

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ทิศทางการพัฒนาประเทศไทยกว่า 5 ทศวรรษที่ผ่านมา นับตั้งแต่การพัฒนาประเทศไทยตามแผนเศรษฐกิจฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504) จนถึงปัจจุบัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสังคมไทย จากลักษณะพื้นฐานเดิมของสังคมไทยที่เป็นสังคมเกษตรกรรมเปลี่ยนเป็นสังคมอุตสาหกรรมและเข้าสู่การเปลี่ยนแปลงเป็นสังคมภาคหลังอุตสาหกรรม (Postindustrial Society) หรือสังคมข้อมูลข่าวสาร (Information Society) มากขึ้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) กำหนดเป้าหมายมุ่งพัฒนาคนและสังคมไทยครอบคลุมสามเรื่องหลัก คือ การพัฒนาคนไทยให้มีคุณธรรมนำความรู้ โดยพัฒนาจิตใจควบคู่กับการพัฒนาการเรียนรู้ของคนทุกกลุ่มทุกวัยตลอดชีวิต ให้มีความรู้พื้นฐานเข้มแข็ง มีทักษะชีวิต พัฒนาสมรรถนะทักษะแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการ พร้อมก้าวสู่โลกของการทำงานและการแข่งขันอย่างมีคุณภาพ สร้างและพัฒนากำลังคนที่เป็นเลิศ โดยเฉพาะในการสร้างสรรค์นวัตกรรมและองค์ความรู้ ส่งเสริมให้คนไทยเกิดการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต มุ่งหวังให้เป็นคนดี คนเก่ง มีสุขภาพอนามัยสมบูรณ์ทั้ง ร่างกายและจิตใจ สามารถอยู่ร่วมกับผู้อื่นได้อย่างมีความสุข มีทักษะชีวิตและคุณลักษณะที่จำเป็นในการดำเนินชีวิต การเปลี่ยนแปลงของสังคมไม่ว่าจะเป็นลักษณะใดก็ตาม ข่อมส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและแบบแผนวิถีชีวิตของบุคคลในสังคม อยู่เสมอ ในขณะเดียวกันลักษณะสังคมหนึ่ง ๆ ก็มีความจำเป็นต้องจำกัดหรือกำหนดให้บุคคลในสังคมมีกฎระเบียบและปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกัน ทั้งนี้เพื่อความสงบสุขของสังคมโดยรวม เช่นเดียวกับสภาพสังคมไทยปัจจุบันที่มีลักษณะเป็นสังคมอุตสาหกรรมมากขึ้นทุกขณะ ลักษณะสังคมเช่นนี้ต้องการบุคคลที่มีวินัยสูง ทั้งในแง่ของการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ขององค์กรหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่บุคคลดังกล่าวทำงานอยู่ และการปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้ ลักษณะดังกล่าวเป็นวินัยภายนอกหรือวินัยที่เกิดขึ้นจากอำนาจภายนอกเป็นตัวบังคับ ควบคุม ให้เกิดขึ้น อาจจะเป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดโดยองค์กร หน่วยงานหรือกฎหมายที่กำหนดขึ้นโดยรัฐ นอกจากนั้น ยังหมายความรวมถึงวินัยในตนเองของบุคคล ซึ่งเกิดจากการที่บุคคลนั้น ๆ เลือกประพฤติปฏิบัติตามพฤติกรรมบางอย่าง โดยไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อบุคคลอื่น ๆ ในสังคม การรักษาวินัย

ของบุคคลในสังคมเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยให้ประเทศดำเนินการพัฒนาไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุประสิทธิผล ดังพระบรมราโชวาทของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ภูมิพลอดุลยเดช ได้พระราชทานแก่นักเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า เนื่องในพิธีพระราชทานกระบี่และปริญญาบัตรเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2517 ความว่า (เทพปทาน นิพิวรรณ์. 2545 : 42)

“...วินัย ในปัจจุบันมีคนบางส่วนมองเห็นไปว่า ไม่สู้จะมีความหมาย นึกว่าเป็นสิ่งที่สมมติ ตั้งขึ้นโดยปราศจากเหตุผลที่อิสระชนจะยอมรับได้เต็มที่ แท้จริงว่าวินัยทหารหรือวินัยโดยทั่วไป เป็นของจำเป็นอย่างยิ่งขาด เพราะเป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่มีอยู่สำหรับความเรียบร้อยเป็นปกติของบุคคล ของการงาน ของสังคมและบ้านเมือง นับว่าเป็นปัจจัยและพลังส่วนหนึ่ง ซึ่งทำให้การทุกอย่างดำเนินไปได้ด้วยดี โดยสะดวกและบรรลุผลอย่างถูกต้อง...”

ความสำคัญของวินัยที่มีต่อการพัฒนาประเทศตามนัยดังกล่าว รัฐบาลและหน่วยงานทางราชการหลายยุคหลายสมัยได้ให้ความสำคัญ โดยมีการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยให้แก่คนในชาติต่อเนื่องกันมาตลอดตามลำดับ เช่น สมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นผู้นำคณะรัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติบำรุงวัฒนธรรมแห่งชาติ พ.ศ. 2483 ซึ่งในพระราชบัญญัติดังกล่าวมีการกล่าวถึงการรักษาระเบียบวินัยหลายประการ ต่อมาในปี พ.ศ.2525 สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติได้ออกประกาศค่านิยมพื้นฐาน 5 ประการ ให้กลุ่มคนในสังคมไทยปฏิบัติตามซึ่งในค่านิยมดังกล่าวนี้ได้กำหนดให้กลุ่มคนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย ในปีเดียวกันนี้เอง สำนักนายกรัฐมนตรีก็ออกประกาศเรื่องการส่งเสริมวัฒนธรรมและวินัยแห่งชาติขึ้นต่อจากนั้นในคณะรัฐบาลที่มี พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีได้กำหนดนโยบายการบริหารประเทศที่ว่าด้วยการเสริมสร้างวินัยให้แก่คนในชาติด้วยเช่นกัน และทุกรัฐบาลที่ผ่านมาเมื่อจะเข้ารับบริหารราชการแผ่นดินก็ได้กำหนดนโยบายด้านการส่งเสริมวินัยของคนในชาติและการทำงานบำรุงรักษาเอกลักษณ์ของชาติไว้ในนโยบายเสมอ แต่อย่างไรก็ตามแม้จะมีการกำหนดนโยบายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยของคนในชาติ โดยหน่วยงานของรัฐอย่างต่อเนื่องก็ตาม โดยรวมแล้วพบว่าสภาพสังคมไทยปัจจุบันประสบกับปัญหาหลายประการ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหามลภาวะเป็นพิษ ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาเสพยาเสพติดอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากคนในสังคมปรับเปลี่ยนวิถีการดำเนินชีวิตไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงอันรวดเร็วในยุคโลกาภิวัตน์ (เทพปทาน นิพิวรรณ์. 2545 : 42)

ผลจากการพัฒนาเศรษฐกิจที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทำให้ความจำเป็นในการใช้รถเพื่อขนส่งสินค้าและการเดินทางเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร เกิดความสูญเสีย

จากอุบัติเหตุ ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม ปัญหาอุบัติเหตุจากรถทางบกเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น รายงานอุบัติเหตุขององค์การอนามัยโลก พ.ศ. 2551 ได้วิจัยคาดการณ์ว่าตั้งแต่ พ.ศ. 2557 เป็นต้นไป อุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุการตายอันดับ 9 ของโลก หรืออาจจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละมากกว่า 1.27 ล้านคน และคาดการณ์ว่าจะมีความรุนแรงมากขึ้นจนกลายเป็นสาเหตุของการเสียชีวิต อันดับที่ 5 ภายในปี 2573 (ค.ศ. 2030) ที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติได้สนับสนุนให้มีการประชุมเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน โลก เมื่อวันที่ 18 – 20 พฤศจิกายน 2552 ณ กรุงมอสโก ซึ่งผลการประชุมได้มีการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันที่จะให้ประเทศสมาชิกสหประชาชาติ ให้ความสำคัญกับการลงมือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง (ปฏิญญามอสโก) และเรียกร้องให้ที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติให้การรับรองปฏิญญามอสโก ซึ่งในที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติได้ให้การรับรองปฏิญญามอสโก และประกาศให้ ค.ศ. 2011 – 2020 เป็น Decade of Action for Road Safety และเชิญชวนประเทศสมาชิกให้ความสำคัญกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง มีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2564 สำหรับประเทศไทย ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ในปี 2541 -2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ยปีละ 19.92 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยในปี 2552 มีผู้เสียชีวิต อยู่ที่อัตรา 17.39 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติอยู่ในอัตราสูง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ผลักดันให้มีการขับเคลื่อน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” โดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้หารือในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2553 เห็นควรให้เสนอคณะรัฐมนตรีกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และกำหนดเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงครึ่งหนึ่งหรือต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมีประเด็นหลักที่ควรผลักดันให้เกิดการแก้ไขอย่างจริงจัง 8 ประเด็น คือ 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง 3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด 4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ

รโดยสาธาธารณะและรบรรทุก 6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road User) ให้มีความปลอดภัย 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว 8) พัฒนาระบบการบริหารของประเทศให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพ (การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10, 2551 : 1)

ปัญหาอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขาดสำนึกรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของเยาวชน ช่วงอายุระหว่าง 12-18 ปี (ชลธิดา แสงมะณี, 2550 : 146) จากผลการศึกษาการเปรียบเทียบบุคลิกภาพของวัยรุ่น อายุ 13 – 21 ปี เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่า การประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่เกิดจากสาเหตุการไม่รู้กฎจราจร (ผดุงศิษฏ์ ชำนาญวิริรักษ์, 2547 : 132) ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นนักเรียนที่มีอายุระหว่าง 13-18 ปี สาเหตุการกระทำผิดส่วนใหญ่เกิดจากการขาดวินัยจราจร การไม่เคารพกฎหมายจราจร ขาดความรอบคอบในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความเร็วสูง (พนัส สายทอง, 2547 : 106) ร้อยละ 94 พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ข้อมูลจากสถิติอุบัติเหตุจราจรพบว่าส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วเกินกำหนด การขับรตัดหน้ากระชั้นชิดและเมาสุราตามลำดับ อุบัติเหตุดังกล่าวพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่จำนวนมากที่สุด และเนื่องด้วยลักษณะทางกายภาพทำให้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่าผู้ขับขี่รถอื่น สาเหตุหลักที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ คือ ความพร้อมของผู้ขับขี่ เช่น สภาพร่างกาย การรับรู้ วุฒิภาวะและความรับผิดชอบต่อผู้ขับขี่ ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับทักษะในการขับขี่ พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับช่วงอายุของผู้ขับขี่ โดยช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี มีสถิติสูงกว่าช่วงอายุอื่น ในช่วงอายุ 15-18 ปี ประสบอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในปริมาณที่สูงกว่าช่วงอายุ 18 ปีขึ้นไป เนื่องจากทักษะความรับผิดชอบต่อ สภาพร่างกาย การควบคุมสติ ความชำนาญในการขับขี่และการตั้งตัวในขณะที่กำลังจะเกิดอุบัติเหตุ (อายุวัฒน์ จิตประเสริฐ และคณะ, 2551 : 151)

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของ โลกยุคปัจจุบัน เป็นสาเหตุหลักอันดับต้นๆ ของการเจ็บป่วยและการเสียชีวิตของพลเมือง โลก ในแต่ละปีประชากร โลกต้องเสียชีวิตไปกว่า 1.2 ล้านคน ได้รับบาดเจ็บหลายสิบล้านคนและได้รับความพิการอีกมากมาย อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคล ครอบครัว ชุมชนและสังคมมากมาย

มหาศาลเป็นภาระใหญ่หลวงต่อระบบบริการฉุกเฉินทุกประเภทและทุกระดับ เป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 1-2 ของรายได้ประชาชาติ โดยเฉพาะในประเทศที่กำลังพัฒนา ยิ่งอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น อุบัติเหตุทางถนนก็เพิ่มขึ้น ถ้าไม่มีกระบวนการจัดการกับปัญหาอย่างเป็นระบบ ก็จะทำให้เกิดความสูญเสียมากขึ้น (วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2550 : ก)

จากรายงานสถิติผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ตามมาตรการกวดขันวินัยจราจรของสถานีตำรวจภูธรในสังกัดตำรวจภูธรภาค 4 จำนวน 248 สถานี ครอบคลุมพื้นที่ 12 จังหวัดของภาคอีสานตอนบน คือ ร้อยเอ็ด มหาสารคาม กาฬสินธุ์ มุกดาหาร สกลนคร นครพนม หนองคาย ขอนแก่น อุรธานี เลข หนองบัวลำภู และบึงกาฬ โดยรวมพบว่า เยาวชนที่เป็นนักเรียน นักศึกษา กว่าร้อยละ 50 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะส่วนตัวในการเดินทางระหว่างบ้านกับโรงเรียน รวมทั้งการใช้เป็นยานพาหนะเพื่อกิจธุระอย่างอื่น ซึ่งความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ของเยาวชนวัยเรียนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น และพบว่าเยาวชนที่เป็นนักเรียน นักศึกษาส่วนมากยังมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ถูกต้องปลอดภัย เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจร ได้แก่ ขับขี่รถด้วยความเร็วเกินขีดจำกัด การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย โดยสารเกินกว่ากฎหมายกำหนด (ข้อ 3) เปลี่ยนแปลงสภาพรถให้มีเสียงดังหรือตกแต่งให้มีสภาพผิดไปจากเดิมเป็นสาเหตุให้เกิดความไม่ปลอดภัยและก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่คนอื่น เฉพาะในเขตพื้นที่จังหวัดร้อยเอ็ดสรุปผลสถิติการกระทำความผิดกฎหมายจราจรของตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด ห้วงตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2554 ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554 พบว่าสถิติการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรส่วนใหญ่เป็นเยาวชนที่เป็นนักเรียน และใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะคิดเป็นร้อยละ 50.3 ของผู้กระทำความผิดและมาชำระค่าปรับ ข้อกล่าวหาที่กระทำความผิดมากที่สุดและรองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของรถ และขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสารเกินกว่ากฎหมายกำหนด (ข้อ 3) การไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจรดังกล่าวข้างต้น เป็นสาเหตุหนึ่งส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ทำให้มีการสูญเสียทั้งทางร่างกาย ทรัพย์สิน และในบางรายถึงขั้นพิการหรือเสียชีวิต (ศูนย์อำนวยการป้องกันปราบปรามการกระทำความผิดกฎหมายจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด, 2554 : 2-3)

แนวทางการป้องกันหรือการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่มีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องมีการดำเนินการหลายๆ มาตรการอย่างเป็นระบบ เช่น การศึกษาในประเทศออสเตรเลีย พบว่าการใช้กล้องตรวจจับความเร็วสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและสามารถลดอัตราการเสียชีวิตลงได้ร้อยละ 41 ขณะที่การรณรงค์ประชาสัมพันธ์สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ร้อยละ 12 แต่ไม่

ลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อวิเคราะห์ร่วมกันพบว่า หากใช้ทั้ง 2 กลวิธีร่วมกันจะทำให้เกิดประสิทธิภาพพร้อมกันสูงสุด (Cameron M, Newstead S, Diamantopoulos K and Oxley P. 2007. อ้างใน สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และ วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์. 2551 : 195) การศึกษาในประเทศเกาหลีพบว่า การประกาศนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุ ซึ่งประกอบด้วย การลงโทษผู้มีพฤติกรรม การขับขี่ที่เสี่ยง อันได้แก่ เมาแล้วขับ ขับขี่โดยใช้ความเร็วการติดตั้งกล้องตรวจจับ การให้รางวัลการรายงานผู้ขับขี่ที่อันตราย การปรับปรุง การประเมินผลความปลอดภัย การแก้ไขจุดเสี่ยง และการให้การศึกษาสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงได้ถึง 2,000 คน และการบาดเจ็บ 9,000 คน ใน 1 ปี (Yang B-M and Kim J. 2003 : 89-94) การวิจัยการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้สูง เช่น การศึกษาแผนงาน โครงการที่ป้องกันอุบัติเหตุจราจรในสหรัฐอเมริกาพบว่า กว่าครึ่งที่ได้รับประโยชน์มากกว่ารายจ่ายที่เสียไป ได้แก่ การให้ทุนสนับสนุน โครงการถนนปลอดภัย การติดตั้งเครื่องหมายเตือนบนโค้งอันตราย การคาดเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งตอนหน้า การบังคับใช้กฎหมายการคาดเข็มขัดนิรภัย ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก หมวกนิรภัย จักรยานสำหรับเด็ก การบังคับใช้กฎหมายด้านการดื่มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติดในระหว่างขับขี่ โครงการชุมชนปลอดภัย แต่จุดอ่อนของระบบการจัดการป้องกันหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอยู่ที่การขาดความร่วมมือระหว่างผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Suriyawongpaisal P., Plitapolkanpim A. and Tawonwanchai A. 2002 : 496-501) ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุที่ควรจะมีการศึกษาเพิ่มเติม คือ การใช้กลยุทธ์ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้กิจกรรมหรือกลยุทธ์ที่ปรับเข้ากับลักษณะและความต้องการ การดึงความร่วมมือร่วม ซึ่งจะทำให้เกิดพลังในการทำพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย (Klassen TP, MacKay, Moher A and Jones AL. 2000 : 83 – 110) และการวิจัยของกองการวิจัยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้สรุปแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอย่างยั่งยืนว่า ต้องทำการแก้ไขที่ต้นเหตุ นั่นคือ การปลูกฝังวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนจะส่งผลดียิ่งกว่าการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ การเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานจราจรมากขึ้นเพียงใดก็ไม่อาจเพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาได้ อีกทั้งยังเป็นการแก้ไขปัญหาที่ไม่ตรงจุดตามสภาพเป็นจริง การที่จะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยการจราจรนั้น ไม่ใช่เรื่องง่าย จากข้อมูลการวิจัยของกองการวิจัยสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังได้สรุปไว้ชัดเจนว่า แม้ผู้ที่มีระดับการศึกษาที่สูงก็ไม่ใช่ตัวชี้วัดถึงว่ามีวินัยจราจร เพราะบ่อยครั้งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้เรียกตรวจผู้ทำกระทำผิดกฎหมายจราจรพบว่าผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรส่วนมากก็เป็นผู้ที่มีการศึกษาแทบทั้งสิ้น (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2550 : 16)

การเสริมสร้างวินัยจราจรให้เกิดขึ้นในตัวบุคคลจึงควรเริ่มตั้งแต่เยาว์วัย โดยเฉพาะช่วงอายุที่เป็นวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่เริ่มเข้าสู่การเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านสังคม อารมณ์ พฤติกรรมและวิถีการดำเนินชีวิตประจำวัน ในวัยนี้จึงเป็นวัยที่จะต้องให้ความสำคัญในการได้รับการเรียนรู้ ได้รับการถ่ายทอด การปลูกฝังค่านิยม ความคิด ความเชื่อ และสร้างทัศนคติเชิงบวกจากตัวแบบที่ดี วัยรุ่นจึงเป็นวัยที่ควรจะได้รับการศึกษา การให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทและวินัยการจราจรที่ถูกต้อง ซึ่งตรงกับข้อเสนอแนะจากการวิเคราะห์ของกองบังคับการตำรวจจราจร ได้ให้ข้อเสนอแนะว่า การเสริมสร้างวินัยจราจรควรกระทำโดย การปลูกจิตสำนึกตั้งแต่เป็นเยาวชน ให้รับรู้ถึงกฎระเบียบของสังคมที่ใช้บังคับในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน โดยบรรจุเข้าไว้ในหลักสูตรการเรียนการสอนของ โรงเรียน เพื่อจะได้สร้างค่านิยมใหม่ๆ ให้ทุกคนรู้สึกว่าการทำผิดกฎจราจร การฝ่าฝืนกฎระเบียบหรือข้อบังคับต่างๆ เกี่ยวกับการจราจรเป็นสิ่งควรงดเว้น โดยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ในการใช้รถใช้ถนนให้ถูกต้อง โดยพัฒนาและส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนให้มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร และตระหนักถึงความมีวินัยจราจรเมื่อเข้ามาใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น (กองบังคับการตำรวจจราจร. 2542 : 3)

แนวทางการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ผ่านมา คือ การจัดการจราจรอำนวยความสะดวกด้านการจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นมาตรการที่ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับ ควบคุมวินัยจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่หน่วยงานตำรวจซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงนำมาใช้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีนโยบายให้หน่วยงานในสังกัดทั้งในระดับภาคและระดับจังหวัดดำเนิน โครงการส่งเสริมวินัยจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนรวมถึงการส่งเสริมวินัยจราจรแก่เยาวชนในสถานศึกษามาโดยลำดับ ภายใต้หลักการ “ลดอุบัติเหตุ ด้วยวินัยจราจร” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจด้านวินัยจราจรและกฎหมายจราจร หลักและวิธีการขับซื่อรถ หลักการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัย แนวทางที่หน่วยงานใช้เป็นหลักร่วมกันในการดำเนินการ ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ การติดตั้งป้ายจราจร การดำเนินการตามโครงการครู 5 นาที การกวาดค้นจับกุมผู้กระทำความผิดโดยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่จำนวนผู้ขับซื่อรถฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งที่ถูกจับดำเนินคดีและไม่ถูกจับดำเนินคดีก็ยังมีปรากฏเป็นจำนวนมาก และจากการสำรวจข้อมูลเชิงประจักษ์ยังพบว่าจำนวนผู้กระทำความผิดกฎจราจรไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด และกลุ่มผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่เป็นเยาวชน อายุระหว่าง 13-20 ปี (ตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด. 2554 : 1)

เหตุผลสำคัญในการเลือกทำวิจัยรูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา จึงมีเหตุผลสำคัญ คือ

ประการแรก เหตุผลเชิงกระบวนการ แนวทางการปลูกฝังความมีวินัยและการเสริมสร้างวินัยจรรยาของผู้ขับขี่รถ ยังไม่เหมาะสมด้วยเหตุปัจจัยหลายประการ เช่น เมื่อไปขอมีใบอนุญาตขับรถ ก่อนทำการทดสอบความรู้เรื่องกฎจราจร มีระยะเวลาอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและมารยาทในการใช้รถใช้ถนนค่อนข้างน้อย การเสริมสร้างวินัยจรรยาเวชชนในสถานศึกษา ยังไม่มีการบูรณาการเข้ากับหลักสูตรการเรียนการสอนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ประการที่สอง เหตุผลเชิงวิชาการ กระบวนการพัฒนาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวินัยจราจรยังไม่สอดคล้องกับสภาพจริง เมื่อเปรียบเทียบกับการนำไปใช้ในการดำเนินชีวิตตามปกติของสังคมปัจจุบันซึ่งจะต้องเกี่ยวข้องกับการจราจรอย่างปฏิเสธไม่ได้ ที่สำคัญคือปัจจุบันยังขาดการสร้างวินัยจราจรที่เกิดขึ้นจากจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม การนำเอาวิธีการบังคับใช้กฎหมายมาควบคุมผู้ฝ่าฝืนวินัยจราจรเป็นวิธีที่ได้ผลในระดับหนึ่งเท่านั้น แต่ถ้าหากสามารถทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างรับผิดชอบต่อสังคมจะเป็นการดียิ่งกว่า

ด้วยเหตุผลสำคัญดังกล่าวข้างต้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาและพัฒนารูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา เพื่อให้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการเสริมสร้างวินัยจราจรแก่นักเรียนให้เกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องปลอดภัยและมีวินัยจราจรเพิ่มมากขึ้น เป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนให้เกิดประสิทธิผลต่อไป

คำถามการวิจัย

1. มีปัจจัยอะไรบ้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด
2. รูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ดที่เหมาะสมเป็นอย่างไร
3. ผลการประเมินรูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเป็นอย่างไร

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด

2. เพื่อสร้างรูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา
ในจังหวัดร้อยเอ็ด

3. เพื่อทดลองใช้และประเมินผลรูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับ
มัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

สมมติฐานการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยนำมากำหนดเป็น
สมมติฐานเพื่อใช้ทดสอบความถูกต้องของทฤษฎีได้ว่า

1. อายุ ความรู้ความเข้าใจกฎจราจร ทักษะการใช้รถใช้ถนน ทักษะคิดต่อกฎจราจร และ
การได้รับการส่งเสริมวินัยด้านการจราจร มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจรของ
นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด

2. หลังจากการทดลองใช้รูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา
ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นแล้วทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจราจร ดีขึ้นกว่าเดิม

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้กำหนดขอบเขตการวิจัยดังนี้

1. พื้นที่เป้าหมาย เป็นการศึกษาเฉพาะนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษา ในจังหวัดร้อยเอ็ด

2. ขั้นตอนการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม
การปฏิบัติตามวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด

ระยะที่ 2 เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อสร้างรูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของ
นักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด

ระยะที่ 3 เป็นการวิจัยเชิงทดลอง เพื่อทดลองใช้และประเมินผลรูปแบบการเสริมสร้าง
วินัยจราจรของนักเรียนระดับมัศึกษากับกลุ่มเป้าหมายในจังหวัดร้อยเอ็ด

3. ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ระยะที่ 1

3.1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

- 1) ประชากร ได้แก่ นักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด ปีการศึกษา 2555 จำนวน 60 โรงเรียน นักเรียน จำนวน 23,996 คน
- 2) กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนโรงเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด ใช้วิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของ ทาโร ยามานะ (Taro Yamane. 1972 : 727)

3.1.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ระยะที่ 1 ได้แก่

1) ตัวแปรภายนอก (Exogenous Variables) เป็นตัวแปรอิสระ ที่เป็นสาเหตุ ส่งผลต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา คือ

- 1.1) อายุ
- 1.2) ความรู้ความเข้าใจกฎจราจร
- 1.3) การได้รับการส่งเสริมวินัยด้านการจราจร

2) ตัวแปรภายใน (Endogenous Variables) เป็นตัวแปรที่รับผลมาจาก ตัวแปรอิสระ ได้แก่

- 2.1) ตัวแปรคั่นกลางหรือตัวแปรเชิงเหตุและผล คือ
 - 2.1.1) ทักษะการใช้รถใช้ถนน
 - 2.1.2) ทักษะคิดต่อกฎจราจร

2.2) ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรม การปฏิบัติตามวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด

3.2 กลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการวิจัย ระยะที่ 2

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ทรงคุณวุฒิ ประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน 20 คน ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

3.3 กลุ่มเป้าหมายและตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ระยะที่ 3

3.3.1 กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ที่จับชี้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางมาเรียน เป็นผู้ที่ยังไม่เคยมีใบอนุญาตขับรถ และสมัครใจเข้าร่วมโครงการ ผู้วิจัยเลือกกลุ่มดังกล่าวเนื่องจากเป็นกลุ่มบุคคลที่มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ เป็นผู้มีความสมัครใจในการขอมีใบอนุญาตขับรถได้ตามกฎหมาย กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายทดลอง จำนวน 40 คน

3.3.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยระยะที่ 3 ได้แก่

- 1) ตัวแปรอิสระ คือ รูปแบบการเสริมสร้างวินัยจรรยาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด
- 2) ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจรรยาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด

นิยามศัพท์เฉพาะ

การวิจัยครั้งนี้กำหนดนิยามศัพท์ ดังนี้

1. **วินัยจรรยา** หมายถึง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับการจรรยา รวมถึงมารยาทการใช้รถใช้ถนนสำหรับผู้ขับขี่รถจะต้องรอบรู้และปฏิบัติตาม เพื่อคุ้มครองให้เกิดความปลอดภัยแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของผู้ที่ขับรถใช้ถนนร่วมกัน รวมถึงการมีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็วของการจราจร โดยรวม ประกอบไปด้วยการมีความรู้ความเข้าใจกฎจราจร ทักษะความชำนาญในการขับขี่รถ และทัศนคติที่ดีต่อกฎจราจร
2. **พฤติกรรมการปฏิบัติตามวินัยจรรยา** หมายถึง การปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับการจราจรที่เจ้าพนักงานกำหนด รวมถึงลักษณะการแสดงออกถึงความมีมารยาทในการขับขี่รถ การใช้ความระมัดระวังและการจัดการเพื่อความปลอดภัย โดยวัดได้จากพฤติกรรมด้านวินัยจรรยา วิธีการวัดในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale) ตามแบบลิเคิร์ต (Likert)
3. **รูปแบบการเสริมสร้างวินัยจรรยาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา** หมายถึง แนวทางการดำเนินงานเพื่อเสริมสร้างหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมวินัยด้านการจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา โดยใช้กระบวนการและวิธีการที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล ความรู้ ทักษะ ทัศนคติและพฤติกรรมการขับขี่รถ เพื่อให้ นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องปลอดภัยและมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น ๆ
4. **นักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษา** หมายถึง นักเรียนของโรงเรียนมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด เฉพาะ โรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 27 ปีการศึกษา 2555

5. **วิธีการอุปมาน (Inductive)** หมายถึง กระบวนการใช้เหตุผลเพื่อหาคำตอบของปัญหา หรือแสวงหาความรู้หรือข้อเท็จจริงในการอธิบายปรากฏการณ์ต่าง ๆ โดยจะเริ่มจากการรวบรวม ข้อเท็จจริงย่อย หรือรายละเอียดของเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องเป็นกรณีเฉพาะก่อนแล้วนำไปสรุปรวม เป็นข้อเท็จจริงใหญ่ที่ถือว่าเป็นหลักการที่ใช้อธิบายข้อเท็จจริงย่อยในกรณีทั่วไปได้

6. **วิธีการอนุมาน (Deductive)** หมายถึง กระบวนการใช้เหตุผลเพื่อหาคำตอบของปัญหา หรือแสวงหาความรู้หรือข้อเท็จจริงในการอธิบายปรากฏการณ์ต่าง ๆ โดยจะเริ่มจากข้อเท็จจริงหรือ ข้อสรุปใหญ่ที่ถือว่าเป็นหลักการที่รู้จักกันดีแล้วนำไปอธิบายข้อเท็จจริงย่อยเฉพาะกรณี

7. **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อวินัยจราจร** หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนกฎ จราจร ระเบียบการจราจรทางบก รวมถึงสัญญาณจราจรและเครื่องหมายที่เข้าพนักงานจราจร กำหนดไว้สำหรับการจราจร ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้จำแนกเป็น 5 ปัจจัย ประกอบด้วย

7.1 **อายุ** หมายถึง อายุของนักเรียนในภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2555 โดยนับเป็น จำนวนปีบริบูรณ์ หากมีเศษเกิน 6 เดือน นับเพิ่มขึ้นอีกเป็น 1 ปี

7.2 **ความรู้ความเข้าใจกฎจราจร** หมายถึง ความรู้ ความจำ ความเข้าใจความหมาย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจความหมายสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับการจราจรทางบก อาจเป็นความรู้ที่เกิดจากการศึกษา อบรม การเรียนรู้ด้วยตนเอง หรือจากประสบการณ์ที่ได้รับ วัดได้จากความรู้ความเข้าใจและความจำ วิธีการวัดในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการวัด โดยการทดสอบความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจรและ สัญญาณจราจร แบบทดสอบเป็นข้อสอบปรนัยชนิดเลือกตอบ 4 ตัวเลือก จำนวน 30 ข้อ

7.3 **ทักษะการใช้รถใช้ถนน** หมายถึง การมีความชำนาญในการขับรถ และสามารถ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้อย่างถูกต้องตามหลักวิธี และมีแนวโน้มความปลอดภัยสูง ซึ่งอาจเกิดจาก การอบรม การฝึกหัด หรือจากประสบการณ์ที่ได้รับ วัดได้จากทักษะด้านความรู้หรือทักษะด้านการ ปฏิบัติ วิธีการวัดในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการวัดทักษะด้านความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติเมื่อขับซึรด การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร แบบทดสอบเป็น ข้อสอบปรนัยชนิดเลือกตอบ 4 ตัวเลือก จำนวน 30 ข้อ

7.4 **ทัศนคติต่อกฎจราจร** หมายถึง ความคิด ความเชื่อที่ส่งผลถึงพฤติกรรมกรรมการ การยอมรับหรือปฏิเสธต่อมาตรการจัดระเบียบการจราจร ได้แก่ การยอมรับการบังคับใช้กฎหมาย การยอมรับโครงการหรือจัดกิจกรรมรณรงค์สำหรับความปลอดภัยด้านการจราจร เช่น การตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร มาตรการเมาไม่ขับ การบันทึกคัดคะแนนผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น การวัดทัศนคติต่อกฎจราจร

วัดได้จากทัศนระของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อกฎ ระเบียบหรือมาตรการการจัดระเบียบการจราจร
วิธีการวัดในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการวัด โดยการสอบถามความคิดเห็นของนักเรียน
ต่อการบังคับใช้กฎหมายและกิจกรรมรณรงค์สำหรับความปลอดภัยด้านการจราจร
เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale)
ตามแบบลิเคิร์ต (Likert)

7.5 การได้รับการส่งเสริมวินัยด้านการจราจร หมายถึง การได้รับการกระตุ้นหรือ
แรงผลักดันทางสังคมหรือสิ่งแวดล้อมทางสังคมที่มีผลทำให้นักเรียนผู้ได้รับอิทธิพลเกิดพฤติกรรม
การปฏิบัติตามวินัยจราจร อาจเป็นการได้รับการส่งเสริม โดยการเรียนรู้ การจูงใจ หรือการกำกับ
ดูแลจากครอบครัว ชุมชน โรงเรียน หน่วยงานตำรวจซึ่งมีหน้าที่โดยตรงในการกำกับ ควบคุมด้าน
การจราจร หรือเป็นกิจกรรม โครงการที่จัดขึ้น โดยหน่วยงานอื่นๆ ลักษณะกิจกรรมที่เป็นการ
ส่งเสริมวินัยด้านการจราจร เช่น การจัด โครงการอบรมวินัยจราจร การประชาสัมพันธ์
การสร้างแรงจูงใจให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามวินัยจราจร วิธีการวัดใน
การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยวัด โดยการสอบถามเกี่ยวกับการได้รับแรงจูงใจ การปฏิบัติที่เป็นแบบอย่าง
การกำกับดูแลจากครอบครัว ชุมชน โรงเรียน หรือหน่วยงานตำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วย
แบบสอบถาม มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale)
ตามแบบลิเคิร์ต (Likert)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้สารสนเทศว่าด้วยปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานเสริมสร้างวินัยจราจร
ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในจังหวัดร้อยเอ็ด
2. ได้รูปแบบการเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ที่สามารถนำไป
พัฒนาและเสริมสร้างวินัยจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ในสถาบันการศึกษาอื่น
ซึ่งจะส่งผลต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรและเป็นการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ
จราจรได้ในระดับหนึ่ง