ธันวาคม). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวัยรุ่นโรงเรียนธรรมโฆสิต อำเภอนาหม่อม จังหวัดสงขลา. วารสารวิจัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 2(3).
- [7] วินัส พิชาวนิชย์. (2547). สถิติพื้นฐานสำหรับนักสังคมศาสตร์พร้อมการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยไมโครซอฟท์เอกเซล. กรุงเทพฯ: คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [8] วิชโรสินธุ์ แสงศรี. (2543). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเทศบาลเมืองน่าน. ปริญญาานิพนธ์ ศ.ม. น่าน: มหาวิทยาลัยราชภัฏน่าน.