

บทที่ 4 ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลของการศึกษา ความรู้ พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของผู้ขับขี่ ในจังหวัดนนทบุรี อำเภอเมือง จากกลุ่มตัวอย่าง 150 คน ผู้ศึกษาค้นคว้าได้เสนอตามลำดับดังนี้

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ลำดับขั้นตอนในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการสื่อความหมายผู้ศึกษาค้นคว้าได้กำหนดความหมายของสัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้

X	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	แทน	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
n	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้ศึกษาค้นคว้าได้จัดลำดับการนำเสนอผลการวิเคราะห์ดังนี้

- ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล
- ตอนที่ 2 วิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- ตอนที่ 3 วิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ตาราง 4.1 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง เพศ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ประเภทยานพาหนะที่ขับเป็นประจำ การมีใบอนุญาตขับขี่

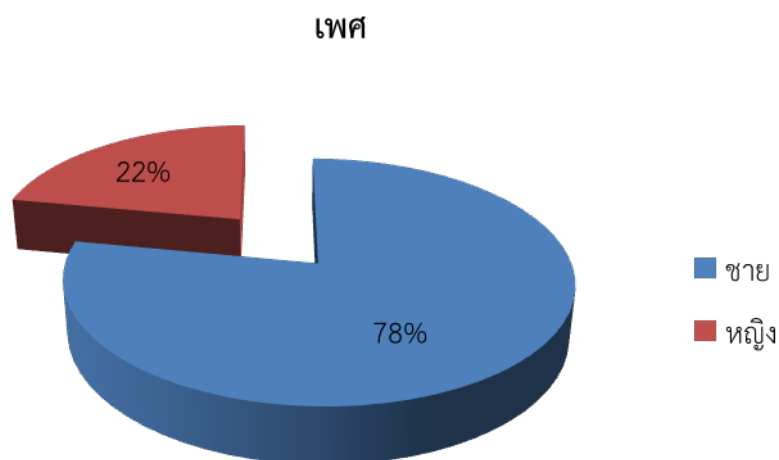
ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (n=150)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	117	78
หญิง	33	22
อายุ		
น้อยกว่า 18 ปี	20	13.33
18-30 ปี	42	28
31-40 ปี	55	36.67
41-50 ปี	24	16

ตาราง 4.1 จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง เพศ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ประเภทยานพาหนะที่ขับเป็นประจำ การมีใบอนุญาตขับขี่ (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน (n=150)	ร้อยละ
51-60 ปี	7	4.67
มากกว่า 60 ปี	2	1.33
ประสบการณ์ในการขับขี่ของท่าน		
น้อยกว่า 2 ปี	14	9.33
2-6 ปี	57	38
7-11 ปี	41	27.33
12-16 ปี	25	16.67
17-21 ปี	8	5.33
มากกว่า 21 ปี	5	3.33
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่		
เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและเคย	40	26.66
เข้าการรักษาในสถานพยาบาล		
เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่	67	44.67
ถึงกับเข้ารักษาในสถานพยาบาล		
ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุ	43	28.67
ยานพาหนะที่ท่านขับเป็นประจำ		

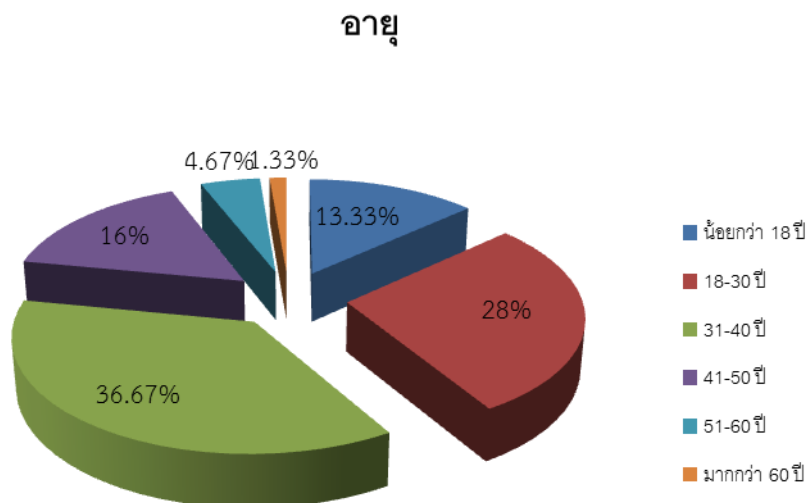
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		
จักรยานยนต์	60	40
รถแท็กซี่	65	43.33
สามล้อเครื่อง	4	2.67
รถตู้	4	2.67
รถกระบะ	2	1.33
รถประจำทาง	9	6
รถบรรทุก 6 ล้อ	0	0
รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	4	2.67
อื่นๆ	0	0
ท่านมีใบอนุญาตขับขี่หรือไม่	2	1.33
มี		
ไม่มี	110	73.33
	40	26.67

จากตาราง 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ อยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี (ร้อยละ 36.67) รองลงมาคือ 18-30 ปี (ร้อยละ 28) ประสบการณ์ในการขับขี่อยู่ในช่วง 2-6 ปี (ร้อยละ 38) รองลงมาคือ 7-11 ปี (ร้อยละ 27.33) เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ถึงกับเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล (ร้อยละ 44.67) รองลงมาคือ ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุ (ร้อยละ 28.67) ยานพาหนะจะเป็น จักรยานยนต์ (ร้อยละ 43.33) รองลงมาคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (ร้อยละ 40) ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ (ร้อยละ 73.33)



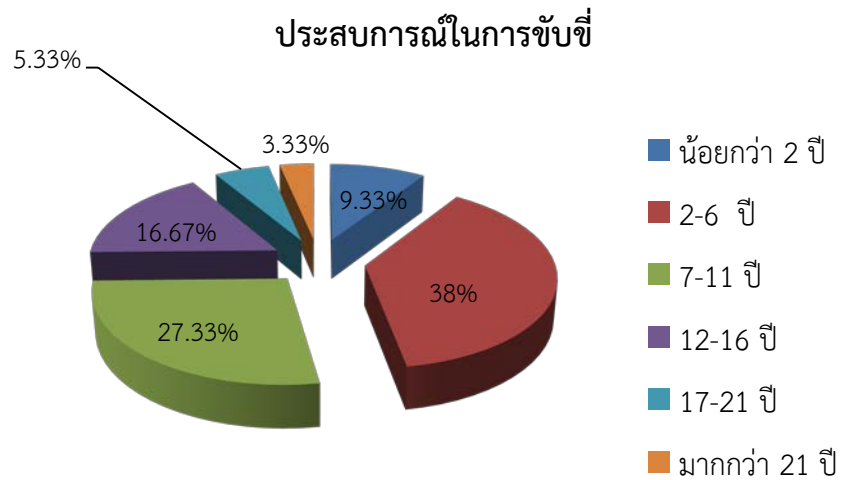
ภาพที่ 4.1 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่าง

จากภาพที่ 4.1 แสดงเพศของกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย 78% และเพศหญิง 22%



ภาพที่ 4.2 แสดงข้อมูลอายุของกลุ่มตัวอย่าง

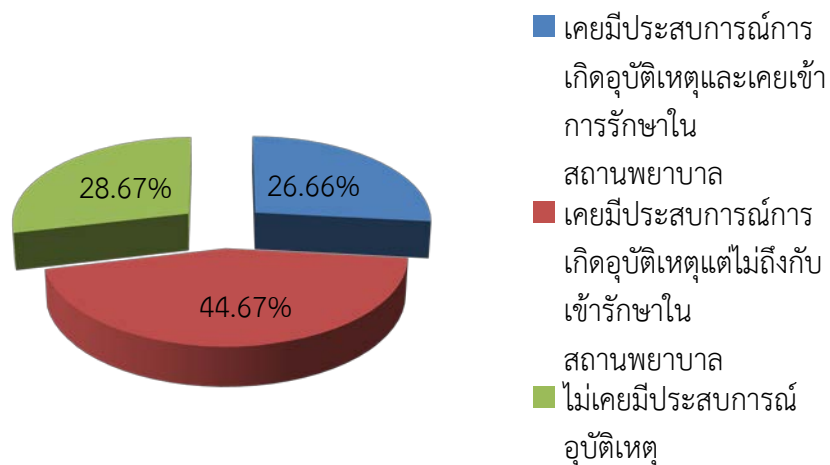
จากภาพที่ 4.2 ข้อมูลอายุของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 31-40ปี คิดเป็น 36.67% รองลงมาคืออายุระหว่าง 18-30ปี คิดเป็น 28% และน้อยที่สุดอายุมากกว่า 60ปี คิดเป็น 1.33%



ภาพที่ 4.3 ประสบการณ์ในการขับขี่

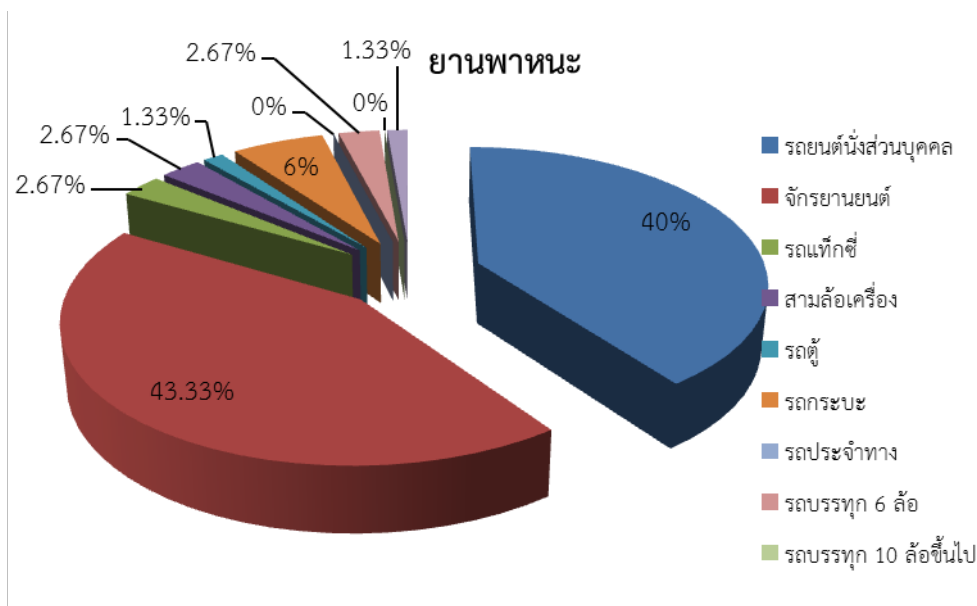
จากภาพที่ 4.3 ประสบการณ์ในการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง อายุระหว่าง 17-21 ปี คิดเป็น 5.33% มีจำนวนมากที่สุด รองลงมาคือ อายุมากกว่า 21 ปี คิดเป็น 3.33% และผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยที่สุดคือ น้อยกว่า 2 ปี คิดเป็น 9.33%

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่



ภาพที่ 4.4 ประสบการณ์ในการขับขี่

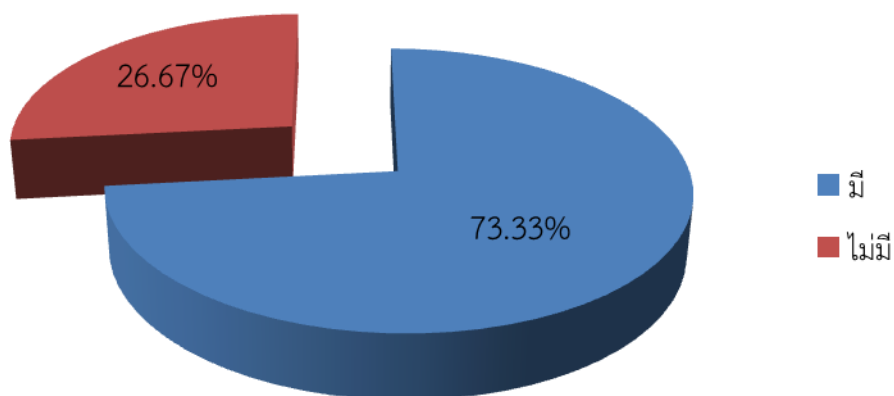
จากภาพที่ 4.4 กลุ่มตัวอย่าง 44.67% เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่ถึงกับการเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล และ 26.66% เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุและเคยเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล



ภาพที่ 4.5 ยานพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างใช้เป็นประจำ

จากภาพที่ 4.5 จะเห็นได้ว่ายานพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างใช้เป็นประจำ 43.33% คือรถจักรยานยนต์ รองลงมา 40% คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ส่วนรถประจำทางและรถบรรทุกสิบล้อขึ้นไปคิดเป็น 0%

ใบอนุญาตขับขี่








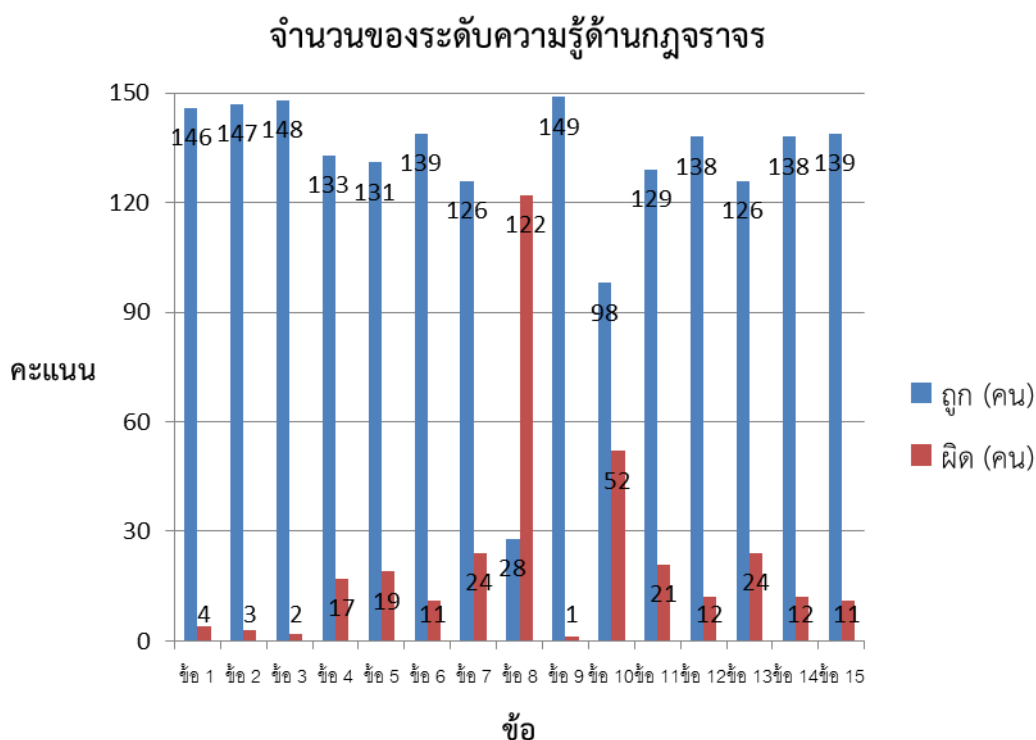
ภาพที่ 4.6 ใบอนุญาตขับขี่

จากภาพที่ 4.6 จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 73.33% มีใบอนุญาตขับขี่ และ 26.67% ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

ตอนที่ 2 ผลวิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ตารางที่ 4.2 จำนวนของระดับความรู้ด้านกฎจราจร

ข้อ	คำถาม	ถูก (คน)	ผิด (คน)
1	เมื่อปรากฏไฟสัญญาณจราจรสีเหลือง ตามกฎหมายระบุว่าผู้ขับขี่จะต้องเตรียมหยุดรถ หลังเส้นให้หยุดรถ	146	4
2	 ให้ผู้ขับขี่หยุดรถที่ป้ายนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจและเคลื่อนรถต่อไปได้เมื่อได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจแล้วเท่านั้น	147	3
3	 ให้ผู้ขับขี่ตรงไปตามทิศทางที่ป้ายกำหนด	148	2
4	ผู้ขับขี่ที่มีอาการเมึนเมาสุรา สามารถขับขี่รถด้วยความระมัดระวังโดยไม่ผิดกฎหมาย	133	17
5	ผู้ขับขี่สามารถแซงรถบนสะพานได้	131	19
6	เมื่อขับขี่มาถึงวงเวียนไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่รถต้องให้รถด้านขวาไปก่อน	139	11
7	เส้นทึบคู่กับเส้นประแนวกึ่งกลางถนน หมายถึง ห้ามรถด้านเส้นทึบแซงแต่รถทางเส้นประแซงได้	126	24
8	บริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ทางซ้ายต้องให้รถทางขวาของตนขับผ่านไปก่อน	28	122
9	 เครื่องหมายหมายถึงห้ามจอด	149	1
10	เครื่องหมาย  หมายถึง ต้องขับขี่ด้วยความเร็วไม่น้อยกว่า 50 ก.ม. ต่อชั่วโมง	98	52
11	การจอดที่สมควรจอดห่างจากทางร่วมหรือทางแยกในระยะเกิน 10 เมตร	129	21
12	 รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้น	138	12
13	แล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง	126	24
14	เมื่อตำรวจให้ผู้ขับขี่หยุดตรวจรถห่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างน้อย 3 เมตร	138	12
15	เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งมือขึ้นแสดงว่า มีคำสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ	139	11
	ถ้าไม่มีสัญญาณไฟจราจรตรงบริเวณทางแยกผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถลงและขับผ่านไปด้วยความระมัดระวัง		



ภาพที่ 4.7 กราฟแสดงความรู้ด้านกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง

จากตารางที่ 4.2 และภาพที่ 4.7 กลุ่มตัวอย่าง 150 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่ตอบคำถามผิดในข้อที่ 8 จำนวน 122 คน รองลงมาคือข้อ 10 จำนวน 52 คน ส่วนใหญ่ที่ตอบคำถามถูกในข้อ 9 จำนวน 149 คน รองลงมาคือข้อ 3 จำนวน 148 คน

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของระดับคะแนน

ระดับคะแนน	จำนวนคน	ร้อยละ
ต่ำกว่า < 6	0	
ปานกลาง 6-10	11	7.33
สูง 11-15	139	92.67

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ทั้งหมด 150 ตัวอย่าง มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง ทั้งหมด 139 คน อยู่ที่ค่าเฉลี่ย 13.02 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 92.67 รองลงมาคือระดับปานกลาง มีทั้งหมด 11 คน อยู่ที่ค่าเฉลี่ย 9.45 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 7.33 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรเป็นอย่างดี

ร้อยละของระดับคะแนน



ภาพที่ 4.8 ร้อยละของระดับคะแนน

จากภาพที่ 4.8 ระดับคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง 92.67% มีคะแนนในระดับสูงระหว่าง 11-15 คะแนน และ 7.33% มีคะแนนปานกลาง 6-10 คะแนน ส่วนคะแนนต่ำกว่า 6 คะแนนมี 0%

ตอนที่ 3 วิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับด้านพฤติกรรมเสี่ยง เป็นรายชื่อ

คำถาม	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ
1. ท่านขับขี่รถขณะที่มีอาการมึนเมา หรือหลังดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	1.67	0.90	ต่ำ
2. เมื่อขับขี่รถถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง	1.88	1.08	ต่ำ
3. ท่านขับขี่รถแข่งขันความเร็วกับรถคันอื่น	1.55	0.83	ต่ำ
4. ท่านสูบบุหรี่ขณะขับขี่รถ	1.50	0.93	ต่ำ
5. ท่านลดความเร็วของรถลง เมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก	1.80	1.14	ต่ำ
6. ท่านขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	1.5	0.87	ต่ำ
7. ท่านไม่ขับแซงรถคันอื่นเมื่อมีเครื่องหมายห้ามแซง	2.54	1.59	ปานกลาง
8. ท่านเหม่อลอยขณะขับขี่รถ	1.70	0.97	ต่ำ
9. ท่านพูดคุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่	2.15	1.14	ต่ำ
10. ท่านตรวจเช็คสภาพยางของรถของรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ก่อนขับขี่ประจำวัน	2.11	1.21	ต่ำ
11. ท่านขับขี่รถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	2.03 2.30	1.20 1.41	ต่ำ ต่ำ
12. ท่านเช็คแตรให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับรถจักรยานยนต์	1.84	1.27	ต่ำ
13. เมื่อรถของท่านเกิดชำรุด หรือมีสภาพผิดปกติท่านนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนขับ			

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับด้านพฤติกรรมเสี่ยง เป็นรายชื่อ (ต่อ)

คำถาม	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ
14. ท่านตรวจเช็คสภาพเบรกของรถให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับขึ้น	1.86	1.31	ต่ำ
15. ท่านขับรถจ่อท้ายรถคันอื่นในระยะชั้นชิดในช่องทางเดินรถทางเดียว	2.33	1.64	ต่ำ

จากตารางที่ 4.4 พบว่า จากพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ขับขี่รถขณะที่มีอาการเมินเมา หรือหลังดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เมื่อขับขี่รถถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็วและเพิ่มความระมัดระวัง ขับขี่รถแข่งขันความเร็วกับรถคันอื่น สู้บู้หรือขณะขับขี่รถ ลดความเร็วของรถลงเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก ขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เหม่อลอยขณะขับขี่รถ พุดคุยโทรศัพท์ ในขณะที่ขับขี่ ตรวจเช็คสภาพยางของรถของรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ก่อนขับขี่ประจำวัน ขับขี่รถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เช็คแตรให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับรถจักรยานยนต์ เมื่อรถของท่านเกิดชำรุด หรือมีสภาพผิดปกติท่านนำรถไปซ่อมให้อยู่ในสภาพที่ดีก่อนขับ ตรวจเช็คสภาพเบรกของรถให้อยู่ในสภาพดีก่อนขับ ขับรถจ่อท้ายรถคันอื่นในระยะชั้นชิดในช่องทางเดินรถทางเดียว ซึ่งมีความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ รองลงมาคือ มีพฤติกรรมที่ไม่ขับแซงรถคันอื่นเมื่อมีเครื่องหมายห้ามแซง ซึ่งมีความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 4.5 ระดับพฤติกรรมเสี่ยง จำนวนและร้อยละ

ระดับ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มีความเสี่ยงสูง	0	
มีความเสี่ยงปานกลาง	0	
มีความเสี่ยงค่อนข้างต่ำ	94	62.67
มีความเสี่ยงต่ำ	56	37.33

จากตารางที่ 4.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 150 ตัวอย่าง มีระดับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำ จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 62.67 มีระดับค่าความเสี่ยงอยู่ที่ค่าเฉลี่ย 1.88 รองลงมาคือ มีความเสี่ยงต่ำ มีทั้งหมด 56 คน คิดเป็นร้อยละ 37.33 มีความเสี่ยงต่ำมีระดับค่าความเสี่ยงอยู่ที่ค่าเฉลี่ย 3.71

รูปแบบการลดอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมชุมชน จ.นนทบุรี

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพเกี่ยวกับความรู้ด้านกฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มเป้าหมาย จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ สามารถนำเสนอรูปแบบการลดอุบัติเหตุจราจรโดยแบ่งเป็นการป้องกันด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล การป้องกันด้านยานพาหนะ และการลดอุบัติเหตุเกี่ยวกับสภาพถนน ดังนี้

1. การป้องกันด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล

จากการสัมภาษณ์และแบบสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนวทางในการป้องกันด้านพฤติกรรมส่วนบุคคลในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล หรือการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ การไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด นอกจากนี้การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ขับขี่เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หรือการทานยาบางประเภทที่ทำให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลง หรือยาที่ทำให้มีอาการง่วงนอน และสามารถสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยบนท้องถนนด้วยการขับขี่อย่างมีสติ และอย่างไม่ประมาท ซึ่งเป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้เกิดการลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อีกทางหนึ่ง

2. การป้องกันด้านยานพาหนะ

จากการสัมภาษณ์และแบบสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนวทางการป้องกันด้านยานพาหนะในด้านการเช็คสภาพยานพาหนะ ควรเช็คสภาพยานพาหนะทุกครั้งก่อนออกเดินทาง หมั่นตรวจสอบสภาพยานพาหนะทุกๆ ปี ถ้าเกิดการชำรุดควรรำนำยานพาหนะไปซ่อมแซมทันทีไม่ควรปล่อยทิ้งเอาไว้เป็นเวลานานๆ และไม่ควรรำนำยานพาหนะไปตัดแปลงเปลี่ยนแปลงสภาพ เช่น การปรับแต่งความสูง ความเร็ว อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ไม่ถูกต้องตามหลักกลศาสตร์ของเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

3. แนวทางการลดอุบัติเหตุเกี่ยวกับสภาพถนน

จากการสัมภาษณ์และแบบสอบถามผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนวทางการลดอุบัติเหตุเกี่ยวกับสภาพถนนด้านการเพิ่มความระมัดระวังและด้านสภาพถนน เช่น ชะลอความเร็วทุกครั้งเมื่อพบเจอสภาพถนนไม่ดี ชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ เส้นทางที่มีการก่อสร้าง ซ่อมแซม ปรับปรุง หรือหลีกเลี่ยงเส้นทางนั้น ควรปฏิบัติตามป้ายเตือนและสัญลักษณ์ต่างๆตามท้องถนนและเส้นจราจรอย่างเคร่งครัด สภาพถนนควรมีเส้นแบ่งเลนส์ที่ชัดเจน ถนนอยู่ในสภาพที่ดีไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือไม่มีสิ่งกีดขวางไฟทางควรสว่างอยู่เสมอ หากถนนชำรุด หรือกำลังซ่อมแซมควรมีป้ายเตือนทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่