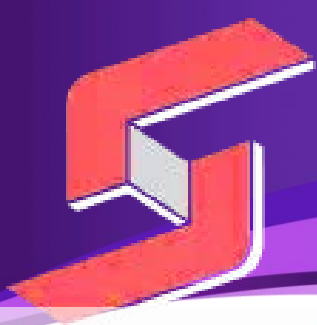




SIAM
UNIVERSITY

วารสารพยาบาลศาสตร์

มหาวิทยาลัยสยาม

Journal of Nursing, Siam University

สารบัญ

ชื่อบทความ

หน้า

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ของพนักงานในโรงงานขนาดใหญ่แห่งหนึ่ง อำเภอกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	10-20
กวิณลดา อีระพันธ์พงศ์ และจุฑาทิพย์ นามมั่ง	
การศึกษาคุณภาพชีวิตของผู้ป่วยเด็กโรคธาลัสซีเมียที่มารับเลือดในหอผู้ป่วยกุมารเวชกรรม โรงพยาบาลลำพูน	21-34
รุ่งฤดี วงศ์ชุม, รัตน์เกล้า ปราบสมรชัย และดวงนภา ทูบแป้น	
คุณภาพกระบวนการใช้หลักสูตร ผลลัพธ์การเรียนรู้และความพึงพอใจต่อสมรรถนะเชิงวิชาชีพของบัณฑิตหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสยาม	35-47
วัฒน์ย์ ปานจินดา, นิสาพร สलगสิงห์, รัฐกานต์ ข้าเขียว และปรียธิดา ชลศึกเสนีย์	
ความรู้ด้านสุขภาพในผู้ที่เป็นเบาหวานชนิดที่ 2 ที่อาศัยในชุมชน จังหวัดปทุมธานี: ความแตกต่างระหว่างเพศ	48-61
วิมลรัตน์ บุญเสถียร และวิลาวลัย อุดมการเกษตร	
ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการตั้งครรภ์ไม่พึงประสงค์ของสตรีวัยรุ่นที่ฝากครรภ์ในโรงพยาบาลกระทุ่มแบน จังหวัดสมุทรสาคร	62-76
พิชาภรณ์ จันทนกุล, สมฤดี ชื่นกิตติยานนท์, สุกฤดา ตะการีย์ และศิริพร สามสี	
ภาวะสุขภาพชายวัยทอง: บทบาทพยาบาล	77-88
ปณณทัต จันทพานิช, ยุวดี งอมสงัด และนารัก จดาบุตร	
Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) และการตั้งครรภ์: ความท้าทายของพยาบาลผดุงครรภ์	89-102
สุปิยา วิริไฟ และพิมพ์ลดา ถัดดางาม	
บทบาทของพยาบาลจิตเวชชุมชนเพื่อเสริมสร้างพลังสุขภาพจิตในผู้ดูแลผู้ป่วยจิตเภทที่ได้รับการวินิจฉัยครั้งแรก	103-113
จุฬาลักษณ์ นิลอาธิ และเนาวรัตน์ สิงห์สนั่น	
การจัดการเรียนการสอนภาคปฏิบัติการพยาบาลโดยใช้ระบบออนไลน์ในสถานการณ์โควิด-19	114-126
มาลี คำคง, อติภา อมรปิยภากร, รพีภัทร ชำนาญเพาะ และมุขรินทร์ ทองหอม	
อุบัติเหตุบนท้องถนน : การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน	127-136
รัชพร ศรีเดช, ลัญญา พิมพ์พันธ์ชัยบุลย์ และณิศาพิชญ์ภักดิ์ มีสมศักดิ์	
บทบาทพยาบาลในการประเมินภาวะโภชนาการในผู้สูงอายุ	137-149
อัจฉรา ธาตุชัย	
บทบาทพยาบาลในการดูแลมารดาที่มีบุตรคลอดก่อนกำหนด: ระยะเปลี่ยนผ่านเข้าสู่บทบาทการเป็นมารดา	150-159
เนตรสมล จตุรจรรยาเลิศ	



อุบัติเหตุบนท้องถนน : การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน

Road Traffic Accident: Motivation for Motorcycle Accident Prevention in Adolescents and Youth

Received: September 12, 2021

Revised: November 16, 2021

Accepts: December 9, 2021

รัชพร ศรีเดช(พย.ม.)¹, ลัญชนา พิมพ์พันธ์ชัยบุญ(พย.ม.)²

ณิศาพิชญากค์ มีสมศักดิ์(พย.ม.)³

Rutshaporn Sridet (M.N.S.), Lunchana Phimphanchaiyaboon (M.N.S.)

Nisapichayapak Meesomsak(M.N.S.)

บทคัดย่อ

บทความวิชาการฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อนำเสนอสถานการณ์ สาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์โดยการสูญเสียเกิดขึ้นกับประชากรที่เป็นกำลังสำคัญในอนาคตคือ กลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน ปัจจัยหลักที่เป็นสาเหตุ ได้แก่ ปัจจัยด้านตัวบุคคล ด้านยานพาหนะ และด้านสภาพแวดล้อมโดยการนำแนวคิดการสร้างแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์มาใช้ในการเสนอแนะและวิเคราะห์สถานการณ์การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย โดยในบทความจะนำเสนอวิธีการและการจัดกิจกรรมที่สอดคล้องกับแนวคิดการสร้างแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเป็นแนวทางให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้นำไปใช้ได้อย่างเหมาะสมต่อไป

คำสำคัญ: อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ , การสร้างแรงจูงใจ, วัยรุ่นและเยาวชน

¹อาจารย์ประจำคณะพยาบาลศาสตร์ สาขาการพยาบาลชุมชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, Thailand

Corresponding author: Rutshaporn_s@rmutt.ac.th

²อาจารย์ประจำคณะพยาบาลศาสตร์สาขาวิชาการพยาบาลผู้สูงอายุ มหาวิทยาลัยสยาม

³อาจารย์ประจำคณะพยาบาลศาสตร์ สาขาการพยาบาลเด็กและวัยรุ่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี



Abstract

This academic article presenting the situations, causes, and factors related to the road accidents caused by motorcycles bring about the losses of adolescent and youth people. The main causes of this accident which is analyzed using the concept of The Protection Motivation Theory of Roger are as follows: the personal factors, the vehicle factors, and the environmental factors. Creating an impulse to raise awareness of the risks, perceived the severity of accidents, and the creation of incentives are suggested to prepare to meet the expectations for the safe riding of motorcycles effectively. The article also presents the methods and activities that are consistent with the concept of The Protection Motivation Theory as a guideline for interested people to use appropriately.

Keywords: Motorcycle Accident, Protective Motivation, Adolescents and Youth

ความเป็นมาและความสำคัญ

ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญระดับโลกที่ส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ สังคมและการสาธารณสุขเป็นอย่างมาก จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดยองค์การอนามัยโลกพบว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา ในปี พ.ศ. 2556 พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปีสำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดอันดับ 2 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนหรือเฉลี่ยปีละ 24,326 คน นอกจากนี้ยังพบว่าอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี กลุ่มที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากที่สุดยังอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 5-14 ปีและเยาวชนอายุ 15-29 ปีจำนวนผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (60 คนต่อวัน) คิดเป็นจำนวน

เฉลี่ยปีละ 22,491 คน ซึ่งสาเหตุอันดับ 1 คือ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์(กลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก, 2561) ทั้งนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ไม่ว่าจะเป็นการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย เกิดความทุพพลภาพ หรือการสูญเสียชีวิตย่อมนำมาซึ่งภาระค่าใช้จ่าย ตลอดจนความเศร้าโศกของครอบครัว รวมถึงความสูญเสียเปล่าทางเศรษฐกิจในระดับประเทศ

ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังพบมากขึ้นและมีการเปลี่ยนแปลงตามสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม สหประชาชาติจึงประกาศให้ระหว่างปี ค.ศ. 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (The Decade of Action for Road Safety) และยังบรรจุไว้เป็นเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable development goals) เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัยข้อที่ 3.6 ที่จะลดจำนวน

การตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกครั้งหนึ่ง ภายในปี 2563 สำหรับประเทศไทย รัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่เป็นระยะ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการบังคับใช้แผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 ที่จะใช้ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 โดยตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือเพียง 18.0 คน ต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ.2564 (ตัวเลขปัจจุบัน คือ 32.7 คนต่อประชากรแสนคน) โดยวิธีดำเนินการ อาทิ สร้างกลไกป้องกันระหว่างรัฐส่วนกลางกับท้องถิ่น มีฐานข้อมูลอุบัติเหตุระดับชาติใน 2 ปี เพิ่มชั่วโมงการเรียนรู้ในโรงเรียน เพิ่มงบประมาณและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง พัฒนาโครงสร้างถนนให้เอื้อต่อการเดินทาง ฯลฯ (กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2560)

องค์ การอนามัยโลกให้ นิยามวัยรุ่น (Adolescent) หมายถึง ประชากรในช่วงอายุ 10-19 ปี และเยาวชน (Youth) หมายถึง ประชากรในช่วงอายุ 15-24 ปี เมื่อรวมทั้งสองกลุ่มเข้าด้วยกันจึงครอบคลุมวัยรุ่นและเยาวชนในช่วงอายุ 10-24 ปี ภายใต้การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางประชากรของประเทศไทย จำนวนประชากรวัยรุ่นและเยาวชนลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมี 12.7 ล้าน ในปี 2563 หรือ ร้อยละ 19.1 ของประชากรทั้งหมด โดยทั้งจำนวนและสัดส่วนนี้มีแนวโน้มลดลงต่อไปอีก 10-20 ปี ข้างหน้า (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) แม้วัยรุ่นและเยาวชนจะเป็นวัยที่มีความแข็งแกร่งกว่าประชากรในวัยอื่น แต่ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการบาดเจ็บทางกายและการตายก่อนวัยอันควรยังคงเป็นเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนนอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 40.9

ต่อประชากรแสนคน (สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล, 2563) ซึ่งผู้ชายมีความเสี่ยงมากกว่าผู้หญิง

ข้อมูลจากหลายแหล่งยืนยันตรงกันว่ารถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดเป็นอันดับ 1 (กลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก, 2561) จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ ในปี พ.ศ. 2557 พบว่าเกิดการบาดเจ็บสูงสุดถึง ร้อยละ 83.20 ซึ่งสาเหตุเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง ร้อยละ 87.32 แยกเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 86.13 และผู้โดยสาร ร้อยละ 93.96 (กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2560; สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกลุ่มพัฒนาความปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย, 2562)

สรุปในทุกวันนี้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยขึ้นเป็นอันดับหนึ่งในประเทศกลุ่มอาเซียน อุบัติเหตุเกิดกับวัยรุ่นและเยาวชนเป็นส่วนใหญ่จากข้อมูลเบื้องต้นแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนทำให้สูญเสียทรัพยากรสินจำนวนมากแล้ว ยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการอีกหลายสิบล้านคน ดังนั้น ผู้มีพันธกิจจึงนำเสนอสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยใช้แนวคิดการสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชนเพื่อพัฒนาพฤติกรรมของวัยรุ่นและเยาวชนให้รู้จักการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์ได้ นำไปสู่การลดอัตราการตาย การบาดเจ็บ และความพิการ เป็นแนวทางในการวางแผนดำเนินงานส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกัน



อุบัติเหตุบนท้องถนนจากรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมแก่ วัยรุ่นและเยาวชน เพื่อลดการบาดเจ็บหรือพิการ และ เพื่อให้วัยรุ่นและเยาวชนได้เจริญเติบโตอย่างสมบูรณ์ ปลอดภัยต่อไป

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ส่วนใหญ่เกิดกับวัยรุ่นและเยาวชนแล้วแบ่งออกได้เป็น 3 ปัจจัยหลักที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังนี้คือ ปัจจัยด้านตัวบุคคล ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562; ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, วรสิทธิ์ ศรศรีวิชัย และปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล, 2562)

1. ปัจจัยด้านตัวบุคคล มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายประการ ได้แก่

- 1.1. เพศ โดยทั่วไปเพศชายจะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เพราะลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ชอบความตื่นเต้น ชอบขับรถเร็ว ดังนั้น ผู้ชายจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่า 2 ใน 3 ในขณะที่ผู้หญิงน้อยกว่า 1 ใน 3
- 1.2. อายุเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เด็กวัยรุ่นและเยาวชน อายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั้งนี้เนื่องจากเป็นวัยที่ศึกษาคะนอง ขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์ มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงขึ้น

1.3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น การขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบวินัย โดยการปฏิบัติที่ผิดกฎจราจร เช่น การขับซึ่ย้อนศร การนั่งซ้อนเกินกำหนด การขับซึ่บนทางที่ห้าม เช่น บนทางเท้า ลอดอุโมงค์ ขับซึ่ดขาว แซงซ้าย เป็นต้น

1.4. พฤติกรรมของผู้ขับซึ่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมของผู้ขับซึ่ที่เป็นพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับซึ่ด้วยความเร็ว อารมณ์หงุดหงิดในขณะที่ขับซึ่ การระบายอารมณ์โกรธในขณะที่ขับซึ่ การขาดสติ เมื่อปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านี้จนติดเป็นนิสัยจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

1.5. ความสามารถในการขับซึ่ การขาดความชำนาญในการใช้รถจักรยานยนต์ ขาดการฝึกฝนอบรม การไม่คุ้นเคยกับยานพาหนะ การไม่คุ้นเคยกับสภาพทางและสภาพดินฟ้าอากาศ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้

1.6. สภาพของสุขภาพร่างกาย เช่นมีโรคประจำตัว ได้แก่ โรคหัวใจ เบาหวาน ภาวะความดันโลหิตสูง โรคลมชัก หรือสภาวะที่มีความบกพร่องของอวัยวะรับสัมผัส เช่น สายตาเอียง ตาบอดสี หูตึง หูหนวก หรือ ในสภาวะที่ร่างกายอ่อนล้า สภาวะดังกล่าวจะเป็นตัวเพิ่มอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้เช่นกัน

1.7. การดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ

รถจักรยานยนต์นำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน หรือการบาดเจ็บ เกิดขึ้นเพราะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะมีผลไปกีดการทำงาน ของระบบประสาท ทำให้การทำงานของ ร่างกายอ่อนสมรรถภาพ การรับรู้เกี่ยวกับ ภาพ แสง และสีของสัญลักษณ์ รับรู้ได้ช้าลง มองเห็นได้ในขอบเขตที่จำกัด การคาดคะเน ระยะผิดไป จึงทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

1.8. การใช้ยาหรือสิ่งเสพติด ยาบางประเภทมีผล ทำให้ความสามารถในการขับขีลลดลง เช่น ยา กล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ การใช้สิ่งเสพติดให้โทษบางชนิดเช่น ยากลุ่ม แอมเฟตามีน (amphetamine) ซึ่งเป็นยา กระตุ้นประสาทมีผลทำให้บุคลิกภาพแปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย ทำให้เกิดความบกพร่อง ทางด้านร่างกายและจิตตามมา เป็นสาเหตุให้ เกิดอุบัติเหตุได้

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ ได้รับความนิยมและมีผู้ใช้จำนวนมากเมื่อเทียบกับ ยานพาหนะชนิดอื่น เนื่องมาจากประเทศไทยเป็น ประเทศกำลังพัฒนา จักรยานยนต์จึงเป็นที่นิยมและมีไว้ประจำครอบครัว บางครอบครัวใช้เป็นพาหนะหลัก (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาลและคณะ, 2562) กลไกการตลาดยานยนต์ในปัจจุบันพัฒนาให้ รถจักรยานยนต์มีกำลังเครื่องที่แรงขึ้น รถมินิน้ำหนัก เบาความคล่องตัวสูง แต่สวนทางกับระบบความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยังไม่ได้มีการพัฒนาตามไปด้วย ซึ่งปัจจุบันถึงเวลาที่ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายต้องมา แข่งขันในเรื่องการติดตั้งพัฒนาอุปกรณ์ประกอบ รถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่มากขึ้น

เมื่อพิจารณาสาเหตุจากปัจจัยด้านยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้

2.1 สภาพรถจักรยานยนต์ชำรุดไม่พร้อมใช้งาน อาจเกิดจากยางเสื่อมสภาพการยึดเกาะท้องถนนไม่ดีทำให้ลื่นได้ง่าย โดยเฉพาะบริเวณที่ถนนเปียก ขึ้นแฉะ ยางที่หมดสภาพเสี่ยงต่อการแตกหรือ ระเบิดได้ อีกปัจจัยหนึ่งคือ ระบบเบรคห้ามล้อ มือและเท้าไม่ดีไม่สามารถเบรคได้ตามปกติ ทำให้ไม่สามารถหยุดการเคลื่อนที่ ของรถจักรยานยนต์ได้ ทำให้เกิดการชนปะทะได้ ระบบสัญญาณไฟชำรุด เป็นอีกเหตุผลหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะใน เวลาากลางคืน ความไม่สมบูรณ์ของระบบไฟใน จุดต่าง ๆ เช่น ไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟเบรค ไฟท้ายรถ ทำให้รถที่ตามมาจะมองไม่เห็นทำให้เกิด อุบัติเหตุเฉี่ยวชนได้ง่าย หรือแม้กระทั่งความ บกพร่องของกระจกมองหลัง แตรสัญญาณ ความบกพร่องดังกล่าวเป็นสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุได้

2.2 การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ การศึกษาที่ผ่าน มาพบว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการ ปรับแต่งทำให้เกิดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ สูงกว่าผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการปรับแต่ง เท่ากับ 3.37 เท่า (พงษ์สิทธิ บุญรักษา, พิรัชญา มุสิกพงษ์, ทัดขวัญ มธุรช และรักษา ศิวาพร รักษ์, 2555) การปรับแต่งนี้ทำให้สภาพรถ เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น เพิ่มความเร็ว โดย การปรับแต่งที่จับบังคับรถ ทำให้การบังคับ ทิศทางของรถทำได้ยากขึ้น เกิดความเมื่อยล้า ในการขับรถมากขึ้นด้วย การปรับระดับรถ



ให้ต่ำลงจากปกติส่งผลให้จุดสมดุลของรถเสียไป ซึ่งการปรับแต่งดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ

3. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ประกอบด้วย (พงษ์สิทธิ์ บุญรักษาและคณะ, 2555)

- 3.1. สภาพของถนน ได้แก่ สภาพผิวถนนที่ไม่สมบูรณ์ มีความขรุขระ ลื่น เป็นหลุมเป็นบ่อ จำนวนช่องเดินรถที่ไม่เหมาะสม การไม่มีแนวถนนกรณีที่มีการเดินรถที่สวนทางกัน และการไม่มีไหล่ทาง เป็นต้น
- 3.2. สัญลักษณ์ป้ายจราจร การไม่มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจน เช่น ป้ายสัญลักษณ์ป้ายบังคับ และป้ายเตือนไม่ชัดเจน เข้าใจยาก ไม่สื่อความหมาย แสงสว่างไม่เพียงพอ ไม่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง ตลอดจนไม่มีทางข้ามในที่เหมาะสม
- 3.3. สภาพอากาศที่เป็นอุปสรรค ได้แก่ ทัศนวิสัยไม่ดีสำหรับการขับขี่ เช่น หมอกควัน ฝนตกหนัก ลมแรง น้ำท่วมขัง เป็นต้น นอกจากนี้เกิดจากการกระทำของคนทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่มีผลอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้ ในเขตเมืองที่พบบ่อย คือมลพิษทางเสียงจากท่อไอเสียที่ปรับแต่งให้เสียงดังกว่าปกติ ทำให้ไม่ได้ยินเสียงแตรเตือนจากรถคันอื่น ควันจากท่อไอเสีย ส่วนที่พบในเขตชนบท เช่น การจุดไฟเผาจำพวกหญ้า ฟางข้าว ใบไม้บริเวณข้างทาง ทำให้เกิดกลุ่มควันไฟ

ปกคลุมบริเวณทางจนทำให้การมองเห็นของผู้ขับขี่ลดลง

การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

การสร้างแรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน การสร้างแรงจูงใจให้วัยรุ่นและเยาวชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทฤษฎีหนึ่งที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ คือ ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคของโรเจอร์ (Rogers & Steven, 1986) (The Protection Motivation Theory) โดยทฤษฎีนี้เกิดขึ้นจากความพยายามที่จะกระตุ้นให้เกิดความกลัว โดยเน้นในเรื่อง การประเมินการรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นความรู้หรือประสบการณ์ทางสุขภาพ และการให้ความสำคัญกับสิ่งที่มาคุกคาม และกระบวนการที่ใช้คิดแก้ปัญหาของบุคคลเมื่อถูกสิ่งคุกคาม การประเมินปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเพิ่มและลดสิ่งที่มาคุกคามทางสุขภาพ ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งปัจจัยภายในหรือภายนอกตัวบุคคลทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคนี้ บุคคลจะต้องมีการรับรู้ในความรุนแรงของโรค (noxiousness) และโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (perceived probability) มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (response efficacy) และมีความคาดหวังในความสามารถของตน (self-efficacy) ที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นได้จะมีผลต่อความตั้งใจ (Rogers & Steven, 1986) และช่วยให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันโรคอย่างแท้จริง ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค สามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลได้ผู้นิพนธ์จึงได้เลือกใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการ

ป้องกันโรคจากอิทธิพลของแหล่งข้อมูลข่าวสาร สิ่งแวดล้อม การพูดคุยชวนเรียนรู้จากการสังเกต หรือ ประสบการณ์ที่บุคคลได้รับ จะมีส่วนช่วยโน้มน้าวให้ วัยรุ่นและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เห็นความสำคัญของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ พฤติกรรม การเผชิญปัญหาเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในลักษณะที่พึงประสงค์และนำ สิ่งที่ได้ศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรม การป้องกันโรคได้อย่างเหมาะสมต่อไป

โดยมีแนวทางการดำเนินกิจกรรมการสร้าง แรงจูงใจเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดย ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค (The protection motivation theory) ดังนี้

1. การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ให้ชมคลิปที่มี เนื้อหาแสดงให้เห็นถึงโอกาสเสี่ยงในการได้รับ บาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้าและสมอง การเกิด ความพิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อีก หนึ่งตัวอย่างการประยุกต์ใช้คือมีภาพตัวอย่าง อุบัติเหตุที่ลำดับเรื่องราวการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย จน เป็นภาพอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในภาพสุดท้าย เพื่อเป็น แรงกระตุ้นเตือนเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2. การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้ความ รุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การใช้ ตัวแบบจริงเล่าประสบการณ์การบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะ ใบหน้า สมองและความพิการที่ยังหลงเหลือ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และให้อภิปรายกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงผลเสียของการได้รับ

ผลกระทบจากความรุนแรงของอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์และการแก้ไขปัญหาหรือ การติด ภาพอุปกรณ์ที่ต้องใช้หากมีความพิการเกิดขึ้นจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เช่น วีลแชร์ ไม้ค้ำยัน แขน ขาปลอม เป็นต้น

3. การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวัง ประสิทธิภาพของการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความ ปลอดภัย ให้ข้อมูลเน้นเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ ปัจจัยด้านตัว บุคคล ในเรื่อง ประเมินสภาพร่างกายความพร้อมใน การขับขี่ การฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย การ ฝึกอบรมเพื่อสอบใบขับขี่อย่างมีคุณภาพ ประชาชน ทุกคนสามารถเข้าถึงการอบรมได้ง่าย ปลุกฝังให้ เยาวชนและทุกกลุ่มอายุได้ตระหนักถึงโทษของการ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านยานพาหนะ อบรม วิธีการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ให้มีสภาพการใช้ งานตามปกติ การควบคุมความเร็วของ รถจักรยานยนต์ การใช้อุปกรณ์ในการเฝ้าติดตาม เช่น การติดตั้งระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (global positioning system; GPS) ในรถจักรยานยนต์ กำหนดให้ผู้ประกอบการออกแบบรถจักรยานยนต์ให้ มีความปลอดภัยมาจากโรงงานและมีมาตรการ ติดตามควบคุมร้านขายอะไหล่รถ จักรยานยนต์ที่ อาจจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ ปัจจัยด้าน สิ่งแวดล้อม ให้ข้อมูลเกี่ยวกับช่องทางการวิ่งของ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การระมัดระวังจุดเสี่ยง จุดอันตราย สร้างความตระหนักและให้เกิดความ เข้าใจในป้ายสัญลักษณ์การเตือน ระยะที่ ต้อง ระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้



4. การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย จัดกิจกรรมสุขศึกษา โดยให้วัยรุ่นและเยาวชนแบ่งกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิเคราะห์หาพื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้บ่อยและร่วมกันหาวิธีการแก้ไข ทำอย่างไรจึงจะเกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ เสนอแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และนำเสนอในภาพรวมของกลุ่ม จัดตั้งกลุ่มแจกสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์และติดตั้งแอปพลิเคชันติดตามเส้นทางและการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์เป็นเวลา 1 สัปดาห์ หากใครทำได้ตามกติกาที่กลุ่มตั้งไว้มีรางวัลให้และมีสัญลักษณ์พิเศษติดให้เพิ่มเพื่อเป็นแรงจูงใจให้ปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

การป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในวัยรุ่นและเยาวชนที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ได้ประสิทธิผล ต้องได้รับความร่วมมือทั้งในระดับบุคคล ครอบครัว ชุมชน องค์กรภาครัฐและเอกชนหลายภาคส่วนร่วมกัน จึงจะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตในวัยรุ่นและเยาวชนให้ลดลงได้ จากการศึกษาของวรรณวิษา ภูผิวก้าว, วิศิษฐ์ ทองคำ, และนันทวรรณ ทิพนบุตร (2560) เรื่อง ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคมาใช้ในการจัดทำโปรแกรม เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของ

นักศึกษาให้รู้จักการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามได้รับโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การบรรยายด้วยสไลด์ สื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การสาธิตและฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการอภิปรายกลุ่มเปรียบเทียบสองกลุ่มพบว่าแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มทดลองมีความรู้และทักษะการปฏิบัติสูงกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งเห็นว่าโปรแกรมที่จัดขึ้นมีประสิทธิภาพเพียงพอ สามารถนำไปใช้เพื่อพัฒนาพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในสถาบันอื่นได้ต่อไป

ถึงแม้แนวทางการป้องกันและควบคุมปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะครอบคลุมในทุกๆ มิติ แต่ผู้นิพนธ์ยังเชื่อว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ยังคงเกิดขึ้นและยังคงเป็นปัญหาสุขภาพที่สำคัญต่อไป ถ้าหากแนวทางเหล่านี้ไม่ได้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังจากทุกภาคส่วน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงเป็นหน้าที่ที่ต้องร่วมมือกันอย่างจริงจังไม่ใช่หน้าที่ของใครเพียงคนเดียวคนหนึ่งหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หากเป็นหน้าที่ที่จะร่วมมือกันเพื่อลดปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจังและยั่งยืนโดยใช้แนวทางดังนี้

1. นำองค์ความรู้ที่ได้มาสร้างเป็นแนวทางในการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มี

ประสิทธิภาพนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต และเป็นแนวทางในการวางแผนดำเนินงานส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชนที่เหมาะสม

2. นำวิธีการในการเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน โดยการสร้างแรงจูงใจในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นและเยาวชน ให้การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ จราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในวัยรุ่นและเยาวชนที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. เพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในวัยรุ่นและเยาวชนที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และถูกต้องตามกฎหมาย โดยการสร้างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในวัยรุ่นและเยาวชนที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้เกิดความตั้งใจในการปฏิบัติตัว

ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1. เพื่อเป็นแนวทางในการทำกิจกรรมส่งเสริมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์ในผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลุ่มอื่น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุให้ผู้ขับขี่
2. นำไปใช้ในการหาแนวทางส่งเสริม การกำหนดข้อบังคับ และกฎหมายเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกิดความระมัดระวังและปฏิบัติตาม

เอกสารอ้างอิง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน สำนักงานปลัดกระทรวง

สาธารณสุข. แนวทางการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน.นนทบุรี . เข้าถึงจาก:

http://bps.moph.go.th/new_bps/sites/default/files/SDG%20Goal3_220960.pdf

กลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก.

(2561). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม. เข้าถึงจาก:

https://www.dlt.go.th/minisite/m_upload/m_files/ltsb/file_b9a6d04fd9bade5939d3761b7ec27814.pdf

พงษ์สิทธิ บุญรักษา, พิรัชญา มุสิกพงษ์, ทัดขวัญ มรรษ, รักษา วิชา พรวิทย์.(2555).รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. เข้าถึงจาก:

<https://core.ac.uk/download/pdf/70944286.pdf>

ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาลไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล,วรสิทธิ์

ศรีศรีวิชัย และปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล. (2562).

รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ.2561-2562. เข้าถึงจาก

http://www.roadsafetythai.org/uploads/userfiles/file_20160112050838.pdf

วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. (2562). อุบัติเหตุ

รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย: มุมมองทางวิทยาการระบาด. *วารสารวารสาร มลก. วิชาการ*, 23(1), 146-160.

วรวิภา ภูผิวก้าว, วิศิษฐ์ ทองคำ, นันทวรรณ ทิพนเนตร.

(2560). ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. *วารสารวิชาการ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา*, 31(1), 76-85.



ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทาง
ถนน. (2560). เข้าถึงจาก: <http://www.thairsc.com>
สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล. (2563).
รายงานการศึกษาข้อสมมุติเพื่อใช้ในการคาดประมาณ
ประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553 – 2583 (ฉบับ
ปรับปรุง). สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ:
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
(2562). ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580). พิมพ์ครั้งที่
2. กรุงเทพฯ:

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกลุ่มพัฒนาความ
ปลอดภัย สำนักแผนความปลอดภัย.(2562). รายงานการ
วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวง
คมนาคม พ.ศ. 2561. เข้าถึงจาก.
http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/256209/25620916Accident%20report2561%20_OTP.pdf
Rogers, R. W. & Steven, P.D (1986).Protection
motivation theory and preventive health:
beyond the health belief model. *Health
Education Research*. 1(30), 153-161.

“คุณธรรมนำปัญญา พัฒนาความรู้

มุ่งสู่บริการ ผดุงมาตรฐานวิชาชีพ”

