

การเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของ
รถจักรยานยนต์และศึกษาปัจจัยคัดสรรที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของ
รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตรบัณฑิต วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี
ตามปัจจัยคัดสรรที่เกี่ยวข้อง

วิมลรัตน์ วงษาบุตร และคณะ *
พรฤดี นิธิรัตน์, Ph.D (Nursing) **

บทคัดย่อ

การศึกษาเชิงสำรวจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์และศึกษาปัจจัยคัดสรรที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตรบัณฑิต วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคลคือ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพคือ การรับรู้ว่าคุณมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ต่อประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ต่อปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การได้รับสิ่งกระตุ้นเตือนในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ต่อสมรรถนะแห่งตนในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมคือ การรับรู้เกี่ยวกับความยาวของระยะทางที่สัญญาณของรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวน 231 คน เป็นนักศึกษาพยาบาลศาสตรบัณฑิต ชั้นปีที่ 1-4 วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามตั้งแต่วันที่ 1-15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบไคสแควร์

ผลการวิจัย พบว่ากลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 76.6 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และมีการสัญญาณของรถจักรยานยนต์ส่วนตัวเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 65.4 ร้อยละ 91.8 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 96.0 มีความถี่ในการสัญญาณด้วยรถจักรยานยนต์สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 77.4 มีการรับรู้ว่าระยะทางที่สัญญาณด้วยรถจักรยานยนต์เป็นระยะทางที่ใกล้ ร้อยละ 84.0 ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอเมื่อสัญญาณด้วยรถจักรยานยนต์ และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ว่าคุณมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการสัญญาณของรถจักรยานยนต์ และการรับรู้ต่อประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 80.1, 79.7 และ 63.2 ตามลำดับ และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ต่อปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ การได้รับสิ่งกระตุ้นเตือนในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ และการรับรู้ต่อสมรรถนะแห่งตนในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 57.1, 48.9 และ 55.0 ตามลำดับ เมื่อวิเคราะห์ทางสถิติพบว่า การรับรู้ต่อปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์ที่มีความแตกต่างกัน ทำให้พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาณของรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ($p = .041$) และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ว่าคุณมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเมื่อ

สัญญาโดยรถจักรยานยนต์ การรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ การรับรู้ต่อประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ การได้รับสิ่งกระตุ้นเตือนในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ การรับรู้ต่อสมรรถนะแห่งตนในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน มีผลทำให้พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ($p = .133, .347, .533, .059, .054$ และ $.093$ ตามลำดับ) และการรับรู้เกี่ยวกับความยาวของระยะทางที่สัญญาโดยรถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ ($p = .534$)

ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลนั้น ถ้ามีการรับรู้ต่อปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยมาก ทำให้มีการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์แตกต่างจากบุคคลที่มีการรับรู้ต่อปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยน้อย

จากผลการวิจัยมีข้อเสนอแนะว่าควรส่งเสริมให้นักศึกษาพยาบาลมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ดีเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์ ควรลดการรับรู้ถึงอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัย โดยการเพิ่มการเห็นสมรรถนะแห่งตนในการเอาชนะอุปสรรคต่างๆ ในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อสัญญาโดยรถจักรยานยนต์

คำสำคัญ : พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย นักศึกษาพยาบาล

* นักศึกษาพยาบาลศาสตรบัณฑิต ชั้นปีที่ 3 วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี

** อาจารย์ประจำภาควิชาการพยาบาลอนามัยชุมชนและจิตเวชศาสตร์ วิทยาลัยพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี