



พฤติกรรมการใช้สะพานลอยบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์ วชิรพยาบาลของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5

สุมิตรา เมืองขวา วท.ม. (วิทยาศาสตร์ศึกษา), วท.ม. (ชีวสถิติ)^{1*}

ภฤติกา โคตรทอง พ.บ. ว.ว.พยาธิวิทยากายวิภาค¹

เจตน์ภัทร์ พรภัทรรัตน์² ณฐกร พิพัฒน์ธนทรัพย์² รัฐนันท์ ธิติวัฒน์โสภณ²

ภัทระ รอนยุทธ² สาริน วิโรจนานวัฒน์²

¹ ภาควิชาเวชศาสตร์เขตเมือง คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

² นักศึกษาแพทย์ คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

* ผู้ติดต่อ, อีเมล: gayy2521@gmail.com

Vajira Med J. 2017; 61(3): 191-206

<http://dx.doi.org/10.14456/vmj.2017.18>

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนและปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยข้ามถนนของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 บริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล

วิธีดำเนินการวิจัย: เป็นการวิจัยแบบภาคตัดขวาง เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน ของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ในปี 2559 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน นำเสนอเป็นค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐาน พิสัยควอไทล์ และการทดสอบไคสแควร์ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน กำหนดค่า p น้อยกว่า 0.05 ว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ

ผลการวิจัย: มีนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล จำนวน 184 ราย ที่ตอบแบบสอบถาม มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ (น้อยกว่า 6 ครั้ง/สัปดาห์) มากกว่าการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ (มากกว่าหรือเท่ากับ 6 ครั้ง/สัปดาห์) จำนวน 124 ราย (ร้อยละ 67.40) และ 60 ราย (ร้อยละ 32.60) ตามลำดับ เพศเป็นปัจจัยเดียวที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ ($p = 0.009$) และปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยข้ามถนนเรียงจากมากไปน้อย ได้แก่ ปัจจัยอื่นๆ เช่น ความรีบเร่ง เสียเวลา ปัจจัยด้านตำแหน่ง ปัจจัยด้านความปลอดภัย ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านสุขภาพ และปัจจัยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสาร ตามลำดับ และจากแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน จำนวน 209 ราย พบว่า มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนจำนวน (184 ราย, ร้อยละ 88) มากกว่าไม่ใช้สะพานลอยข้ามถนน (25 ราย, ร้อยละ 12) ตามลำดับ

สรุป: นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ มากกว่าการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ ปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความรีบเร่ง ปัจจัยด้านตำแหน่ง และปัจจัยด้านความปลอดภัย มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยข้ามถนนสูง ผลการศึกษานี้สามารถนำไปรณรงค์การใช้สะพานลอยข้ามถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลต่อไป



The Behaviors of Third-Year to Fifth-Year Medical Students using the Flyover in front of the Faculty of Medicine Vajira Hospital

Sumittra Muangkhua MSc (Science education), MSc (Biostatistics)^{1*}

Krittika Khotthong MD¹ Jatepat Pornpatrrarat² Natraporn Pipattanasub²

Rattarin Thitiwatsophon² Bhattara Ronyut² Sarin Wirojananuwat²

¹ Department of Urban Medicine, Faculty of Medicine Vajira Hospital, Navamindradhiraj University. Bangkok, Thailand

² Third-Year Medical Students, Faculty of Medicine Vajira Hospital, Navamindradhiraj University. Bangkok, Thailand

* Corresponding author, e-mail address: gayy2521@gmail.com

Vajira Med J. 2017; 61(3): 191-206

<http://dx.doi.org/10.14456/vmj.2017.18>

Abstract

Objective: To study the behaviors and factors affecting the decision to use the flyover in front of the Faculty of Medicine Vajira Hospital, of third-year to fifth-year medical students.

Methods: The study design was cross-sectional study. The data were collected by questionnaires and direct observation of students' behaviors using flyover road crossing. The samples was third-year to fifth-year medical students, Faculty of Medicine Vajira Hospital, Navamindradhiraj University, in year 2016. Data was analyzed by using descriptive and inferential statistics such as frequency, percentage, mean, standard deviation, median, interquartile range and the chi-squared test to analyze factors associated with behaviors of using flyover road crossing, P-value less than 0.05 was considered statistically significant.

Results: There were overall 184 medical students responding to the questionnaires. More students rarely used the flyover (less than 6 times a week) than those frequently used the flyover (more than or equal 6 times a week) (124 (67.40%) and 60 (32.60%), respectively). Gender was the only factor associated with behaviors of frequently using flyover road crossing ($P = 0.009$). Factors affecting decision to use the flyover are other factors such as to hurry, lose time, position factors, safety factors, physical factors, health factors and legal enforcement and perception, respectively. From observing behaviors of using flyover road crossing 209 cases found that the medical students using the flyover more than without the flyover; 184 (88%) and 25 (12%), respectively.

Conclusion: The number of third-year to fifth-year medical students of the Faculty of Medicine Vajira Hospital that rarely used the flyover (less than 6 times a week) was more than those frequently used the flyover (more than or equal to 6 times a week). Other factors, such as haste, location factors and safety factors have most effect on making decisions to use the flyover. These findings should be used to promote using flyover road crossing in front of the Faculty of Medicine Vajira Hospital.

Keywords: Behaviors of using flyover road crossing, flyover road crossing

บทนำ

ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย แต่ละปีอุบัติเหตุทางถนนส่งผลต่อความเสียหายทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมาก ทั้งความสูญเสียทางตรงต่อผู้ประสบอุบัติเหตุและความสูญเสียทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นต่อสังคม สาเหตุของอุบัติเหตุทางท้องถนนอาจเกิดจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ เช่น ความประมาทในการขับขี่ยานพาหนะ การไม่เคารพกฎจราจร เป็นต้น รวมถึงสาเหตุจากคนเดินเท้า เช่น การขาดความระมัดระวัง ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เป็นต้น โดยมีอุบัติเหตุคนเดินเท้าที่เกิดขึ้นบนทางหลวงในปี 2543-2545 เกิดขึ้น 1,006 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนทางหลวง¹ และมีอุบัติเหตุทางจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในปี 2556, 2557 และ 2558 ถึง 29,964, 27,460 และ 26,615 ครั้ง ตามลำดับ โดยเป็นอุบัติเหตุคนเดินเท้าถึง 930, 730 และ 615 ครั้งตามลำดับ²⁻⁴ จากการสำรวจความคิดเห็นและสถิติการข้ามถนนของนักศึกษาโดยไม่ใช้สะพานลอยด้านหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาของ วรวิทย์ เกรียงเกษม⁵ พบว่า มีผู้ใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ (น้อยกว่า 6 ครั้งต่อสัปดาห์) ร้อยละ 75.50 มากกว่าผู้ใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ (ตั้งแต่ 6 ครั้งต่อสัปดาห์) ร้อยละ 24.50 และปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยได้แก่ ปัจจัยด้านคุณภาพด้านกายภาพ ความปลอดภัย ตำแหน่ง และกฎหมายบังคับใช้ และการรับรู้ข่าวสาร ส่วนผลลัพธ์จากการสังเกตนักศึกษาพบว่า นักศึกษาที่ใช้สะพานลอยข้ามถนน ร้อยละ 30.20 และไม่ใช่สะพานลอยข้ามถนน ร้อยละ 69.80 และจากการศึกษาสัมฤทธิ์ผลของสะพานลอยข้ามทางหลวงในจังหวัดสงขลา: กรณีศึกษาทางหลวงหมายเลข 4 (มอ.-สะเดา) ของณัฐ บัวแย้ม⁶ พบว่าเหตุผลในการใช้สะพานลอย ร้อยละ 40 รู้สึกสะดวกและปลอดภัย ร้อยละ 18 ต้องการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และร้อยละ 18 รู้สึกว่ามีจำนวนยานพาหนะวิ่งผ่านถนนจำนวนมาก ส่วนเหตุผลที่ไม่ใช้สะพานลอย ร้อยละ 45 รู้สึกว่าการข้ามสะพานลอยทำให้เสียเวลา และร้อยละ 33 รู้สึกเหนื่อยและร้อน และจากการสำรวจความคิดเห็นของคนในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการใช้สะพานลอยในการข้ามถนน ของอุไรวรรณ แต่รุ่งเรือง พบว่า เพศชาย (ร้อยละ 39.45) มีการข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยไม่ทุกครั้ง ร้อยละ 48.83 เหตุผลที่ใช้มากเพราะรถติดยาวและเวลา

เร่งด่วน ร้อยละ 57.14 เพศหญิง (ร้อยละ 60.55) มีการข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยไม่ทุกครั้งร้อยละ 71.21 เหตุผลที่ใช้มากที่สุดเพราะรถติดยาว ร้อยละ 63.82 รองลงมาเพราะสภาพสะพานลอย ร้อยละ 48.94 ส่วนผลการศึกษาที่ได้จากการสังเกตในหนึ่งชั่วโมงของเวลาเร่งด่วน มีจำนวนผู้ใช้สะพานลอยร้อยละ 58.89 ของผู้ข้ามถนนทั้งหมด เพศชาย ร้อยละ 39.63 เพศหญิง ร้อยละ 60.37 และในหนึ่งชั่วโมงนอกเวลาเร่งด่วน มีจำนวนผู้ใช้สะพานลอยร้อยละ 26.85 ของผู้ข้ามถนนทั้งหมด เพศชายร้อยละ 34.65 เพศหญิง ร้อยละ 65.35

คณะผู้วิจัยได้สังเกตเห็นว่า มีประชาชนบางกลุ่มโดยหนึ่งในนั้นคือ กลุ่มนักศึกษาแพทย์ที่ข้ามถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลโดยไม่ใช้สะพานลอย ทั้งที่ถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์ วชิรพยาบาลนั้นมีหลายช่องการจราจร อีกทั้งยังมีการสัญจรของยานพาหนะที่หนาแน่นและรวดเร็วซึ่งนักศึกษาแพทย์ควรปฏิบัติตามกฎจราจรและเป็นตัวอย่างที่ดีต่อประชาชนที่พบเห็น เพื่อความปลอดภัยแก่ตนเองและภาพลักษณ์ต่อมหาวิทยาลัย จากข้อมูลของห้องตรวจเวชศาสตร์ฉุกเฉินได้รายงานสถิติจำนวนผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งทางบก ที่เข้ารับการรักษาในคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลในปีงบประมาณ 2556, 2557 และ 2558 จำนวน 2,907, 2,962 และ 2,836 ราย ตามลำดับ และเป็นอุบัติเหตุจากการจราจร จำนวน 990, 82 และ 1,061 ราย ตามลำดับ รวมถึงในปี 2556 มีเหตุการณ์ที่บุคลากรทางการแพทย์หนึ่งรายประสบอุบัติเหตุจากการข้ามถนนโดยไม่ใช้สะพานลอยบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลจนถึงแก่ชีวิต⁸⁻¹⁰ ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความสำคัญและมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการศึกษานี้จะทำให้ทราบถึงพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน และปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยข้ามถนนของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 รวมถึงใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อวางแผนงานในการรณรงค์ให้นักศึกษาแพทย์ใช้สะพานลอยข้ามถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้มีรูปแบบการวิจัยแบบภาคตัดขวาง กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 คณะแพทยศาสตร์ วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ปีการศึกษา 2559 ที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์การคัดเข้าและคัดออก จำนวนทั้งสิ้น 209 ราย โดยมีเกณฑ์การคัดเข้าคือ สมัครใจยินยอมเข้าร่วมโครงการวิจัย และเกณฑ์การคัดออกคือนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล ปีการศึกษา 2559 จำนวน 30 ราย ซึ่งเป็นผู้ร่วมวิจัยหรือเข้าร่วมการทดลองใช้แบบสอบถาม เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน โดยใช้เทคนิคการสังเกตอย่างไม่มีส่วนร่วม (nonparticipant observation) ซึ่งผู้วิจัยจะเป็นผู้สังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 จำนวน 209 ราย ด้วยตนเอง การข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยในขาไปหรือขากลับของการข้ามถนนในครั้งนั้น ๆ จะถือว่านักศึกษาแพทย์มีการใช้สะพานลอยข้ามถนน และบันทึกข้อมูลลงในแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน โดยไม่มีการถ่ายภาพหรือวิดีโอใด ๆ ระหว่างการสังเกต และแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน คือ แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สะพานลอย และแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย ทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของ Cronbach's alpha coefficient มีค่าเท่ากับ 0.785

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS version 22 ด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน นำเสนอเป็นความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐาน พิสัยควอไทล์ ตามลักษณะการแจกแจงของข้อมูล และความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย ลักษณะแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ท คือ ระดับความคิดเห็นมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด แปลผลโดยใช้เกณฑ์วัดระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างพิจารณาจากคะแนนเฉลี่ยคือ 4.51 - 5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมากที่สุด, 3.51 - 4.50 หมายถึง ระดับความคิด

เห็นมาก, 2.51 - 3.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นปานกลาง, 1.51 - 2.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อย, 1.00 - 1.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน ด้วยการทดสอบไคสแควร์ (chi-squared test) หรือการทดสอบฟิชเชอร์แอคแซค (Fisher's exact test) ตามลักษณะข้อตกลงเบื้องต้นของข้อมูล กำหนดค่า p น้อยกว่า 0.05 ว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ

ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 209 ราย มีผู้ตอบแบบสอบถามข้อมูลทั่วไป จำนวน 184 ราย (ร้อยละ 88.04) จำแนกเป็นเพศหญิง 99 ราย (ร้อยละ 53.80) เพศชาย 85 ราย (ร้อยละ 46.20) ค่ามัธยฐานอายุ 22 ปี (21-23) ค่ามัธยฐานดัชนีมวลกาย 20.64 กก./ตร.เมตร (18.95-23.28) เป็นนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3, 4, 5 จำนวน 66 ราย (ร้อยละ 35.87), 57 ราย (ร้อยละ 30.98) และ 61 ราย (ร้อยละ 33.15) ตามลำดับ ส่วนใหญ่ร้อยละ 80.40 ไม่มีโรคประจำตัว รายที่มีโรคประจำตัวมีจำนวน 36 ราย (ร้อยละ 19.60) นั้น พบว่าเป็นเยื่อจมูกอักเสบเหตุภูมิแพ้ (allergic rhinitis) มากที่สุด จำนวน 28 ราย (ร้อยละ 77.70) และมีจำนวน 162 ราย (ร้อยละ 88) ไม่มียาที่ใช้ประจำ รายที่ใช้ยาประจำมีจำนวน 22 ราย (ร้อยละ 12) มีจำนวน 135 ราย (ร้อยละ 73.40) มีที่พักอาศัยปัจจุบันอยู่ภายนอกคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล โดยจะอยู่หอพักมากที่สุดคือ จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 43.10) ซึ่งร้อยละ 81.40 ที่พักมีระยะทางห่างจากคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลไม่เกิน 1 กิโลเมตร และส่วนใหญ่ร้อยละ 80.87 จะเดินมาคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลด้วยตนเอง และร้อยละ 92.40 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการเดินข้ามถนน รายที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการเดินข้ามถนนมีจำนวน 14 ราย (ร้อยละ 7.60) พบว่าส่วนใหญ่เคยประสบอุบัติเหตุจากการเดินข้ามถนน 1 ครั้ง จำนวน 11 ราย (ร้อยละ 84.60) นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 มีพฤติกรรมการออกกำลังกายมากกว่าไม่ออกกำลังกาย จำนวน 114 ราย (ร้อยละ 62) และ 70 ราย (ร้อยละ 38) ตามลำดับ ส่วนใหญ่ออกกำลังกายเฉลี่ย 1-2 ครั้งต่อสัปดาห์ และออกกำลังกายเฉลี่ยในแต่ละครั้งนาน 30 นาที ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1:

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป (n=184)	จำนวน (ร้อยละ)
เพศ (n=184)	
- ชาย	85 (46.20)
- หญิง	99 (53.80)
อายุ (ปี) (n=184)	22 (21.00-23.00) ^a
น้ำหนัก (กิโลกรัม) (n=179)	56 (50.00-67.00) ^a
ส่วนสูง (เซนติเมตร) (n=179)	165 (160.00-172.00) ^a
ค่าดัชนีมวลกาย (กก./ตร.เมตร) (n=179)	20.64 (18.95-23.28) ^a
ปัจจุบันศึกษาอยู่ในระดับชั้น (n=184)	
- นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3	66 (35.87)
- นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 4	57 (30.98)
- นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 5	61 (33.15)
โรคประจำตัว (n=184)	
- ไม่มี	148 (80.40)
- มี	36 (19.60)
ยาที่ใช้ประจำ (n=184)	
- ไม่มี	162 (88.00)
- มี	22 (12.00)
ที่พักอาศัยปัจจุบัน (n=184)	
- ภายในคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล	49 (26.60)
- ภายนอกคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล	135 (73.40)
โรคประจำตัวที่พบ (n=36)	
- Allergic rhinitis	28 (77.70)
- Asthma	2 (5.50)
- Hypertension	1 (2.80)
- Anxiety	1 (2.80)
- Major depressive disorder (MDD)	1 (2.80)
- Ankylosing spondylitis	1 (2.80)
- Obstructive sleep apnea (OSA)	1 (2.80)
- Thyroid	1 (2.80)
สถานที่พักอาศัยภายนอกคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล (n=130)	
- บ้าน	22 (16.90)
- คอนโด	51 (39.20)
- หอพัก	56 (43.10)
- อพาร์ทเมนต์	1 (0.80)

ตารางที่ 1:

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

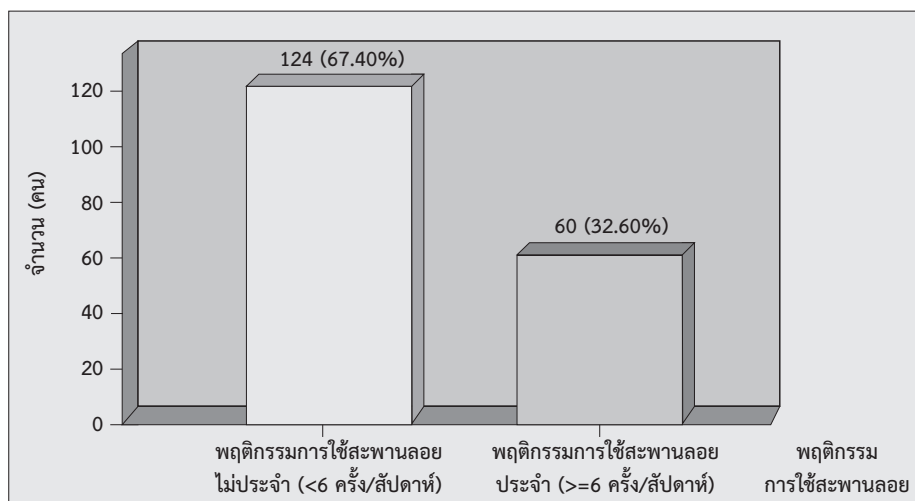
ข้อมูลทั่วไป (n=184)	จำนวน (ร้อยละ)
ที่พักอาศัยปัจจุบันห่างจากคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล (n=183)	
- ไม่เกิน 1 กิโลเมตร	149 (81.40)
- 1-2 กิโลเมตร	8 (4.40)
- 3-5 กิโลเมตร	7 (3.80)
- มากกว่า 5 กิโลเมตร	19 (10.40)
การเดินทางมาคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล (n=183)	
- เดินเท้า	148 (80.87)
- รถโดยสารประจำทาง	13 (7.10)
- รถจักรยานยนต์	1 (0.55)
- รถยนต์ส่วนตัว	16 (8.74)
- อื่นๆ	5 (2.73)
เคยประสบอุบัติเหตุจากการเดินข้ามถนน (n=184)	
- ไม่เคย	170 (92.40)
- เคย	14 (7.60)
เคยประสบอุบัติเหตุจากการเดินข้ามถนนกี่ครั้ง (n=13)	
- 1 ครั้ง	11 (84.60)
- 2 ครั้ง	2 (15.40)
- 3 ครั้ง	0
- อื่นๆ	0
การออกกำลังกาย (n=184)	
- ไม่ออกกำลังกาย	70 (38.00)
- ออกกำลังกาย	114 (62.00)
ออกกำลังกายเฉลี่ยกี่ครั้งต่อสัปดาห์ (n=114)	
- 1 ครั้งต่อสัปดาห์	40 (35.09)
- 2 ครั้งต่อสัปดาห์	40 (35.09)
- 3 ครั้งต่อสัปดาห์	24 (21.05)
- 4 ครั้งต่อสัปดาห์	9 (7.89)
- อื่นๆ	1 (0.88)
ออกกำลังกายเฉลี่ยในแต่ละครั้งนาน (n=114)	
- 30 นาทีต่อครั้ง	57 (50.00)
- 60 นาทีต่อครั้ง	35 (30.70)
- 90 นาทีต่อครั้ง	7 (6.14)
- 120 นาทีต่อครั้ง	11 (9.65)
- อื่นๆ	4 (3.51)

^a = median (Q₁-Q₃)

ข้อมูลพฤติกรรมการใช้สะพานลอย

กลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 209 ราย มีผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้สะพานลอย จำนวน 184 ราย (ร้อยละ 88.04) พบว่า มีจำนวน 124 ราย (ร้อยละ 67.39) ที่สัญจรโดยใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ (ต่ำกว่า 6 ครั้งต่อสัปดาห์) และใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ (มากกว่าหรือเท่ากับ 6 ครั้งต่อสัปดาห์) จำนวน 60 ราย (ร้อยละ 32.61) ตามลำดับ (รูปที่ 1) ช่วงเวลาที่สัญจรโดยใช้สะพานลอยข้ามถนนหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลมากที่สุดคือ 17.01-19.00 น. จำนวน 108 ราย (ร้อยละ 59.34) มีผู้ที่ทราบกฎหมายว่าด้วยการใช้สะพานลอยที่ระบุว่า “ห้ามข้ามถนนนอกสะพานลอยข้ามหรือทางม้าลายในระยะ 100 เมตร” มาก่อนหน้านี้แล้ว จำนวน 84 ราย (ร้อยละ 45.70), ไม่ทราบ

กฎหมายนี้เลย จำนวน 56 ราย (ร้อยละ 30.40) และเพิ่งทราบจากการตอบแบบสอบถามครั้งนี้ จำนวน 44 ราย (ร้อยละ 23.90) ส่วนใหญ่จะเลือกข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยมากที่สุด จำนวน 84 ราย (ร้อยละ 45.65) เมื่อเทียบกับวิธีอื่น ๆ ส่วนเหตุผลในการเลือกข้ามถนนด้วยวิธีอื่นที่ไม่ใช้สะพานลอยเพราะสะดวกรวดเร็ว ความรีบเร่ง/ชั่วโมงเร่งด่วน มีโรคประจำตัวที่เป็นอุปสรรคในการข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น อากาศร้อน ฝนตก เป็นต้น สุขภาพไม่เอื้ออำนวยในขณะนั้น เช่น ได้รับอุบัติเหตุเกี่ยวกับระบบกระดูกและกล้ามเนื้อ เป็นต้น และกลัวอันตรายจากมิถุนาซีพขณะข้ามสะพานลอย ซึ่งส่วนใหญ่จะทราบถึงอันตรายที่อาจจะตามมา เมื่อข้ามถนนในบริเวณอื่นที่ไม่ใช้สะพานลอย จำนวน 183 ราย (ร้อยละ 99.50) ดังแสดงในตารางที่ 2



รูปที่ 1: พฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลในหนึ่งสัปดาห์

ตารางที่ 2:

ข้อมูลพฤติกรรมการใช้สะพานลอย

ข้อมูลพฤติกรรม (n=184)	จำนวน(ร้อยละ)
ความถี่ในการสัญจรโดยใช้สะพานลอยข้ามถนนหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลในหนึ่งสัปดาห์ (n=184)	
- ไม่ได้ใช้สะพานลอยข้ามถนน	12 (6.52)
- 1-5 ครั้ง/สัปดาห์	112 (60.87)
- 6-10 ครั้ง/สัปดาห์	37 (20.11)
- มากกว่า 10 ครั้ง/สัปดาห์	23 (12.50)
พฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน (n=184)	
- พฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ	124 (67.40)
- พฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ	60 (32.60)
ทราบกฎหมายว่าด้วยการใช้สะพานลอย (n=184)	
- ไม่ทราบ	56 (30.40)
- เพิ่งทราบจากการตอบแบบสอบถามครั้งนี้	44 (23.90)
- ทราบมาก่อนหน้านี้แล้ว	84 (45.70)
ช่วงเวลาที่ยสัญจรโดยใช้สะพานลอยข้ามถนนหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลเป็นประจำ (n=182)	
- 05.00-7.00 น.	6 (3.30)
- 7.01-9.00 น.	13 (7.14)
- 9.01-11.00 น.	0
- 11.01-13.00 น.	7 (3.84)
- 13.01-15.00 น.	2 (1.10)
- 15.01-17.00 น.	36 (19.78)
- 17.01-19.00 น.	108 (59.34)
- 19.01-21.00 น.	5 (2.75)
- อื่น ๆ	5 (2.75)
ข้ามถนนด้วยวิธีใดเป็นประจำ (n=184)	
- เดินข้ามถนนทันทีที่ถนนว่าง	36 (19.57)
- เดินข้ามถนนทันทีที่มีการจราจรติดขัด	21 (11.41)
- เดินข้ามสะพานลอย	84 (45.65)
- เดินข้ามทางม้าลาย	42 (22.83)
- อื่น ๆ	1 (0.54)
สาเหตุที่เลือกข้ามถนนด้วยวิธีอื่นที่ไม่ใช่การข้ามด้วยสะพานลอย	
- สะดวกรวดเร็ว (n=184)	84 (45.70)
- ความรีบเร่ง/ชั่วโมงเร่งด่วน (n=184)	49 (26.60)
- มีโรคประจำตัวที่เป็นอุปสรรคในการข้ามถนนด้วยสะพานลอย (n=184)	0
- สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น อากาศร้อน, ฝนตก เป็นต้น (n=184)	21 (11.40)
- สุขภาพไม่อำนวยในขณะนั้น (n=184)	1 (0.50)
- อันตรายจากมีจลาจลขณะข้ามสะพานลอย (n=184)	5 (2.70)
- อื่น ๆ (n=184)	15 (8.20)
ทราบถึงอันตรายที่อาจจะตามมา เมื่อข้ามถนนในบริเวณอื่นที่ไม่ใช่สะพานลอยหรือไม่ (n=184)	
- ไม่ทราบ	1 (0.50)
- ทราบ	183 (99.50)

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการใช้สะพานลอย

จากการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอย มีเพียงปัจจัยเดียวคือ เพศ ที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.009$) โดยเพศชายจำนวนทั้งสิ้น

85 ราย มี 36 ราย (ร้อยละ 42.35) และเพศหญิงจำนวนทั้งสิ้น 99 ราย มี 24 ราย (ร้อยละ 24.24) ที่มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ สำหรับปัจจัยอื่นๆ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอย ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3:

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอย

ปัจจัย (n=184)	พฤติกรรมการใช้สะพานลอยไม่ประจำ จำนวน(ร้อยละ)	พฤติกรรมการใช้สะพานลอยประจำ จำนวน(ร้อยละ)	p-value
เพศ (n=184)			0.009 ^{ab}
- ชาย	49 (57.65)	36 (42.35)	
- หญิง	75 (75.76)	24 (24.24)	
ค่าดัชนีมวลกาย (n=178)			0.41 ^b
- น้อยกว่า 18.5 กก./ตร.เมตร	26 (74.29)	9 (25.71)	
- 18.5-22.99 กก./ตร.เมตร	63 (67.02)	31 (32.98)	
- มากกว่าหรือเท่ากับ 23 กก./ตร.เมตร	29 (60.42)	19 (39.58)	
ปัจจุบันศึกษาอยู่ในระดับชั้น (n=184)			0.61 ^b
- นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3	42 (63.64)	24 (36.36)	
- นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 4	41 (71.93)	16 (28.07)	
- นักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 5	41 (67.21)	20 (32.79)	
โรคประจำตัว (n=184)			0.49 ^b
- ไม่มี	98 (66.22)	50 (33.78)	
- มี	26 (72.22)	10 (27.78)	
ยาที่ใช้ประจำ (n=184)			0.29 ^b
- ไม่มี	107 (66.05)	55 (33.95)	
- มี	17 (77.27)	5 (22.73)	
ที่พักอาศัยปัจจุบัน (n=184)			0.47 ^b
- อยู่ภายในคณะแพทยศาสตร์ฯ	31 (63.27)	18 (36.73)	
- อยู่ภายนอกคณะแพทยศาสตร์ฯ	93 (68.89)	42 (31.11)	
ที่พักอาศัยปัจจุบันห่างจากคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล (n=183)			0.17 ^c
- ไม่เกิน 1 กิโลเมตร	99 (66.44)	50 (33.56)	
- 1-2 กิโลเมตร	4 (50.00)	4 (50.00)	
- 3-5 กิโลเมตร	7 (100)	0	
- มากกว่า 5 กิโลเมตร	14 (73.68)	5 (26.32)	

ตารางที่ 3:

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอย (ต่อ)

ปัจจัย (n=184)	พฤติกรรมการใช้สะพานลอยไม่ประจำ จำนวน(ร้อยละ)	พฤติกรรมการใช้สะพานลอยประจำ จำนวน(ร้อยละ)	p-value
การเดินทางมาคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล (n=183)			0.71 ^c
- เดินเท้า	97 (65.54)	51 (34.46)	
- รถโดยสารประจำทาง	8 (61.54)	5 (38.46)	
- รถจักรยานยนต์	1 (100)	0	
- รถยนต์ส่วนตัว	13 (81.25)	3 (18.75)	
- อื่น ๆ	4 (80.00)	1 (20.00)	
เคยประสบอุบัติเหตุจากการเดินข้ามถนน (n=184)			0.39 ^c
- ไม่เคย	116 (68.24)	54 (31.76)	
- เคย	8 (57.14)	6 (42.86)	
สาเหตุที่เลือกข้ามถนนด้วยวิธีอื่นที่ไม่ใช่การข้ามด้วยสะพานลอย			0.08 ^b
- เพราะสะดวกรวดเร็ว (n=184)			
- ไม่ใช่	62 (62.00)	38 (38.00)	
- ใช่	62 (73.81)	22 (26.19)	
ความรีบเร่ง/ชั่วโมงเร่งด่วน (n=184)			0.15 ^b
- ไม่ใช่	87 (64.44)	48 (35.56)	
- ใช่	37 (75.51)	12 (24.49)	
สภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น อากาศร้อน (n=184)			0.94 ^b
- ไม่ใช่	110 (67.48)	53 (32.52)	
- ใช่	14 (66.67)	7 (33.33)	
สุขภาพไม่อำนวยในขณะนั้น (n=184)			0.32 ^c
- ไม่ใช่	124 (67.76)	59 (32.24)	
- ใช่	0	1 (100)	
เพราะกลัวอันตรายจากมีจลาจลขณะข้ามสะพานลอย (n=184)			0.66 ^c
- ไม่ใช่	12 (67.60)	58 (32.40)	
- ใช่	3 (60.00)	2 (40.00)	
ทราบถึงอันตรายที่อาจจะตามมา เมื่อข้ามถนนในบริเวณอื่นที่ไม่ใช่สะพานลอย (n=184)			1.00 ^c
- ไม่ทราบ	1 (100)	0	
- ทราบ	123 (67.21)	60 (32.79)	
ทราบกฎหมายว่าด้วยการใช้สะพานลอยหรือไม่ (n=184)			0.45 ^b
- ไม่ทราบ	41 (73.21)	15 (26.79)	
- เพิ่งทราบจากการตอบแบบสอบถาม	30 (68.18)	14 (31.82)	
- ทราบมาก่อนหน้านี้แล้ว	53 (63.10)	31 (36.90)	

หมายเหตุ: พฤติกรรมการใช้สะพานลอยไม่ประจำ คือ น้อยกว่า 6 ครั้ง/สัปดาห์, พฤติกรรมการใช้สะพานลอยประจำ คือ มากกว่าหรือเท่ากับ 6 ครั้ง/สัปดาห์ ^a= significance level 0.05 ^b= Chi-square test ^c= Fisher's exact test

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย

จากการศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย พบว่า ปัจจัยด้านกายภาพโดยรวมมีค่าเฉลี่ย 3.50 อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง โดยปัจจัยย่อยด้านกายภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยมากที่สุด คือ สภาพอากาศ (ฝนตก แดดออก) มีค่าเฉลี่ย 3.76 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ ลักษณะของสะพานลอย เช่น สูง ชัน ปรับภูมิทัศน์ ไม่มีไฟส่องสว่าง การชำรุดของสะพานลอย เช่น มีรอยแยกหรือรอยเคลื่อนตัวออกจากฐาน พื้นไม่เรียบเป็นหลุม รวดสะพานทางขึ้นมีรอยรุ้ง สะพานลอยที่มีหลังคาคลุม มีค่าเฉลี่ย 3.67, 3.65 และ 3.56 ตามลำดับ อยู่ในระดับความคิดเห็นมากเช่นกัน ส่วนความสะอาดโดยรวมบนสะพานลอย เป็นปัจจัยย่อยด้านกายภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 2.88 อยู่ในระดับปานกลาง

ปัจจัยด้านตำแหน่งโดยรวมมีค่าเฉลี่ย 3.63 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยปัจจัยย่อยด้านตำแหน่งที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยมากที่สุด คือ การเดินข้ามสะพานลอยใช้เวลามากกว่าข้ามถนน มีค่าเฉลี่ย 3.80 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ ทางม้าลายอยู่ใกล้กับประตูที่เข้า-ออกมากกว่าสะพานลอย มีค่าเฉลี่ย 3.65 อยู่ในระดับความคิดเห็นมากเช่นกัน ส่วนประตูที่เข้า-ออกเพื่อข้ามไปฝั่งตรงข้าม เป็นปัจจัยย่อยด้านตำแหน่งที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 3.45 อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง

ปัจจัยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสารโดยรวมมีค่าเฉลี่ย 2.91 อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง โดยปัจจัยย่อยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสารที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยมากที่สุด คือ การใช้มาตรการไม่ให้นักข้ามถนนได้สะพานลอย เช่น มีการกั้นเชือกบนเกาะกลางถนน มีค่าเฉลี่ย 3.34 อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง รองลงมาคือ สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน, กฎหมายจราจรกล่าวถึง “ห้ามข้ามถนนนอกสะพานลอย คนข้ามหรือทางม้าลายนับจากสะพานลอยคนข้ามหรือทางม้าลายในระยะ 100 เมตร” และการได้รับความรู้จากการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย

จราจร มีค่าเฉลี่ย 3.33, 2.82 และ 2.64 ตามลำดับ อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ส่วนการประชาสัมพันธ์ณรงค์จากสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ แผ่นพับ ใบปลิว หรือโปสเตอร์ เป็นปัจจัยย่อยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสารที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 2.45 อยู่ในระดับความคิดเห็นน้อย

ปัจจัยด้านสุขภาพโดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.01 อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง โดยปัจจัยย่อยด้านสุขภาพที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยมากที่สุด คือ สภาพร่างกาย เมื่อยล้า ความรู้สึกเหนื่อย มีค่าเฉลี่ย 3.55 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ ปัญหาสุขภาพ และโรคประจำตัว มีค่าเฉลี่ย 2.96 และ 2.54 ตามลำดับ อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง

ปัจจัยด้านความปลอดภัยโดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.54 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยปัจจัยย่อยด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยมากที่สุด คือ ความเร็วของรถยนต์ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย มีค่าเฉลี่ย 4.21 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ ความหนาแน่นของจำนวนรถยนต์ที่แล่นอยู่บนท้องถนนในขณะที่กำลังจะข้ามถนน และช่วงเวลา เช่น เวลากลางวัน มีค่าเฉลี่ย 4.15 และ 3.51 ตามลำดับ อยู่ในระดับความคิดเห็นมากเช่นกัน ส่วนการเฝ้าตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตำรวจ คนแจกใบปลิว ขอทาน คนเร่ร่อนบนสะพานลอย และความรู้สึกไม่ปลอดภัยเมื่อข้ามสะพานลอยคนเดียว เป็นปัจจัยย่อยด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.40, 3.09 และ 2.89 ตามลำดับ

ปัจจัยอื่น ๆ โดยรวม มีค่าเฉลี่ย 3.63 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก โดยปัจจัยย่อยด้านอื่น ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยมากที่สุด คือ ความรีบเร่งเมื่อมีธุระต่างๆ มีค่าเฉลี่ย 3.88 อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ พฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของกลุ่มเพื่อน และการหอบหิ้วสัมภาระต่าง ๆ มีค่าเฉลี่ย 3.70 และ 3.57 ตามลำดับ อยู่ในระดับความคิดเห็นมากเช่นกัน ส่วนการเดินข้ามสะพานลอยทำให้เสียเวลา เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ย 3.38 อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4:

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย

ปัจจัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ปัจจัยด้านกายภาพ (n=184)			
1. ความสะอาดโดยรวมบนสะพานลอยมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=183)	22.88	11.03	ปานกลาง
2. สภาพอากาศ (ฝนตก แดดออก) มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=183)	33.76	11.03	มาก
3. ลักษณะของสะพานลอย (สูง ชัน ปรับภูมิทัศน์ ไม่มีไฟส่องสว่าง) มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=183)	33.67	11.00	มาก
4. สะพานลอยที่มีหลังคาคลุมมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=183)	33.56	00.99	มาก
5. การชำรุดของสะพานลอย (เช่น มีรอยแยกหรือรอยเคลื่อนตัวออกจากฐาน พื้นไม่เรียบเป็นหลุม รวดสะพานทางขึ้นมีรอยยุบ) มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=183)	3	1	มาก
	33.65	11.02	
รวม (n=183)	33.50	00.74	ปานกลาง
2. ปัจจัยด้านตำแหน่ง (n=184)			
1. การเดินข้ามสะพานลอยใช้เวลามากกว่าข้ามถนน (n=181)	33.80	11.02	มาก
2. ประตูที่ท่านเข้า-ออกเพื่อข้ามไปฝั่งตรงข้ามมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	33.45	11.02	ปานกลาง
3. ทางม้าลายอยู่ใกล้กับประตูที่ท่านเข้า-ออกมากกว่าสะพานลอย มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	33.65	11.01	มาก
รวม (n=182)	33.63	00.81	มาก
3. ปัจจัยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสาร (n=184)			
1. การประชาสัมพันธ์รณรงค์จากสื่อประเภทต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ แผ่นพับ ใบปลิว หรือโปสเตอร์มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	22.45	00.96	น้อย
2. การได้รับความรู้จากการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในด้านการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	22.64	00.97	ปานกลาง
3. กฎหมายจราจรกล่าวถึง “ห้ามข้ามถนนนอกสะพานลอยคนข้ามหรือทางม้าลายนับจากสะพานลอยคนข้ามหรือทางม้าลายในระยะ 100 เมตร” มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	22.82	00.98	ปานกลาง
4. การใช้มาตรการไม่ให้คนข้ามถนนได้สะพานลอย (เช่น มีการกั้นเชือกบนเกาะกลางถนน) มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	33.34	11.04	ปานกลาง
5. สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=180)	33.33	11.07	ปานกลาง
รวม (n=182)	22.91	00.75	ปานกลาง

ตารางที่ 4:

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย (ต่อ)

ปัจจัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
4. ปัจจัยด้านสุขภาพ (n=184)			
1. ปัญหาสุขภาพของท่านมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	22.96	11.31	ปานกลาง
2. โรคประจำตัวมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	22.54	11.26	ปานกลาง
3. สภาพร่างกายเมื่อวัยแล้ว ความรู้สึกเหนื่อยมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	33.55	11.27	มาก
รวม (n=182)	33.01	11.08	ปานกลาง
5. ปัจจัยด้านความปลอดภัย (n=184)			
1. ความเร็วของรถยนต์มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย (n=182)	44.21	00.97	มาก
2. ความหนาแน่นของจำนวนรถยนต์ที่แล่นอยู่บนท้องถนนในขณะที่กำลังจะข้ามถนน มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	44.15	00.93	มาก
3. การเฝ้าตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	33.40	11.10	ปานกลาง
4. ท่านรู้สึกไม่ปลอดภัยเมื่อข้ามสะพานลอยคนเดียว มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=182)	22.89	11.26	ปานกลาง
5. ช่วงเวลา (เช่น กลางคืน) มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=181)	33.51	11.21	มาก
6. คนแจกใบปลิว ขอด่าน คนเร่ร่อนบนสะพานลอย มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=180)	33.09	11.21	ปานกลาง
รวม (n=182)	33.54	00.73	มาก
6. ปัจจัยอื่น ๆ (n=184)			
1. ความรีบเร่งของท่านเมื่อมีธุระต่างๆ มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=180)	33.88	00.97	มาก
2. พฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของกลุ่มเพื่อน มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=180)	33.70	11.06	มาก
3. การเดินขึ้นสะพานลอยทำให้ท่านเสียเวลา มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=180)	33.38	11.01	ปานกลาง
4. การหอบหิ้วสัมภาระต่างๆ มีผลต่อพฤติกรรมการข้ามสะพานลอยของท่านมากน้อยเพียงใด (n=180)	33.57	11.06	มาก
รวม (n=180)	33.63	00.82	มาก

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน

จากการสังเกตพฤติกรรมของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 ในการใช้สะพานลอยข้ามถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล จำนวนทั้งหมด 209 ราย เพศหญิง 97 ราย (ร้อยละ 46.40) และเพศชาย 112 ราย (ร้อยละ 53.60) มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน 184 ราย (ร้อยละ 88) และไม่ใช่สะพานลอยข้ามถนน 25 ราย

(ร้อยละ 12) เมื่อจำแนกตามเพศพบว่า เพศหญิงจำนวน 97 ราย มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน 86 ราย (ร้อยละ 88.70) และไม่ใช่สะพานลอยข้ามถนน 11 ราย (ร้อยละ 11.30) เพศชายจำนวน 112 ราย มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน 98 ราย (ร้อยละ 87.50) และไม่ใช่สะพานลอยข้ามถนน 14 ราย (ร้อยละ 12.50) ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5:

พฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5

จำนวนนักศึกษาแพทย์ที่สังเกต (ร้อยละ)	พฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนน	
	ใช้สะพานลอยข้ามถนน จำนวน (ร้อยละ)	ไม่ใช่สะพานลอยข้ามถนน จำนวน (ร้อยละ)
209 (100)	184 (88)	25 (12)
เพศหญิง 97 (46.40)	86 (88.70)	11 (11.30)
เพศชาย 112 (53.60)	98 (87.50)	14 (12.50)

วิจารณ์

ผลการศึกษาจากแบบสอบถามพฤติกรรมการใช้สะพานลอยบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ (น้อยกว่า 6 ครั้งต่อสัปดาห์) มากกว่าพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ (มากกว่าหรือเท่ากับ 6 ครั้งต่อสัปดาห์) จำนวน 124 ราย (ร้อยละ 67.40) และ 60 ราย (ร้อยละ 32.60) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวรวิทย์ เกรียงเกษม⁵ พบว่าผลจากแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการใช้สะพานลอยข้ามถนน 1-6 ครั้งในสัปดาห์ จำนวน 297 ราย (ร้อยละ 75.50) ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับการศึกษานี้ และเพศเป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.009$) พบว่าเพศชายจำนวนทั้งสิ้น 85 ราย มี 36 ราย (ร้อยละ 42.35) และเพศหญิงจำนวนทั้งสิ้น 99 ราย มี 24 ราย (ร้อยละ 24.24) ที่มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ ส่วนในกลุ่มที่มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำจำนวน 124 ราย

เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชายจำนวน 75 ราย (ร้อยละ 75.76) และ 49 (ร้อยละ 57.65) ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการใช้สะพานลอยในกลุ่มนี้พบว่าเพศหญิงเลือกข้ามถนนเพราะกลัวอันตรายจากมีจางขี่ขณะข้ามสะพานลอยมากกว่าเพศชายและเลือกข้ามถนนเพราะเหตุผลอื่น ๆ เช่น ชี้เกียจ เหนื่อยและรถจอดให้ข้ามถนน เป็นต้น นอกจากนี้จากการประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยยังพบว่าเพศหญิงมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุดต่อลักษณะของสะพานลอย เช่น สูง ขึ้น ไม่มีไฟส่องสว่าง มีผลต่อพฤติกรรมข้ามสะพานลอย ร้อยละ 62.50, ตำแหน่งของทางม้าลายอยู่ใกล้กับประตูทางเข้า-ออก ร้อยละ 53.80, การข้ามถนนช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 66.70 และการหอบหิ้วสัมภาระต่าง ๆ ร้อยละ 60.70 ซึ่งอาจเป็นเหตุผลที่ทำให้เพศหญิงมีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำในการศึกษานี้ และจากแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอย พบว่าปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความรีบเร่ง การหอบหิ้วสัมภาระ เป็นต้น ปัจจัยด้านตำแหน่ง เช่น ทางม้าลายอยู่ใกล้

กับประตูที่เข้า-ออกมากกว่าสะพานลอย การเดินข้ามสะพานลอยใช้เวลามากกว่าข้ามถนน เป็นต้น และปัจจัยด้านความปลอดภัย เช่น ความเร็วของรถยนต์ ความหนาแน่นของจำนวนรถยนต์ที่แล่นอยู่บนท้องถนนในขณะที่กำลังจะข้ามถนน การเฝ้าตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ช่วงเวลา เช่น กลางคืน เป็นต้น เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยข้ามถนน อยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านสุขภาพ และปัจจัยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสาร อยู่ในระดับความคิดเห็นปานกลาง ตามลำดับ ซึ่งมีความแตกต่างกับการศึกษาของวรวิทย์ เกรียงเกษม⁵ จากแบบสอบถามความคิดเห็นต่อปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการใช้สะพานลอยข้ามถนน พบว่าปัจจัยทั้ง 6 ด้านมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง อาจเกิดจากการใช้เครื่องมือวิจัยที่พัฒนาและปรับปรุงจากแบบสอบถามที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน แต่มีจำนวนข้อคำถามที่มากกว่า ประกอบกับกลุ่มตัวอย่างและจำนวนตัวอย่างในการศึกษานี้ก็มีความแตกต่างกันกับการศึกษาดังกล่าว

จากแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 209 ราย พบว่านักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนมากกว่าไม่ใช้สะพานลอยข้ามถนน คือ จำนวน 184 ราย (ร้อยละ 88) และ 25 ราย (ร้อยละ 12) ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอุไรวรรณ แต่รุ่งเรือง⁷ พบว่าจากการสังเกตในหนึ่งชั่วโมงนอกเวลาเร่งด่วน มีจำนวนผู้ใช้สะพานลอยข้ามถนน (ร้อยละ 73.15) มากกว่าผู้ที่ไม่ใช้สะพานลอยข้ามถนน (ร้อยละ 26.85) ซึ่งอาจเกิดจากในการศึกษานี้กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีการสัญจรโดยใช้สะพานลอยข้ามถนนในช่วงเวลา 17.01-19.00 น. (ร้อยละ 59.34) มากที่สุดเมื่อเทียบกับช่วงเวลาอื่น ๆ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไม่เร่งด่วนเช่นกัน แต่มีความแตกต่างจากการศึกษาของวรวิทย์ เกรียงเกษม⁵ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนในบริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำนวนทั้งสิ้น 1,272 ราย มีจำนวน 384 ราย (ร้อยละ 30.20) ที่ใช้สะพานลอยข้ามถนน และจำนวน 888 ราย (ร้อยละ 69.80) ที่ไม่ใช้สะพานลอยข้ามถนน ซึ่งอาจเกิดจากในการศึกษานี้มีการสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนเพียงแห่งเดียว

คือ สะพานลอยบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล รวมถึงกลุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่างที่ศึกษามีความแตกต่างกันกับการศึกษาของวรวิทย์ เกรียงเกษม⁵ ที่มีการสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนจำนวน 2 แห่งคือ ประตู 1 และประตู 2 บริเวณหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ประกอบกับจำนวนตัวอย่างที่สังเกตมากกว่าการศึกษานี้ในอัตราส่วนสูง

สรุป

จากแบบสังเกตพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนพบว่านักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 3-5 มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนมากกว่าไม่ใช้สะพานลอยข้ามถนน ส่วนผลการศึกษาจากแบบสอบถามพบว่า มีพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนไม่ประจำ (น้อยกว่า 6 ครั้งต่อสัปดาห์) มากกว่าการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ (มากกว่าหรือเท่ากับ 6 ครั้งต่อสัปดาห์) และปัจจัยอื่น ๆ เช่น ความรีบเร่ง การหอบหิวสัมผัสภาระ เป็นต้น ปัจจัยด้านตำแหน่ง เช่น ทางม้าลายอยู่ใกล้กับประตูที่เข้า-ออกมากกว่าสะพานลอย การเดินข้ามสะพานลอยใช้เวลามากกว่าข้ามถนน เป็นต้น และปัจจัยด้านความปลอดภัย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้สะพานลอยข้ามถนนอยู่ในระดับความคิดเห็นมาก รองลงมาคือ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านสุขภาพ และปัจจัยด้านกฎหมายบังคับใช้และการรับรู้ข่าวสาร ตามลำดับ และเพศเป็นปัจจัยเดียวที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้สะพานลอยข้ามถนนประจำ ($p = 0.009$) จากผลการศึกษาสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อวางแผนงานในการณรงค์และส่งเสริมให้นักศึกษาแพทย์มีความตระหนักในการใช้สะพานลอยข้ามถนนบริเวณด้านหน้าคณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลมากขึ้น เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุจากการจราจร

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณอาจารย์และบุคลากร ภาควิชาเวชศาสตร์เขตเมือง คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาลมหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ที่ให้ความอนุเคราะห์ให้คำแนะนำและช่วยเหลือสำหรับการทำวิจัยฉบับนี้ให้สำเร็จ

เอกสารอ้างอิง

1. ญาติ ประพงค์เสนา, อิศราณีย์ แสงเพชร, พรภนา นิมนวล, สุกัญญา ช่วยหมุด. รายงานศึกษาอุบัติเหตุคนเดินเท้า ตุลาคม 2546. 2546. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2559]. เข้าถึงได้จาก <http://bhs.doh.go.th/sites/default/files/download/report/อุบัติเหตุคนเดินเท้า.pdf>.
2. สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. สถิติจราจร ปี 2556. [อินเทอร์เน็ต]. 2557. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2559]. เข้าถึงได้จาก <http://office.bangkok.go.th/dotat/TrafficINFO/StatBook/b2556.pdf>.
3. สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. สถิติจราจร ปี 2557. [อินเทอร์เน็ต]. 2558. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2559]. เข้าถึงได้จาก <http://office.bangkok.go.th/dotat/TrafficINFO/StatBook/b2557.pdf>.
4. สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร. สถิติจราจร ปี 2558. [อินเทอร์เน็ต]. 2559. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2559]. เข้าถึงได้จาก <http://office.bangkok.go.th/dotat/TrafficINFO/StatBook/b2558.pdf>.
5. วรวิทย์ เกรียงเกษม. การสำรวจความคิดเห็นและสถิติการข้ามถนนของนักศึกษาโดยไม่ใช้ สะพานลอย ด้านหน้ามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต]. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี; 2558.
6. ณัฐ บัวแย้ม. สัมฤทธิ์ผลของสะพานลอยข้ามทางหลวง ในจังหวัดสงขลา: กรณีศึกษาทางหลวงหมายเลข 4 (มอ.-สะเดา). [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต]. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์; 2547.
7. อุไรวรรณ แต่รุ่งเรือง. ความคิดเห็นของคนในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการใช้สะพานลอยคนเดินข้ามถนน. กรุงเทพฯ: ฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์ไทย; 2541.
8. หน่วยเวชระเบียนและเวชสถิติ ฝ่ายวิชาการ. สถิติผลการปฏิบัติงาน คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ประจำปีงบประมาณ 2556. กรุงเทพฯ: คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล; 2557.
9. หน่วยเวชระเบียนและเวชสถิติ ฝ่ายวิชาการ. สถิติผลการปฏิบัติงาน คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ประจำปีงบประมาณ 2557. กรุงเทพฯ: คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล; 2558.
10. หน่วยเวชระเบียนและเวชสถิติ ฝ่ายวิชาการ. สถิติผลการปฏิบัติงาน คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ประจำปีงบประมาณ 2558. กรุงเทพฯ: คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล; 2559.