

นิพนธ์ฉบับ

Original Article

ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน ของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา

ทองศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์), สม, วท.ม. (สุขศาสตร์อุตสาหกรรมและความปลอดภัย),
ปร.ด. (วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม)

พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์), วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์)

พรทิพย์ เย็นใจ วท.บ. (สาธารณสุขศาสตร์), วท.ม. (สุขศาสตร์อุตสาหกรรมและความปลอดภัย),
Ph.D. (Public Health)

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี

บทคัดย่อ การศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา บางแสน จังหวัดชลบุรี โดยใช้ PRECEDE- PROCEED Model เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ศึกษาในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 ถึงกรกฎาคม พ.ศ. 2556 โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 520 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สัน และสถิติสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณ ผลการวิจัยพบว่าบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา มากกว่าร้อยละ 80 ไม่ซับซ้อนในลักษณะโลดโผนหรือเมาแล้วขับ มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 63.3 ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับ ร้อยละ 37.1 และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 32.3 ปัจจัยด้านสถานภาพ เพศ รายรับหรือรายได้ ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนได้ร้อยละ 11 ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม ไม่สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มประชากรที่ศึกษา ผู้วิจัยขอเสนอแนะว่าการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนควรให้ความสำคัญกับการให้ความรู้เพื่อสร้างการรับรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในกลุ่มนิสิตชาย

คำสำคัญ: พฤติกรรม, อุบัติเหตุจราจร, ความปลอดภัยทางถนน

บทนำ

ในประเทศไทย มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สูงเป็นอันดับสองรองจากโรคมะเร็ง⁽¹⁾ ซึ่งในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวน 32,861 รายหรือ 50.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ความสูญเสียดังกล่าวเป็นเพียงภาพที่ปรากฏให้เห็นเหมือนภาพภูเขาน้ำแข็งเท่านั้น เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้บาดเจ็บพิการและความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับครอบครัวของบุคคลเหล่านั้นจำเป็นที่จะต้องมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร่งด่วนและอย่างต่อเนื่องจริงจัง

เมื่อปี พ.ศ. 2552 องค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกยกระดับการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระที่สำคัญของทุกประเทศในโลกโดยใช้ชื่อว่า A De-

cade of Action for Road Safety 2010-2020 โดยคาดหวังว่าจะสามารถลดอัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกร้อยละ 50 ภายในเวลา 10 ปี ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกก็ได้กำหนดเป้าหมายการแก้ปัญหาดังกล่าวให้เป็นวาระแห่งชาติและได้ตั้งเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ครึ่งหนึ่งใน 10 ปีข้างหน้าเพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติ⁽²⁾

จังหวัดชลบุรี มีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ต่ำกว่า 10 ต่อแสนประชากรเพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555⁽³⁾ ซึ่งแผนแม่บทความดังกล่าวมีกรอบแนวคิดและวิธีการทำงานที่เน้น

เรื่องของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยและวัฒนธรรมความปลอดภัย ใช้การบริหารจัดการแบบพหุระดับ (multiple level) ได้แก่ ระดับชาติ ระดับจังหวัด ขณะเดียวกันก็เน้นการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่โดยเน้นการมีส่วนร่วมและสร้างพลังอำนาจระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมและท้องถิ่น⁽²⁾

มหาวิทยาลัยบูรพา มีบุคลากรและนิสิต จำนวน 40,551 คน⁽⁴⁾ มหาวิทยาลัยมีนโยบายส่งเสริมให้บุคลากร และนิสิตปฏิบัติตามกฎจราจร มีโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยอย่างต่อเนื่อง⁽⁵⁾ แต่ในส่วนของพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมายจราจรพบว่า นิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา บางส่วนหนึ่งไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ (74%) ไม่เปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ทุกครั้งเวลาขับขี่ (43%) ไม่เปิดสัญญาณไฟทุกครั้งเวลาเลี้ยว (54%) และใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (63%) เป็นต้น⁽⁶⁾

การแก้ปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีความจำเป็นต้องใช้กระบวนการวิเคราะห์ และวินิจฉัยปัญหาและหาสาเหตุของปัญหา ก่อน โดยเชื่อว่าสาเหตุนั้นมาจากหลายปัจจัย โดยปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนถนนเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุด⁽⁷⁾ ดังนั้นพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน น่าจะเป็นแนวทางที่ช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ เพศ การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค⁽⁸⁾ สภาพของรถที่ใช้ในการขับขี่ การบำรุงรักษาตรวจสภาพรถ ความเร็วในการขับขี่ ความระมัดระวังในการขับขี่⁽⁹⁾ ประเภทของยานพาหนะ⁽¹⁰⁾ การรณรงค์⁽¹¹⁾ กฎหมายและการบังคับใช้^(12,13) ปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวสามารถจัดกลุ่มตามแนวคิดทางพฤติกรรมศาสตร์ได้เป็น 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม⁽¹⁴⁻¹⁷⁾ ซึ่งหากสามารถพิสูจน์ความสัมพันธ์ของแต่ละปัจจัยได้อย่างชัดเจน ก็จะส่งผลต่อการส่งเสริมหรือเพิ่มมาตรการด้านต่างๆ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนได้ งานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน ซึ่งหมายถึง การปฏิบัติตามกฎจราจร และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ระหว่างขับขี่หรือโดยสารยานพาหนะและวิเคราะห์ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากร และนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา เพื่อเป็นแนวทางในการให้ความรู้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากร และนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาต่อไป

วิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาเชิงสำรวจโดยใช้ PRECEDE- PROCEED Framework ในขั้นตอนการวินิจฉัยด้านการศึกษา (educational

diagnosis)⁽¹⁸⁾ ซึ่งเป็นระยะประเมินสาเหตุของพฤติกรรมความปลอดภัย เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยนำ ได้แก่ เพศ สถานภาพส่วนบุคคล ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ สภาพถนน อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและการควบคุมทางกฎหมาย และปัจจัยเสริม ได้แก่ นโยบายและการรณรงค์ของมหาวิทยาลัยและการได้รับคำตักเตือนหรือชมเชยของบุคคลใกล้ชิด

ประชากรที่ศึกษาคือบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา บางแสน จังหวัดชลบุรี จำนวน 40,551 คน คำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตรที่ใช้ในการสำรวจเพื่อการประมาณสัดส่วน⁽¹⁹⁾ โดยใช้สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จากผลการการศึกษาของ ภิญญา เปลี่ยนบางช้างและคณะ⁽²⁰⁾ ได้ขนาดตัวอย่างกลุ่มบุคลากร 240 คน และกลุ่มนิสิต 280 คน เลือกลุ่มตัวอย่างจากทุกคณะ สถาบัน สำนัก และศูนย์ ตามสัดส่วน เมื่อได้จำนวนตัวอย่างในแต่ละคณะ สถาบัน สำนัก และศูนย์แล้ว จึงใช้การสุ่มอย่างง่าย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล เป็นแบบสอบถาม 53 ข้อ มี 3 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล 8 ข้อ ส่วนที่ 2 การรับรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน 32 ข้อ และส่วนที่ 3 พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน 13 ข้อ โดยเครื่องมือดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา โดยผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน และได้นำไปทดลองใช้ในประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง 40 คน ได้ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.87

เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 ถึงกรกฎาคม พ.ศ. 2556 โดยให้กลุ่มตัวอย่างทำแบบสอบถามด้วยตนเองในห้องเรียนหรือสถานที่ทำงาน ใช้เวลาในการทำแบบสอบถามประมาณ 30 นาที วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ สถิติสหสัมพันธ์ของเพียร์สันและสถิติสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณ โดยมีการจัดกระทำต่อตัวแปรต้นที่เป็นตัวแปรระดับนามบัญญัติ (nominal scale) ให้เป็นตัวแปรหุ่น (dummy variable) ก่อนนำมาวิเคราะห์

งานวิจัยนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยบูรพา และในการเข้าร่วมการวิจัยนี้ได้รับความยินยอมจากกลุ่มตัวอย่างเป็นรายลักษณะอักษร

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 520 คน เป็นบุคลากรจำนวน 240 คน และนิสิต จำนวน 280 คน เป็นหญิงร้อยละ 59.1 และชายร้อยละ 40.9 ส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี และศึกษาในระดับ

ปริญญาตรีหรือต่ำกว่า ร้อยละ 48.2 มีรายรับหรือรายได้ต่อเดือนมากกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 82.4 พักนอกมหาวิทยาลัย ร้อยละ 71.6 ไม่เคยมีประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่มาอยู่ที่มหาวิทยาลัย ร้อยละ 64.2 ดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกับการรับรู้เกี่ยวกับปัจจัยเอื้อและปัจจัยเสริม ดังแสดงในตารางที่ 2

พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน

บุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา มากกว่าร้อยละ 80 ไม่ซับซ้อนในลักษณะโลดโผนหรือเมาแล้วขับ มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 63.3 ไม่ใช่โทรศัพท์ขณะขับ ร้อยละ 37.1 และสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 32.3 ดังรายละเอียดในภาพที่ 1

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริมกับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน

ผลจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนบุคคล

ความรู้และการรับรู้ ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม กับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ พบว่า สถานภาพ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ความรู้ และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และปัจจัยเอื้อ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังแสดงในตารางที่ 3

ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน

เมื่อวิเคราะห์โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณ แบบขั้นตอน พบว่า ถ้าใช้ตัวแปรสถานภาพ เพศ รายรับหรือรายได้ และความรู้และการรับรู้ จะสามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนได้ ร้อยละ 10.9 โดยมีสมการดังนี้ $Y = 5.956 - 1.357(\text{สถานภาพ}) + 0.834(\text{เพศ}) - 1.086(\text{รายรับหรือรายได้}) + 9.630(\text{ความรู้และการรับรู้})$ ดังแสดงในตารางที่ 4 ซึ่งสรุปความหมายได้ว่า พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน จะเพิ่มขึ้นถ้าเป็นเพศหญิง และจะเพิ่มด้วยความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน แต่จะลดลงถ้าสถานภาพเป็นนิสิต และมีรายได้มากกว่า 5,000 บาท

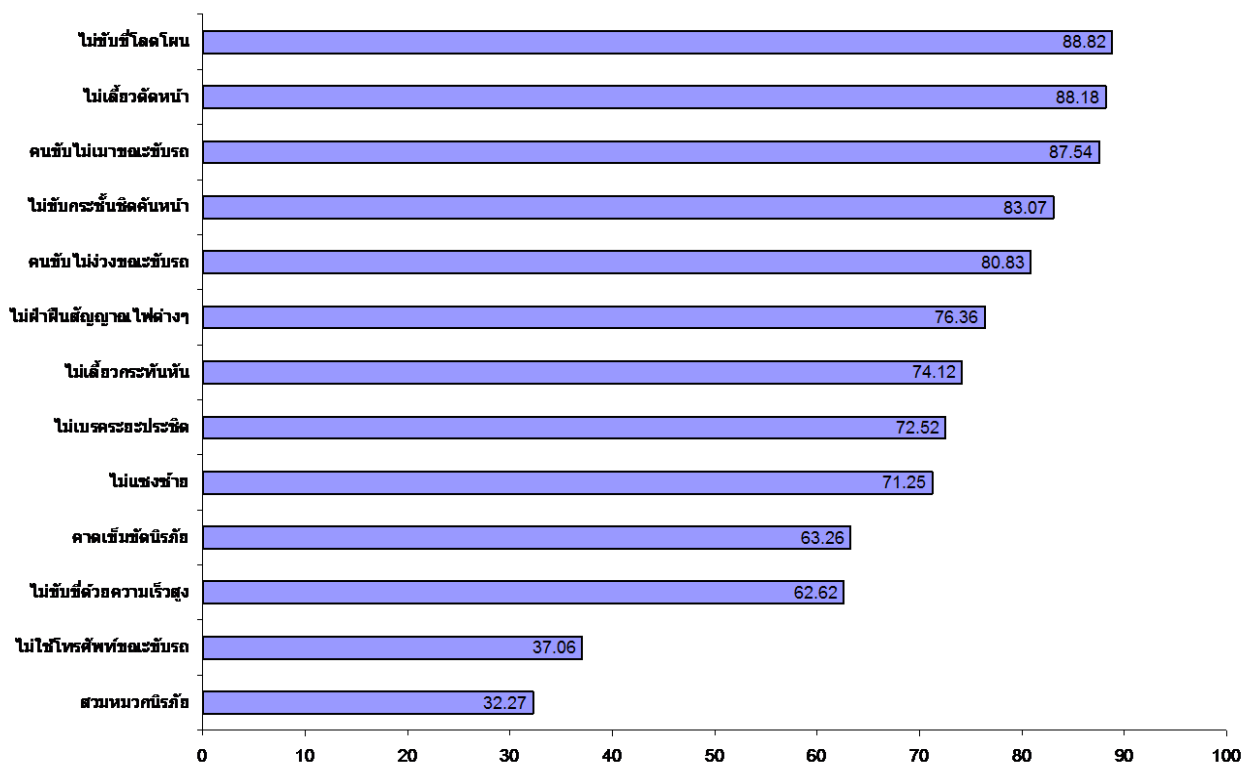
ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไป		บุคลากร (n=240 คน)		นิสิต (n=280 คน)		รวม (n=520 คน)	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	76	31.6	139	49.7	215	40.9
	หญิง	164	68.4	141	50.3	305	59.1
อายุ (ปี)	< 30	84	34.9	266	95.0	350	65.8
	31 ขึ้นไป	156	65.1	14	5.0	170	34.2
การศึกษา	ปริญญาตรีหรือต่ำกว่า	16	6.6	245	87.6	261	48.2
	สูงกว่าปริญญาตรี	224	93.4	35	12.4	259	51.8
รายรับหรือรายได้ต่อเดือน	< 5,000 บาท	0	0.0	96	34.2	96	17.6
	5,000 บาท ขึ้นไป	240	100.0	184	65.8	424	82.4
ที่พักอาศัย	ในมหาวิทยาลัย	68	28.3	80	28.6	148	28.4
	นอกมหาวิทยาลัย	172	71.7	200	71.4	372	71.6
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	ไม่เคย	153	63.8	181	64.6	334	64.2
	เคย	87	36.2	99	35.4	186	35.8

ตารางที่ 2 ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน ปัจจัยเอื้อ และปัจจัยเสริม

		บุคลากร (n=240)		นิสิต (n=280)		รวม (n=520)	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	76	31.6	139	49.7	215	40.9
	หญิง	164	68.4	141	50.3	305	59.1
ความรู้และการรับรู้							
	น้อย (ต่ำกว่า 37 คะแนน)	6	2.6	49	17.4	55	10.2
	ปานกลาง (37-48 คะแนน)	142	59.2	186	66.5	328	62.9
	มาก (49-60 คะแนน)	92	38.2	45	16.1	137	26.8
ปัจจัยเอื้อ							
	น้อย (ต่ำกว่า 31 คะแนน)	35	14.5	56	19.9	91	17.3
	ปานกลาง (31-40 คะแนน)	178	74.3	195	69.6	373	71.9
	มาก (41-50 คะแนน)	27	11.2	29	10.6	56	10.9
ปัจจัยเสริม							
	น้อย (ต่ำกว่า 31 คะแนน)	40	16.4	24	8.7	64	12.5
	ปานกลาง (31-40 คะแนน)	175	73.0	202	72.0	377	72.5
	มาก (41-50 คะแนน)	25	10.5	54	19.3	79	15.0

ภาพที่ 1 พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา



ตารางที่ 3 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ

	เพศ	อายุ	ระดับการศึกษา	รายรับหรือรายได้	ที่พักอาศัย	ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	ความรู้และการรับรู้	ปัจจัยเอื้อ	ปัจจัยเสริม	พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน
สถานภาพ	-0.184**	-0.634**	-0.810**	-0.449**	-0.003	0.157**	-0.008	-0.412**	-0.135*	-0.256**
เพศ		0.051	0.146**	0.060	-0.063	-0.040	0.038	0.096	0.002	0.180**
อายุ			0.615**	0.333**	-0.053	-0.070	-0.004	0.333**	0.169**	0.220**
ระดับการศึกษา				0.461**	0.015	-0.101	-0.047	0.404**	0.153**	0.189**
รายรับหรือรายได้					0.100	-0.068	-0.058	0.277**	-0.016	0.024
ที่พักอาศัย						-0.019	0.013	-0.031	0.045	-0.054
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ							-0.041	-0.192**	0.307**	-0.013
ความรู้และการรับรู้								0.008	-0.023	0.247**
ปัจจัยเอื้อ									0.181**	0.112*
ปัจจัยเสริม										-0.035

* มีนัยสำคัญที่ 0.05** มีนัยสำคัญที่ 0.01

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณของปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา (n = 520)

ตัวแปร	B	S.E.	Beta	t	p	95% CI for B
ค่าคงที่	5.956	1.542		3.862	0.000	2.921 - 8.991
สถานภาพ	- 1.357	0.404	- 0.216	- 3.358	0.001	- 2.153 - -0.562
เพศ	0.834	0.348	0.130	2.397	0.017	0.149 - 1.518
รายรับหรือรายได้	-1.086	0.497	- 0.131	- 2.184	0.030	- 2.064 - -0.108
ความรู้และการรับรู้	9.630	0.031	0.182	3.081	0.002	0.035 - 0.158

R² = 0.120 Adj.R² = 0.109

วิจารณ์

สถานภาพที่เป็นบุคลากรในมหาวิทยาลัย และความเป็นเพศหญิง มีพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดีกว่า ซึ่งอธิบายได้ว่าบุคลากรมีวุฒิภาวะสูงกว่านิสิต ย่อมจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนดีกว่านิสิต⁽²¹⁾ และเพศหญิงมักจะมีพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนดีกว่าเพศชาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยหลาย เรื่องที่พบว่าอุบัติเหตุทางถนนเกิดกับเพศชายมากกว่าเพศหญิง⁽²²⁻²⁵⁾ และปฏิบัติตามกฎจราจรน้อยกว่าเพศหญิง^(6,26)

ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุสามารถทำนาย พฤติกรรมความปลอดภัยทางถนน ความรู้และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรม

ของบุคคลซึ่งเป็นความพอใจของบุคคลจากประสบการณ์การเรียนรู้ความพอใจนี้อาจมีผลทั้งในด้านการสนับสนุนหรือยับยั้งการแสดงพฤติกรรมก็ได้ ขึ้นอยู่กับแต่ละบุคคล⁽¹⁸⁾ ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับผลการศึกษาของ นีรามัย ศุภนรา-พรรค⁽²⁷⁾ ที่พบว่าความรู้การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันตนเองจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสามารถร่วมกันทำนายความผันแปรของพฤติกรรม การขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนกลุ่มทดลองได้ประมาณร้อยละ 17

ปัจจัยเอื้อ อันได้แก่ สภาพถนน อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลและการควบคุมทางกฎหมาย มีความสัมพันธ์กับพฤติ-

กรรมความปลอดภัยทางถนน ถนนที่มีสภาพไม่ดี ผู้ขับขี่ที่มีความระมัดระวังเพิ่มขึ้น อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัยไม่ได้เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่มากเกินไปและผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยใช้ การมีตำรวจจราจรคอยตรวจสอบจะทำให้บุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วัลลพ รัตนมารค⁽²¹⁾ ที่พบว่า การถูกจับ-ปรับเนื่องจากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร แต่อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษานี้ ปัจจัยอื่นไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนได้ เพราะตำรวจจราจรไม่ได้อยู่ควบคุมตลอดเวลา

ในส่วนของปัจจัยเสริม บุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาส่วนใหญ่มีบุคคลใกล้ชิดคอยตักเตือนเวลาขับขี่ไม่ปลอดภัย เช่น เพื่อน แฟน พ่อ แม่ ผู้ปกครอง ญาติ ครู อาจารย์ และทราบว่ามหาวิทยาลัยมีโครงการณรงค์เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย อย่างไรก็ตามปัจจัยเสริมไม่สามารถทำนายพฤติกรรม ความปลอดภัยทางถนนในการศึกษานี้ได้ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการที่บุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาไม่แน่ใจว่าได้รับคำชมเชยเวลามีมารยาทในการขับขี่หรือปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรสนับสนุนเพื่อให้เกิดแรงเสริมทางบวก⁽¹⁸⁾

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยนี้ยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับการใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณที่มีตัวแปรต้นเป็นกลุ่มจำนวนมาก และกระทำเป็นตัวแปรหุ่นซึ่งพบว่าจำนวนตัวอย่างในบางกลุ่มมีจำนวนน้อย อาจทำให้มีค่าความแปรปรวนสูง⁽²⁸⁾ ดังนั้นในการนำผลการวิจัยไปใช้ ควรคำนึงถึงข้อจำกัดในส่วนนี้

สรุป

การส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพาควรเน้นที่การสร้างความรู้ และการรับรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะในกลุ่มนิสิตชาย ปัจจัยอื่นและปัจจัยเสริมไม่สามารถทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มประชากรที่ศึกษา

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากเงินรายได้ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปี 2554 ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้บริหาร คณะ วิทยาลัย สถาบัน กอง และหน่วยงานต่างๆ ในมหาวิทยาลัย ที่อำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูล รวมทั้งบุคลากรและนิสิตกลุ่มตัวอย่างที่ได้สละเวลาตอบแบบสอบถามการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

1. สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. สถิติสาธารณสุข 2554. [Internet]. [สืบค้นเมื่อ 25 มิถุนายน 2555]. แหล่งข้อมูล: <http://bps.ops.moph.go.th/index.php?mod=bps&doc=5>.
2. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน 2552-2555. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย; 2551.
3. สำนักงานข่าวแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์. การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชลบุรี [Internet]. 2555 [สืบค้นเมื่อ 13 มีนาคม 2555]. แหล่งข้อมูล: <http://thainews.prd.go.th>.
4. มหาวิทยาลัยบูรพา. งานทะเบียนและสถิตินิสิต [Internet]. [สืบค้นเมื่อ 22 เมษายน 2555]. แหล่งข้อมูล: <http://www.buu.ac.th>.
5. มหาวิทยาลัยบูรพา. จดหมายข่าว วันที่ 2 ธันวาคม 2544. รมรณรงค์ลดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยบูรพา [Internet]. [สืบค้นเมื่อ 22 เมษายน 2555]. แหล่งข้อมูล: http://www.polsci-law.buu.ac.th/news.php?content_id=1023&category_id=-203.
6. วิภาพรรณ ภูมิ. พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2551.
7. วิจิตร บุญยะโหดระ. ชุติวิชาวิทยาศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุ. อุบัติภัยจากการจราจร. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์; 2537.
8. พงศ์กุลธร โรจนวิรินทร์. ปัจจัยจิตลักษณะ ความเชื่อด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น. วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา 2549;4:19-32.
9. ชัยยงค์ ผ่องแผ้ว. บทบาทและพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง: ศึกษาความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่สายตรวจประจำสถานีตำรวจนครบาล (วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต). ภาควิชาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม, บัณฑิตวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยมหิดล; 2532.
10. ไพบูลย์ สุริยวงศ์ไพศาล. ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพมหานคร: โสภิตศึกษาพับลิชชิง; 2546.
11. ทรงพล ศรีวิบูลย์. พฤติกรรมของนักศึกษาในการปฏิบัติตามกฎจราจรศึกษาเฉพาะกรณีการใช้สะพานลอยในการข้ามถนนของนักศึกษาสถาบันราชภัฏนครปฐม [Internet]. 2551 [สืบค้นเมื่อ 1 กรกฎาคม 2555]. แหล่งข้อมูล: <http://dcms.thailis.or.th/>.
12. Russam K. Motorcycle training and licensing in Japan. Transport and Road Research Laboratory Report 916. Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration; 1979.
13. Watson GS, Zador PL, Wilks A. The repeal of helmet use laws and increased motorcyclist mortality in the United States, 1975-1978. Am J Public Health 1980;70:579-85.
14. ประสิทธิ์ ทาดี. ปัญหาการจัดการจราจรเพื่อสวัสดิภาพของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น (วิทยานิพนธ์ สังคมศาสตรมหาบัณฑิต). ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น; 2534.
15. ณรงค์ ฌ เชียงใหม่. อุบัติภัยวิทยา. กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์; 2532.
16. วิภาดา จุฑพลกุล. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโดยกลุ่มอาสาสมัครโรงเรียน

- มัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดเพชรบูรณ์ (วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร:มหาวิทยาลัยมหิดล; 2538.
17. จุฬารัตน์ ไสตะ. การศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษา. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น; 2540.
 18. Green LW. Health education planning: a diagnostic approach. California: Mayfield Publishing; 1980.
 19. Lemeshow S, Hosmer DW, Klar J. Adequacy of sample size in health studies. West Sussex: John Wiley & Sons; 1992.
 20. ภิญญา เปลี่ยนบางช้าง, วิภา เพิ่มผลนิรันดร์, กุลธิดา ไชยจินดา, นันทวรรณ กิติกรณารณ, หริรักษ์ โลพัฒนานนท์, บุญญรัตน์ โชคบันดาลชัย และคณะ. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนครสวรรค์. วารสารวิชาการสาธารณสุข 2554;20:49-56.
 21. วัลลพ รัตนมารค. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนกลุ่มผู้ใช้แรงงาน [Internet]. 2552 [สืบค้นเมื่อ 4 กรกฎาคม 2555]. แหล่งข้อมูล: <http://boraipbhealth.com/main/index.php?name=knowledge&file=readknowledge&id=30>.
 22. ธนพงศ์ จินวงษ์. การศึกษาระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง. วารสารวิชาการสาธารณสุข 2538;6:66-74.
 23. พรยุทธ์ วสันต์สิริกุล. การวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรที่โรงพยาบาลวิเชียรบุรี. วารสารวิชาการสาธารณสุข 2539;1:80-7.
 24. เลอศักดิ์ ศิริรูป. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ [Internet]. 2552 [สืบค้นเมื่อ 4 กรกฎาคม 2555]. แหล่งข้อมูล: <http://boraipbhealth.com/main/index.php?name=knowledge&file=readknowledge&id=29>.
 25. ณัฐพล สุริยา, ภัทรชัย ดำเนินกิตติกุล. พฤติกรรมขับขี่ฝ่าสัญญาณไฟจราจรและไม่สวมหมวกนิรภัยที่ทางแยกเมืองเชียงใหม่ภายใต้การรณรงค์ความปลอดภัยจราจร. โครงการงานทางวิศวกรรมศาสตร์, สาขาวิศวกรรมขนส่ง. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2553.
 26. สิริมา ศรีสุภาพ. ความรู้และพฤติกรรมด้านการจราจรของนิสิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม [Internet]. 2552 [สืบค้นเมื่อ 4 กรกฎาคม 2555]. แหล่งข้อมูล: http://www.plan.msu.ac.th/system/research/fileupload/fulltext_file/20100827hijw1eb...pdf.
 27. นิรามัย ศุภนราพรค. การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียนจังหวัดตราด (วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยมหิดล; 2539.
 28. บุญธรรม กิจปรีตาภิรัฐสิทธิ์. สถิติวิเคราะห์เพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: เรือนแก้วการพิมพ์; 2553. หน้า 368.

Abstract Factors Predicting Road Safety Behavior among Burapha University Staff and Students

Tanongsak Yingratanasuk, B.Sc. (Public Health), M.P.H., M.S. (Industrial Hygiene and Safety), Ph.D. (Environmental Science); PissamaiSerikajornkicharoen, B.Sc. (Public Health), M.S. (Public Health); PornthipYenjai B.Sc. (Public Health), M.S. (Industrial Hygiene and Safety), Ph.D. (Public Health)

Faculty of Public Health, Burpha University, Chon Buri

Journal of Health Science 2013;22:937-43.

A cross-sectional survey research which aims at determining factors related to road safety behavior among students and staff of Burapha University, Bang Saen, Chon Buri Province. The research instrument was constructed based on PRECEDE- PROCEED Framework: Educational Diagnosis. Data were collected from randomly selected 520 subjects during February 2012 – July 2013. Descriptive statistics in terms of numbers, percentages, and inferential statistics such as Pearson's correlation and multiple regression analysis were utilized. The results revealed that more than 80% of Burapha University staff and students were neither a speeder nor drinking while on the road. Majority of them (63.3%) fastened seat belts; 37.1% did not use a mobile phone while driving or riding; and 32.3% wore helmet every time. University status, gender, income, and road accident knowledge and perceptions jointly predicted 11% of road safety behavior. Enabling and predisposing factors could not predict safety behavior in this study population. The authors suggested that promoting road safety behavior should be focused on the provision of correct knowledge regarding road accident prevention, especially among male students.

Keywords: behavior, traffic accident, road safety, university