

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ในอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องนำมาเสนอตามลำดับดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538
2. พฤติกรรมเสี่ยงของข้าราชการทหารชั้นประทวนกับอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์
3. พฤติกรรมการขับจี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
4. กระบวนการกลุ่ม (Group Process)
5. แนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)
6. ความสามารถของตนเอง (Self-Efficacy)
7. แรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support)

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538

การคมนาคมและขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศและเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียง และจำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ และเพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจึงจำเป็นต้องตรา

พระราชบัญญัตินี้ขึ้น

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้ว่า

(1) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับจี้ คนเดินเท้าหรือคนที่สูง จี๋หรือไล่ค้อน สัตว์

(3) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถ ไม่ว่าในระดับพื้นดิน ได้หรือเหนือพื้นดิน

(4) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแบ่งเป็นช่องไว้

(15) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(17) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่อง กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ ถ้ามีพวงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(28) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเงินยานพาหนะ

(32) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถรับจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนและใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(33) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มีอ แชน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ชีหรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(34) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชีหรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 1

การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

หมวด 2 การใช้ไฟฟ้าหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่แสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้ โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้

เสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

ลักษณะ 2

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) สัญญาณไฟจราจรสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลี้ยวที่หยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดง ที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถถึงเส้นให้รถหยุด

(3) สัญญาณไฟจราจรสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียว มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) สัญญาณไฟจราจรกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วม ทางแยกใด เปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และ ไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปด้วยความระมัดระวัง

(5) สัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

ลักษณะ 3

การใช้ทางเดินรถ

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ก่อนที่จะขับขี่ ซึ่งรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 38 การให้สัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

(2) เมื่อเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้สัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถ ไปในทิศทางที่จะเลี้ยวเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณรถเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 40 ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ห่างคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย เมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

มาตรา 34 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

- (4) โดยประมาทนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลและทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือ ไม่อาจเลเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้ง 2 ด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นแนวแบ่งช่องทางเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ กลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุผลอันควร เว้นแต่รถลากขึ้นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นในทิศทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณ โดยกระพริบไฟหน้าหลาย ๆ ครั้ง หรือให้ไฟเลี้ยวขวา หรือ ให้เสียงสัญญาณดังพอที่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแข่งแล้ว จึงแข่งขึ้นหน้าได้

ลักษณะ 5

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

กฎกระทรวง

เนื่องจากสิ่งที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้มีมาก กฎหมายจึงให้อำนาจแก่รัฐมนตรี ในการออกพระราชกฤษฎีกา และกฎกระทรวง เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ รายละเอียด และขั้นตอนที่ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งได้แก่ในเรื่องดังต่อไปนี้

กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2522)

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 3 รถจักรยานยนต์ต้องมี โคมไฟหน้ารถ และ โคมไฟท้ายรถดังต่อไปนี้

โคมไฟหน้ารถมี 2 ประเภท คือ

(ก) โคมไฟแสงพุ่งไกล ให้ติดหน้ารถหนึ่งดวง สูงจากพื้นทางราบถึงจุดศูนย์กลางดวง โคมไม่น้อยกว่า 0.60 เมตร แต่ไม่เกิน 1.35 เมตร ใช้ไฟแสงขาวมีกำลังไม่เกิน 50 วัตต์ มีแสงสว่าง ให้เห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 100 เมตร และศูนย์รวมแสงต้องไม่สูงกว่าแนวนาน กับพื้นทางราบ และไม่เอียงไปทางขวา

(ข) โคมไฟแสงพุ่งต่ำให้ติดหน้ารถหนึ่งดวง ในระดับเดียวกันกับโคมไฟแสงพุ่งไกล ใช้ไฟแสงขาว มีกำลังไฟเท่ากับโคมไฟแสงพุ่งไกล มีแสงสว่างเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อย กว่า 30 เมตร ศูนย์รวมแสงต้องต่ำกว่าแนวนานกับพื้นราบไม่น้อยกว่า 2 องศาหรือ 0.20 เมตร ในระยะ 7.50 เมตร และไม่เอียงไปทางขวา

โคมไฟแสงพุ่งไกลและโคมไฟแสงพุ่งต่ำจะรวมอยู่ในดวงเดียวกันก็ได้

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522)

ข้อ 3 ให้บรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

(1) รถจักรยานยนต์ ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัมหรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนหนึ่งที่นั่ง แต่ให้ซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535)

ข้อ 1 ในกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกรและคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใส และไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบและหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ

ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับหมวกนิรภัยแบบใดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัยที่จะใช้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดสายรัดคางหรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะบังคับมิให้หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ

สรุปได้ว่าการบังคับตามกฎหมายอย่างเข้มงวดจะทำให้บุคคลมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยและสามารถลดอุบัติเหตุลงไปได้มาก โดยการกำหนดข้อบังคับทางการจราจรเพื่อจะให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรให้เกิดความปลอดภัย ลดการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสีย รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบต่อใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การควบคุมการใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เป็นต้น

พฤติกรรมเสี่ยงของข้าราชการทหารชั้นประทวนกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษาที่ผ่านมา พบว่าปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ คนรถ ถนนและสภาพแวดล้อมอื่น ๆ โดยคนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่พบว่ากลุ่มวัยรุ่น วัยฉกรรจ์ โดยเฉพาะนักเรียนนักศึกษา ซึ่งช่วงอายุของ

กลุ่มวัยรุ่น จะมีอายุระหว่างประมาณ 12 ปี ขึ้นไปถึง 25 ปี ถือว่ายาวนานมาก ข้าราชการทหารชั้นประทวนจัดอยู่ในวัยรุ่นตอนปลาย (Late Adolescent) ระยะเวลาพัฒนาการของวัยรุ่นเริ่มเข้าสู่สภาวะอย่างสมบูรณ์แบบ มีพัฒนาการทางด้านจิตใจมากกว่าด้านร่างกาย โดยเฉพาะด้านความรู้สึกรู้จักคิด และปรัชญาชีวิต มีความพยายามปรับปรุงร่างกายของตนให้เข้ากับสภาพแวดล้อมมากขึ้นโดยการหัดตัดสินใจแก้ปัญหาต่าง ๆ ด้วยตนเอง (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข, 2544, หน้า 14) เปรียบเทียบกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกายมานานพอควร จนเริ่มปรับตัวได้ จะมีลักษณะเป็นผู้ใหญ่ เริ่มแยกอารมณ์ได้อย่างชัดเจน ไม่สับสนวุ่นวาย เช่น อารมณ์รัก อารมณ์สุข ความรู้สึกซาบซึ้ง ความมีน้ำใจต่อผู้อื่น แต่เนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่อยากทดลองสิ่งใหม่ ๆ ในขณะเดียวกันยังขาดประสบการณ์ ความคิดอ่านยังไม่เจริญสู่สภาวะ มองไม่เห็นผลเสียที่จะตามมาและคิดว่าสิ่งเลวร้ายคงไม่เกิดกับตนทำให้วัยรุ่นมีความประมาท (เสาวรส มิกุล, 2543, หน้า 15-16) จากอุบัติเหตุจราจรส่วนมากมักพบในกลุ่มอายุ 15-25 ปี ซึ่งถือได้ว่าระบบประสาท การสั่งงานยังว่องไวทำงานได้ดี สามารถตัดสินใจเหยียบเบรก ลดความเร็วเปลี่ยนทิศทางรถได้ทันทั่วทั้งที่ ฉะนั้นสาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้คนวัยนี้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขาดประสบการณ์ ขาดความชำนาญไม่มีทักษะในการขับขี่ ประมาทการฝ่าฝืนกฎจราจร รวมทั้งมีการเมื่อยล้า อ่อนเพลีย การดื่มสุรา การกินยาที่มีผลต่อระบบประสาท เช่นยานอนหลับ ยากระตุ้นประสาท เป็นต้น (สุรภา สุขสวัสดิ์, 2543, หน้า 20) สอดคล้องกับสมชาย กาญจนสุด (2544) ได้การวิเคราะห์การบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงครามปี พ.ศ. 2544 พบว่า สุรามีส่วนเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงครามปี พ.ศ. 2544 และมีการดื่มสุราในอายุน้อย ตั้งแต่ 16-25 ปี นอกจากนี้ยังพบว่าการแต่งสภาพรถไม่เป็นไปตามมาตรฐานจะสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุและบาดเจ็บเพิ่มขึ้นได้ (สุรภา สุขสวัสดิ์, 2543, หน้า 19) จากข้อมูลดังกล่าวพบว่าข้าราชการทหารชั้นประทวนซึ่งจัดอยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนปลาย ซึ่งเป็นวัยมีพฤติกรรมเสี่ยงกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงควรปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ให้มีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หมายถึง การกระทำ หรือการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ โดยมีพฤติกรรมขับขี่ที่ถูกต้อง สุรภา สุขสวัสดิ์ (2543) ได้เรียบเรียงเทคนิคและวิธีการขับขี่ที่เป็นพื้นฐานในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต้องปฏิบัติดังนี้ คือ

1. ผู้ขับขี่ต้องศึกษาอุปกรณ์ ส่วนประกอบของรถให้เป็นที่เข้าใจ และมีการเรียนรู้วิธีการใช้ได้อย่างถูกต้อง

2. การขับขีรถจักรยานยนต์ ต้องปฏิบัติดังนี้

- 2.1 มือขวาจับคันเร่งให้กระชับ ให้มีระยะห่างพอสมควร
- 2.2 มือซ้ายจับแฮนด์ (Hand) หรือบีบคลัตช์ พร้อมที่จะสตาร์ท (Start) ให้รถทำงาน
- 2.3 เท้าซ้ายวางอยู่บนคันเข้าเกียร์ โดยเกียร์รถจักรยานยนต์จะมี 4-5 เกียร์
- 2.4 เบรคมี 2 ตำแหน่ง เบรคมือและเบรคเท้า เบรคมืออยู่กับคันเร่ง เบรคเท้าอยู่ตรงตำแหน่งเท้าขวาใช้เหยียบลงไป มือและเท้าต้องสามารถจับและเหยียบได้พอดี

3. การแต่งกายในการขับขีรถจักรยานยนต์

- 3.1 สวมใส่หมวกนิรภัย เป็นระบบห่อหุ้มทั้งศีรษะและรัดคาง กันกระแทกพื้นถนน
- 3.2 ใส่เสื้อหนัง หรือเสื้อที่มีความทนทานในการเสียดสีด้วยความแรง และโดยเฉพาะบริเวณข้อศอกทั้ง 2 ข้าง
- 3.3 ถุงมือ เป็นไปได้ ควรจะเป็นถุงมือหนังที่รับสภาพการเสียดสีได้เป็นอย่างดี
- 3.4 กางเกงและรองเท้า เช่นเดียวกับเสื้อและถุงมือ ที่จะต้องทนทาน โดยเฉพาะบริเวณหัวเข่าที่ต้องทำเป็นพิเศษ

4. เรียนรู้และฝึกเทคนิคการขับขี่

- 4.1 เรียนรู้การขับขี่อย่างถูกวิธี การตรวจเช็คระดับน้ำมัน ชนิดของน้ำมัน และหน้าปัดแสดงระดับน้ำมัน
- 4.2 เรียนรู้และฝึกเกี่ยวกับการจอดรถ การจอดขาตั้งเดี่ยว หรือขาตั้งคู่
- 4.3 ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยท่าทางที่ถูกต้อง โดยการตั้งตัวให้ตั้งฉากกับพื้นถนน เหมือนกับท่ายืน ค่อย ๆ โน้มลำตัวไปข้างหน้า ตามระยะของแขนกับแฮนด์ (Hand) รถ จะได้ลำตัวที่เอนไปข้างหน้าเล็กน้อย ในขณะที่แขนทั้ง 2 ข้างตั้งพอเหมาะ
- 4.4 การขับขีรถในท้องถนน มองย้อนหลังเป็นระยะทางไกล ๆ ว่ามีรถแล่นผ่านหรือไม่ และปรับกระจกให้มองเห็นหลังได้ชัดเจน
- 4.5 การจอดรถ ต้องดูรถด้านหลังก่อนว่ามีตามากระชั้นชิดหรือไม่ หันไปคู่อีกครั้งเพื่อความมั่นใจ แล้วจึงจอดรถให้ชิดขอบทางมากที่สุด
- 4.6 คับเครื่องยนต์ โดยใช้เกียร์อยู่ในตำแหน่งว่าง โดยสังเกตจากไฟเกียร์ว่างที่บริเวณหน้าปัดรถจักรยานยนต์
- 4.7 มีการทดสอบไฟเลี้ยว เมื่อสตาร์ทเครื่องแล้ว ดูว่าทำงานปกติหรือไม่
- 4.8 มีการทดสอบการเปลี่ยนเกียร์ ฝึกหัดการออกตัวให้ใช้ได้อย่างชำนาญ
- 4.9 ทดสอบการเปลี่ยนเลน การเข้าโค้ง การใช้คันเร่ง เมื่อเข้าสู่ทางแยกที่มีไฟจราจร ต้องพิจารณาให้ดี ว่าปลอดภัยหรือยัง ให้ลดความเร็วของรถ ให้แน่ใจถึงการทำการนั้น ๆ ได้

5. การขับขี่เมื่อมีคนข้ามถนน ผู้ขับขี่ต้องคอยระมัดระวังเป็นพิเศษ หากเห็นคนเดินข้ามถนนแต่ไกล ให้ลดความเร็วของรถลง ปล่อยให้คนเดินข้ามถนนเรียบร้อยแล้ว จึงจะทำการเร่งความเร็วของรถให้เร่งไปตามปกติได้

6. การใช้สัญญาณไฟ หรือเสียงสัญญาณของรถ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางโดยชัดเจนในระยะ 150 เมตร ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟหน้าและไฟท้าย โคมไฟท้ายรถจะต้องมีแสงสว่างสามารถมองเห็นได้ในระยะ 150 เมตร ต้องมีไฟเลี้ยวกระพริบจำนวน 4 ดวง และรถที่ใช้ ให้ใช้เสียงแตรที่ไคยในในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

7. ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายที่ปรากฏ ดังต่อไปนี้

7.1 สัญญาณไฟจราจรสีเหลือง ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้น ให้หยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายที่มีคำว่า “หยุด” เว้นแต่เลยเส้นให้หยุดก็ให้ผ่านเลยไปได้

7.2 สัญญาณไฟจราจรสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

7.3 สัญญาณไฟจราจรสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายกำกับเป็นอย่างอื่น

7.4 สัญญาณไฟจราจรสีแดง แสดงพร้อมกับลูกศรสีเขียวให้เลี้ยวหรือ直行ไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถ หรือตรงไปได้ตามลูกศรนี้

8. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังและปฏิบัติ ดังนี้

8.1 ไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

8.2 ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้าย และไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่กรณีต่อไปนี้ ให้เดินรถทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

8.2.1 ด้านซ้ายของทางเดินรถ มีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

8.2.2 ทางเดินรถนั้นถูกกำหนดเป็นทางเดินรถทางเดียว

8.2.3 ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึง 6 เมตร

8.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่น ที่ไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ให้ใกล้ขอบทางด้านซ้ายสุดเท่าที่จะทำได้

8.4 ผู้ขับขี่ที่จะเลี้ยวรถให้คันอื่นผ่าน หรือแซงขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือ หรือไฟสัญญาณตามข้อบังคับ

9. การให้สัญญาณไฟของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

9.1 เมื่อจะหยุดรถ ต้องให้สัญญาณไฟแดงที่ท้ายรถ

9.2 เมื่อจะเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ให้ใช้ไฟสีเหลืองกระพริบที่ติดอยู่ในทิศทางที่จะไป

9.3 เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงหน้า ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลือง หรือไฟกระพริบที่ติดอยู่ที่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

9.4 ผู้ที่จะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นแซง เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ต้องให้สัญญาณไฟ ที่ทำให้ผู้ขับขี่อื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

9.5 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟ ก่อนจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ หยุดรถ หรือจอดรถ เป็นระยะทางยาวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

10. ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

11. ห้ามบุคคลขับขี่รถในกรณีต่อไปนี้

11.1 ในขณะที่หย่นความสามารถในการขับขี่

11.2 ในขณะที่เมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น

11.3 ในลักษณะกีดขวางการจราจร

11.4 โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันเป็นอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

11.5 คร่อมหรือทับเส้น หรือแนวแบ่งช่องทางเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

11.6 ขับขี่บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเงินสำหรับผู้ป่วย ผู้พิการ และทารก

11.7 ขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น

12. ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถเพื่อจอดรถในที่จอดรถได้ และห้ามมิให้หยุดรถในที่ต่อไปนี้

12.1 ในช่องทางเดินรถ

12.2 บนทางเท้า บนสะพานหรืออุโมงค์

12.3 ในทางร่วม ทางแยก

12.4 ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

12.5 ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

13. ผู้ขับขี่รถมาถึงทางร่วมที่ไม่มีไฟสัญญาณจราจรให้ปฏิบัติดังนี้

13.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางแยกต้องให้รถนั้นผ่านไปก่อน

13.2 ถ้าถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของคนไปก่อน
เว้นแต่มีทางเอกทางโท ให้ทางเอกไปก่อน

13.3 ผู้ที่ขับจักรยานอยู่ในวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทาง
ด้านขวาของคนขับไปก่อน

การขับจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผู้ขับขี่ต้องศึกษาอุปกรณ์ ส่วนประกอบของรถ
ให้เป็นที่เข้าใจ และมีการเรียนรู้วิธีการใช้ได้อย่างถูกต้อง มีท่าทางการขับขี่ที่ถูกต้อง การแต่งกาย
ที่รัดกุม เรียนรู้และฝึกเทคนิคการขับขี่ รู้กฎจราจรเป็นอย่างดี อีกทั้งควรมีความพร้อมทางร่างกาย
ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารกระตุ้นขณะขับขี่รถ การที่จะส่งเสริมให้บุคคลมีพฤติกรรม
ในการขับจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ใช้กระบวนการกลุ่มเป็นกิจกรรม
หลัก ประยุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง และร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม เพื่อ
ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน
โดยแต่ละแนวคิดทฤษฎีมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กระบวนการกลุ่ม

สมพร รุ่งเรืองกลกิจ (2544, หน้า 1) กระบวนการกลุ่ม หมายถึง กระบวนการที่เกี่ยวข้อง
สัมพันธ์กันของบุคคลภายในกลุ่มสมาชิกในกลุ่มมีการแลกเปลี่ยน ความคิดและประสบการณ์
ร่วมกัน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้สมาชิกในกลุ่มสามารถแก้ปัญหาส่วนบุคคล หรือกลุ่มทางด้าน
พฤติกรรม ความคิดและอารมณ์ เกิดการพัฒนาทักษะในการแก้ไขปัญหา

สุนทรา พรายงาม (2542, หน้า 54) ให้ความหมายของกระบวนการกลุ่มว่า เป็นการ
สนทนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ประสบการณ์ มีการพัฒนาความรู้ ความเชื่อ ทักษะ พฤติกรรม
การดูแลตนเองร่วมกันค้นหาปัญหา ช่วยกันหาแนวทางแก้ไข มีการตั้งเป้าหมายร่วมกัน คิดและ
ตัดสินใจในการปฏิบัติการดูแลตนเองด้วยตัวของผู้ป่วยเอง และผู้นำกลุ่ม คอยกระตุ้น เชื้อมโยง
ความรู้ ความคิด และคำพูดของสมาชิก ตอบคำถามให้ข้อมูลที่ถูกต้อง และให้คำแนะนำในโอกาส
ที่เหมาะสม ซึ่งจะ นำไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายของกลุ่มที่วางไว้ร่วมกัน และเป้าหมายของ
สมาชิกกลุ่มด้วย

สรุปกระบวนการกลุ่ม หมายถึง กระบวนการทำงานที่มีประสิทธิภาพ เป็นกระบวนการที่
เกี่ยวข้องกับสัมพันธ์กันของบุคคลภายในกลุ่ม มีการแก้ปัญหาร่วมกัน มีการตัดสินใจ มีการพัฒนาด้าน
ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ซึ่งจะนำไปสู่เป้าหมายของกลุ่มที่วางไว้
ร่วมกัน ซึ่งเป้าหมายนั้นจะเป็นเป้าหมายของสมาชิกแต่ละคนภายในกลุ่มด้วย

ปัจจัยที่ทำให้กระบวนการกลุ่มมีประสิทธิภาพ

1. การสร้างความหวัง (Installation of Hope) การดำรงไว้ซึ่งความหวังเป็นปัจจัยที่สำคัญของการบำบัด การมีความเชื่อ มั่นใจต่อการบำบัดรักษาทำให้สมาชิกเกิดความหวังต่อการได้รับความช่วยเหลือสูง มีความหวังว่าตนเองจะมีอาการดีขึ้น ทำให้มีกำลังใจในการที่จะสู้เมื่อเห็นสมาชิกคนอื่นในกลุ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี
2. การมีความรู้สึกคล้ายคลึงกัน (Universality) สมาชิกหลายคนมีความรู้สึกโดดเดี่ยว คิดว่าตัวเองมีปัญหาเพียงคนเดียว ปัญหาของตนเองไม่มีทางแก้ และมักแยกตัวออกจากสังคม การเข้ากลุ่มทำให้สมาชิกเกิดการเรียนรู้ว่าทุกคนมีปัญหาเหมือนกัน ทำให้ความรู้สึกที่ว่าตนเองทุกข์อยู่คนเดียวลดลง รู้สึกตนเองไม่ได้โดดเดี่ยว
3. การได้รับข้อมูลข่าวสาร (Imparting of Information) สมาชิกมีโอกาสได้รับคำแนะนำจากผู้นำกลุ่มและสมาชิกคนอื่น ๆ ในกลุ่ม ในขณะที่เดียวกันก็มีโอกาสให้ข้อมูล หรือคำแนะนำกับสมาชิกคนอื่น ๆ ทำให้มีการแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างสมาชิกในกลุ่ม
4. ความเกื้อกูล (Altruism) การเข้าร่วมกลุ่มทำให้สมาชิกได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อสมาชิกคนอื่น ได้ช่วยเหลือให้กำลังใจ สนับสนุนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาให้ผู้อื่น ทำให้สมาชิกรู้สึกมองเห็นคุณค่าในตนเอง
5. พัฒนาการทักษะทางสังคม (Development of Socializing Techniques) การเรียนรู้ทางสังคมและได้พัฒนาพื้นฐานของทักษะทางสังคม เป็นปัจจัยของการบำบัดรักษา สมาชิกได้มีโอกาสเรียนรู้การปรับตัวที่ไม่เหมาะสมทางสังคม จากการสะท้อนความคิดเห็นของสมาชิกคนอื่น ๆ
6. การได้ระบายความรู้สึก (Catharsis) การที่สมาชิกได้ระบายอารมณ์ความรู้สึกในบรรยากาศของการยอมรับ ทำให้อารมณ์ต่าง ๆ ที่พุ่งพล่านลดลง ช่วยทำให้สมาชิกมีความสบายใจ มีการพัฒนาจิตใจ อารมณ์ไปในทางที่ดีขึ้น
7. ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในกลุ่ม (Group Cohesiveness) หมายถึง สมาชิกในกลุ่มมีความผูกพันต่อกันมีความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม ความเป็นเจ้าของ เกิดการเปิดเผยตนเองมากขึ้น

ความจำเป็นในการสร้างให้กระบวนการกลุ่มเกิดปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ แตกต่างกันในแต่ละกลุ่ม ปัจจัยเกี่ยวกับความเกื้อกูล การได้ระบายความรู้สึกและความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกลุ่มอาจมีความสำคัญน้อยในกลุ่มให้ความรู้เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่น ๆ ในขณะที่การพัฒนาทักษะทางสังคมอาจมีความสำคัญน้อยในกลุ่มประคับประคองเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มจิตบำบัด หรือการให้คำปรึกษาเชิงจิตวิทยาแบบกลุ่ม อย่างไรก็ตามทุก ๆ กลุ่มถ้าผู้นำสามารถสร้างให้เกิดปัจจัยดังกล่าวได้มากเท่าใดจะพาให้กลุ่มดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

จากหลักการต่าง ๆ ของกระบวนการกลุ่ม ผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรม สร้างเสริมพฤติกรรม ในการให้ความรู้โดยเน้นเกี่ยวกับการกำหนดรูปแบบกลุ่มที่ชัดเจน กำหนด บทบาทของสมาชิก มีการทำงานร่วมกันเป็นกลุ่ม การระดมสมอง การเรียนรู้ร่วมกันในกลุ่ม ให้เกิดการรับรู้ ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิด อุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี แต่ก็ยังไม่เพียงพอในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ได้ประยุกต์แนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ด้านการรับรู้ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรค และ การรับรู้ความรุนแรงของโรค ในการจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี

แนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)

เบคเกอร์ และ ไมแมน (Becker & Maiman, 1974, p. 348 อ้างถึงใน สุพรรณิ เป็ยนาลาว, 2549, หน้า 35-44) ได้ปรับปรุงแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยนำทฤษฎีทางจิตสังคมมาวิเคราะห์ พฤติกรรมอนามัยของบุคคล โดยอธิบายถึงพฤติกรรมในการตัดสินใจ โดยเพิ่มองค์ประกอบขึ้นอีก เพื่ออธิบายพฤติกรรมป้องกันโรค และพฤติกรรมอื่น ๆ ที่สัมพันธ์กับการรักษาโรคโดยเน้นที่แรงจูงใจ ทางด้านสุขภาพของบุคคลที่แสวงหาการรักษาโรคและเพิ่มองค์ประกอบร่วม (Modifying and Enabling Factor) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะปรับปรุงความสามารถในการทำนายพฤติกรรม (Predictability of Health Behaviors) ได้ดีขึ้น ซึ่งมีผู้นำไปประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลายและสามารถ สรุปเป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยมีองค์ประกอบดังนี้

1. การรับรู้ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived Susceptibility)
2. การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived Severity)
3. การรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันโรค (Perceived Benefits)
4. การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพ (Perceived Barriers)
5. แรงจูงใจ (Motivation)
6. ปัจจัยร่วมต่าง ๆ (Modifying Factors)

ปัจจัยด้านการรับรู้ของบุคคล (Individual Perception) ซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อแนวโน้มนั้นที่ จะเกิดพฤติกรรมการป้องกันโรค การรับรู้ในส่วนนี้ได้แก่ การรับรู้ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรค และ การรับรู้ความรุนแรงของโรค

การรับรู้ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived Susceptibility) หมายถึง ความเชื่อ หรือ ความนึกคิดของบุคคลว่าตนมีภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรคหรือปัญหาสุขภาพมากน้อยเพียงใด การรับรู้

ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรคเป็นองค์ประกอบที่สำคัญทำให้บุคคลเกิดพฤติกรรมการป้องกันโรคได้ จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ภาวะเสี่ยงต่อการเกิดโรคมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันโรค เช่น การศึกษาของ บรรหาร ภูทอง (2542) พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงต่อการติดเชื้อมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันและควบคุมการติดเชื้อ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จิรวรรณ กล่อมเมฆ (2543) พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การดูแลความปลอดภัยแก่บุตรวัย 3-5 ปี ของบิดามารดา

การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived Severity) หมายถึง ความเชื่อ หรือความนึกคิด ของบุคคล ที่ประเมินความรุนแรงของโรคที่มีต่อร่างกาย จิตใจ อารมณ์และบทบาทของตนในสังคม จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ความรุนแรงของโรคมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันโรค เช่น การศึกษาของ จิรวรรณ กล่อมเมฆ (2543) พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม การดูแลความปลอดภัยแก่บุตรวัย 3-5 ปี ของบิดามารดา แต่การศึกษา ของ บงกช เก่งเขตกิจ, เพ็ญศรี ระเบียบ และสุพรรณิ เอี่ยมรักษา (2542) พบว่า การรับรู้ความรุนแรง ของโรคมะเร็งเต้านม ไม่มีผลต่อการตรวจเต้านมด้วยตนเอง

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์บางปัจจัย ของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ มาศึกษาเพื่อส่งเสริมพฤติกรรม การขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือ ชั้นประทวน ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ แจกแจงผลเสียที่จะเกิดตามมาจาก อุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ในทุก ๆ ด้าน เช่น สุขภาพ การงาน ครอบครัว และสังคม เป็นต้น และให้ข้อมูลที่ เป็นจริงเกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์ กำหนดพฤติกรรมที่ควรปฏิบัติอย่างชัดเจน ค้นหาข้อเสียหรืออุปสรรคต่าง ๆ ของการปฏิบัติ โดยให้ ความมั่นใจ ให้เห็นตัวแบบของผู้ที่มีพฤติกรรม การขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ความสามารถของตนเอง

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ได้ประยุกต์ในแนวคิดของ แบนดูรา (Bandura, n.d. อ้างถึงใน สมโภชน์ เอี่ยมภานิต, 2536, หน้า 59) ในการจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี 3 ประการคือ ประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จ (Mastery Experiences) การใช้ตัวแบบ (Modeling) การใช้คำพูดชักจูง (Verbal Persuasion)

1. ประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จ (Mastery Experiences) เป็นประสบการณ์โดยตรง จากการฝึกทักษะการปฏิบัติจริงในการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่พึงประสงค์ และการสาธิตการปฏิบัติ

การขับขีที่พึงประสงค์อย่างถูกต้อง ความสำเร็จในการฝึกปฏิบัติจะช่วยให้เกิดความมั่นใจในความสามารถของตนเองและเชื่อว่าตนสามารถปฏิบัติได้ด้วยตนเองเป็นผลสำเร็จ

2. การใช้ตัวแบบ (Modeling) เป็นการเรียนรู้จากตัวแบบ โดยบุคคลจะสังเกตพฤติกรรมของบุคคลอื่นแล้วสร้างความคิดว่าจะสร้างพฤติกรรมใหม่อย่างไร ซึ่งตัวแบบนั้นควรจะมีลักษณะคล้ายกับตนเองหรือใกล้เคียงกับตนเอง โดยการแสดงออกมาทางด้านลบทำให้มองเห็นถึงผลเสียหรืออาจแสดงออกทางด้านบวก เพื่อก่อให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ ซึ่งเป็นแรงจูงใจในการตัดสินใจ ตั้งใจ และใช้ความพยายามเพื่อการมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ และการเรียนรู้โดยการสังเกตจากตัวแบบนี้ แบนดูรา (Bandura) ได้กล่าวว่า ประกอบด้วยกระบวนการ 4 อย่างคือ

2.1 กระบวนการตั้งใจ (Attention Processes) บุคคลไม่สามารถเรียนรู้ได้มาจากการสังเกต ถ้าเขาไม่มีความตั้งใจ กระบวนการตั้งใจจะเป็นตัวกำหนดว่าบุคคลจะสังเกตอะไรจากตัวแบบนั้น องค์ประกอบที่มีผลต่อกระบวนการตั้งใจแบ่งออกเป็น 2 องค์ประกอบได้แก่ องค์ประกอบของผู้สังเกต ได้แก่ ความสามารถในการรับรู้ของผู้สังเกต ได้แก่ ความสามารถในการรับรู้ของผู้สังเกต และความชอบที่เคยเรียนรู้มาก่อนแล้ว

2.2 กระบวนการเก็บจำ (Retention Processes) บุคคลจะแปลงข้อมูลจากตัวแบบเป็นรูปแบบสัญลักษณ์ และจัดทำโครงสร้างเพื่อให้จำได้ง่ายขึ้น จากที่บุคคลมีการเก็บจำจึงสามารถแสดงพฤติกรรมเลียนแบบตามทันที หรือแสดงพฤติกรรมเลียนแบบภายหลังการสังเกตพฤติกรรมของตัวแบบผ่านไประยะเวลาหนึ่ง

2.3 กระบวนการกระทำ (Production Processes) เป็นกระบวนการที่ผู้สังเกตแปลงสัญลักษณ์ที่เก็บจำไว้นั้นมาเป็นการกระทำ การได้ข้อมูลย้อนกลับจากการทำงานของตนเอง และการเทียบเคียงการกระทำกับภาพที่จำได้ จะช่วยให้ผู้สังเกตสามารถปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรม การเลียนแบบของตนจนเป็นที่พึงพอใจ

2.4 กระบวนการจูงใจ (Motivation Processes) พฤติกรรมที่ผู้สังเกตเรียนรู้จากการสังเกตแบบอาจถูกแสดงออกมาหรือไม่ก็ได้ ถ้าพฤติกรรมของตัวแบบได้รับผลลัพธ์ที่น่าพอใจ หรือสามารถหลีกเลี่ยงผลลัพธ์ที่ไม่ถึงพอใจ จะมีแนวโน้มการเลียนแบบสูงเพราะบุคคลเกิดความคาดหวังจะได้ผลลัพธ์เช่นเดียวกับตัวแบบ หรือเกิดความรู้สึกแค้นว่าตนคือผู้ที่ได้รับผลลัพธ์ที่น่าพึงพอใจนั้น

ตัวแบบ แบ่งออกได้ 2 ประเภทคือ

1. ตัวแบบที่เป็นบุคคลจริง ๆ (Live Model) คือตัวแบบที่บุคคลได้มีโอกาสสังเกตและปฏิสัมพันธ์ โดยตรงไม่ต้องผ่านสื่อหรือสัญลักษณ์อื่น ๆ

2. ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ (Symbolic Model) คือตัวแบบที่เสนอผ่านสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ การ์ตูน สไลด์ วีดิทัศน์ เป็นต้น

ลักษณะของตัวแบบ

การที่จะบอกได้ว่าใครควรจะเป็นตัวแบบนั้นต้องขึ้นอยู่กับลักษณะของพฤติกรรม ที่ต้องการจะนำบัค ลักษณะของผู้สังเกตและปฏิสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของพฤติกรรม และ ลักษณะของผู้สังเกตอีกด้วย แต่อย่างไรก็ตาม แนวทางในการเลือกตัวแบบนั้นมีหลักการ ในการเลือกตัวแบบอย่างกว้าง ๆ ดังนี้ (Perry & Furukawa, 1986 อ้างถึงใน สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต, 2536, หน้า 256)

1. ตัวแบบควรมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับผู้สังเกตทั้งในด้านเพศ เชื้อชาติ ทัศนคติ ซึ่ง การที่ตัวแบบมีลักษณะคล้ายคลึงกับผู้สังเกตนั้น จะทำให้ผู้สังเกตมั่นใจได้ว่าพฤติกรรมที่ตัวแบบ แสดงออกนั้นเหมาะสมและสามารถทำได้ เพราะบุคคลนั้นมีลักษณะคล้ายคลึงกับตน จะทำให้เขา รู้สึกว่า เขาเองก็ทำได้เช่นกัน
2. ตัวแบบควรจะเป็นผู้ที่มิมีชื่อเสียงในสายตาของผู้สังเกต แต่ถ้ามีชื่อเสียงมากเกินไป จะทำให้เขารู้สึกว่าพฤติกรรมที่ตัวแบบกระทำนั้นเป็นสิ่งไม่น่าเป็นจริงสำหรับเขาได้
3. ระดับความสามารถของตัวแบบ ควรมีระดับที่ใกล้เคียงกับผู้สังเกต เพราะถ้าใช้ตัวแบบ ที่มีความสามารถสูงมาก ก็จะทำให้ผู้สังเกตคิดว่าเขาไม่น่าจะทำได้ ทำให้เขาปฏิเสธที่จะทำตาม ตัวแบบนั้น ทางที่ดีควรที่จะเลือกตัวแบบที่มีความสามารถสูงกว่าผู้สังเกตเพียงเล็กน้อย หรือเริ่มจาก สภาพการที่คล้ายคลึงกับผู้สังเกต แล้วค่อย ๆ เพิ่มความสามารถขึ้นไป
4. ตัวแบบนั้นควรมีลักษณะที่เป็นกันเอง และอบอุ่น
5. ตัวแบบเมื่อแสดงพฤติกรรมแล้วได้รับการเสริมแรง จะทำให้ได้รับความสนใจจาก ผู้สังเกตมากขึ้น

3. การใช้คำพูดชักจูง (Verbal Persuasion) เป็นการชักจูงใจเพื่อกระตุ้นชักจูงให้บุคคล เกิดการยอมรับ มีส่วนร่วมในกิจกรรมด้วยความกระตือรือร้น มีการตัดสินใจ ตั้งใจ และพยายามเพื่อ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปในทางที่พึงประสงค์ เช่น การให้ข้อมูลอภิปรายการแก้ปัญหาในกลุ่ม โดยการพูดคุย

มีการศึกษาผลการเตรียมมารดาต่อการรับรู้ความสามารถในการดูแลทารกคลอดก่อน กำหนดโดยใช้การรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นกรอบแนวคิด พบว่าการรับรู้ความสามารถของ ตนเอง สอดคล้องสัมพันธ์กับความสามารถในการปฏิบัติกิจกรรมการดูแลทารก (สมทรง แก้วฝ่าย, 2541, หน้า 30) สอดคล้องกับการศึกษาของ เดือนใจ ภาคภูมิ (2543, หน้า 15) พบว่าความรู้เรื่อง ทัศนสุขภาพ ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการปฏิบัติตัว

มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตัวในเรื่องทัศนสุขภาพ ซึ่งจะเห็นได้ว่าบุคคลมีความคาดหวังในความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นได้ และคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม จะมีผลต่อความตั้งใจและช่วยให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเฉพาะบางอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมแก่ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี โดยการเล่าประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุโดยตัวแบบที่เคยประสบอุบัติเหตุ ฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง สวัสดิการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งผู้วิจัยคาดว่าความคาดหวังในความสามารถและ ความคาดหวังในผลของการการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จะมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนได้ นอกจากนี้ในการจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้มีการให้แรงสนับสนุนทางสังคม การกระตุ้นเตือนจากเพื่อนและผู้บังคับบัญชา

แรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support)

แรงสนับสนุนทางสังคม ได้มีผู้ศึกษาวิจัยและให้คำจำกัดความไว้ดังต่อไปนี้

แคพแลน (Caplan, 1976, pp. 39-42) ได้ให้คำจำกัดความของแรงสนับสนุนทางสังคมว่า หมายถึงสิ่งที่บุคคลได้รับ โดยตรงจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคล อาจเป็นด้านข่าวสาร เงิน กำลังงาน หรือทางด้านอารมณ์ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้ผู้รับไปสู่เป้าหมายที่ผู้รับต้องการ

พิลิสุก (Pilisuk, 1982, p. 20) กล่าวว่าแรงสนับสนุนทางสังคม หมายถึง ความสัมพันธ์ระหว่างคน ไม่เฉพาะแต่การช่วยเหลือด้านวัตถุและความมั่นคงทางอารมณ์เท่านั้น แต่รวมถึงความรู้สึกว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของบุคคลอีกด้วย

บุญเยี่ยม ตระกูลวงษ์ (2528) กล่าวว่า การสนับสนุนทางสังคม หมายถึงสิ่งที่ผู้ให้การสนับสนุน ซึ่งอาจเป็นบุคคลหรือกลุ่ม เช่นบุคคลในครอบครัว ได้แก่ สามี ญาติพี่น้อง เพื่อนร่วมงาน เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ให้ความร่วมมือทางด้านข้อมูลข่าวสาร วัสดุสิ่งของ หรือการสนับสนุนทางด้านจิตใจแก่ผู้รับแรงสนับสนุนและมีผลให้ผู้รับ ปฏิบัติไปในทิศทางที่ผู้ให้การสนับสนุนต้องการ และกล่าวถึงองค์ประกอบ ประเภทและระดับของแรงสนับสนุนไว้ดังนี้

องค์ประกอบของแรงสนับสนุนทางสังคม ประกอบด้วยสิ่งสำคัญดังนี้

1. จะต้องมีการติดต่อสื่อสารระหว่าง “ผู้ให้” และ “ผู้รับ” การสนับสนุน
2. ลักษณะของการติดต่อสัมพันธ์นั้นจะต้องประกอบด้วย

2.1 ข้อมูลข่าวสารที่มีลักษณะทำให้ “ผู้รับ” เชื่อว่ามีคนเอาใจใส่ มีความรัก ความหวัง ใฝ่ให้แก่นั่นอย่างจริงจัง

2.2 ข้อมูลข่าวสารนั้นเป็นข่าวสารที่มีลักษณะทำให้ “ผู้รับ” รู้ดีกว่าตนเองมีคุณค่าและเป็นที่ยอมรับในสังคม

2.3 ข้อมูลข่าวสารที่มีลักษณะ “ผู้รับ” เชื่อว่าเขาเป็นส่วนหนึ่งของสังคมและมีประโยชน์ต่อสังคม

3. ปัจจัยนำเข้าของการสนับสนุนทางสังคมอาจอยู่ในรูปของข้อมูลข่าวสาร วัตถุประสงค์ของหรือทางด้านจิตใจ

4. จะต้องช่วยให้ “ผู้รับ” ได้บรรลุถึงจุดมุ่งหมายที่ต้องการ

ประเภทของแรงสนับสนุนทางสังคม

การให้แรงสนับสนุนทางสังคม แบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ (House, 1981 อ้างถึงใน ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2536)

1. การสนับสนุนทางอารมณ์ (Emotional Support) เช่น การให้ความพอใจ การยอมรับ นับถือ ความห่วงใย การกระตุ้นเตือนการเอาใจใส่

2. การให้การสนับสนุนโดยการให้การประเมิน (Appraisal Support) เช่น การให้ข้อมูลย้อนหลัง (Feed Back) การเห็นพ้อง การให้การรับรอง หรือการยอมรับในสิ่งที่คนอื่นได้แสดงออกมา (Affirmation) รวมถึงการสนับสนุนทางสังคม ซึ่งอาจเป็นการช่วยเหลือโดยตรงหรืออ้อมก็ได้

3. การให้การสนับสนุนทางด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Support) เช่น การแนะนำ (Suggestion) ตักเตือน ให้คำปรึกษา (Advice) และการให้ข่าวสาร (Information)

4. การให้การสนับสนุนทางด้านเครื่องมือ (Instrumental Support) เช่น เงิน แรงงาน เวลา เป็นต้น

ระดับของแรงสนับสนุนทางสังคม มี 3 ระดับ คือ

1. ระดับกว้าง (Macro Level) คือการวัดโดยพิจารณาถึงกิจกรรมร่วมและการมีส่วนร่วมในสังคมโดยวัดจากลักษณะต่าง ๆ เช่น ความสัมพันธ์กับสถาบันทางสังคม การเข้าร่วมกับบุคคลต่าง ๆ ด้วยความสมัครใจ การดำเนินชีวิตแบบไม่เป็นทางการในชุมชน

2. ระดับกลุ่มหรือเครือข่าย (Mezzo Level) คือการวัดในระดับที่เฉพาะเจาะจงลงไปถึงกลุ่มบุคคลที่มีการติดต่ออยู่เสมอ เช่น กลุ่มเพื่อนที่ใกล้ชิด เป็นการให้คำแนะนำ การช่วยเหลือด้านวัตถุ ความเป็นมิตร และการสนับสนุนด้านอารมณ์

3. ระดับแคบหรือระดับลึก (Micro Level) คือการวัดที่พิจารณาถึงความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดที่สุด เพราะเชื่อว่าสิ่งสำคัญของการสนับสนุนทางสังคม มาจากการให้การสนับสนุนทางอารมณ์อย่างลึกซึ้ง ซึ่งผู้ให้การสนับสนุนจะมีเพียงบางคนเท่านั้นที่ทำได้ เช่น สามี ภรรยา หรือคนที่รัก

ความสำคัญของแรงสนับสนุนทางสังคม

บาร์ริรา และอินลีย์ (Barrera & Ainley, 1997) กล่าวว่า แรงสนับสนุนทางสังคม จะให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลในด้านเงิน วัสดุอื่น ๆ ที่อยู่อาศัย และการให้อภัยที่จำเป็นในการดำรงชีวิตได้แก่

1. ให้ความช่วยเหลือด้านการประกอบอาชีพ ให้การประทับประคองและสนับสนุนด้านจิตใจ ทำให้เกิดความรู้สึกใกล้ชิดสนิทสนมมีความอบอุ่น รู้สึกมีคนอื่นห่วงใยและเอาใจใส่
2. ให้คำแนะนำข้อมูลและข่าวสารต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์
3. ให้ข้อมูลย้อนกลับในสิ่งที่ได้กระทำเพื่อให้บุคคลได้ปรับปรุงแก้ไข หรือได้รับกำลังใจในสิ่งที่ได้ทำแล้ว และเสริมสร้างโอกาสให้บุคคลมีความสัมพันธ์กับบุคคลอื่น ๆ

สรุปแล้วจะเห็นว่า แรงสนับสนุนทางสังคม มีความสำคัญยิ่งต่อพฤติกรรมอนามัยของบุคคลทั้งร่างกายและจิตใจ ซึ่งผู้วิจัยได้นำทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้ โดยขอความร่วมมือผู้บังคับบัญชาระดับสูงของหน่วยงานประกาศหน้าแถวทหารทุกเช้า เพื่อกระตุ้นให้กลุ่มตัวอย่างเห็นความสำคัญ และใช้เสียงตามสายช่วยในการกระตุ้นเตือน ซึ่งเพื่อนร่วมงานควรให้การสนับสนุนกำลังใจ กระตุ้นเตือนตลอดจนให้คำแนะนำต่าง ๆ เกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อให้ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสตึก จังหวัดชลบุรี ในกลุ่มตัวอย่างมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยต่อไป