

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดศรีสะเกษ

Preventive behavior of Motorcycle accident among people in Pho Subdistrict, Mueang District, Sisaket Province

อัจฉรา อิ่มน้อย¹ ศิวไล โพธิ์ชัย¹ ภิรมย์ รชตะนันท์¹ จิตราภรณ์ โพธิ์อุ่น¹

Archara Imnoi¹, Siwilai Phochai¹, Phirom Ratchatanan¹, Jitraporn Pho-un¹

¹คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา

¹Faculty of Nursing, Chalermkanchana University

*Corresponding author e-mail: b.kulinthorn@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตตำบลโพธิ์ อำเภอมืองจังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนอายุ 15-59 ปี ในเขตตำบลโพธิ์ อำเภอเมืองจังหวัดศรีสะเกษ โดยการสุ่มแบบง่ายจำนวน 348 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วยข้อมูล 3 ส่วนคือแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของประชาชน แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและแบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติวิเคราะห์ได้แก่ไคสแควร์ (Chi-Square Test) และสถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product-Moment Correlation : r)

ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กลุ่มตัวอย่างโดยรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.40 (S.D.= 0.49) ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ความรู้ด้านกฎหมาย ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยค่าเฉลี่ยเท่ากับ 18.82 (S.D.=1.81) ระดับการศึกษาที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชน พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์เชิงลบกับความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร อย่างมีนัยสำคัญที่ ระดับ0.01 ($r=.237$), ($p=.00$) ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญ ที่ระดับ0.05 ($r=.128$), ($p=.00$), ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ($r=.210$), ($p=.62$)

คำสำคัญ: พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ, ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร,ประชาชน

Abstract

This objective to were study the Preventive behaviour of Motorcycle accident among people in Pho Subdistrict, Mueang District, Sisaket Province. The sample consisted of 15–59-year-olds in Pho Subdistrict, Mueang District, Sisaket Province by 384 simple random sampling. The instrument was a questionnaire consisting of 3 parts about a questionnaire about general information of the public, knowledge of traffic rules and preventing accidents for motorcyclists. Which has been checked for content validity by experts. Data were analysed using descriptive statistics such as frequency, percentage, mean, standard deviation. And using statistical analysis, such as Chi-Square Test and Pearson's Correlation Coefficient statistics Product-Moment Correlation: r)

The results of the study showed that: The overall behavior of preventing accidents from motorcyclists, in the high level with an average of 2.40 (S.D. 0.49). Knowledge about traffic signs Legal knowledge and the knowledge of motorcycle accident prevention was at a moderate level. With an average of 18.82 (S.D.1.81). Analysis of the related between personal information, it was found that education levels had a positive related accident prevention behaviour of people. motorcyclist behaviour related to knowledge of negative traffic signs significantly at the level of 0.01 ($r = .237$), ($p = .00$), knowledge about traffic signs Positively correlated with positive legal knowledge about motorcyclists at the level of 0.05 ($r = .128$), ($p = .00$), knowledge about traffic rules related to the prevention of driving accidents motorcycle. There is a significant positive relate at the level of 0.01 ($r = .210$), ($p = .62$)

Keywords: accident prevention behaviour, knowledge about traffic rules, people

บทนำ

จากการคมนาคมที่มีการขยายจากเมืองสู่ชนบท ทำให้การเดินทางดวก รวดเร็ว จึงมีการใช้ยานพาหนะมากขึ้น ประชาชนนิยมใช้พาหนะที่มีความคล่องตัวสูงในการเดินทาง โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ จึงเป็นที่นิยมกันมาก จนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่าอุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม และทางสาธารณสุขของทุกประเทศทั่วโลก อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับ 2 รองจากโรคมะเร็ง ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ทางตรงคือการบาดเจ็บ พิการ สูญเสียอวัยวะบางส่วน ร่างกาย การเสียชีวิต และการสูญเสียสภาพจิตใจ ส่วนผลทางอ้อมเป็นการสูญเสียรายได้ของบุคคลและครอบครัวที่ประสบอุบัติเหตุ สูญเสีย งบประมาณของรัฐ ด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนสูญเสียทรัพยากรบุคลากรทางการแพทย์ในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ รายงานจากกรมตำรวจ ศูนย์ข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.(2563). เกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศไทยระหว่างปีพ.ศ. 2557 ถึง พ.ศ. 2561 พบว่า มีจำนวนรถ (รถยนต์ รถจักรยานยนต์)ที่เกิดอุบัติเหตุ177,802 คัน และ 196,967 คัน มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร 79,962 ราย และ 94,164 ราย ตามลำดับ โดยพบว่า อัตราเสียชีวิตสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจรคือกลุ่มอายุ 20 - 24 ปี ผู้ประสบอุบัติเหตุคิดเป็นอัตรา 31.7 ต่อประชากรแสนคน เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่า เมื่อพิจารณาความรุนแรงจากอุบัติเหตุบนถนน พบว่าอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมาก มักเกิดจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งปกป้องคุ้มกันผู้ขับขี่เหมือนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลหรือรถโดยสารทั่วไป การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับขี่ที่ประมาท ศึกษาค้นคว้า ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและปัจจัยร่วมอื่น ๆ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่ทำให้เกิดการบาดเจ็บทุกระบบของร่างกาย จากการศึกษาของพรพิมล หงส์เทียมจันทร์.(2538).กลุ่มที่มีความ

รุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะมีอัตราตายถึงร้อยละ 48 การดูแลรักษาพยาบาลที่ถูกต้อง และการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที ขึ้นกับความรุนแรงของการบาดเจ็บและความพร้อมของบุคลากร รวมทั้งเครื่องมือในการดูแลรักษาผู้ป่วย ทำให้สูญเสียงบประมาณด้านการรักษาพยาบาล เพิ่มภาระงาน สูญเสียบุคลากรทางการแพทย์ ในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติงานที่ยากลำบากและเสี่ยงต่อชีวิตและทรัพย์สินเช่น การดูแลผู้ป่วยวิกฤตบนรถพยาบาลที่ต้องนำผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลอย่างรวดเร็ว อย่างมีประสิทธิภาพ พบรถพยาบาลประสบอุบัติเหตุ 61 ครั้ง ในปี 2557(สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ.2557).

จังหวัดศรีสะเกษพบรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุจากการขนส่ง ปี 2558 มีผู้เสียชีวิต 34 คน บาดเจ็บสาหัสจำนวน 13 คนและยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดในจังหวัดศรีสะเกษ คือ รถจักรยานยนต์ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ.2558).ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประมาท และปัจจัยอื่นร่วมด้วย จากปัญหาที่พบจึงทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประชาชน ตำบลโพธิ์ อำเภอมือ จังหวัดศรีสะเกษ เพราะในกระบวนการแก้ปัญหาจำเป็นต้องให้ความสำคัญด้านข้อมูล การศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อค้นหาคำตอบในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่จะช่วยสนับสนุนให้การดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความตรงต่อสภาพของปัญหาในปัจจุบัน เพื่อลดการสูญเสียในด้านต่างๆ อุปกรณ์ในการรักษาและลดภาระงานในด้านการดูแลรักษาของบุคลากรทางการแพทย์ต่อไปได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชน ตำบลโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ
2. เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของประชาชน ตำบลโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. นำผลการวิจัยมาจัดเป็นนโยบายเพื่อปฏิบัติสู่พฤติกรรมที่เหมาะสมในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
2. ช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการวิจัยไปวางแผนทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรที่ใช้ศึกษาครั้งนี้ เป็นประชาชนในตำบลโพธิ์ มีทั้งหมด 6 หมู่บ้าน ได้แก่บ้านโพธิ์ บ้านอีลอก บ้านโนนจาน บ้านโนนทุ่ง บ้านหนองหัว และบ้านโนนกอง อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ รวมมีจำนวนทั้งหมด 2,716 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้จากการคำนวณขนาดตัวอย่างประชาชนในตำบลโพธิ์มีทั้งหมด 6 หมู่บ้าน ได้แก่ บ้านโพธิ์ บ้านอีลอก บ้านโนนจาน บ้านโนนทุ่ง บ้านหนองหัว และบ้านโนนกอง จำนวน 348 คน กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ Yamane (Yamane, Taro. Statistic.1967)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย : เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยแบบสอบถาม จำนวน 3 ส่วน คือ 1) แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลและประสบการณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ 2)แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรด้านความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร จำนวน 7 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 2 ระดับ คือ 1 ใช่ 2 ไม่ใช่ การแปลความหมายคะแนน ค่าเฉลี่ยมากกว่า 7 คะแนน ระดับสูงดีมาก 5 - 7 คะแนน ระดับปานกลาง และ 1 - 4 คะแนน ระดับต่ำและ ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 4 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 2 ระดับ คือ 1 ใช่ 2 ไม่ใช่ การแปลความหมายคะแนน ค่าเฉลี่ยมากกว่า 4 คะแนน ระดับสูง ดีมาก 3 คะแนน ปานกลาง และ 1 - 2 คะแนน ระดับต่ำ และด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 4 ข้อ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 2 ระดับ คือ 1 ใช่ 2 ไม่ใช่ การแปลความหมายคะแนน ค่าเฉลี่ย มากกว่า 4 คะแนน ระดับสูง ดีมาก 3 คะแนน ปานกลาง และ 1 - 2 คะแนน ระดับต่ำ และด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ 5 - 7 วันต่อสัปดาห์ ปฏิบัติทุกครั้ง 2 - 4 วันต่อสัปดาห์ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง 1 วันต่อสัปดาห์ ปฏิบัตินานๆ ครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ ระดับคะแนน 0.00 - 1.00 คะแนน มีความเสี่ยงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ระดับสูง 1.01 - 2.00 คะแนน ระดับปานกลาง 2.01 คะแนนขึ้นไประดับน้อย

การวิเคราะห์ข้อมูล (Data analysis) นำข้อมูลที่ได้มาเก็บรวบรวม ตรวจสอบความสมบูรณ์และตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้ง ก่อนนำไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Statistic Package for the Social Science (SPSS) เป็นค่าสถิติความถี่ (Frequencies) และ ร้อยละ (Percentile) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation : SD) สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) และสถิติไคสแควร์ (Chi-Square)

ผลการวิจัย

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 62.4) มีอายุระหว่าง 15 – 31 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 62.4) ส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.หรือเทียบเท่า (ร้อยละ 33.6) มีอาชีพนักเรียน/นักศึกษา มากที่สุด (ร้อยละ 39.4) รายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่า 5,000 บาท (ร้อยละ 64.1) ส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว (ร้อยละ 85.9) ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 68.1) ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 66.4) ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสาร/ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรจากโทรทัศน์/เคเบิลทีวี (ร้อยละ 31.1)

จากการศึกษาระดับความรู้ด้านความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 59.2) มีความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับต่ำ (ร้อยละ 63.8) และมีความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 46.3)

การวิเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรโดยรวม มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร อยู่ในระดับสูง ค่าเฉลี่ย 8.29 (S.D.=1.10) ด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 5.71 (S.D.= 0.89) ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ย 4.81 (S.D.= 0.80) (ตารางที่ 1)

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 2.40 (S.D.=0.49) พฤติกรรมส่วนใหญ่สับสนหรือหวั่นไหวกับขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 3.37 (S.D.=0.94)

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า ด้านระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ($r=.237$), ($p=.00$) ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์ความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($r=.128$), ($p=.00$) และความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ($r=.210$), ($p=.62$) (ตารางที่ 2)

สรุปและการอภิปรายผล

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกรณีศึกษาในประชาชนตำบลโพธิ์ อำเภอมือง จังหวัดศรีสะเกษ พบว่าระดับความรู้ด้านเกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรระดับปานกลาง มากที่สุด ร้อยละ 59.2 ระดับความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์มีระดับต่ำมากที่สุด ร้อยละ 63.8 ส่วนใหญ่มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.3 สอดคล้องกับการศึกษาของนิพิพงศ์ ศรีเบญจมาศ และคณะ.(2564).ได้ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 78 อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 66.4 ไม่ได้ผ่านการอบรม สอบผ่าน ซึ่งใบขับขี่เป็นข้อกำหนดที่ทำให้เกิดความรู้จริงและมีความตระหนักมากขึ้น ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรโดยรวม พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร ระดับสูง ($x = 8.29$, $SD = 1.10$) ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับปานกลาง ($x = 5.71$, $SD = 0.89$) ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับปานกลาง ($x = 4.81$, $SD = 0.80$) การวิเคราะห์พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างโดยรวมและจำแนกรายด้านอยู่ในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.40 (S.D.=0.49) พบว่าส่วนใหญ่สับสนหรือหวั่นไหวกับขับขี่รถจักรยานยนต์ ($X = 3.37$ S.D.=0.94) การสับสนหรือหวั่นไหวกับขับขี่รถจักรยานยนต์

ต้องบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เป็นสิ่งที่ประมาทอย่างมากเพราะจะทำให้ไม่สามารถบังคับทิศทางได้ถ้ามีเหตุการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นเช่นตกหลุม มีรถตัดหน้า

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนเพียงอย่างเดียว ระดับการศึกษาที่ต่างกันย่อมมีผลต่อการมีความรู้ที่แตกต่างกัน ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติที่ทำให้บุคคลมีการพิจารณาตัดสินใจแก้ปัญหาต่างๆ ตลอดจนเกิดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร สอดคล้องกับงานวิจัยของธัญลักษณ์ จันทรมาก และคณะ(2560).ที่พบว่าระดับการศึกษาที่ต่างกันจะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันในการมีสติในการใช้ถนน (Sig. = .001) สอดคล้องกับงานวิจัยของนิภา เสี่ยงสืบชาติ.(2549) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน พบว่าระดับการศึกษาสูงกว่ามีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และสอดคล้องกับงานวิจัยของวรรณ อึ้งสิทธิพนาพร.(2543).ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมืองนครปฐม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษาและมัธยมศึกษา มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าระดับประถมศึกษา

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ($r=.237$), ($p=.00$) ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ($r=.128$), ($p=.00$) อาจเนื่องจากในยุคปัจจุบันมีสื่อ วิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต ที่ทันสมัยที่กลุ่มตัวอย่างสามารถเข้าถึงสื่อต่างๆได้ง่าย จึงทำให้ได้รับความรู้และมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและอาจเนื่องจากการได้เคยผ่านการทดสอบความรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อนและการได้รับใบอนุญาตขับขี่ และกลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ($r=.210$), ($p=.62$) สอดคล้องกับงานวิจัยของกาลี ตรีชัยศรี.(2536).และยุพา หงส์วะชิน.(2542).ที่พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ($P<0.0001$) โดยผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3.42 เท่าของผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่าเกณฑ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับการศึกษาของกุลธิดา ท่าทราย (2542)และคณะพบว่านักเรียนที่มีความรู้ต่ำและปานกลางมีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ Chumpawadee, Homchampa, Thongkra jai, Suwanimitr & Chad buncha cha.(2015). พบว่านักศึกษาที่มีความรู้การขับขี่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย สอดคล้องกับการศึกษาของพงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ.(2555). พบว่าความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และสอดคล้องกับการศึกษาของเสนห์ จรรย์ยา สถิต.(2550). ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตสถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี พบว่าความรู้อยู่ในระดับสูงร้อยละ 82.3 ไม่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตสถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้กฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมากอยู่แล้ว อาจเนื่องมาจากได้เคยผ่านการทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้อยู่ในระดับมากก็จะมีการแสดงออกพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ดีตามไปด้วยและสอดคล้องกับการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างคิดเป็นร้อยละ 100

ผลที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรใช้มาตรการที่จะใช้เป็นแนวทางในการป้องกันแก้ไขปัญหาดูอุบัติเหตุจราจรทางบกที่สำคัญ คือการให้ความรู้เรื่องกฎจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดพระราชบัญญัติจราจร และการรณรงค์ให้มีการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างจริงจัง เพื่อลดความ

รุนแรงของการบาดเจ็บและเพื่อส่งมอบทรัพยากรบุคคลที่มีค่าของประเทศและยังลดปัญหาทางเศรษฐกิจ ลดการสูญเสียไปกับการรักษาพยาบาล การดูแลผู้พิการและเด็กกำพร้า และลดภาระงานของบุคลากรทางการแพทย์ต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ ได้เข้ารับการรักษาดังในโรงพยาบาลเป็นจำนวนมาก ดังนั้นโรงพยาบาลซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องควรมีการดำเนินการด้านนโยบายของโรงพยาบาล จัดตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานดำเนินงานส่งเสริมความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนของโรงพยาบาล หรือคณะทำงานอื่นๆ ของโรงพยาบาลเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่มีการดำเนินงานส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน เป็นต้นแบบจัดโครงการอบรม ทบทวนมาตรการต่างๆ และวางกลยุทธ์ที่เหมาะสมของคนแต่ละกลุ่ม โดยวิธีการสื่อสารและช่องทางการสื่อสารอย่างต่อเนื่อง การบังคับใช้กฎหมายและสัญญาณจราจรอย่างถูกต้องเคร่งครัดและมีประสิทธิภาพ

2. การศึกษาครั้งนี้ พบกลุ่มตัวอย่างซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 39.4 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 66.4 เคยเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 31.9 ดังนั้นจึงควรนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาในพื้นที่/ชุมชนในเวทีการประชุมของหน่วยงานในพื้นที่ เพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กระทรวงสาธารณสุข.(2556) แผนการป้องกันและควบคุมมะเร็งแห่งชาติ. กรุงเทพฯ : สถาบันมะเร็งแห่งชาติ.

กำไล ศรีชัยศรี.(2536) การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของ

นักเรียนชั้นมัธยมศึกษา จังหวัดสระบุรี. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.

กุลธิดา ท่าทราย, พิรัชญา มุสิกพงศ์, ฤทธิรงค์ พันธดี.(2542). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย.

วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ 2564;14: 65

ธัญลักษณ์ จันทรมาก, กชนิภา โสภขานา, อภิชัย สุขเกษม, พินรัตน์ นุชโพธิ์, ศุภศิริ สุวรรณเกษร.(2560).วิธีการป้องกันพฤติกรรมรถขับขี่ของวัยรุ่นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ : กรณีศึกษาโรงเรียนวัดสุวรรณประดิษฐ์ หมู่3. การประชุมวิชาการมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลครั้งที่9-8-9 สิงหาคม 2560; ปทุมธานี:อิมแพ็ค อารีนา..

แท้งจิร ศิริพานิช.(2563). เมาแล้วขับ.(2548). ไทยรัฐออนไลน์ 2563 ธ.ค.27; อุบัติเหตุ : 1(คอลัมน์2).

นิธิพงศ์ ศรีเบญจมาศ และคณะ.(2564) ปัจจัยทำนายพฤติกรรมรถขับขี่ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย.วารสารไทยเภสัชศาสตร์และวิทยาการสุขภาพ;16:16-22.

นิภา เสี่ยงสืบชาติ.(2549) ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล เลิศสิน. [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

พงษ์สิทธิ บุญรักษา, พิรัชญา มุสิกพงศ์, ทัดขวัญ มธุรชน, รักษา ศิวาพรักษ์.(2555).ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. นครราชสีมา:มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี;

พรพิมล หงส์เทียมจันทร์.(2538). การศึกษาผู้ป่วยบาดเจ็บที่ศีรษะในไอ.ซี.ยู.ศัลยกรรมของโรงพยาบาลนครปฐม. วารสารแพทย์เขต 7; 4: 387-395.

ยุพา หงษ์วสิน. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองจังหวัดฉะเชิงเทรา.

[วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.

วิจิตร บุญยไทรระ. ปัญหาจากการจราจรทางบก [ออนไลน์]. 2556 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2564]:1. เข้าถึงได้จาก :

dc220.4 shared.com/doc/cihttpk/preview.html.

วรรณ อังสิทธิพนพร.(2543).พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม.

[ปริญญาานิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา)]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

ศูนย์ข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.(2563). สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก. กรุงเทพฯ..

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ.(2557). สถานการณ์และปัจจัยเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาลในประเทศไทย

[ออนไลน์]. 2557 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 18ธันวาคม 2564]:1. เข้าถึงได้จาก:https://

www.hfocus.org/content/2015/10/11136

เสน่ห์ จรยาสถิต.(2550). ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตสถานีตำรวจนคร

บาลมีนบุรี. [วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ:สาขาพัฒนาสังคมโครงการสหวิทยาการระดับบัณฑิตศึกษา

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ (2558). สถิติผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจังหวัดศรีสะเกษ ประจำปี

2558. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดศรีสะเกษ.

Chumpawadee, U., Homchampa, P., Thongkrajai, P., Suwanimitr, A., & Chadbunchachai, W.(2015).Factors related to motorcycle accident risk behavior among university students in northern.

Thailand. Southeast Asian J Trop Med Public Health.; 46: 805-21. Yamane, Taro. Statistic. (1967):

Introductory Analysis. 2nd ed. New York: Harper and Row.