

การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี

A Study of Motorcycle Driving Behaviors Among Student Nurses, Ratchathani University

มนัสชนก แก้วโท¹, นฤมล ใจเที่ยง², น้ำฝน บริบูรณ์³, กาญจนา วงษ์ศรีมี⁴,
บัณฑิต คำบุญ⁵, เบญจวรรณ เทียมศักดิ์⁶, ธิติมา แหมไธสง⁷,
ปณัตตา วงษาเวียง⁸, พิมคนภรณ์ ตระกูลต่อวงศ์⁹
Manutchanok Gaewto¹, Narumon jaitiang², Namfon Boriboon³,
Kanjana wongsrimee⁴, Bandid Kumboon⁵, Benjawan Temsuk⁶,
Thitima heamthaisong⁷, Panatda wongsawiang⁸,
Pimkanabhon Trakooltorwong⁹

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี ปีการศึกษา 2561 ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวน 73 คน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ เก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ดัดแปลงจากพงษสิทธิ์ บุญรักษา (2555) มีค่าความเที่ยงของ เครื่องมือเท่ากับ 0.81 วิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ผลการวิจัย พบว่า นักศึกษาส่วนหนึ่งที่ได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 27.40 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า ร้อยละ 94.52 มีการดัดแปลงสภาพรถ ร้อยละ 67.12 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ร้อยละ 69.86 สวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน ร้อยละ 61.64 ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ร้อยละ 87.67 ให้เพื่อนซ้อนท้ายรถมากกว่าหนึ่งคน และร้อยละ 63.01 ขับรถย้อนศร เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมส่วนบุคคลในการขับขี่ พบว่า ร้อยละ 75.34 ไม่ตรวจสอบสภาพรถ ก่อนการขับขี่ ร้อยละ 83.56 แซงรถคันอื่นในช่องโง่งแรงด่วน และร้อยละ 79.45 ไม่ใช้แฮนด์ในการขอทางรถคันอื่น

คำสำคัญ: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์, การเกิดอุบัติเหตุ, อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์, นักศึกษาพยาบาลศาสตร์

⁹ อาจารย์, คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี (Nursing instructor, Faculty of nursing, Ratchathani University).
e-mail: 266334@gmail.com โทร.061-3256426

¹⁻⁸ นักศึกษาชั้นปีที่ 3 คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี (Third year nursing students, Faculty of nursing, Ratchathani University)

Abstract

This research is a descriptive research. The purpose of this research was to study motorcycle driving behaviors among student nurses, Ratchathani University. The samples of this research were 73 student nurses who had injuries from motorcycle driving, selected by purposive random sampling. The research instrument was the questionnaire adapted from Pongsit Boonruksa (2012). The reliability was 0.81. Data analysis was done by frequency and percentage. The results of the study revealed that: 27.40% of the student nurses who had injuries do not have a driver's license. Most samples self-reported that they did not comply to traffic regulations including: 94.52% modify or construct a vehicle, 67.12% do not wear a helmet, 69.86% do not wear a safety helmet, 61.64% use of mobile phones while riding, 87.67% carry more than one pillion passenger, and 63.01% riding against the flow of traffic. Furthermore, driving behaviors provided that 75.34% do not check the condition of the motorcycle, 83.56% overtake a vehicle during rush hour and 79.45% do not tap a horn to alert another driver who might turn in front of you.

Keywords: Motorcycle driving behavior, Accident, Motorcycle accident, Student nurses

บทนำ

จากการพัฒนาของประเทศ ส่งผลทำให้เกิดการเจริญเติบโต และการขยายตัวของเขตเมือง ภาครัฐและเอกชนจึงมีการก่อสร้างถนน และพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ประชาชนจึงมีการเดินทางด้วยรถส่วนตัวมากขึ้น ส่งผลต่อปัญหา เช่น การจราจรติดขัด การเกิดอุบัติเหตุทางถนน การสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน (สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนา ความปลอดภัย, 2561)

จากรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2018 พบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลกเพิ่มขึ้นจาก 1.25 ล้านคน เป็น 1.35 ล้านคน ซึ่งเท่ากับวันละ 3,700 คน โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนเดินถนน (องค์การอนามัยโลก, 2561) ในขณะที่ประเทศไทยพบอัตราการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อประชากรแสนคน เท่ากับ 26.3 คน และจากรายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2560 พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวน 85,949 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 8,746 ราย เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 1.65 และร้อยละ 4.01 ตามลำดับ ซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 37.38 (สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย, 2561)

จากการศึกษาความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุบนถนน พบว่า อุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เสี่ยงอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งปกป้องคุ้มกันผู้ขับขี่ (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2558) ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้ประเทศต้องสูญเสียงบประมาณ และทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และวัยแรงงาน ที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต (องค์การอนามัยโลก, 2561)

การเกิดอุบัติเหตุเกิดจากหลายปัจจัย โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าร้อยละ 95 เกิดจากปัจจัยด้านบุคคลที่เป็นพฤติกรรมส่วนตัว และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พฤติกรรมการขับซิ่งของกลุ่มวัยรุ่นที่เป็นช่วงวัยศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น และตอนต้น การหา ประสิทธิภาพที่มีความเสี่ยง จึงมีพฤติกรรมการขับซิ่งด้วยความประมาท รวมถึงการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ การดื่มของมึนเมา การฝ่าฝืนกฎจราจรขณะขับซิ่ง และการขับซิ่งด้วยความเร็วสูง (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2558) จากการสำรวจข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (2561) พบว่า อุบัติเหตุบนถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ในเด็ก และเยาวชนทั่วโลก ดังนั้นการหา วิธีป้องกัน โดยการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับซิ่งที่ปลอดภัย และไม่ประมาท จะสามารถ ลดความรุนแรง การสูญเสีย และความพิการได้

คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี เป็นสถาบันอุดมศึกษา ตั้งอยู่บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 231 เป็นถนนเลียบเมือง ซึ่งนักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง เนื่องจากมีความสะดวกสบาย คล่องตัว รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมัน จากการสำรวจข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี ปีการศึกษา 2561 พบว่านักศึกษาที่ยังศึกษาอยู่ในภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2561 ทั้งหมด 375 คน มีผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์จำนวน 73 คน จำแนกเป็นชั้นปีที่ 1 จำนวน 16 คน ชั้นปีที่ 2 จำนวน 39 คน และชั้นปีที่ 3 จำนวน 18 คน ประเภทของอุบัติเหตุที่พบมากที่สุด คือ รถประเภทอื่นๆ มาเฉี่ยวชน รองลงมา คือ ขับรถจักรยานยนต์ล้มเอง ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บศีรษะแตกจำนวน 1 คน แผลถลอกตามร่างกาย 73 คน และบวมตามร่างกาย 2 คน

จากข้อมูลข้างต้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี เพื่อนำไปสู่แนวทางในการป้องกัน และลดการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาต่อไป

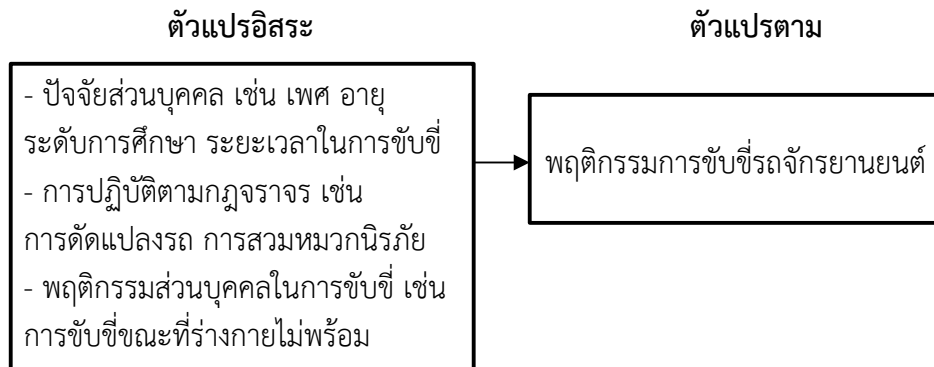
วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี

กรอบแนวคิดการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทาง และสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยโดย ได้เสนอตามลำดับดังนี้

1. ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
2. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี ปีการศึกษา 2561 ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวนทั้งสิ้น 73 คน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยกำหนดเกณฑ์ การคัดเข้า คัดออก ดังนี้

เกณฑ์การคัดเข้า

กำหนดคุณลักษณะของประชากรที่ต้องการไว้ เมื่อหน่วยประชากรใดที่มีคุณลักษณะที่กำหนดจึงนำมาเป็นกลุ่มตัวอย่าง

คุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง

1. เป็นนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี ที่กำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2561
2. เป็นผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

เกณฑ์การคัดออก

1. เป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่มาก่อน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยดัดแปลงจากพงษ์สิทธิ์ บุญรักษา (2555) เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเครื่องมือแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล เป็นแบบสอบถามตรวจรายการ (Check list) และแบบเติมข้อมูล จำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามตรวจรายการ (Check list) จำนวน 33 ข้อ

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

โดยการนำแบบสอบถามไปทดสอบความเที่ยง และทดสอบความเชื่อมั่น ดังนี้

1. การทดสอบหาความเที่ยง (Validity) โดยนำแบบสอบถามเสนอผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน แล้วนำมาหาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content Validity Index: CVI) มีค่าเท่ากับ 0.81

2. ทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยทดลองใช้แบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มประชากร แล้วนำมาวิเคราะห์หาค่าความสอดคล้องภายใน (Internal Consistency Method) มีค่าเท่ากับ 0.70

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยเข้าพบกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อแนะนำตัว ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย และขั้นตอนการเก็บข้อมูลให้กลุ่มตัวอย่างทราบ เปิดโอกาสให้กลุ่มตัวอย่างซักถามข้อสงสัย พร้อมทั้งชี้แจงว่าการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้เป็นไปด้วยความสมัครใจ เมื่อเข้าร่วมโครงการวิจัยแล้ว หากกลุ่มตัวอย่าง ต้องการออกจากกรวิจัยสามารถกระทำได้ตลอดเวลาโดยไม่มีผลกระทบใด ๆ และข้อมูลที่ได้ จากกลุ่มตัวอย่างจะถือเป็นความลับ และนำไปใช้เพื่อประโยชน์ทางวิชาการเท่านั้น

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพื้นฐาน ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ

ผลการวิจัย

การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตรมหาวิทาลัย ราชธานี สรุปผลการวิจัยดังนี้

1. ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคล ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร มหาวิทาลัยราชธานี ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง (n = 73)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	5	6.85
หญิง	68	93.15
อายุ (ปี)		
18-19	12	16.44
20-21	57	78.08
22-23	4	5.48
ระดับการศึกษา		
ชั้นปีที่ 1	16	21.92
ชั้นปีที่ 2	39	53.42
ชั้นปีที่ 3	18	24.66
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	53	72.60
ไม่มี	20	27.40
ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1-3 ปี	6	8.22
4-6 ปี	21	28.77
7-10 ปี	40	54.79
มากกว่า 10 ปี	6	8.22
จำนวนวันที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ (วันต่อสัปดาห์)		
1-3 วัน	7	9.59
4-7 วัน	66	90.41

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 93.15 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 78.08 มีอายุระหว่าง 20-21 ปี ร้อยละ 53.42 ศึกษาในระดับชั้นปีที่ 2 ร้อยละ 27.40 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ จักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ร้อยละ 54.79 ขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน 7-10 ปี และร้อยละ 90.41 ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4-7 วันต่อสัปดาห์

2. ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n = 73)

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
การปฏิบัติตามกฎจราจร		
ดัดแปลงสภาพรถ		
ใช่	69	94.52
ไม่ใช่	4	5.48
สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่		
ใช่	24	32.88
ไม่ใช่	49	67.12
ใช้หมวกนิรภัยที่ได้ไม่ได้มาตรฐาน		
ใช่	22	30.14
ไม่ใช่	51	69.86
ดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่		
ดื่ม	20	27.40
ไม่ดื่ม	53	72.60
เปิดไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือทุกครั้งก่อนเลี้ยว		
ใช่	59	80.82
ไม่ใช่	14	19.18
ให้ทางกับรถที่เปิดไฟขอทาง		
ใช่	53	72.60
ไม่ใช่	20	27.40
ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่		
ใช่	45	61.64
ไม่ใช่	28	38.36
ให้เพื่อนซ้อนท้ายรถมากกว่า 1 คน		
ใช่	64	87.67
ไม่ใช่	9	12.33
ขับรถย้อนศร		
ใช่	46	63.01
ไม่ใช่	27	36.99

พฤติกรรมกำรขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
หยุดรถเมื่อสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง		
ใช่	70	95.89
ไม่ใช่	30	4.11
แข่งทางขวาเมื่อต้องการแข่งรถคันข้างหน้า		
ใช่	30	41.10
ไม่ใช่	43	58.90
พฤติกรรมส่วนบุคคลในการขับขี		
ใช้ความเร็วในการขับขี		
ใช่	36	49.32
ไม่ใช่	37	50.68
ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี		
≤ 40กม./ชม.	8	10.96
41-60กม./ชม.	34	46.58
มากกว่า 60 กม./ชม.	31	42.46
รู้สึกว่เวลามีค่า และรู้สึกหงุดหงิดเสมอเมื่อการจราจรติดขัด		
ใช่	52	71.23
ไม่ใช่	21	28.77
ลักษณะของสภาพพื้นผิวถนนที่ใช้อยู่เป็นประจำ		
ลาดยาง	45	61.64
ลูกรัง	18	24.66
คอนกรีต	10	13.70
ดิน	0	0.00
ท่านทำกำรตรวจสอบสภาพรถก่อนกำรขับขี		
ใช่	18	24.66
ไม่ใช่	55	75.34
ติดสายรัดคางของหมวกนิรภัย และปรับให้กระชับก่อนขับขี		
ใช่	50	68.49
ไม่ใช่	23	31.51
สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ		
ใช่	45	61.64
ไม่ใช่	28	38.36

พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
หลีกเลี่ยงการขับขีรถเมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่น อ่อนเพลีย รับประทานยาลดน้ำมูก		
ใช่	47	64.38
ไม่ใช่	26	35.62
ชะลอความเร็วทุกครั้งเพื่อให้รถที่กำลังออกจากซอยไปก่อน		
ใช่	49	67.12
ไม่ใช่	24	32.88
มองกระจกมองข้างเพื่อดูรถที่มาจากด้านหลังก่อนเลี้ยว		
ใช่	54	73.97
ไม่ใช่	19	26.03
แข่งรถคันอื่นในชั่วโมงเร่งด่วน		
ใช่	61	83.56
ไม่ใช่	12	16.44
แข่งรถคันอื่นในขณะกำลังเลี้ยวเหมือนกัน		
ใช่	30	41.10
ไม่เคย	43	58.90
เลี้ยวรถ แข่งรถ หรือขับขีรถตัดหน้ารถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด		
ใช่	6	8.22
ไม่ใช่	67	91.78
ขับขีรถตัดหน้ารถคันอื่น		
ใช่	29	39.73
ไม่ใช่	44	60.27
ขณะฝนตกจะเร่งความเร็วของรถเพื่อให้ถึงที่หมายเร็วขึ้น		
ใช่	18	24.66
ไม่ใช่	55	75.34
หยอกล้อหรือพูดคุยกับคนซ้อนท้ายขณะขับขีรถ		
ใช่	15	20.55
ไม่ใช่	58	79.45
ขับขีรถขนานกับรถของเพื่อนเพื่อคุยกันได้สะดวก		
ใช่	7	9.59
ไม่ใช่	66	90.41

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ใช้แตรรถในการขอทางรถคันอื่น		
ใช่	15	20.55
ไม่ใช่	58	79.45
ขับรถแข่งกับเพื่อน		
ใช่	22	30.14
ไม่ใช่	51	69.86
ขับรถด้วยมือข้างเดียว เช่น มืออีกข้างหนึ่งถือของอย่างหนึ่ง		
ใช่	12	16.44
ไม่ใช่	61	83.56
ขับรถตามหลังรถที่อยู่ด้านหน้าแบบประชิด		
ใช่	8	10.96
ไม่ใช่	65	89.04
ลดความเร็วขณะผ่านลูกระนาด		
ใช่	52	71.23
ไม่ใช่	21	28.77

จากตารางที่ 2 พบว่านักศึกษาที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า ร้อยละ 94.52 มีการัดแปลงสภาพรถ ร้อยละ 67.12 ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่ ร้อยละ 69.86 ใช้หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน ร้อยละ 27.40 ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ ร้อยละ 19.18 ไม่เปิดไฟเลี้ยวหรือให้ สัญญาณมือทุกครั้งก่อนเลี้ยว ร้อยละ 27.40 ไม่ให้ทางกับรถที่เปิดไฟขอทาง ร้อยละ 61.64 ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ร้อยละ 87.67 ให้เพื่อนซ้อนท้ายรถมากกว่า 1 คน ร้อยละ 63.01 ขับรถย้อนศร ร้อยละ 4.11 ไม่หยุดรถเมื่อสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง ร้อยละ 41.10 แชนงทางขวาเมื่อต้องการ แชนงรถคันข้างหน้า เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมส่วนบุคคลในการขับขี่พบว่า ร้อยละ 49.32 ใช้ความเร็ว ในการขับขี่ ร้อยละ 42.46 ใช้ความเร็วมากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 28.77 รู้สึกว่า เวลา มีค่า และรู้สึกหงุดหงิดเสมอเมื่อจราจรติดขัด ร้อยละ 61.64 ใช้พื้นผิวถนนลาดยาง ร้อยละ 75.34 ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ ร้อยละ 31.51 ไม่ติดสายรัดคาง ของหมวกนิรภัย และปรับให้ กระชับก่อนขับขี่ ร้อยละ 38.36 ไม่สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ ร้อยละ 35.62 ขับรถ เมื่อสภาพร่างกายไม่พร้อม ร้อยละ 32.88 ไม่ชะลอความเร็วทุกครั้ง เพื่อให้รถ ที่กำลังออกจากซอย ไปก่อน ร้อยละ 26.03 ไม่มองกระจกมองข้างเพื่อดูรถที่มาจากด้านหลังก่อนเลี้ยว ร้อยละ 83.56 แชนงรถ คันอื่นในชั่วโมงเร่งด่วน ร้อยละ 41.10 แชนงรถคันอื่นในขณะที่กำลัง เลี้ยวเหมือนกัน ร้อยละ 8.22 เลี้ยวรถ แชนงรถ หรือขับรถตัด

หนักรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ร้อยละ 39.73 ขับรถตัดหนักรถคันอื่น ร้อยละ 24.66 ขณะฝนตกจะเร่งความเร็วของรถเพื่อให้ถึงที่หมาย เร็วขึ้น ร้อยละ 20.55 หยอกล้อ หรือพุดคุยกับคนซ้อนท้ายขณะขับรถ ร้อยละ 9.59 ขับรถขนาน กับรถของเพื่อนเพื่อคุยกันได้สะดวก ร้อยละ 79.45 ไม่ใช้แตรรถในการขอทางรถคันอื่น ร้อยละ 30.14 ขับรถแข่งกับเพื่อน ร้อยละ 16.44 ขับรถด้วยมือข้างเดียว ร้อยละ 10.96 ขับรถตามหลังรถ ที่อยู่ด้านหน้าแบบประชิด และร้อยละ 28.77 ไม่ลดความเร็วขณะผ่านลูกระนาด

สรุปและอภิปรายผล

จากการวิจัยพบว่า ในปีการศึกษา 2561 นักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 73 คน โดยนักศึกษาบางส่วนที่ประสบอุบัติเหตุ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังพบพฤติกรรมมีการดัดแปลงสภาพรถไม่สวมหมวก นิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่ ใช้หมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน ใช้โทรศัพท์ขณะขี่ ให้เพื่อนซ้อนท้ายรถ มากกว่าหนึ่งคน ขับรถย้อนศร ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ แซงรถคันอื่นในชั่วโมงเร่งด่วน และไม่ใช้แตรรถในการขอทางรถคันอื่น สอดคล้องกับงานวิจัยของธัญชัย บุญหนัก, กุหลาบ รัตนสัจธรรม, ชิงชัย เมธพัฒน์, และทณงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข (2560) ที่พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ เช่น การขับขี่ย้อนทาง เติรรถ การเร่งความเร็ว การตีมีมเครื่องตีมีมแอลกอฮอล์ การฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจร ล้วนเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้การไม่ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดจากอุบัติเหตุ ทางจราจร พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น สภาพที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ อาจก่อให้เกิด อุบัติเหตุได้ (รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง, 2560) ส่วนการดัดแปลงรถก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุมากกว่ารถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการปรับแต่งถึง 3.37 เท่า และการขับขี่รถที่มีการซำรุด ไม่ได้รับการตรวจสภาพ ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ (พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา, 2555) ซึ่งจากการศึกษาของรัตวัลย์ ศิริเลี้ยง (2560) พบว่า การไม่ตระหนักถึงอันตรายที่เกิดจาก อุบัติเหตุจากการจราจร จะนำไปสู่พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย และก่อให้เกิดอุบัติเหตุด้าน การจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

ดังนั้นการสร้างความรู้ตระหนักในการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมถึงการป้องกันในด้าน พฤติกรรม เช่น การขับขี่ที่มีน้ำใจต่อผู้ใช้รถร่วมถนน การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด การใส่หมวกนิรภัย ทุกครั้งที่ขับขี่ การตรวจเช็คสภาพรถก่อนขับขี่ทุกครั้ง การชะลอความเร็วทุกครั้งเมื่อพบเจอสภาพ ถนนที่ไม่ดี ซำรุด หรือเป็นหลุมเป็นบ่อ การปฏิบัติตามป้ายเตือนและสัญลักษณ์ต่าง ๆ จะช่วยป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ (พันชัย เม่นฉาย, 2556, รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง, 2560) มากไปกว่านั้น การสร้างมาตรการระดับประเทศ ได้แก่ การควบคุมผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 19 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่พบอุบัติเหตุมากที่สุด การฝึกอบรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และการเช็คสภาพรถ ด้วยตัวเองแก่เยาวชน การปลูกฝังให้เยาวชนเห็นโทษของการตีมีมเครื่องตีมีมแอลกอฮอล์ การส่งเสริมให้ ครอบครัวเป็นแบบอย่างที่ดีในการไม่ตีมีมเครื่องตีมีม

แอลกอฮอล์ การออกมาตรการที่เข้มงวด ในการตรวจสภาพรถ รวมถึงการไม่พิจารณาต่อทะเบียนให้แก่รถที่มีการดัดแปลง การใช้อุปกรณ์ ฝ่าฝืนตามและควบคุมความเร็ว เช่น การติดตั้งระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (Global positioning system; GPS) สำหรับรถจักรยานยนต์ การออกมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การจัดช่องทางวิ่ง สำหรับรถจักรยานยนต์ การแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับแก้สัญญาณไฟจราจร และป้ายเตือนต่าง ๆ อาจเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยป้องกันหรือลดอุบัติการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุได้ (วัชรพงษ์ เรือนคำ และ ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562)

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1.1 ควรมีการพัฒนาโปรแกรมการอบรมเพื่อให้ความรู้แก่นักศึกษาในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร

1.2 ควรมีการรณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยอย่างต่อเนื่อง

1.3 ควรมีการกำหนดนโยบายของมหาวิทยาลัยอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อป้องกันการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ทั้งภายใน และภายนอก มหาวิทยาลัย

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 หาความสัมพันธ์ของพฤติกรรม และปัจจัยอื่น ๆ เพิ่มเติม ที่สัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.2 ทำการวิจัยเชิงทดลอง โดยการจัดโปรแกรมให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประเมินผลของการให้ความรู้

เอกสารอ้างอิง

กาญจน์กรรณ สุอังคะ. (2558). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

ธัญชัย บุญหนัก, กุหลาบ รัตนสังธรรม, ชิงชัย เมธพัฒน์, และทนต์ศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข. (2560). รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความบกพร่องของผู้ขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตอุตสาหกรรม. วารสารวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ, 11(2), 60-70.

พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

- พันชัย เม่นฉาย. (2556). การพัฒนารูปแบบการลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในจังหวัดนนทบุรี. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต: กรุงเทพฯ.
- รัตวัลย์ ศิริเลี้ยง. (2560). การพัฒนาโมเดลเชิงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในจังหวัดเลย Casual Model Development for Traffic Accidents of Motorcyclists in Loei Province. วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา, 12(2), 15-26. สืบค้นจาก <https://www.tci-thaijo.org/index.php/phjbuu/article/view/81325/84312>
- วัชรพงษ์ เรือนคำ และณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. (2562). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย: มุมมองทางวิทยาการระบาด. วารสาร มฉก.วิชาการ, 23(1), 146-160. สืบค้นจาก <https://www.tci-thaijo.org/index.php/HCUJOURNAL/article/view/149609>
- สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. (2561). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560. สืบค้นจาก http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2561-07/25610726-analyze.pdf
- องค์การอนามัยโลก. (2561). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561. สืบค้นจาก https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/1st-leading-killer-Thai.pdf?ua=1