

## บทคัดย่อ

ชื่อเรื่อง : ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของ  
นักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี  
ผู้วิจัย : อาจารย์พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ  
ปีที่พิมพ์ : 2555  
แหล่งทุน : ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยสถาบันจากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

---

วิจัยสถาบัน เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ของ นักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อ (1) ศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา (2) ศึกษาระดับความรู้ และทัศนคติ และพฤติกรรมเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา (3) ศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่เกี่ยวข้อง กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

รูปแบบการศึกษา เป็นการศึกษาวិจัยเชิงวิเคราะห์แบบย้อนหลัง (Retrospective study) ศึกษาในกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มศึกษา และ (2) กลุ่มควบคุม โดยกลุ่มศึกษาคือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีที่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับ รถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ.2552 จำนวน 101 คน และกลุ่มควบคุม คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีซึ่งเป็นผู้ขับรถจักรยานยนต์ แต่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ. 2552 และเป็นนักศึกษาเพศเดียวกันกับกลุ่มศึกษา สำนักวิชาเดียวกันกับกลุ่มศึกษา อายุแตกต่างกันกับกลุ่มศึกษา ไม่เกิน 1 ปี โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติพรรณนา สถิติ Chi-square test หรือ Fisher's Exact Test และ Multiple logistic regression

ผลการวิจัยสถาบัน สรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ครั้งหนึ่งเกิดจากการขับรถล้ม แลกลับเอง บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ถนนมหาวิทยาลัย 1 และแยกออกประตู 1 (ร้อยละ 21.8) ส่วนใหญ่ของผู้ขับรถมีใบอนุญาตขับขี่ และมีประสบการณ์ขับรถมากกว่า 2 ปี รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ 4 จังหวะ (ร้อยละ 55.4) รถมีอายุเฉลี่ยมากกว่า 3 ปี และร้อยละ 17.8 มีการตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ก่อนขับรถจักรยานยนต์ โดยส่วนใหญ่ผู้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 72.3 ใช้ความเร็วในการขับรถเฉลี่ยมากกว่า 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีเพียงร้อยละ 22.8 ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับรถจักรยานยนต์

2. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขับรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.0 เป็นการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย แต่อย่างไรก็ตามมีการสูญเสียอวัยวะเกิดขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.0 โดยร้อยละ 64.0 ของผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาที่สถานพยาบาลของมหาวิทยาลัย

3. ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ของกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีความแตกต่างกัน ( $p = 0.015$ ) แต่อย่างไรก็ตามทั้งกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลางถึงค่อนข้างน้อย โดยกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีความรู้อยู่ในระดับดีเพียงร้อยละ 3.0 และ 6.9 ตามลำดับ

4. ทักษะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ของกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีค่าไม่แตกต่างกัน โดยทั้งสองกลุ่มศึกษามีทักษะที่เชิงบวกต่อความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ค่อนข้างสูง คิดเป็นร้อยละ 97.0 สำหรับกลุ่มศึกษา และร้อยละ 95.0 สำหรับกลุ่มควบคุม

5. พฤติกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ของกลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีค่าไม่แตกต่างกัน กลุ่มศึกษาและกลุ่มควบคุมมีพฤติกรรมที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ คิดเป็นเพียงร้อยละ 44.6 และ 53.5 ตามลำดับ

6. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ โดยผู้ที่ปรับแต่งรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ไม่มีการปรับแต่งเท่ากับ 3.37 เท่า ( $p = 0.001$ ) นอกจากนี้ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ ( $p = 0.044$ )