



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การสำรวจประวัติการได้ใบขับขี่ การทดสอบ
การขับขี่ของเยาวชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กรณีศึกษาสถาบันการศึกษาจังหวัดพิษณุโลก

โดย

ณัฐกานต์ ไวยเนตร และคณะ

พฤษภาคม 2553

รายงานการสำรวจประวัติการได้ใบขับขี่
การทดสอบการขับขี่ของเยาวชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
กรณีศึกษาสถาบันการศึกษาจังหวัดพิษณุโลก

ศึกษาโดย

ณัฐกานต์ ไวยเนตร

และ คณะ

เพื่อศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้
การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจเพื่อจัดเก็บข้อมูลด้านพฤติกรรม ทัศนคติ การเรียนรู้ตลอดจนความเข้าใจเกี่ยวกับการขับชี่รจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ในกลุ่มเยาวชนช่วงอายุ 15 - 22 ปี ในสถาบันการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และอุดมศึกษา ในจังหวัดพิษณุโลก จำนวนทั้งสิ้น 1,238 คน

จากการศึกษาพบว่า การขับชี่ครั้งแรกเมื่ออายุน้อยเป็นความเสี่ยง ในชีวิตจริงกลุ่มผู้ขับชี่จักรยานยนต์ได้ตั้งแต่อายุน้อย 7 -9 ปี ก่อนถึง 15 ปี ที่สามารถขอรับใบอนุญาตขับชี่ได้ มีกลุ่มวัยรุ่นขับชี่รจักรยานยนต์ในถนนแล้ว มากกว่าร้อยละ 70 ไม่พบกระบวนการให้ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ข้อบังคับข้อควรปฏิบัติเรื่อง กฎจราจร และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่เป็นรูปแบบในระบบการเรียนการสอนปกติ การได้รับการฝึกหรืออบรมภายหลังจากที่วัยรุ่นมีประสบการณ์มาพอสมควรแล้วพบว่า มีผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมน้อยมาก มีกลุ่มที่เข้าถึงโรงเรียนฝึกขับชี่หรือผ่านการอบรมการขับชี่ปลอดภัยที่ได้มาตรฐานจำนวนน้อย ทำให้ไม่พบความสัมพันธ์ที่เป็นข้อยืนยันหนักแน่นว่า การเข้าสูการฝึกในช่วงอายุใดจะส่งผลดีที่สุด การอบรมและการทดสอบความรู้ด้านกฎหมายว่าด้วย พรบ.จราจรทางบกมีผลต่อการรับรู้แต่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการฝ่าฝืนได้ ภายหลังจากผู้ขับชี่มีใบอนุญาตขับชี่จักรยานยนต์แล้วพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆไม่ลดลง บางอย่างมีเพิ่มขึ้น ครอบครัวพ่อแม่และญาติจะเป็นกลุ่มแรกที่พัฒนาและส่งเสริมการขับชี่ปลอดภัย โรงเรียนที่มีการจัดกิจกรรมการให้ความรู้และการเพิ่มทักษะของเด็กวัยรุ่นจะมีผลต่อพฤติกรรมการขับชี่ การบังคับใช้กฎหมายภายหลังได้รับใบอนุญาตขับชี่ที่เป็นมาตรการขจัดผู้ขับชี่ที่ฝ่าฝืนหรือผู้ขับชี่ที่ไม่พร้อมล้มเหลว จากกระบวนการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อเสนอการจ้ดรูปแบบระบบด้านใบอนุญาตขับขี่เพื่อสนับสนุนให้เกิดผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีทักษะ

1. แผนระยะสั้นพัฒนากระบวนการเข้าถึงการอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่ได้มาตรฐานในระดับเดียวกันเพื่อหาข้อยุติว่าควรเข้าสู่กระบวนการเรียนการอบรมเมื่อใดที่จะเกิดผลดีที่สุด
2. แผนระยะกลางมีมาตรการด้านกฎหมายหรือข้อบังคับที่ทำให้ผู้ขับขี่มือใหม่เข้าถึงจำเป็นต้องผ่านการอบรมที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในช่วงอายุเหมาะสม
3. ระยะสั้นและความยั่งยืนโรงเรียนอบรมขับขี่ปลอดภัยควรเป็นความรับผิดชอบของผู้ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ที่จัดอบรมให้ผู้ซื้อและผู้ใช้โดยรัฐสนับสนุนในรูปของการลดหย่อนภาษี
4. พัฒนามาตรการบังคับให้ผู้ปกครองจำเป็นต้องควบคุมให้ผู้ขับขี่ในความรับผิดชอบผ่านกระบวนการฝึกอบรม
5. ทบทวนจัดระเบียบกระบวนการควบคุมภายหลังการได้รับใบอนุญาตให้สามารถนำสู่การปฏิบัติได้
6. แผนระยะยาวจัดกระบวนการให้ความรู้ด้านกฎหมายข้อปฏิบัติข้อบังคับและปลูกฝังสำนึกความปลอดภัยในระบบการเรียนการสอนปกติให้เป็นระบบขึ้น

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
ที่มาของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์.....	2
ระเบียบวิธีวิจัย.....	2
2 ผลการศึกษา.....	4
คุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มศึกษาและการถือครองใบอนุญาตขับขี่.....	4
การถือครองใบอนุญาต.....	4
กระบวนการเรียนรู้กฎหมายและพระราชบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบก และการเรียนรู้ทักษะการขับขี่ก่อนการรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์.....	6
ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ฝึกสอนขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่และพฤติกรรมเสี่ยง ควบคุม.....	10
พฤติกรรมการขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	11
พฤติกรรมการขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บรุนแรง.....	11
พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย.....	12
พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมาย และ พรบ. จราจรทางบก.....	12
ประสบการณ์บางด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อยืนยันพฤติกรรมการขับขี่....	12
พฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ขับขี่ใหม่.....	14
พฤติกรรมการขับขี่ภายหลังได้รับใบอนุญาตขับขี่.....	22

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2	
ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ฝึกสอนขับขี่ครั้งแรกพฤติกรรมขับขี่และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จำแนกโดยผู้ผ่านการทดสอบใบอนุญาตขับขี่ จากกรมการขนส่งทางบก.....	24
พฤติกรรมขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	24
พฤติกรรมขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บรุนแรง.....	25
พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย.....	25
พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมาย และ พรบ.จราจรทางบก.....	25
ประสบการณ์บางด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยืนยันพฤติกรรมขับขี่.....	26
ประสบการณ์บางด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยืนยันพฤติกรรมขับขี่.....	27
การศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ.....	34
ด้านการทดสอบ.....	35
3	
บทสรุป	37
ข้อค้นพบที่สำคัญ.....	37
ข้อเสนอการจัดรูปแบบระบบด้านใบอนุญาตขับขี่เพื่อสนับสนุนให้เกิดผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีทักษะ.....	38

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 คุณลักษณะของกลุ่มศึกษา.....	5
2 การถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์.....	6
3 รูปแบบการเรียนรู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	9
4 การอบรมหลักสูตรพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย (ในกรณีที่ไม่ใช่การสอบก่อนการขอใบอนุญาต)	9
5 ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์.....	15
6 ประสบการณ์การได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์.....	16
7 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัย.....	16
8 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด.....	16
9 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	17
10 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการแข่งในที่คับขัน.....	17
11 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการขับขี่ผิดช่องทาง(ย้อนศร).....	17
12 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยมีประวัติถูกจับหรือปรับ.....	18
13 ประสบการณ์ทางด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อยืนยันพฤติกรรมกรรมการขับขี่.....	18
14 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยมีประวัติถูกจับหรือปรับ.....	18
15 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่มั่นใจว่าไม่ได้กระทำผิดแล้วโดนจับปรับ.....	19
16 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงระหว่างจังหวัด.....	19
17 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่คุ้นเคย.....	20
18 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก.....	20
19 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลาากลางคืน.....	20

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
20	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลาที่มืดแสงน้อยหรือใกล้สว่าง.....	21
21	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนท้าย.....	21
22	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยบรรทุกสิ่งของจำนวนมาก.....	21
23	แสดงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มที่มีใบอนุญาต และไม่มีใบอนุญาต.....	23
24	พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์.....	28
25	ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	28
26	ประสบการณ์การได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์.....	29
27	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัย.....	29
28	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร.....	29
29	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการแข่งในที่คับขัน.....	30
30	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการขับขี่ผิดช่องทาง(ย้อนศร).....	30
31	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด.....	31
32	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยทำผิดกฎจราจรไม่มีผู้พบเห็นจึงไม่ถูก จับปรับ.....	31
33	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่เคยทำผิดกฎจราจรและถูกจับปรับ.....	31
34	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่เคยมีประวัติถูกจับหรือปรับ.....	31
35	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่มั่นใจว่าไม่เคยกระทำผิดแล้วถูก จับปรับ.....	32
36	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงระหว่างจังหวัด.....	32
37	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่คุ้นเคย.....	32
38	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก.....	33

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
39	ประสบการณ์ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน.....	33
40	ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ในเวลาที่มีแสงน้อยหรือใกล้สว่าง.....	33
41	ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนท้าย.....	34
42	ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์โดยบรรทุกสิ่งของจำนวนมาก.....	34

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
1 อายุที่เริ่มขับขีจักรยานยนต์ครั้งแรก (n=1238).....	7
2 ผู้ฝึกสอนขับขีจักรยานยนต์ครั้งแรก (n=1,238).....	8

บทที่ 1 บทนำ

ที่มาของปัญหา

จากข้อมูลสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติรถจักรยานยนต์ยังคงเป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่จากข้อมูลของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุในกลุ่มช่วงอายุ 15-24 ปี มีสูงถึงร้อยละ 20

จากการทบทวนการวิจัยในต่างประเทศชี้ให้เห็นถึงสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่ยังขาดประสบการณ์หรือผู้ขับขี่มือใหม่ (Novice Driver) ว่ามีสาเหตุมาจากการขาดประสบการณ์ (Inexperience) และการขาดวุฒิภาวะ (Immaturity) ซึ่งจำเป็นจะต้องมีกลไกในการจัดการด้านการเรียนรู้ที่เหมาะสมทั้งในด้านการเพิ่มพูนประสบการณ์และการเพิ่มพูนวุฒิภาวะ

สำหรับกลไกในการจัดการด้านการเรียนรู้เพื่อเพิ่มพูนประสบการณ์นั้นพบว่ากลไกที่สำคัญและถูกนำมาใช้ที่มีประสิทธิภาพสูงสุดคือกลไกในการควบคุมด้านใบอนุญาต ทั้งในส่วนของการมีใบอนุญาต (Pre-licensing) ขณะมีใบอนุญาต (Licensing) และการควบคุมหลังจากมีใบอนุญาต (Post-licensing) ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการเสริมในด้านของทักษะการเรียนรู้ด้านการขับขี่ที่ต้องผ่านกระบวนการอบรม ตลอดจนการกำกับดูแลในขณะที่ยังขาดความพร้อมในการขับขี่ที่ปลอดภัยด้วยการออกใบอนุญาตขับขี่อย่างเป็นลำดับขั้น (Graduated Licensing) และการลดปัจจัยเสี่ยงที่จะเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารอย่างเช่นการห้ามมีผู้โดยสารซ้อนท้ายในขณะที่ยังคงขาดประสบการณ์ (Pillion-passenger Restriction) หรือการห้ามการขับขี่ในเวลากลางคืน (Night-time Curfew) รวมไปถึงรูปแบบการจัดการเพื่อพัฒนาทักษะด้านการสังเกตสถานการณ์อันตราย (Hazard Perception)

เพื่อทำความเข้าใจถึงปัญหาช่องว่างของการจัดการระบบใบอนุญาตที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของประเทศไทยจึงมีความจำเป็นจะต้องศึกษาเพื่อจัดเก็บข้อมูลด้านพฤติกรรม ทักษะ การเรียนรู้ตลอดจนความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ในกลุ่มเยาวชนช่วงอายุ 15 – 22 ปี

วัตถุประสงค์

เพื่อทบทวนความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการเรียนรู้กับระบบการจัดการด้านใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันในกลุ่มตัวอย่าง

ระเบียบวิธีวิจัย

ขอบเขตของงานวิจัย

งานวิจัยนี้ศึกษาเฉพาะการจัดการด้านการออกใบอนุญาตขับขี่ในรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเสี่ยงอายุ 18-22 ปี ในพื้นที่ศึกษา 1 จังหวัด

แนวทางในการทำวิจัย

1. จัดทำแบบสำรวจข้อมูลกลุ่มศึกษา ซึ่งมีอายุอยู่ในช่วง 18-22 ปี เกี่ยวกับ ประวัติการได้มาซึ่งใบขับขี่ ช่วงอายุที่ได้ใบขับขี่ การได้มาซึ่งทักษะในการขับขี่ การเรียนรู้เกี่ยวกับการขับขี่ที่ปลอดภัย ประวัติการขับขี่กับอุบัติเหตุ และความเหมาะสมของรูปแบบการสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน
2. สัมภาษณ์ ผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งประกอบด้วย ตำรวจ ขนส่งจังหวัด ผู้บริหารโรงเรียน คุณครูในโรงเรียน ครูฝึกในโรงเรียนสอนขับรถ ถึงความเหมาะสมในการสอบใบขับขี่ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และรูปแบบการพัฒนาการเรียนรู้ด้านการขับขี่ที่จำเป็นสำหรับความปลอดภัย

แนวทางในการจัดเก็บข้อมูล

กลุ่มตัวอย่างสถาบันการศึกษาระดับ มัธยม อาชีวศึกษา และ อุดมศึกษา ในจังหวัดพิษณุโลก โดยกำหนดจำนวนตัวอย่างดังนี้

ลักษณะประชากรที่ต้องการ	สถาบันที่ 1	สถาบันที่ 2	รวม
มัธยมปีที่ 3 (15 ปี)	50	50	100
มัธยมปีที่ 4	50	50	100
มัธยมปีที่ 5	50	50	100
มัธยมปีที่ 6	50	50	100
ปวช3	50	50	100
ปวส1	50	50	100
ปวส2	50	50	100
อุดมศึกษา			
ปีที่1	100	100	200
ปีที่2	100	100	200
ปีที่3	100	100	200
ปีที่4	100	100	200
รวมจำนวนตัวอย่าง	750	750	1500

บทที่ 2 ผลการศึกษา

ผลการศึกษา

คุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มศึกษาและการถือครองใบอนุญาตขับขี่

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 1,238 คน เพศชายร้อยละ 58.3 (722) เพศหญิง ร้อยละ 41.6 (516) จากโรงเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ถึงปีที่ 6 จำนวน 2 แห่ง สถาบันอาชีวศึกษา ในระดับชั้นปวช. ที่ 1 ถึง 3 และระดับชั้น ปวส. ปีที่ 1 ถึง 2 จำนวน 3 แห่ง สถาบันอุดมศึกษา ในระดับชั้นปีที่ 1 ถึงปี 4 จำนวน 2 แห่ง อายุระหว่าง 15 - 22 ปี อายุเฉลี่ย เท่ากับ 17.8 ปี (ตารางที่ 1)

การถือครองใบอนุญาต

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้มีใบอนุญาตฯ ชนิดชั่วคราว 1 ปี ร้อยละ 26.4 (328) ชนิด 5 ปี ร้อยละ 22.6 (280) ในจำนวนผู้ที่มีใบอนุญาตแล้วร้อยละ 6 (74 คน) ต้องสอบมากกว่า 1 ครั้ง (52 คนสอบข้อเขียนมากกว่า 1 ครั้ง 22 คนสอบปฏิบัติมากกว่า 1 ครั้ง) ผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 39.6 (491 คน และในจำนวนนี้ 465 คนยังไม่ได้สอบ 26 คนสอบไม่ผ่าน) ผู้ที่ใบอนุญาตฯ หมดอายุแล้วไม่ได้ไปรับการต่อ ร้อยละ 11.0 (137) เหตุผลที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างไปขอรับใบอนุญาต ร้อยละ 61.0 (756) ให้เหตุผลว่าเป็นเพราะกฎหมายกำหนดและอยากทราบข้อปฏิบัติที่ถูกต้อง ร้อยละ 29.4 ให้เหตุผลว่า มีไว้เพื่อป้องกันตัวจราจรจับ

ตารางที่ 1 คุณลักษณะของกลุ่มศึกษา

อายุ (เฉลี่ย=17.8ปี)	ชาย จำนวน	หญิง จำนวน	ร้อยละ
15ปี	59	50	8.8
16ปี	110	63	14.0
17ปี	134	73	16.7
18ปี	113	81	15.7
19ปี	124	115	19.3
20ปี	84	50	10.8
21ปี	57	44	8.2
22ปี	41	40	6.5
จำนวนรวม = 1,238	722	516	100.0
ระดับการศึกษา	ชาย จำนวน	หญิง จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษาปีที่ 3	28	23	4.1
มัธยมศึกษาปีที่ 4	63	27	7.3
มัธยมศึกษาปีที่ 5	79	34	9.1
มัธยมศึกษาปีที่ 6	79	24	8.3
อุดมศึกษาปีที่ 1	100	116	22.5
อุดมศึกษาปีที่ 2	72	18	2.2
อุดมศึกษาปีที่ 3	73	35	8.7
อุดมศึกษาปีที่ 4	21	36	4.6
ปวช.1	65	44	8.8
ปวช.2	43	38	6.5
ปวช.3	19	20	3.2
ปวส.1	24	63	7.0
ปวส.2	56	38	7.6
จำนวนรวม = 1,238	722	516	100.0

ตารางที่ 2 การถือครองใบอนุญาตวิชาชีพจักรยานยนต์

การถือครองใบอนุญาตฯ	ชาย จำนวน	หญิง จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยมีใบอนุญาตฯ	262	229	39.7
เคยมีแต่หมดอายุ	79	58	11.1
ประเภท 1 ปี	207	121	26.5
ประเภท 5 ปี	174	106	22.6
ประเภทตลอดชีพ	0	2	0.2
จำนวนรวม= 1,238	722	516	100

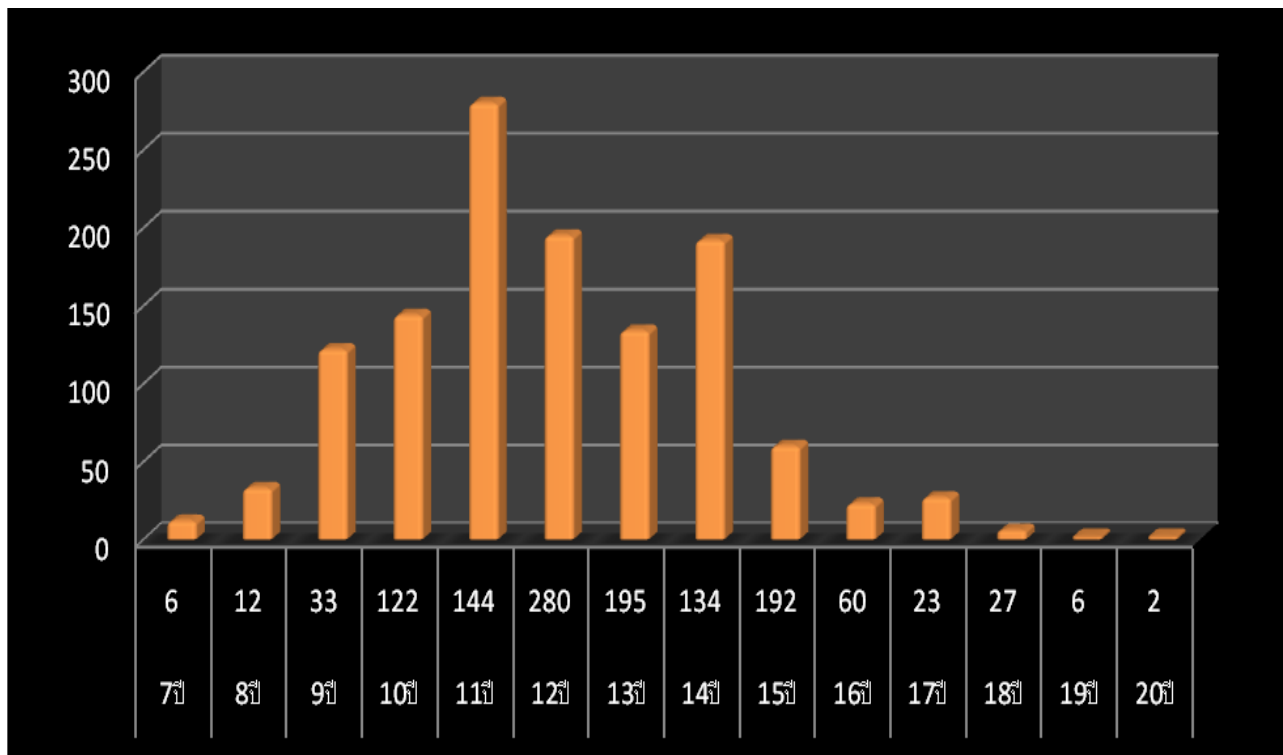
กระบวนการเรียนรู้กฎหมายและพระราชบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบกและการเรียนรู้ทักษะการขับขี่ก่อนการรับใบอนุญาตวิชาชีพจักรยานยนต์

รูปแบบการเรียนรู้กฎหมายและพระราชบัญญัติว่าด้วยการจราจรทางบก

กลุ่มตัวอย่างจำนวนร้อยละ 26.4 ให้ข้อมูลว่าไม่เคยมีการเรียนการสอนเรื่องกฎจราจรในโรงเรียน หรือในหลักสูตรปกติ ร้อยละ 73.6 เคยเรียนเรื่อง กฎจราจรในระบบการเรียนการสอนปกติ โดยร้อยละ 46.6 เรียนเรื่องกฎจราจรในวิชาสังคมศึกษา ร้อยละ 22.8 เรียนในวิชาพลศึกษา ร้อยละ 12.9 เรียนในชั่วโมงสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิต และร้อยละ 17.6 เคยเรียนในชั่วโมงอื่นๆ เช่น มีการเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานอื่นมาให้ความรู้ เช่น ระหว่างเคารพธงชาติ หรือ กรณีโรงเรียนจัดนิทรรศการหรือกรณีมีการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ มีเจ้าหน้าที่ร่วมกันหลายหน่วยงานมาจัดอบรมการขับขี่ปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 58.7(592) เคยเรียนรู้เรื่องกฎจราจร 1 ครั้ง ร้อยละ 24.4 (246) เรียน 2 ครั้งเรียน ร้อยละ 6.1(62) เรียน 3 ครั้ง มีเพียงร้อยละ 10.8 (109) ที่เคยเรียนมากกว่า 4 ครั้ง

รูปแบบการเรียนรู้ทักษะการขับขี่

อายุเฉลี่ยของการขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรก เท่ากับ 12.86 ปี อายุต่ำสุดที่กลุ่มตัวอย่างขับขี่รถจักรยานยนต์ได้คือ อายุ 7 ปี ร้อยละ 0.5 (6) อายุ 8 ปี ร้อยละ 1.0 (12) ร้อยละ 35.8(443) ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง โดยไม่มีผู้ฝึกสอน ร้อยละ 56.9 (704) มีพ่อแม่และญาติเป็นผู้ฝึกสอนร้อยละ 4.8 (59) เพื่อนเป็นผู้ฝึกสอน มีเพียงร้อยละ 2.6(32) ที่เรียนจากโรงเรียนสอนขับขี่ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 52.8(654) ขับขี่จักรยานยนต์ออกถนนได้ก่อนมีใบอนุญาตขับขี่ กลุ่มตัวอย่างจำนวน ร้อยละ 58.4 เคยฝึกอบรมหลักสูตรการขับขี่ปลอดภัยจากหน่วยงานที่แตกต่างกันเช่น การจัดฝึกอบรมร่วมกันหลายหน่วยงานเช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าหน้าที่ขนส่งทางบกพร้อมกับเจ้าหน้าที่ป้องกันบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และการรับการฝึกอบรมจากบริษัทกิจชัยฮอนด้า



รูปที่ 1 อายุที่เริ่มขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรก (n=1238)



รูปที่ 2 ผู้ฝึกสอนวิชาชีพจักรยานยนต์ครั้งแรก (n=1,238)

ตารางที่ 3			
รูปแบบการเรียนรู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถจักรยานยนต์		จำนวน	ร้อยละ
จำนวนครั้งที่เคยเรียนเรื่องกฎจราจร (n=1009)			
	เรียน 1 ครั้ง	592	58.7
	เรียน 2 ครั้ง	246	24.4
	เรียน 3 ครั้ง	62	6.1
	เรียนมากกว่า 4 ครั้ง	109	10.8
เคยเรียนเรื่องกฎจราจรในระบบการเรียนการสอนปกติ (n=1238)			
	ไม่เคยเรียน	327	26.4
	เคยเรียน	911	73.6
เรียนเรื่องกฎจราจรในวิชา (n=1100)			
	สังคมศึกษา	513	46.6
	พลศึกษา	251	22.8
	ส.ป.ช.	142	12.9
	อื่นๆ	194	17.6
ตารางที่ 4			
การอบรมหลักสูตรพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย (ในกรณีที่ไม่ใช่การสอบก่อนการขอใบอนุญาต)			
ผ่านอบรมมารยาทและพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย			
	ไม่เคย	515	41.6
	เคย	723	58.4
จำนวนชั่วโมงที่เข้ารับการอบรมมารยาทและพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย (n=968)			
	1/2 ชม.	234	24.2
	1-2 ชม.	474	49.0
	มากกว่า 3 ชม.	148	15.3
	อื่นๆ	112	11.6
ผ่านการอบรมภาคปฏิบัติก่อนสอบรับใบอนุญาตขับขี่ (n=1096)			
	ไม่เคย	401	36.6
	เคย	695	63.4

จำนวนชั่วโมงการอบรมภาคปฏิบัติก่อนสอบรับใบอนุญาตขับขี่ (n=892)

1/2ชม.	524	58.7
1-2ชม.	186	20.9
มากกว่า3ชม.	62	7.0
อื่นๆ	120	13.5

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ฝึกสอนขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่และพฤติกรรมเสี่ยงควบคุม

จากงานวิจัยในสหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศยุโรป ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์พบว่า ผู้ฝึกสอนครั้งแรกส่งผลต่อพฤติกรรมขับขี่ในระยะเริ่มต้นและพัฒนาเป็นพฤติกรรมต่อเนื่องในระยะยาวของนักขี่หน้าใหม่ การผลักดันให้เกิดโรงเรียนขับขี่ปลอดภัยและมีกระบวนการบังคับให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทุกคนจำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการ ฝึกและเรียนรู้ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเป็นระบบและเป็นขั้นตอน จากผู้เชี่ยวชาญที่ผ่านการฝึกมาอย่างดีโดยมีการกำหนดหลักสูตรที่ผ่านการวิจัยว่าเกิดประสิทธิผลที่ดีที่สุดกับผู้เรียนทั้งด้านความปลอดภัยของทักษะที่จำเป็น และการเพิ่มพูนประสบการณ์ อันนำไปสู่ข้อบังคับในการกำหนดมาตรฐานของหลักสูตร จำนวนชั่วโมงการเรียน และจำนวนชั่วโมงของประสบการณ์ ทั้งในสนามฝึกซ้อมและการขับขี่ในถนนจริงโดยมีระบบพี่เลี้ยง หรือผู้เชี่ยวชาญ เป็นผู้ติดตามและมีระบบการติดตามกำกับพฤติกรรมขับขี่ในทุกประเภทแตกต่างกัน ทั้งข้อห้ามการขับขี่บางประเภทเช่น การจำกัดขนาดของรถจักรยานยนต์ตามชนิดและประเภทของใบอนุญาตที่ขึ้นอยู่กัอายุ ของผู้ขับขี่ จำนวนชั่วโมงการเรียน ประสบการณ์ในสนามและจำนวนปีที่ถือครองใบอนุญาต เป็นต้น ในแทบทุกประเทศ ผู้ขับขี่ใหม่ต้องมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับศูนย์ หรือต้องไม่ดื่มโดยเด็ดขาด บางประเทศอนุญาตให้ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่มีข้อกำหนดอย่างอื่นคู่กันเช่น ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางวัน ห้ามขับขี่ในถนนระหว่างเมือง กำหนดความเร็วในการขับขี่ ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานและสวมใส่อย่างถูกต้อง หรือห้ามไม่ให้ผู้ขับขี่ใหม่บรรทุกผู้โดยสาร หรือสิ่งของจำนวนมาก

งานวิจัยครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียนนักศึกษาในจังหวัดพิษณุโลกนั้น สะท้อนภาพให้เห็นว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 56.90 เรียนรู้การขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรกจากผู้ปกครอง ในที่นี้ คือ พ่อแม่และญาติ ลองลงมาร้อยละ 35.80 เรียนรู้และฝึกขับขี่ด้วยตนเอง ร้อยละ 4.80 เพื่อนเป็นผู้ฝึกสอนให้ มีเพียงร้อยละ 2.60 เท่านั้น

ที่ผ่านการฝึกสอนจากผู้เชี่ยวชาญและเข้าเรียนในโรงเรียนสอนขับขี ผู้ขับขีเริ่มฝึกขับขีตั้งแต่อายุยังน้อยจากที่กล่าวมาข้างต้น พฤติกรรมขับขีปกติของกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 69.2 ขับขีจักรยานยนต์มาโรงเรียนทุกวัน ร้อยละ 19.1 ขับขีจักรยานยนต์มาโรงเรียนโดยใช้ระยะทาง น้อยกว่า 1 กิโลเมตร ร้อยละ 17.5 ใช้ระยะทาง มากกว่า 1 -3 กิโลเมตร ร้อยละ 31.4 ใช้ระยะทาง มากกว่า 3 กิโลเมตร เมื่อเทียบสัดส่วนเด็กวัยรุ่นในช่วงของงานวิจัย คือ 15 - 22 ปี ร้อยละ 85 ขับขีจักรยานยนต์มาโรงเรียนจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างกระบวนการเรียนรู้ด้านกฎหมายจราจรที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี แต่สามารถจำแนกพฤติกรรมการขับขีที่แตกต่างกันของแต่ละกลุ่มโดยผู้ฝึกสอนขับขีครั้งแรก ดังนี้

พฤติกรรมการขับขีภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรมการขับขีของกลุ่มตัวอย่างที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขีที่เรียนรู้การขับขีจักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนขับขีปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ พบว่า ร้อยละของการขับขีภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เท่ากับ 35.29 ต่ำกว่ากลุ่มตัวอย่างที่เรียนรู้การขับขีจักรยานยนต์ครั้งแรกด้วยตนเองคือ ร้อยละ 48.87 กลุ่มที่มีผู้ปกครองคือพ่อแม่และญาติ เป็นผู้ฝึกสอน ร้อยละ 41.28 ยกเว้นกลุ่มวัยรุ่นหญิงที่ผ่านการฝึกสอนการขับขีจากโรงเรียนและผู้เชี่ยวชาญมีพฤติกรรมการขับขีภายหลังที่มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ถึงร้อยละ 42.86 สูงกว่ากลุ่มที่ฝึกเองในเพศเดียวกัน คือ ร้อยละ 38.03 และกลุ่มที่พ่อแม่สอนร้อยละ 37.34 กลุ่มที่มีความเสี่ยงในพฤติกรรมการขับขีภายหลังการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูงกว่ากลุ่มอื่นๆ คือ กลุ่มวัยรุ่น ทั้งชายและหญิงที่มีเพื่อนเป็นผู้ฝึกขับขีจักรยานยนต์ให้ คือ ร้อยละ 56.82 (ตารางที่ 4)

พฤติกรรมการขับขีที่เกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บรุนแรง

พฤติกรรมการได้รับอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บรุนแรงภายหลังเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างที่เรียนรู้การขับขีจักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนขับขีปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ พบการเกิดอุบัติเหตุทั้งกลุ่มรวมกลุ่มชายและหญิง ต่ำกว่าทุกกลุ่ม คือ ร้อยละ 55.32 การได้รับบาดเจ็บรุนแรงเท่ากับร้อยละ 20.26 กลุ่มผู้ขับขีจักรยานยนต์ที่มีเพื่อนเป็นผู้ฝึกสอนเป็นกลุ่มที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดกว่าทุกกลุ่มคือร้อยละ 68.51 และได้รับการบาดเจ็บรุนแรงร้อยละ 37.44 (ตารางที่ 5,6)

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

การสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นข้อกำหนดของกฎหมายให้ปฏิบัติกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกชนิดในทุกถนนต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่ เนื่องจากหมวกนิรภัยได้รับการวิจัยจากทั่วโลกและองค์การอนามัยโลกได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือชนิดหนึ่งที่จะช่วยปกป้องอันตรายรุนแรงที่จะเกิดขึ้นกับศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่ได้อย่างดีที่สุดสามารถลดความรุนแรงจากการได้รับอันตรายจากสมองได้ถึง 32-40 เปอร์เซ็นต์ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสี่สิบประเทศทั่วโลกที่มีกฎหมายนิรภัยเป็นข้อบังคับกับผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายทุกคนต้องสวมใส่หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานและสวมใส่อย่างถูกวิธี นอกจากนี้ยังมีกฎหมายบังคับมาตรฐานหมวกนิรภัยที่บางประเทศไม่มี งานวิจัยนี้พบว่า กลุ่มผู้ให้ข้อมูลยืนยันการสวมหมวกนิรภัยในระดับที่สูงตั้งแต่ ร้อยละ 90.17- ร้อยละ 95.23 โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านการฝึกครั้งแรกจากโรงเรียนขับขี่ และจากพ่อแม่และญาติเป็นผู้ฝึกสอน(ตารางที่ 7) สอดคล้องกับข้อมูลเชิงคุณภาพที่พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตั้งด่านเพื่อตรวจสอบในเขตเมืองบนถนนหลักหลักสัปดาห์ละ 3-4 วันเป็นประจำ

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมาย และ พรบ.จราจรทางบก

พฤติกรรมการขับขี่ที่จัดอยู่ในประเภทเสี่ยงคือการขับขี่โดยประมาท การขับขี่โดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือ พรบ.จราจรทางบก เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแซงในที่คับขัน การขับขี่ผิดช่องทาง(ย้อนศร) การขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด พฤติกรรมที่กล่าวมาดังกล่าวพบว่า กลุ่มตัวอย่าง เรียนรู้การขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนขับขี่ปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ มีพฤติกรรมทุกชนิดดังกล่าวในปริมาณที่ต่ำกว่าทุกกลุ่มทั้งในกลุ่มรวม กลุ่มชาย และกลุ่มหญิง(ตารางที่ 8,9,10,11)

ประสบการณ์บางด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อยืนยันพฤติกรรมการใช้

การตรวจสอบพฤติกรรมบางด้านของผู้ขับขี่เพื่อยืนยันการเคารพ ปฏิบัติและความเข้าใจต่อการบังคับใช้กฎหมายนั้น ในประเทศพัฒนาแล้ว หรือประเทศที่มีระบบการปกครองแบบเข้มงวดมาก่อน มันไม่มีปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มักจะเข้มงวดและปฏิบัติตามข้อบังคับเป็นอย่างดี เนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับรู้เบื้องต้นว่า การใช้รถจักรยานยนต์บนถนนนั้น มีความเสี่ยงกว่ารถประเภทอื่น แต่ผู้ขับขี่เลือกใช้จักรยานยนต์เนื่องจากเป็นความชอบและความพึงพอใจส่วนบุคคล ในงานวิจัยหลายฉบับยืนยันว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างมีพื้นฐานในด้านการรักและชื่นชอบความเสี่ยงผู้ขับขี่จึงต้องมีสมรรถนะที่ดีและมีการป้องกัน

ตัวที่ตีเสมอ ถึงจะได้รับใบอนุญาตให้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้และการปฏิบัติตัวตามกฎหมายหรือข้อปฏิบัติอย่างเข้มงวดเท่านั้นจะช่วยให้พวกเขาลดความเสี่ยงจากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ในต่างประเทศจึงเกิดชมรมผู้ใช้รถจักรยานยนต์และในประเทศสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย ชมรมเหล่านี้มีผลต่อการกำหนดกฎหมายและข้อบังคับต่างๆเพื่อความปลอดภัยกับผู้ใช้ถนนทุกคน

การศึกษาค้นคว้าพบว่า ผู้ขับขีรถมักจะหลีกเลี่ยง ฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎหมายและ พรบ.จราจรทางบก โดยเฉพาะเมื่อไม่มีผู้พบเห็นและไม่เห็นการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขีรถเพศชายที่มีเพื่อนเป็นผู้สอนขับขีรถครั้งแรก การทำผิดเมื่อไม่มีผู้พบเห็นสูงถึงร้อยละ 87.88 เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มเพศหญิงที่ผ่านการฝึกขับขีรถปลอดภัยจากโรงเรียนและผู้เชี่ยวชาญก็มีพฤติกรรมสูงถึงร้อยละ 78.57 (ตารางที่ 12) การละเว้นการกระทำผิดกฎจราจรในช่วงปกติ คือการไม่ทำผิดกฎจราจรแล้วไม่ถูกจับปรับ พบว่ากลุ่มเพศชายที่มีเพื่อนเป็นผู้ฝึกสอนขับขีรถ ร้อยละ 78.13 และเพศหญิง ที่ฝึกขับขีรถเอง ร้อยละ 73.68 มักเป็นกลุ่มที่ทำผิดกฎจราจรสูงกว่าทุกกลุ่ม (ตารางที่ 13) การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังตรวจสอบจากการขับขีรถจักรยานยนต์โดยไม่เคยมีประวัติถูกจับ หรือปรับ ในกลุ่มเพศชายที่ผ่านการฝึกขับขีรถจากโรงเรียนสอนขับขีรถที่มีพฤติกรรมดีที่สุดคือ ร้อยละ 47.06 รองลงมาเป็นกลุ่มเพศชายที่มีพ่อแม่เป็นผู้ฝึกสอนมีประวัติถูกจับและปรับ ร้อยละ 54.74 กลุ่มเพื่อนสอนและกลุ่มที่ฝึกขับขีรถเองเกินครึ่งคือ ร้อยละ 66.67 และ ร้อยละ 67.67 เคยมีประวัติถูกจับปรับ (ตารางที่ 14) การเข้าใจยอมรับและเชื่อฟังการบังคับใช้กฎหมาย คือการตรวจสอบโดยผู้กระทำผิดมั่นใจว่าตนเองไม่ได้กระทำผิดและโดนจับปรับพฤติกรรมในกลุ่มนี้เพศชายและหญิงกลุ่มที่มีเพื่อนเป็นผู้ฝึกสอน และกลุ่มหญิงที่ฝึกจากโรงเรียนขับขีรถปลอดภัยมีปริมาณพฤติกรรมสูงสุดคือ ร้อยละ 57.58 และ ร้อยละ 50 ตามลำดับ (ตารางที่ 15)

ข้อสังเกต จากข้อมูลเชิงคุณภาพพบว่า โอกาสน้อยมากหรือแทบที่จะไม่มีเลยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ แจ้งข้อหาผิดพลาดหรือไม่พบการกระทำผิดจริงแล้วสั่งปรับ เว้นแต่บางกรณีที่มีเหตุผลไม่มากในความรู้สึกทั่วไปเช่น เมื่อเจ้าหน้าที่เรียกตรวจ เพื่อดูการต่ออายุภาษีประจำปี พรบ.บุคคลที่ 3 ใบอนุญาตขับขีรถ ไม่พบการปรับแต่งหรือถอดชิ้นส่วนอุปกรณ์จำเป็น ในบางกรณี ยังเรียกตรวจคู่มือจดทะเบียน หรือคู่มือประจำรถ ผู้สังเกตข้อมูลในสนามให้ข้อคิดเห็นว่า เจ้าหน้าที่ต้องการตรวจสอบว่าเป็นรถถูกขโมยมาหรือไม่ (ในกรณีเช่นนี้สามารถตรวจสอบโดยวิธีอื่นได้) แต่ในความเป็นจริงรถจักรยานยนต์ บางประเภทไม่มีพื้นที่หรือที่ว่างในส่วนของกระบะ และส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์เหล่านี้จดทะเบียนเป็นชื่อผู้ประกอบการเอกสารเหล่านี้มักถูกเก็บไว้ที่บ้าน บางครั้งอายุงานของรถจักรยานยนต์หลายปี โอกาสที่คู่มือประจำรถยังอยู่มีน้อยมาก เว้นแต่รถใหม่ กรณีเช่นนี้กลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีความรู้สึกไม่ยอมรับและขัดขืนอันอาจนำไปสู่ ความรู้สึกไม่ยอมรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ มีพฤติกรรม หลบเลี่ยง และไม่เชื่อฟังคำสั่ง สุดท้ายจะกลายเป็นพฤติกรรมต่อต้าน และฝ่าฝืน มีหลายครั้งที่กลุ่มวัยรุ่นเห็นว่า เมื่อเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจคนเดิมประจำเขาจะขู่ให้เจ้าหน้าที่ขับตามแล้วขับหลบหนี เพราะจากประสบการณ์ของเขา คือ เจ้าหน้าที่ไม่สามารถติดตามได้ทัน หรือเสี่ยงเกินไปในการกระทำเช่นนั้น สิ่งที่

ผู้วิจัยพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือตำรวจจราจรจะสร้างความเป็นมิตรและคุ้นเคยกับกลุ่มวัยรุ่นเหล่านี้โดยผ่านการให้ความรู้และการอบรมกฎหมาย จราจรในโรงเรียน กลุ่มผู้ขับขี่จะยอมรับและให้ความเชื่อถือ เมื่อเจอการตั้งด่านตรวจจะมีการทักทายและจดจำกันได้ และมีการประนีประนอม

พฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ขับขี่ใหม่

จากการศึกษากระบวนการด้านใบอนุญาตขับขี่ในต่างประเทศพบว่าภายหลังผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับใบอนุญาตขับขี่ใหม่ในบางประเทศจะมีเกณฑ์หรือกระบวนการควบคุมพฤติกรรมขับขี่บางด้านเพื่อลดความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนของผู้ขับขี่ใหม่และเป็นกระบวนการสร้างให้ผู้ขับขี่ใหม่มีประสบการณ์ในการขับขี่ให้เพียงพอและยังสามารถป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ใหม่เป็นกลุ่มที่เพิ่มความเสี่ยงให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น พฤติกรรมเหล่านั้นแตกต่างกันแต่ละประเทศและขึ้นอยู่กับชนิดและประเภทของการขับขี่การศึกษานี้ได้สอบถามประสบการณ์การขับขี่บางประเภทที่ควรเป็นข้อจำกัดของผู้ขับขี่ใหม่ พบว่า ผู้ขับขี่ทุกกลุ่มที่จำแนกตามผู้ฝึกสอนการขับขี่ครั้งแรก ตั้งแต่ร้อยละ 50.00 ถึง ร้อยละ 93.94 ได้มีประสบการณ์ที่ควรเป็นประสบการณ์ควบคุมดังกล่าวคือ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงระหว่างจังหวัด (ตารางที่ 16) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่คุ้นเคยและไม่เคยใช้เส้นทางนั้นมาก่อน (ตารางที่ 17) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสภาพที่ถนนมีความเสี่ยงเช่น ขณะที่มีฝนตก(ตารางที่ 18) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน(ตารางที่ 19) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลาที่มีแสงน้อยหรือใกล้สว่าง(ตารางที่ 20) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนท้าย(ตารางที่ 21) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการบรรทุกของจำนวนมาก(ตารางที่ 22) พบว่าประสบการณ์ในการขับขี่ดังกล่าวมา กลุ่มตัวอย่างที่เรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนขับขี่ปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ มีประสบการณ์ที่กล่าวมาต่ำกว่าทุกกลุ่ม รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีพ่อแม่และญาติเป็นผู้ฝึกสอน ทั้งในกลุ่มหญิง และชาย ในทางตรงข้ามกันกลุ่มที่ฝึกขับขี่ด้วยตนเองและกลุ่มที่เพื่อนเป็นผู้สอนมีประสบการณ์ด้านที่กล่าวมาในปริมาณที่สูงที่สุดรองลงมาเป็นกลุ่มที่มีพ่อแม่และญาติเป็นผู้สอน

ข้อสังเกตจากการวิเคราะห์ข้อมูลและการรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ควรเป็นพฤติกรรมควบคุมของผู้ขับขี่ใหม่นั้นโดยส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วไปไม่รับรู้ว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงแต่เข้าใจว่าในเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ได้ก็ควรเป็นพฤติกรรมปกติที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วไปปฏิบัติ

ได้ ยกเว้นการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด กลุ่มตัวอย่างให้เหตุผลว่า เมื่อไรที่ถนนว่าง ก็จะขับเร็วทันที ไม่ว่าจะเป็นในเมืองหรือนอกเมือง สถานศึกษาส่วนใหญ่ ย้ายที่ตั้งไปอยู่นอกเมืองก็สามารถขับขี่ด้วยความเร็วได้ทุกวันทุกเวลาโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจะงดเว้นการเรียกตรวจเพราะจะทำให้การจราจรติดขัด และโดยมากจะถูกขอร้องจากสถานศึกษาต่างๆ ขอให้ผ่อนผันเพื่อให้เด็กนักเรียน นักศึกษา เข้ามาเรียนในช่วงเช้า กลุ่มวัยรุ่นบางคน ให้ข้อมูลว่าบางวันมีเรียนสายเห็นตำรวจตั้งด่าน เลยขับหลบไปทางอื่นแล้วเลยไม่ได้เข้าเรียน

ตารางที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=698)	หญิง(n=505)	กลุ่มรวม (n=1203)
	% เ ค ย ป ฎิ บั ติ (n=356)	% เ ค ย ป ฎิ บั ติ (n=195)	% เ ค ย ป ฎิ บั ติ (n=652)
ฝึกเอง	58.80	38.93	48.87
เพื่อนสอน	63.64	50.00	56.82
พ่อแม่/ญาติ	45.14	37.34	41.24
โรงเรียนสอนขับขี่ / ผู้เชี่ยวชาญ	35.29	42.86	39.08

ตารางที่ 5 ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=701)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1208)
	% เ กิ ต อุ บั ตี เ ห ตุ (n=441)	% เ กิ ต อุ บั ตี เ ห ตุ (n=301)	% เ กิ ต อุ บั ตี เ ห ตุ (n=742)
ฝึกเอง	62.96	58.39	60.68
เพื่อนสอน	72.73	64.29	68.51
พ่อแม่/ญาติ	62.47	59.65	61.06
โรงเรียนสอนขับขี่ / ผู้เชี่ยวชาญ	52.94	57.69	55.32

ตารางที่ 6 ประสิทธิภาพการได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=701)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1118)
	%บาดเจ็บรุนแรง (n=260)	%บาดเจ็บรุนแรง (n=206)	%บาดเจ็บรุนแรง (n=381)
ฝึกเอง	31.45	32.87	32.16
เพื่อนสอน	35.75	39.13	37.44
พ่อแม่/ญาติ	18.75	35.27	27.01
โรงเรียนสอนขับขี่/ ผู้เชี่ยวชาญ	17.24	23.08	20.16

ตารางที่ 7 ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัย

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=699)	หญิง(n=506)	กลุ่มรวม (n=1205)
	%สวม(n=625)	%สวม(n=474)	%สวม(n=1099)
ฝึกเอง	87.04	93.29	90.17
เพื่อนสอน	90.50	93.69	92.10
พ่อแม่/ญาติ	94.12	92.86	93.49
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	93.94	96.51	95.23

ตารางที่ 8 ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=699)	หญิง(n=506)	กลุ่มรวม (n=1205)
	%เคยปฏิบัติ(n=221)	%เคยปฏิบัติ((n=209)	%เคยปฏิบัติ((n=687)
ฝึกเอง	77.70	54.05	65.88
เพื่อนสอน	72.73	50.00	61.37
พ่อแม่/ญาติ	61.58	36.79	49.19
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	64.71	19.23	41.97

ตารางที่ 9 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=697)	หญิง(n=506)	กลุ่มรวม (n=1203)
	%เคยฝ่าฝืน(n=449)	%เคยฝ่าฝืน(n=294)	%เคยฝ่าฝืน(n=743)
ฝึกเอง	67.79	64.86	66.33
เพื่อนสอน	72.73	46.15	59.44
พ่อแม่/ญาติ	62.11	55.66	58.89
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	47.06	46.15	46.61

ตารางที่ 10 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยมีการแข่งในที่คับขัน

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=700)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1207)
	%เคยแข่ง(n=487)	%เคยแข่ง(n=337)	%เคยแข่ง(n=824)
ฝึกเอง	75.56	71.14	73.35
เพื่อนสอน	75.76	64.78	70.27
พ่อแม่/ญาติ	65.26	64.29	64.78
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	58.82	61.54	60.18

ตารางที่ 11 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยการขับชี้ผิดช่องทาง(ย้อนศร)

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=797)	หญิง(n=506)	กลุ่มรวม (n=1203)
	%เคยขับชี้ผิดช่องทาง(n=526)	%เคยขับชี้ผิดช่องทาง(n=365)	%เคยขับชี้ผิดช่องทาง(n=891)
ฝึกเอง	77.33	75.17	76.25
เพื่อนสอน	72.73	65.38	69.06
พ่อแม่/ญาติ	74.60	71.61	73.11
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	70.59	64.29	67.44

ตารางที่ 12

ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยทำผิดกฎจราจรโดยไม่มีผู้พบเห็นจึงไม่ถูกจับปรับ

ผู้สอนขับขีครั้งแรก	ชาย (n=700)	หญิง(n=501)	กลุ่มรวม (n=1201)
	%เคยทำผิด (n=520)	%เคยทำผิด (n=380)	%เคยทำผิด(n=900)
ฝึกเอง	74.44	77.85	76.15
เพื่อนสอน	87.88	65.38	76.63
พ่อแม่/ญาติ	73.68	75.64	74.66
โรงเรียนสอนขับขี/ผู้เชี่ยวชาญ	58.82	78.57	68.70

ตารางที่ 13 ประสบการณ์บางด้านของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพื่อยืนยันพฤติกรรมการขับขี

ผู้สอนขับขีครั้งแรก	ชาย (n=677)	หญิง(n=472)	กลุ่มรวม (n=1149)
	%เคยถูกจับปรับ (n=408)	%เคยถูกจับปรับ (n=330)	%เคยถูกจับปรับ (n=738)
ฝึกเอง	65.61	73.68	69.65
เพื่อนสอน	78.13	61.54	69.84
พ่อแม่/ญาติ	55.44	69.00	62.22
โรงเรียนสอนขับขี/ผู้เชี่ยวชาญ	53.33	69.23	61.28

ตารางที่ 14 ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์โดยเคยมีประวัติถูกจับหรือปรับ

ผู้สอนขับขีครั้งแรก	ชาย (n=696)	หญิง(n=505)	กลุ่มรวม (n=1201)
	%เคยถูกจับปรับ (n=418)	%เคยถูกจับปรับ (n=332)	%เคยถูกจับปรับ (n=750)
ฝึกเอง	67.67	68.24	67.96
เพื่อนสอน	66.67	64.98	65.83
พ่อแม่/ญาติ	54.74	61.54	58.14
โรงเรียนสอนขับขี/ผู้เชี่ยวชาญ	47.06	64.29	55.68

ตารางที่ 15 ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่มั่นใจว่าไม่ได้กระทำผิดแล้วโดนจับปรับ

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=694)	หญิง(n=501)	กลุ่มรวม (n=1195)
	%ไม่เคยทำผิด (n=266)	%ไม่เคยทำผิด (n=186)	%ไม่เคยทำผิด (n=452)
ฝึกเอง	43.98	39.46	41.72
เพื่อนสอน	57.58	50.00	53.79
พ่อแม่/ญาติ	32.54	34.39	33.47
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	41.18	50.00	45.59

ตารางที่ 16 -22 แสดง ประสิทธิภาพบางด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อลดความเสี่ยงในการขับขี่จักรยานยนต์ บนถนนของผู้ขับขี่ใหม่และเป็นกระบวนการสร้างให้ผู้ขับขี่ใหม่มีประสิทธิภาพในการขับขี่เพียงพอและป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่ใหม่เป็นกลุ่มที่เพิ่มความเสี่ยงให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น

ตารางที่ 16 ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงระหว่างจังหวัด

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ชาย (n=695)	หญิง(n=506)	กลุ่มรวม (n=1201)
	%เคยขับขี่บนทางหลวง (n=327)	%เคยขับขี่บนทางหลวง(n=268)	%เคยขับขี่บนทางหลวง(n=606)
ฝึกเอง	59.93	63.76	61.85
เพื่อนสอน	57.58	34.62	46.10
พ่อแม่/ญาติ	47.88	40.69	44.29
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	47.06	35.71	41.39

ตารางที่ 17 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่คุ้นเคย

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=698)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1205)
	%เคย (n=564)	%เคย(n=373)	%เคย(n=937)
ฝึกเอง	82.90	72.48	77.69
เพื่อนสอน	87.88	53.85	70.87
พ่อแม่/ญาติ	78.89	75.16	77.03
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	76.47	85.71	81.09

ตารางที่ 18 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=701)	หญิง(n=505)	กลุ่มรวม (n=1206)
	%เคย(n=601)	%เคย(n=451)	%เคย(n=1072)
ฝึกเอง	89.26	88.59	88.93
เพื่อนสอน	87.88	88.46	88.17
พ่อแม่/ญาติ	88.45	89.87	89.16
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	82.35	85.71	84.03

ตารางที่ 19 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=699)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1206)
	%เคย(n=71)	%เคย(n=62)	%เคย(n=1073)
ฝึกเอง	89.59	89.26	89.43
เพื่อนสอน	90.91	84.62	87.77
พ่อแม่/ญาติ	90.53	87.11	88.82
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	76.47	92.86	84.67

ตารางที่ 20 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ในเวลาที่มีแสงน้อยหรือใกล้สว่าง

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=701)	หญิง(n=506)	กลุ่มรวม (n=1207)
	%เคย(n=572)	%เคย(n=391)	%เคย(n=963)
ฝึกเอง	82.22	79.87	81.05
เพื่อนสอน	78.79	84.62	81.71
พ่อแม่/ญาติ	81.63	76.03	78.83
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	76.47	64.29	70.38

ตารางที่ 21 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยมีผู้สอนท้าย

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=701)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1208)
	%เคย(n=620)	%เคย(n=460)	%เคย(n=1080)
ฝึกเอง	87.41	89.86	88.64
เพื่อนสอน	93.94	84.62	89.28
พ่อแม่/ญาติ	89.24	91.51	90.38
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	76.47	92.86	84.67

ตารางที่ 22 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยบรรทุกสิ่งของจำนวนมาก

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ชาย (n=701)	หญิง(n=507)	กลุ่มรวม (n=1207)
	%เคย(n=620)	%เคย(n=460)	%เคย(n=749)
ฝึกเอง	67.04	62.42	64.73
เพื่อนสอน	75.76	57.69	66.73
พ่อแม่/ญาติ	58.31	61.44	59.88
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	64.71	50.00	57.36

หมายเหตุ ผลการทดสอบทางสถิติพบว่าพฤติกรรมส่วนใหญ่ที่จำแนกโดยกลุ่มผู้ฝึกสอนซ้ำซึ่งครั้งแรกมีความมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการซ้ำซึ่งจักรยานยนต์ทุกประเภทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในกลุ่มชาย และหญิงยกเว้นพฤติกรรมการซ้ำซึ่งภายหลังการตีเครื่องตีแมลลอกฮอลล์ ในกลุ่มหญิงไม่พบว่ามีความสัมพันธ์กัน

พฤติกรรมซ้ำซึ่งภายหลังได้รับใบอนุญาตซ้ำซึ่ง

พฤติกรรมการซ้ำซึ่งระหว่างกลุ่มที่มีใบอนุญาตซ้ำซึ่งและกลุ่มที่ไม่มีใบอนุญาตซ้ำซึ่ง พบว่า พฤติกรรมด้านการป้องกัน คือ การใส่หมวกนิรภัยของผู้มีใบอนุญาตซ้ำซึ่ง ร้อยละ 95.89 มีมากกว่าผู้ซ้ำซึ่งที่ไม่มีใบอนุญาตคือ ร้อยละ 83.93 นอกจากนี้ในพฤติกรรมเสี่ยงในการซ้ำซึ่งรถจักรยานยนต์ คือ การตีเครื่องตีแมลลอกฮอลล์ การซ้ำซึ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การซ้ำซึ่งรถจักรยานยนต์โดยเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การซ้ำซึ่งรถจักรยานยนต์โดยมีการแข่งในที่คับขัน การซ้ำซึ่งรถจักรยานยนต์โดยการซ้ำซึ่งผิดช่องทาง(ย้อนศร) การเกิดอุบัติเหตุจากการซ้ำซึ่ง และ การได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขณะซ้ำซึ่ง ของกลุ่มที่มีใบอนุญาตซ้ำซึ่ง มีมากกว่ากลุ่มผู้ซ้ำซึ่งที่ไม่มีใบอนุญาตในทุกพฤติกรรมและพฤติกรรมที่เป็นอันตรายอย่างยิ่งและมีการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นประจำโดยเฉพาะผู้ซ้ำซึ่งจักรยานยนต์ที่มีใบอนุญาตแล้วคือ การซ้ำซึ่งรถผิดช่องทางจราจรถึงร้อยละ 80.80 (ตารางที่ 23)

ข้อสรุปเบื้องต้นพบว่า กลุ่มวัยรุ่นจากการวิจัยครั้งนี้ภายหลังที่ได้รับใบอนุญาตซ้ำซึ่งแล้วพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ยังคงอยู่ และเมื่อเทียบกับกลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตซ้ำซึ่งพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงดีกว่า เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตซ้ำซึ่งเป็นกลุ่มที่อายุน้อย ประสบการณ์การซ้ำซึ่งบนถนน หรือความถี่ในการใช้จักรยานยนต์อาจแตกต่างกัน

ตารางที่ 23 แสดงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มที่มีใบอนุญาตและไม่มีใบอนุญาต

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	ผู้ขับขี่ยัง ไม่มีใบอนุญาต	ผู้ขับขี่ มีใบอนุญาต	
	%เคยปฏิบัติ	%เคยปฏิบัติ	
การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัย	83.93 (n=397)	95.89 (n=700)	
การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	34.67 (n=386)	53.02 (n=550)	
การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่	52.74 (n=250)	66.94 (n=490)	
การได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขณะขับขี่	59.50 (n=263)	70.1 (n=473)	
การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	41.95 (n=198)	66.76 (n=488)	
การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	47.25 (n=223)	71.19 (n=519)	
การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการแข่งในที่คับขัน	58.86 (n=279)	74.56 (n=545)	
Chi-Square Tests			
	<i>Value</i>	<i>df</i>	<i>Asymp. Sig. sided)</i>
Pearson Chi-Square	38.891(b)	1	0.00
Continuity			
Correction(a)	38.155	1	0.00
Likelihood Ratio	39.331	1	0.00
Fisher's Exact Test			63.98 (n=302) 80.80 (n=589)

Linear-by-Linear

Association 38.859 1 0.00

N of Valid Cases 1201

Computed only for a

a 2x2 table

0 cells (.0%) have expected c

b expected count is 216.61.

การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการขับขี่ผิดช่องทาง(ย้อนศร)

หมายเหตุ กลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่และยังไม่มีใบอนุญาตมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในทุกประเภทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ฝึกสอนขับขี่ครั้งแรกพฤติกรรมขับขี่และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จำแนกโดยผู้ผ่านการทดสอบใบอนุญาตขับขี่ จากกรมการขนส่งทางบก

กลุ่มที่ผ่านการอบรมจากเจ้าหน้าที่ขนส่งทางบกเพื่อไปขอรับใบอนุญาตขับขี่กับกลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่เมื่อจำแนกตามการฝึกขับขี่ครั้งแรกได้ผลดังนี้

พฤติกรรมการขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

พฤติกรรมการขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่พบว่า เคยปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าวมากกว่ากลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ในทุกกลุ่มและพบว่ากลุ่มที่เรียนรู้อาการขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนขับขี่ปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญด้านการขับขี่พบพฤติกรรมการขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มดังกล่าวต่ำกว่าทุกกลุ่ม (ตารางที่24)

พฤติกรรมซ้ำที่ที่เกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บรุนแรง

พฤติกรรมการได้รับอุบัติเหตุภายหลังเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตซ้ำที่ สูงกว่ากลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตซ้ำที่ ในทุกกลุ่ม เมื่อจำแนกตามกลุ่มที่ฝึกซ้ำที่ครั้งแรก พบว่า กลุ่มที่เรียนรู้การซ้ำที่จักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนซ้ำที่ปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ พบการเกิดอุบัติเหตุทั้งกลุ่มที่มีใบอนุญาต และไม่มีใบอนุญาต ต่ำกว่าทุกกลุ่ม การได้รับการบาดเจ็บรุนแรงพบว่าตรงข้ามกับพฤติกรรมอื่น ๆ คือ กลุ่มที่มีใบอนุญาตซ้ำที่ได้รับการบาดเจ็บรุนแรงร้อยละ 7.14 น้อยกว่า กลุ่มที่ไม่มีใบอนุญาต คือ ร้อยละ 33.33 และยังคงน้อยกว่าทุกกลุ่ม กลุ่มที่ได้รับการบาดเจ็บรุนแรงภายหลังเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ กลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตซ้ำที่ที่เป็นผู้เรียนรู้การซ้ำที่ด้วยตนเอง ร้อยละ 41.22 (ตารางที่ 25,26)

พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

พบว่า กลุ่มผู้ให้ข้อมูลยืนยันการสวมหมวกนิรภัยในระดับที่สูงตั้งแต่ ร้อยละ 82.17- ร้อยละ 100 โดยเฉพาะกลุ่มผู้ที่มีใบอนุญาตซ้ำที่แล้วและเป็นผู้ซ้ำที่ที่ผ่านการฝึกครั้งแรกจากโรงเรียนซ้ำที่ และจากพ่อแม่และญาติเป็นผู้ฝึกสอน (ตารางที่ 27) สอดคล้องกับข้อมูลเชิงคุณภาพที่พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตั้งด่านเพื่อตรวจสอบในเขตเมืองบนถนนหลักหลักสี่ปาดาร์ละ 3-4 วันเป็นประจำและเด็กกลุ่มนี้ถูกปลูกฝังจากผู้ปกครองและครูฝึก ว่าหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้

พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมาย และ พรบ.จราจรทางบก

พฤติกรรมการซ้ำที่ที่จัดอยู่ในประเภทเสี่ยงคือ การซ้ำที่โดยประมาท การซ้ำที่โดยฝ่าฝืน และไม่ปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับของกฎหมายหรือ พรบ.จราจรทางบก เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การแข่งในที่คับขัน การซ้ำที่ผิดช่องทาง(ย้อนศร) การซ้ำที่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด พฤติกรรมที่กล่าวมาดังกล่าวพบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่มีใบอนุญาตซ้ำที่แล้วมีพฤติกรรมดังกล่าวมาข้างต้นในปริมาณที่สูงกว่ากลุ่มผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาต และในกลุ่มที่เรียนรู้การซ้ำที่จักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนซ้ำที่ปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ มีพฤติกรรมทุกชนิดดังกล่าวในปริมาณที่ต่ำกว่าทุกกลุ่ม (ตารางที่ 28,29,30,31)

ประสบการณ์บางด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อยืนยันพฤติกรรมการขับขี่

การศึกษาครั้งนี้พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่มักจะหลีกเลี่ยง ฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎหมายและ พรบ. จราจรทางบกโดยเฉพาะเมื่อไม่มีผู้พบเห็นและไม่เห็นการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสูงกว่าผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่ที่ฝึกการขับขี่ด้วยตนเอง การทำผิดเมื่อไม่มีผู้พบเห็นสูงถึงร้อยละ 77.39 เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มที่ผ่านการฝึกขับขี่ปลอดภัยจากโรงเรียนและผู้เชี่ยวชาญภายหลังที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้วก็ยังคงมีพฤติกรรมสูงถึง ร้อยละ 60.41 ถึงแม้จะต่ำกว่าพฤติกรรมของผู้มีใบอนุญาตในกลุ่มอื่นๆ(ตารางที่ 31) การกระทำผิดกฎจราจรในช่วงปกติคือ การทำผิดกฎจราจรแล้วถูกจับปรับ พบว่าผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตมีพฤติกรรมสูงกว่าผู้ไม่มีใบอนุญาตพฤติกรรมการฝ่าฝืนและทำผิดกฎหมายจราจรเช่นนี้ไม่มีในปริมาณสูงทุกกลุ่มโดยเฉพาะ กลุ่มที่ฝึกขับขี่เอง ร้อยละ 87.50 และกลุ่มเพื่อนเป็นผู้ฝึกสอนขับขี่ ร้อยละ 86.67 เป็นกลุ่มที่ทำผิดกฎจราจรสูงกว่าทุกกลุ่ม (ตารางที่ 32) การขับขี่จักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังตรวจสอบจากการขับขี่จักรยานยนต์โดยไม่เคยมีประวัติถูกจับ หรือปรับ พบว่าผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตมีพฤติกรรมสูงกว่าผู้ไม่มีใบอนุญาตแม้แต่ในกลุ่มที่ผ่านการฝึกขับขี่จากโรงเรียนสอนขับขี่มีพฤติกรรมดีกว่ากลุ่มอื่นก็ยังคงมีพฤติกรรมสูงถึงร้อยละ 68.75 ซึ่งไม่แตกต่างจากกลุ่มอื่นมากนักในกลุ่มที่รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีพ่อแม่เป็นผู้ฝึกสอนมีประวัติถูกจับและปรับ ร้อยละ 68.96 กลุ่มเพื่อนสอนและกลุ่มที่ฝึกขับขี่เองเกินครึ่งคือ ร้อยละ 66.67 และ ร้อยละ 67.67 เคยมีประวัติถูกจับปรับ (ตารางที่ 34) การเข้าใจ ยอมรับและเชื่อฟังการบังคับใช้กฎหมายคือ การตรวจสอบโดยผู้กระทำผิดมั่นใจว่าตนเองไม่ได้กระทำผิดและโดนจับปรับพฤติกรรมในกลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่และเป็นกลุ่มที่ฝึกจากโรงเรียนขับขี่ปลอดภัยมีปริมาณพฤติกรรมสูงสุดคือ ร้อยละ 56.25 และรองลงมาได้แก่ กลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่เพื่อนเป็นผู้ฝึกสอน ร้อยละ 58.62(ตารางที่ 35)

ข้อสังเกต จากข้อมูล พบว่า กลุ่มผู้ขับขี่ที่เข้าสู่กระบวนการการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ถึงแม้จะมีพื้นฐานมาจากการฝึกขับขี่ที่ต่างกันแต่พบปริมาณการกระทำผิดเช่น การฝ่าฝืน สัญญา การแข่งในที่คับขัน การขับรถผิดช่องทาง และพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆยังคงอยู่ในปริมาณที่สูง ถึงแม้ว่าในกลุ่มที่ผ่านการฝึกจากโรงเรียนและผู้เชี่ยวชาญ และพ่อแม่หรือญาติเป็นผู้ฝึกให้แต่ภายหลังได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วพฤติกรรมเสี่ยงทั้งหมดไม่มีขึ้น สิ่งที่เห็นได้ชัดเจนคือ พฤติกรรมป้องกัน คือ การสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่ทุกครั้งเพียงอย่างเดียวเท่านั้น เป็นไปได้หรือไม่ว่ากระบวนการขอรับใบอนุญาต กระบวนการตรวจสอบและควบคุมการถือครองใบอนุญาตยังไม่เข้มงวดพอ

ประสบการณ์บางด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อยืนยันพฤติกรรมการขับขี่

พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้วมีพฤติกรรมเสี่ยงในปริมาณที่สูงกว่ากลุ่มผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาต โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีเพื่อนเป็นผู้ฝึกสอนการขับขี่ครั้งแรกและเรียนรู้การขับขี่ครั้งแรกด้วยตนเอง ใน 2 กลุ่มนี้ภายหลังได้รับใบอนุญาตขับขี่ยังคงมีประสบการณ์ที่ควรเป็นประสบการณ์ควบคุมดังกล่าว คือ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่คุ้นเคยและไม่เคยใช้เส้นทางนั้นมาก่อน (ตารางที่ 37) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสภาพที่ถนนมีความเสี่ยงเช่น ขณะที่มีฝนตก(ตารางที่ 38) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน(ตารางที่ 39) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเวลาที่มีแสงน้อยหรือใกล้สว่าง(ตารางที่ 40) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนท้าย(ตารางที่ 41) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการบรรทุกของจำนวนมาก(ตารางที่ 42) สำหรับประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงระหว่างจังหวัด (ตารางที่ 36) พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่ด้านนี้ กลุ่มตัวอย่าง ที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้วมีพฤติกรรมเสี่ยงในปริมาณต่ำ กว่ากลุ่มผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาต และ กลุ่มตัวอย่างที่เรียนรู้การขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรกจากโรงเรียนสอนขับขี่ปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ มีประสบการณ์ที่กล่าวมาต่ำกว่าทุกกลุ่มรองลงมาเป็นกลุ่มที่มีพ่อแม่และญาติเป็นผู้ฝึกสอนพฤติกรรมควบคุมต่างๆควรเป็นข้อจำกัดแล้ว ข้อกำหนดในการควบคุมภายหลังได้รับใบอนุญาตในระยะเวลาหนึ่งเพื่อให้ผู้ขับขี่มีสมรรถนะและความพร้อมที่จะขับขี่บนถนนจริง ในทางตรงข้ามกันกลุ่มที่ฝึกขับขี่ด้วยตนเองและกลุ่มที่เพื่อนเป็นผู้สอนมีประสบการณ์ด้านที่กล่าวมาในปริมาณที่สูงที่สุดรองลงมาเป็นกลุ่มที่พ่อแม่และญาติเป็นผู้สอนโดยเฉพาะในกลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่แล้ว

ข้อสังเกตจากข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ควรเป็นพฤติกรรมควบคุมของผู้ขับขี่ใหม่นั้นในประเทศไทยไม่มีการห้าม หรือมีการกำหนดใดๆ ในโรงเรียนฝึกสอนขับขี่ปลอดภัยมีโปรแกรมจำลองสำหรับการฝึกขับขี่ในตอนกลางคืน ผู้ที่เคยทดสอบต่างให้ข้อมูลว่าการขับขี่ในตอนกลางคืน หรือ เมื่อมีแสงสว่างน้อยนั้นอันตราย เพราะสามารถมองเห็นได้แคบและใกล้กว่า แต่มีเด็กเพียงจำนวนไม่มากที่ผ่านการฝึกแบบนี้ โดยส่วนใหญ่พฤติกรรมดังที่กล่าวมา เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วไปไม่รับรู้ว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงแต่เข้าใจว่าในเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ได้ก็ควรเป็นพฤติกรรมปกติที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั่วไปปฏิบัติได้ ยกเว้นการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด กลุ่มตัวอย่างที่ผ่านโรงเรียนสอนขับขี่มาให้เหตุผลว่าเขายังคงขับรดด้วยความเร็วสูงทุกครั้งเมื่อถนนว่างหรือเป็นถนนนอกเมือง สถานศึกษาหรือบ้านพักอาศัย ส่วนใหญ่ มีที่ตั้งไปอยู่นอกเมืองก็สามารถขับขี่ด้วยความเร็วได้ทุกวันทุกเวลา และเขามั่นใจว่าเขาสามารถเบรกและควบคุมรถได้ดีเพราะผ่าน

การฝึกฝนแล้วกลุ่มที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่และเป็น กลุ่มที่ฝึกขับขี่เองและกลุ่มเพื่อนสอนยืนยันว่า ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่ด้วยความเร็วสูงการขับขี่ในเวลากลางคืนหรือการขับขี่เมื่อขณะฝนตก ล้วนเป็นพฤติกรรมที่ควบคุมไม่ได้ มีพาหนะเพียงอย่างเดียวคือ รถจักรยานยนต์ ต้องเดินทางกลับบ้าน หรือมาเรียนไม่ว่าจะฝนตก หรือมีด โดยเฉพาะเวลากลางคืนเขาจะขับขี่สบายขึ้นรถอื่นบนถนนน้อย โอกาสเจอเจ้าหน้าที่ตำรวจก็น้อยลงไม่ต้องถูกเรียกตรวจใบอนุญาต กลุ่มที่พ่อแม่และญาติเป็นผู้ฝึกสอนให้ทั้งที่มีใบอนุญาตและไม่มีใบอนุญาตมักถูกปลูกฝังให้สวมใส่หมวกนิรภัย ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์ออกจากบ้านในเวลากลางคืน เมื่อฝนตกให้แวะพักก่อน และรับรู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงเป็นอย่างดี ที่ยังคงต้องมีพฤติกรรมเช่นนี้อยู่เพราะกลัวไปเรียนไม่ทัน

ตารางที่ 24 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ผู้ขับขี่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=474)	ผู้ขับขี่มีใบอนุญาต(n=728)
	%เคยปฏิบัติ(n=309)	%เคยปฏิบัติ(n=342)
ฝึกเอง	51.22	56.25
เพื่อนสอน	46.03	49.05
พ่อแม่/ญาติ	30.04	41.92
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	20.00	38.08

ตารางที่ 25 ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ผู้ขับขี่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=474)	ผู้ขับขี่มีใบอนุญาต(n=732)
	%เคยเกิดอุบัติเหตุ(n=250)	%เคยเกิดอุบัติเหตุ(n=490)
ฝึกเอง	56.05	81.25
เพื่อนสอน	55.17	76.67
พ่อแม่/ญาติ	51.65	67.22
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	33.33	64.50

ตารางที่ 26 ประสพการณ์การได้รับบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ผู้ขับขี่ที่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=442)	ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาต(n=674)
	%เคยบาดเจ็บรุนแรง(n=179)	%เคยบาดเจ็บรุนแรง (n=201)
ฝึกเอง	41.22	28.87
เพื่อนสอน	40.94	31.98
พ่อแม่/ญาติ	36.00	18.52
โรงเรียนสอนขับขี่ / ผู้เชี่ยวชาญ	33.33	7.14

ตารางที่ 27 ประสพการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัย

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ผู้ขับขี่ที่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=473)	ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาต(n=730)
	%เคยปฏิบัติ(n=397)	%เคยปฏิบัติ(n=700)
ฝึกเอง	82.17	93.51
เพื่อนสอน	84.19	96.92
พ่อแม่/ญาติ	86.67	100
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	89.66	100

ตารางที่ 28 ประสพการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผู้สอนขับขี่ครั้งแรก	ผู้ขับขี่ที่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=472)	ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาต(n=729)
	%เคยปฏิบัติ(n=223)	%เคยปฏิบัติ(n=519)
ฝึกเอง	56.77	72.69
เพื่อนสอน	48.28	73.33
พ่อแม่/ญาติ	42.12	70.21
โรงเรียนสอนขับขี่/ผู้เชี่ยวชาญ	40.00	68.75

ตารางที่ 29 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยมีการแข่งในที่คับขัน

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=474)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=731)
	%เคยปฏิบัติ(n=279)	%เคยปฏิบัติ(n=545)
ฝึกเอง	64.33	79.77
เพื่อนสอน	58.62	70.92
พ่อแม่/ญาติ	56.41	80.00
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	46.67	75.00

ตารางที่ 30 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยการขับชี้ผิดช่องทาง(ย้อนศร)

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=472)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=729)
	%เคยปฏิบัติ(n=302)	%เคยปฏิบัติ(n=589)
ฝึกเอง	67.31	82.06
เพื่อนสอน	65.52	80.76
พ่อแม่/ญาติ	62.13	75.00
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	60.00	73.33

ตารางที่ 31 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=472)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=731)
	%เคยปฏิบัติ(n=169)	%เคยปฏิบัติ(n=243)
ฝึกเอง	55.77	77.39
เพื่อนสอน	46.67	68.75
พ่อแม่/ญาติ	34.93	66.67
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	31.03	60.14

ตารางที่ 32 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยเคยทำผิดกฎจราจรไม่มีผู้พบเห็นจึงไม่ถูกจับปรับ

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=471)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=728)
	%เคยปฏิบัติ(n=269)	%เคยปฏิบัติ(n=603)
ฝึกเอง	66.24	87.50
เพื่อนสอน	68.97	86.67
พ่อแม่/ญาติ	61.11	83.33
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	46.67	81.30

ตารางที่ 33 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยไม่เคยทำผิดกฎจราจรและถูกจับปรับ

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=446)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=701)
	%เคยปฏิบัติ(n=232)	%เคยปฏิบัติ(n=505)
ฝึกเอง	55.56	80.00
เพื่อนสอน	71.43	76.03
พ่อแม่/ญาติ	48.66	70.00
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	38.46	69.57

ตารางที่ 34 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยไม่เคยมีประวัติถูกจับหรือปรับ

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=472)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=727)
	%ไม่เคยถูกปรับ(n=230)	%ไม่เคยถูกปรับ(n=518)
ฝึกเอง	55.48	75.29
เพื่อนสอน	58.62	70.00
พ่อแม่/ญาติ	44.32	68.96
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	40.00	68.75

ตารางที่ 35 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยผู้ขับที่มั่นใจว่าไม่เคยกระทำผิดแล้วถูกจับปรับ

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับที่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=470)	ผู้ขับที่มีใบอนุญาต(n=724)
	%เคยถูกปรับ(n=140)	%เคยถูกปรับ(n=311)
ฝึกเอง	32.26	48.45
เพื่อนสอน	55.17	53.33
พ่อแม่/ญาติ	25.46	38.33
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	33.33	56.25

ตารางที่ 36 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์บนทางหลวงระหว่างจังหวัด

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับที่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=4)	ผู้ขับที่มีใบอนุญาต(n=674)
	%ไม่เคยบาดเจ็บรุนแรง (n=179)	%ไม่เคยบาดเจ็บรุนแรง (n=201)
ฝึกเอง	41.22	28.87
เพื่อนสอน	40.94	31.98
พ่อแม่/ญาติ	36.00	18.52
โรงเรียนสอนขับชี้ / ผู้เชี่ยวชาญ	33.33	7.14

ตารางที่ 37 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่คุ้นเคย

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับที่ยังไม่มีใบอนุญาต (n=471)	ผู้ขับที่มีใบอนุญาต(n=732)
	%เคยปฏิบัติ(n=371)	%เคยปฏิบัติ(n=625)
ฝึกเอง	70.51	84.35
เพื่อนสอน	51.72	93.33
พ่อแม่/ญาติ	64.94	85.14
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	66.67	93.75

ตารางที่ 38 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=473)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=731)
	%เคยปฏิบัติ(n=373)	%เคยปฏิบัติ(n=698)
ฝึกเอง	81.53	93.51
เพื่อนสอน	75.86	100.00
พ่อแม่/ญาติ	78.31	96.22
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	66.67	100.00

ตารางที่ 39 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ในเวลากลางวัน

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=473)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=731)
	%เคยปฏิบัติ(n=375)	%เคยปฏิบัติ(n=697)
ฝึกเอง	83.97	92.75
เพื่อนสอน	75.86	100.00
พ่อแม่/ญาติ	77.29	96.69
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	73.33	93.75

ตารางที่ 40 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์ในเวลาที่มีแสงน้อยหรือใกล้สว่าง

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=474)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=731)
	%เคยปฏิบัติ(n=326)	%เคยปฏิบัติ(n=697)
ฝึกเอง	73.25	86.26
เพื่อนสอน	68.97	93.33
พ่อแม่/ญาติ	66.67	87.00
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	60.00	81.25

ตารางที่ 41 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนท้าย

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=473)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=733)
	%เคยปฏิบัติ(n=395)	%เคยปฏิบัติ(n=683)
ฝึกเอง	80.13	93.13
เพื่อนสอน	86.21	93.33
พ่อแม่/ญาติ	85.71	93.18
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	73.33	93.75

ตารางที่ 42 ประสิทธิภาพการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยบรรทุกสิ่งของจำนวนมาก

ผู้สอนขับชี้ครั้งแรก	ผู้ขับชี้ยังไม่มีใบอนุญาต (n=474)	ผู้ขับชี้มีใบอนุญาต(n=731)
	%เคยปฏิบัติ(n=243)	%เคยปฏิบัติ(n=504)
ฝึกเอง	52.23	73.28
เพื่อนสอน	55.17	80.00
พ่อแม่/ญาติ	55.17	65.72
โรงเรียนสอนขับชี้/ผู้เชี่ยวชาญ	53.33	62.50

การศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ

จากการสัมภาษณ์ สังเกตและการร่วมรับการฝึกและการดำเนินงานกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการด้านใบขับชี้ตั้งแต่เป็นผู้รับการทดสอบ ผู้ทดสอบ ผู้ฝึกสอน และผู้บังคับใช้กฎหมาย

ด้านผู้ขับชี้และผู้ถือครองใบอนุญาตขับชี้รถจักรยานยนต์ ในบางกลุ่ม มีทัศนคติเชิงลบต่อใบอนุญาตส่วนใหญ่ไม่เชื่อมั่นว่าใบอนุญาตจะสามารถคัดสรรผู้ขับชี้ที่มีสมรรถนะได้จริง บางครั้งก็กันตำรวจไม่ได้ถึงแม้มีใบอนุญาตก็สามารถถูกเรียกจับปรับได้ด้วยความคิดอื่นเชื่อว่าเมื่อถูกตำรวจเรียกตรวจจะต้องโดนข้อหาความผิดหรือถูกจับปรับหรือถูกออกใบสั่งด้วยความผิดที่คาดไม่ถึงเช่น รถมอเตอร์ไซด์ในถังเหลือ้อยหรือไม่ได้ทำความสะอาดก็จะโดนออกใบสั่งว่ากีดขวางการจราจรหรือทำให้สิ่งแวดล้อมเป็นมลพิษ ระบบการสอบทำให้เสียเวลาทั้งวันน่าเบื่อและไม่ได้ฝึกจริงเพราะทุกคนก็ขับชี้ได้แล้วไม่เหมือนการฝึก ที่สนุกสนาน น่าสนใจ ไม่น่าเบื่อเด็กหลายคนที่ไม่ได้ฝึกเป็นผู้ฝึกสอนจะได้รับคำแนะนำหลายอย่าง และมีกระบวนการตรวจสอบโดยผู้ปกครองเมื่อซื้อรถให้ด้วย

เหตุผลไว้ใช้ไปโรงเรียนก็จะหาคู่มือให้ศึกษาและคอยตักเตือนเรื่องการทำผิดกฎและบังคับให้ใช้หมวกนิรภัยเป็นต้นสำหรับการกระทำผิดนั้นผู้ขับขี่วัยรุ่นบางคนเห็นว่าเป็นเรื่องปกติ น่าสนุก โดยเฉพาะเมื่อไม่โดนจับหรือตำรวจไล่จับไม่ทันจะรู้สึกตื่นเต้น และจะทำผิดทุกครั้งที่มีโอกาส ทั้งเรื่องการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การขับขี่ผิดช่องทางเป็นต้น วัยรุ่นจะรู้สึกมีความสุขที่ได้ตัดแปลงรถยนต์ภายหลังที่มีจักรยานยนต์เป็นของตนเองสิ่งที่ต้องทำเสนอคือ เปลี่ยนล้อเปลี่ยนขนาดยางให้บางและแบบโดยที่มีขอบล้อเท่าเดิม โหลดเตี้ย หรือยกสูง เปลี่ยนกระบอกสูบคว้านท่อไอเสีย ปรับแต่งคาบูเรเตอร์ จุดประสงค์ในการปรับแต่งเครื่องยนต์มักมีเหตุผลที่ แรง เร็ว สวย สะดุดตาความปลอดภัย ปรับแต่งคาบูเรเตอร์ จุดประสงค์ในการปรับแต่งเครื่องยนต์มักมีเหตุผลที่ แรง เร็ว สวย สะดุดตาความปลอดภัยจะไว้ไปลำดับสุดท้ายหรือไม่สนใจเลยในกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับขี่โลดโผนจะมีกลุ่มที่รวมตัวกันและรู้ว่าที่ใดก็มีโอกาสเจอตำรวจได้น้อย

ด้านการทดสอบ

ในมุมมองของผู้ทดสอบ ให้ความคิดเห็นว่า ต้องใช้เวลาทั้งวันกว่าจะทำทุกขั้นตอนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่ การฟังการบรรยายและการสาธิตจะทำให้ง่ายต่อการทำข้อสอบ เพราะในเอกสารแผ่นพับและวิดีโอ พร้อมคำอธิบายของเจ้าหน้าที่ทำให้ผ่านการทดสอบแล้ว ข้อสอบข้อที่ทำได้คือ สัญลักษณ์เหตุการณ์หรือข้อคำถามที่เจอไม่บ่อยและไม่ทราบจริงๆ การสอบขับขี่ก็ไม่ยากมากแค่ทำตามคำแนะนำทำตามเครื่องหมายจราจรก็สอบผ่านแล้ว คนที่ต้องสอบขับขี่หลายครั้งเป็นเพราะตื่นเต้นและกังวล สอบครั้งที่สองเจ้าหน้าที่ก็ให้ผ่านเพราะคนรอหลายคน

เจ้าหน้าที่ฝึกอบรมให้ข้อมูลว่าในวันหนึ่งๆมีผู้เข้ารับการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่ทุกประเภทอย่างน้อยวันละ 50-60 คน ในช่วงปิดภาคเรียนก็จะเพิ่มเป็น 2 เท่าบางครั้งมีมากกว่าวันละ 100 คน มีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบวันละ ประมาณ 3-4 คน บรรยาย 1 คน คุม สอบ 1 คน รับเอกสารและให้คำแนะนำอื่น ๆ 1 คน ในบางวันเจ้าหน้าที่ 1-2 คนต้องออกไปปฏิบัติงานอื่นนอกสถานที่เช่น บรรยาย ควบคุมการฝึกหรือมีกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานอื่น ในวันที่เข้ารับการสังเกตพบว่ามีผู้มาทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตมากกว่า 60 คน ในช่วงเช้าเจ้าหน้าที่ 1 คน บรรยายพร้อมสาธิต ประกอบการฉายวิดีโอ ในระหว่างบรรยายก็มีผู้ทดสอบทยอยเข้ามาเรื่อยๆจนบรรยายใกล้จบในเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ผู้เข้ารับการทดสอบข้อเขียน พร้อมๆกัน ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งได้รับความสะดวกและรวดเร็วใช้เวลาประมาณ 20-30 นาที และสะดวกกับเจ้าหน้าที่ใช้คนควบคุมเพียง 1 คน ถือว่าประหยัดเวลาและกำลังคนในห้องนี้มีการทดสอบตาบอดสีด้วย พักเที่ยงผู้ทดสอบและเจ้าหน้าที่พัก

รับประทานอาหาร และเวลา 13.00 น.ทุกคนพร้อมกันที่สนามสอบมีเจ้าหน้าที่ 3 ท่าน ก่อนสอบมีการอธิบายและคัดเลือกผู้เข้าทดสอบ 1 คนเพื่อสาธิต 1 รอบ และเริ่มทดสอบผู้มาขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนผู้ทดสอบบางคนทำผิดพลาดหลายครั้งเจ้าหน้าที่จะตักเตือนให้ทำใหม่และให้ผ่านในที่สุดเพราะมีผู้มาขอทดสอบหลายคนโดยเฉพาะผู้เข้ารับการทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตรถยนต์เริ่มปั่นเพราะมาเริ่มกระบวนการพร้อมๆกันตั้งแต่เช้า

กรณีการเข้ารับการฝึกสอนจากโรงเรียนหรือสถาบันการสอนขับขี่ผู้ศึกษาเข้ารับการสังเกตและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง พบว่ามีการอบรม 3 หลักสูตรคือ หลักสูตรเร่งรัด 5 ชั่วโมง (เรียน 1 วัน) หลักสูตรปกติ 10 ชั่วโมง(2 วัน)หลักสูตรครูฝึก 15 ชั่วโมง(3วัน) การฝึกมีขั้นตอนการบรรยาย การสาธิต การฝึกปฏิบัติที่แตกต่างกันมีความพร้อมในหลายประเด็นเช่นสนามฝึกที่ได้มาตรฐาน อุปกรณ์ช่วยฝึก เช่น จักรยานจำลองที่จัดรูปแบบไว้ให้เลือกทดสอบก่อนออกฝึกภาคสนาม อุปกรณ์ทดสอบปฏิบัติการตอบสนอง การเบรก การทดสอบสายตาเชิงลึก อุปกรณ์ทดลอง อุปกรณ์สาธิต หมวกนิรภัย ที่ได้มาตรฐาน การสวมใส่เสื้อผ้าและอุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ และผู้ฝึกสอนมีจำนวนไม่มากแต่สามารถดูแลผู้เข้ารับการฝึกได้ผู้ฝึก 50 คน ครูฝึก 3- 4 คนที่ลงไปสาธิตและควบคุมการฝึกอย่างใกล้ชิด

การบังคับใช้กฎหมาย ได้พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีประสบการณ์ด้านการจราจรเป็นเวลา 5-20 ปีโดยปกติพบว่า ในเวลากลางวัน กลุ่มผู้ขับขี่วัยรุ่นมักจะทำผิดในประเด็นไม่พกพาใบอนุญาตหรือขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต การไม่สวมหมวกนิรภัย การฝ่าฝืนสัญญาณ การตัดแปลงอุปกรณ์ มีการจับ และออกใบสั่งเสมอเจ้าหน้าที่จะมีการตั้งด่านเพื่อตรวจสอบการกระทำผิดอย่างน้อยสัปดาห์ละ 2-3 วัน ในช่วงสาย หรือบ่ายที่ไม่ใช่เวลาเร่งด่วน ในเวลากลางคืนมักพบการกระทำผิดหลายประเภทเช่น ขับขี่ด้วยความเร็ว ตี๋มเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ เสียงดังจากการดัดแปลงเครื่องยนต์ ยกเว้นช่วงเทศกาลจะได้รับการประสานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้จัดตั้งด่านเพื่อตรวจจับทุกวันปัญหาที่เจ้าหน้าที่ต้องเจอเสมอคือ เมื่อมีการจับและปรับบางคนจะถูกผู้ปกครองร้องขอกฎหมายจะดำเนินงานได้ดีที่สุดคือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ เพราะดำเนินการจับในชั้นศาลคือ สั่งฟ้องทันที การกระทำผิดกฎหมายอื่นกระทำไดยาก แม้แต่การดัดแต่ก็มีกระบวนการทางเอกสารการส่งข้อมูลทีละช้า

บทที่ 3 บทสรุป

ข้อค้นพบที่สำคัญ

จากการศึกษาพบว่า การขับขี้ครั้งแรกเมื่ออายุน้อยเป็นความเสี่ยง ในชีวิตจริงกลุ่มผู้ขับขี้จักรยานยนต์ได้ตั้งแต่อายุน้อย 7 -9 ปี ก่อนถึง 15 ปี ที่สามารถขอรับใบอนุญาตขับขี้ได้ มีกลุ่มวัยรุ่นขับขี้รถจักรยานยนต์ในถนนแล้ว มากกว่าร้อยละ 70 ไม่พบกระบวนการให้ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ข้อบังคับข้อควรปฏิบัติเรื่อง กฎจราจร และพฤติกรรมด้านความปลอดภัยที่เป็นรูปแบบในระบบการเรียนการสอนปกติ การได้รับการฝึกหรืออบรมภายหลังจากที่วัยรุ่นมีประสบการณ์มาพอสมควรแล้วพบว่า มีผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมน้อยมาก มีกลุ่มที่เข้าถึงโรงเรียนฝึกขับขี้หรือผ่านการอบรมการขับขี้ปลอดภัยที่ได้มาตรฐานจำนวนน้อย ทำให้ไม่พบความสัมพันธ์ที่เป็นข้อยืนยันหนักแน่นว่า การเข้าสู่การฝึกในช่วงอายุใดจะส่งผลดีที่สุด การอบรมและการทดสอบความรู้ด้านกฎหมายว่าด้วย พรบ.จราจรทางบกมีผลต่อการรับรู้แต่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการฝ่าฝืนได้ ภายหลังจากผู้ขับขี้มีใบอนุญาตขับขี้จักรยานยนต์แล้วพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆไม่ลดลง บางอย่างมีเพิ่มขึ้น ครอบครัวพ่อแม่และญาติจะเป็นกลุ่มแรกที่พัฒนาและส่งเสริมการขับขี้ปลอดภัย โรงเรียนที่มีการจัดกิจกรรมการให้ความรู้ และการเพิ่มทักษะของเด็กวัยรุ่นจะมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี้ การบังคับใช้กฎหมายภายหลังได้รับใบอนุญาตขับขี้ที่เป็นมาตรการขจัดผู้ขับขี้ที่ฝ่าฝืนหรือผู้ขับขี้ที่ไม่พร้อมล้มเหลว จากระบบการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อเสนอการจ้ดรูปแบบระบบด้านใบอนุญาตขับขี่เพื่อสนับสนุนให้เกิดผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีทักษะ

1. แผนระยะสั้นพัฒนาระบบการเข้าถึงการอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่ได้มาตรฐานในระดับเดียวกันเพื่อหาข้อยุติว่าควรเข้าสู่กระบวนการเรียนการอบรมเมื่อใดที่จะเกิดผลดีที่สุด
2. แผนระยะกลางมีมาตรการด้านกฎหมายหรือข้อบังคับที่ทำให้ผู้ขับขี่มือใหม่เข้าถึงจำเป็นต้องผ่านการอบรมที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในช่วงอายุเหมาะสม
3. ระยะสั้นและความยั่งยืนโรงเรียนอบรมขับขี่ปลอดภัยควรเป็นความรับผิดชอบของผู้ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ที่จัดอบรมให้ผู้ซื้อและผู้ใช้โดยรัฐสนับสนุนในรูปของการลดหย่อนภาษี
4. พัฒนามาตรการบังคับให้ผู้ปกครองจำเป็นต้องควบคุมให้ผู้ขับขี่ในความรับผิดชอบผ่านกระบวนการฝึกอบรม
5. ทบทวนจัดระเบียบกระบวนการควบคุมภายหลังการได้รับใบอนุญาตให้สามารถนำสู่การปฏิบัติได้
6. แผนระยะยาวจัดกระบวนการให้ความรู้ด้านกฎหมายข้อปฏิบัติข้อบังคับและปลูกฝังสำนึกความปลอดภัยในระบบการเรียนการสอนปกติให้เป็นระบบขึ้น

ภาคผนวก

คำชี้แจงการให้ข้อมูลที่จำเป็น เรียนท่านผู้ให้ข้อมูล

ท่านได้รับการคัดเลือกเพื่อขอความร่วมมือเป็นตัวแทนศึกษากระบวนการจัดการด้านใบอนุญาตวิชาชีพ วิทยากรยานยนต์จึงขอให้ท่าน ให้ข้อความจริงที่เกี่ยวกับตัวท่านเองและประสบการณ์จริง และความคิดเห็นของท่าน โดยการตอบคำถามในแบบสัมภาษณ์ นี้ ซึ่งจะเป็นการเปิดโอกาสให้ท่านตอบได้อย่างอิสระ ตามความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ขอให้ท่านตอบด้วยความตั้งใจ คำตอบของแต่ละคนย่อมต่างกัน ซึ่งคำตอบนี้จะถูกเก็บเป็นความลับ และนำไปใช้ร่วมกันคำตอบของท่านอื่นๆ จึงขอให้ทุกท่านตอบให้ครบทุกประเด็น เพราะแบบสัมภาษณ์ที่ไม่สมบูรณ์จะถูกตัดทิ้งทำให้น่าเสียดายเป็นอย่างมาก

ความร่วมมือของท่านในครั้งนี้ จะเป็นผลดีในการช่วยเหลือสังคมส่วนรวมเพื่อแสวงหาแนวทางป้ องกัน อุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสังคมไทยและผลดีนี้ย่อมจะเกิดแก่ท่าน ครอบครัวและคนใกล้ชิด ของท่านอีกด้วย

คำแนะนำในการตอบ

คำถามในแบบสอบถามนี้เป็น 2 ส่วน

- ลักษณะแบบเติมคำในช่องว่าง หรือขีด ✓ ลงในคำตอบที่ตรงกับความจริงเกี่ยวกับตัวท่านกรุณาตอบคำถามให้ครบทุกข้อ
- แบบสัมภาษณ์ท่านตอบได้โดยอิสระในทุกเรื่องทุกประเด็น

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณที่ท่านให้ความร่วมมือ
หากท่านมีข้อสงสัยท่านสามารถสอบถามที่มิวิจัยหรือคณะทำงานได้ทันที

Code.....ID.....

ประสพการณ์ด้านใบอนุญาตขับขี่ของท่าน (โปรดทำเครื่องหมาย ในข้อที่ท่านเลือกตอบ)

1. ขณะนี้ท่านกำลังเรียนอยู่ชั้น : มัธยมศึกษา ม. 3 ม. 4 ม. 5 ม. 6
 ปวส. ปีที่ 1 ปีที่ 2
 อุดมศึกษา ปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 4
2. เพศ : ชาย หญิง
3. ขณะนี้ท่านมีอายุ : ปี เดือน
4. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ ไม่มี เคยแต่หมดอายุ มีประเภทชั่วคราว 1 ปี มีประเภท 5 ปี มีประเภทตลอดชีพ
5. ท่านหาพบใบอนุญาตขับขี่เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ใช้ บางครั้ง 2 ครั้ง มากกว่า 2 ครั้ง
6. กรณีมีใบอนุญาตขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ ครั้งแรกเมื่ออายุ.....ปี
7. ท่านคิดว่าอายุของท่านเหมาะสมที่จะมีใบอนุญาตขับขี่และขับขี่รถจักรยานยนต์ได้โดยปลอดภัย ใช่ ไม่ใช่
 ไม่แน่ใจ อื่นๆระบุ.....
8. เหตุผลที่ทำให้ท่านไปขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ กฎหมายกำหนด ออกทราฟข้อปฏิบัติที่ถูกต้อง
 กันตำรวจจับ อื่นๆระบุ.....
9. กรณีไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่รถจักรยานยนต์เนื่องจาก อายุยังไม่ถึงเกณฑ์ ยังไม่ได้สอบ สอบแต่ยังไม่ผ่าน
10. จำนวนครั้งที่ท่านใช้ในการสอบใบขับขี่จนผ่าน ไม่เคยสอบ ครั้งเดียว 2 ครั้ง มากกว่า 2 ครั้ง
11. ขั้นตอนใดที่ทำให้ท่านต้องสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 ครั้ง ข้อเขียน ปฏิบัติ
12. ในระบบการเรียนการสอนปกติในโรงเรียนท่านเคยผ่านการเรียนเรื่องกฎจราจร ใช่ ไม่ใช่
13. ท่านจำได้ว่าเคยเรียนเรื่องกฎจราจร 1 ครั้งในระดับชั้น..... 2 ครั้งในระดับชั้น.....
 3 ครั้งในระดับชั้น..... มากกว่าที่กล่าวมา โดยเรียน.....ครั้งในระดับชั้น.....
14. ท่านเรียนรู้เรื่องกฎจราจรในวิชาใด สังคมศึกษา พลศึกษา สปช. อื่นๆระบุ.....
15. ท่านคิดว่าท่านรู้เรื่องกฎจราจร ดีมาก ดี พอเข้าใจดี ไม่แน่ใจ ควรได้รับความรู้เพิ่ม
16. ขณะที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านเตรียมตัวก่อนทดสอบหรือไม่ ไม่ใช่ ใช่
 ใช่โปรดระบุวิธีการเตรียมตัวของท่าน.....
17. ท่านผ่านกระบวนการอบรมกฎหมายด้วยจรรยาบรรณก่อนสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช่ ไม่ใช่
18. จำนวนเวลาที่ท่านเข้ารับการอบรมกฎหมายด้วยจรรยาบรรณ 1 ชม. 1-2 ชม. >3 ชม. อื่นๆระบุ.....
19. ท่านเคยเข้ารับการอบรมมารยาทและหลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย ใช่ ไม่ใช่
20. จำนวนเวลาที่ท่านเข้ารับการอบรมมารยาทและหลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัย 1 ชม. 1-2 ชม. >3 ชม. อื่นๆระบุ.....
21. ท่านเคยเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษาจักรยานยนต์และอุปกรณ์ในรถควบคุม ใช่ ไม่ใช่
22. จำนวนชั่วโมงที่ท่านเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษาจักรยานยนต์และอุปกรณ์ในรถควบคุม 1 ชม. 1-2 ชม. >3 ชม. อื่นๆระบุ.....
23. ท่านได้รับการอบรมเทคนิคการขับขี่ภาคปฏิบัติ ก่อนสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช่ ไม่ใช่
24. จำนวนชั่วโมงที่ท่านได้รับการอบรมเทคนิคการขับขี่ภาคปฏิบัติ ก่อนสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-2 ชม. >3-5 ชม. 5-10 ชม. อื่นๆระบุ.....

ใบตรวจที่ผ่านเกณฑ์การยอมรับการปฏิบัติที่ปลอดภัยของค่าตอบแทนข้อที่ 25-41 ไม่เคยยอมรับข้ามไปเลย ข้อที่ 42

25. การยอมรับการปฏิบัติที่ปลอดภัย ท่านได้รับความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช่ ไม่ใช่
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับรถและพื้นฐานการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ท่านได้รับครอบคลุมประเด็นต่อไปนี้

- 26. การเตรียมตัวก่อนการขับขี่ ใช่ ไม่ใช่
- 27. การควบคุมรถในขณะไม่เคลื่อนที่ ใช่ ไม่ใช่
- 28. การออกรถและการเร่งเครื่องอย่างนิ่มนวล ใช่ ไม่ใช่
- 29. การเปลี่ยนเกียร์ ใช่ ไม่ใช่
- 30. การเบรก ใช่ ไม่ใช่
- 31. การควบคุมความเร็ว ใช่ ไม่ใช่
- 32. การขับขี่รถเก้ทางโค้งรูปตัวเอสหรือโค้งเลขแปด 8 ใช่ ไม่ใช่
- 33. การควบคุมคันเร่งและการทรงตัวบนทางโค้งที่มีสิ่งกีดขวาง ใช่ ไม่ใช่
- 34. การทรงตัวด้วยความเร็วต่ำบนไม้กระดาน ใช่ ไม่ใช่
- 35. การทรงตัวบนไม้รางลูกระนาด ใช่ ไม่ใช่
- 36. การขับขี่โดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ใช่ ไม่ใช่
- 37. การขับขี่และการจอดรถบนทางลาดชันหรือสะพาน ใช่ ไม่ใช่
- 38. การขับขี่เมื่อมีคนซ้อนท้าย ใช่ ไม่ใช่

39. ผู้อบรมเทคนิคการขับขี่ปลอดภัยก่อนสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ท่านคือ
 ไม่มีผู้ใดสอนท่านเรียนรู้เอง
 เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ไม่มีค่าใช้จ่าย มีค่าใช้จ่ายจำนวน.....
 องค์กรเอกชน ไม่มีค่าใช้จ่าย มีค่าใช้จ่ายจำนวน.....
 โรงเรียนหรือสถาบัน ไม่มีค่าใช้จ่าย มีค่าใช้จ่ายจำนวน.....
 อื่นๆ โปรดระบุรายละเอียด..... ไม่มีค่าใช้จ่าย มีค่าใช้จ่ายจำนวน.....

40. ท่านคิดว่าหน่วยงานใดควรเป็นผู้ฝึกสอนเทคนิคการขับขี่ปลอดภัย เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก
 องค์กรเอกชน โรงเรียนหรือสถาบัน อื่นๆ โปรดระบุรายละเอียด.....

41. ท่านเชื่อว่าระบบใบอนุญาตขับขี่ที่สามารถคัดแยกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพได้ ใช่ ไม่ใช่ ไม่แน่ใจ

42. ท่านคิดว่าสิ่งสำคัญใดที่ท่านควรมีในการเป็นผู้ขับขี่ที่ปลอดภัย

43. สิ่งทีกล่าวมาในข้อ 42 นั้นท่านคิดว่าจะพัฒนาหรือจัดให้มีได้อย่างไรและใครควรเป็นผู้รับผิดชอบ

กรุณาตอบคำถามประสพการณ์ด้านารขับขี่ของท่านในหน้าต่อไป

ประสพการณ์ด้านรถจักรยานยนต์ของท่าน (โปรดทำเครื่องหมาย ~~☒~~ ในข้อที่ท่านเลือกตอบ)

- 44. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ได้ครั้ง ๑ เมื่ออายุ.....ปี
- 45. ผู้สอนท่านขับขีรถจักรยานยนต์ ฝึกเอง พ่อแม่/ ญาติ เพื่อน โรงเรียนสอนขับขี อื่นๆระบุ.....
- 46. ท่านต้องขับขีรถจักรยานยนต์มาเรียน ไม่ใช้ ใช้ระยะทาง <1กม. ใช้ระยะทาง >1-3กม. ใช้ระยะทาง >3กม.
- 47. การจราจรบนถนนที่ท่านขับผ่านเป็นประจำ ไม่พลุกพล่าน พลุกพล่าน อื่นๆระบุ.....
- 48. ความเร็วปกติ ที่ท่านใช้ขับขีเมื่อถนนว่างคือ <20กม./ชม. >20กม./ชม. และ<60กม./ชม. >60-80กม./ชม. >80กม./ชม.
- 49. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ ประจำทุกวัน อย่างน้อย 3 ครั้ง/สัปดาห์ น้อยกว่า 1 ครั้ง/สัปดาห์ อื่นๆระบุ.....
- 50. เหตุผลที่ท่านเลือกใช้รถจักรยานยนต์ ไม่มีทางเลือกอื่น สะดวก ประหยัด รวดเร็ว อื่นๆระบุ.....
- 51. รถจักรยานยนต์ที่ใช้เป็นของ ตนเอง พ่อแม่/ ญาติ เพื่อน คนอื่นระบุ.....
- 52. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์เป็นและขับออกถนนก่อนมีใบอนุญาตขับขี ใช่ ไม่ใช่ อื่นๆระบุ.....

ปกติท่านขับขีรถจักรยานยนต์ในสถานการณ์เหล่านี้ โปรดทำเครื่องหมาย ~~☒~~

- 53. ขับขึ้นถนนระหว่างจังหวัด ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 54. ขับขีด้วยความเร็ว 100กม./ชม. หรือมากกว่า ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 55. ขับขีไปในถนนที่ท่านไม่เคยไปมาก่อน ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 56. ขับขีเมื่อฝนกำลังตก ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 57. ขับขีในเวลากลางคืน ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 58. ขับขีเมื่อแสงน้อยหรือใกล้สว่าง ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 59. ปกติท่านมีคนซ้อนท้าย ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 60. ท่านบรรทุกสิ่งของจำนวนมาก ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 61. ท่านเปิดไฟหน้ารถและใส่หมวกนิรภัย ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 62. ท่านเคยทำผิดกฎจราจรแต่ไม่มีใครเห็นจึงไม่ถูกปรับ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 63. ท่านเคยทำผิดกฎจราจรแต่มีเจ้าหน้าที่เห็นจึงถูกตักเตือนหรือถูกปรับ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 64. ท่านเคยขับขีรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 65. ท่าน เคยแซงในที่ขับขัน ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 66. ท่านเคยขับขีผิดช่องทาง(ย้อนศร) ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 67. ตั้งแต่ขับขีรถจักรยานยนต์ได้ท่านถูกจับหรือปรับ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 68. ท่านมั่นใจว่าไม่เคยทำผิดแต่ถูกปรับประจำ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 69. ท่านเคยขับขีหลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 70. ท่านเคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่เคย 1-2 ครั้ง 3-4 ครั้ง >5 ครั้ง
- 71. อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ครั้งนั้นท่านบาดเจ็บ ไม่ใช่ เล็กน้อย รุนแรง อื่นๆระบุ.....
- 72. อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ครั้งนั้นท่านคิดว่าเป็นความผิดพลาดจากสิ่งใด ตัวท่านเอง ผู้ขับขีอื่น รถของท่าน รถคันอื่น ถนนและสิ่งแวดล้อมอธิบาย.....
- 73. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับท่านมักเกิดบริเวณใด ถนนตรง ทางแยก ทางเข้าออก อื่นๆระบุ.....
- 74. ท่านเชื่อว่ากา รมปฏิบัติตามกฎจราจรและประสพการณ์การขับขีที่ดีช่วยให้ท่านปลอดภัย ใช่ ไม่ใช่ อื่นๆระบุ.....

แนวประเด็นการสัมภาษณ์

1. ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

เพศ.....อายุ.....

ลักษณะการเที่ยวชั่งกับกระบวนการด้านใบอนุญาตขับขี่

.....
.....

ประเด็นที่ 1. กระบวนการด้านใบขับขี่

กระบวนการของการสอบรับใบอนุญาตขับขี่ในประสบการณ์ของท่าน(ส่วนดี ส่วนที่ควรพัฒนา)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

ประเด็นที่ 2 การเข้าสู่กระบวนการด้านรถขับขี่

การเตรียมตัวก่อนการสอบ การอบรมกฎจราจรภาคีทักษะขับขี่

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

