

การปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น

Following traffic regulations of Khon Kaen University students

พอใจ พัทธนิตยธรรม (Porjai Pattanittum)¹

ศิริพร คำสะอาด (Siriporn Kamsa-ard)¹

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอัตราการปฏิบัติตามกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น รวมถึงการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย และข้อมูลการประสบอุบัติเหตุเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบกลุ่มขั้นตอนเดียว (one-stage cluster sampling) มีหน่วยสุ่มคือ หอพัก ขนาดตัวอย่างจำนวน 736 คน ผลการศึกษาพบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นปฏิบัติตามกฎจราจรเพียง 25 คน จากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 736 คน คิดเป็นร้อยละ 4 (95% CI: 1.2 ถึง 6.8, design effect = 2.5) ความเร็วที่นักศึกษาใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำนั้นมีค่ามัธยฐานเท่ากับ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ค่าต่ำสุดและสูงสุดคือ 30 ถึง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ส่วนใหญ่นักศึกษามีหมวกนิรภัย ร้อยละ 88.2 เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นระยะทางใกล้ (1 ถึง 5 กิโลเมตร) นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพียงร้อยละ 12.4 (95% CI: 7.2 ถึง 20.3, design effect = 3.9) นักศึกษาที่ไม่เคยฝ่าสัญญาณไฟแดงมีเพียงร้อยละ 33.2 (95% CI: 25.7 ถึง 38.9, design effect = 2.4) มีการให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว ร้อยละ 60.9 (95% CI: 52.3 ถึง 61.6, design effect = 4.8) นักศึกษามีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นร้อยละ 32 โดยมีฐานของจำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุ คือ 1 ครั้ง ค่าต่ำสุดและสูงสุดคือ 1 ถึง 4 ครั้ง ในจำนวนนักศึกษาดังกล่าวที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 81.9 และไม่สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 83.2

Abstract

The purposes of this study were to determine the rate of following traffic regulations of Khon Kaen University students, including patterns of riding motorcycle, wearing helmets and the experiences about road accident. One-stage cluster sampling method was used as the selection of respondents, sample size is 736. Results showed that the rate of following traffic regulations of Khon Kaen University students was 4 % (95%CI was between 1.2 and 6.8 %, design effect = 2.5). The median of regular speech was 45 km per hour (min; max = 30; 80). The percentage of students who had the helmet was 88.2. The percentage of students who always wore the helmet was 12.4, while riding in campus (1-5 km) (95%CI was between 7.2 and 20.3 %, design effect = 3.9). There was 33.2 % of students who never ride the motorcycle through the red light sign (95%CI was between 25.7 and 38.9 %, design effect = 2.4), 60.9 % of students revealed the signal light before turning (95%CI was between 52.3 and 61.6 %, design effect = 4.8). Furthermore, there was 32 % of students who were experienced the road accident in campus, median was 1 time (min; max = 1; 4), of these students there was 81.9 % riding a motorcycle and 83.2 % did not wear the helmet while experiencing the road accidents.

คำสำคัญ: กฎจราจร รถจักรยานยนต์

Keywords: traffic regulations (or traffic laws), motorcycles

¹อาจารย์ประจำภาควิชาชีวสถิติและประชากรศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

บทนำ

อุบัติเหตุนอกจากจะเป็นปัญหาทั้งทางด้านสาธารณสุขและสังคมแล้วยังนำมาซึ่งปัญหาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย อุบัติเหตุอันก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมากมายทั้งในทางตรงและทางอ้อม ความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยตรง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าทดแทนเมื่อพิการและเสียชีวิต ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอุปกรณ์หรือยานพาหนะที่ชำรุดเสียหายจากอุบัติเหตุ ค่าใช้จ่ายระหว่างการพักผ่อน ขาดรายได้ระหว่างการรักษาตัว ค่าใช้จ่ายและเวลาในการฝึกหัดผู้ปฏิบัติงานทดแทนในตำแหน่งของผู้บาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต ค่าใช้จ่ายและเวลาในการดำเนินการทางกฎหมาย ความสูญเสียทางเศรษฐกิจทางอ้อม ได้แก่ หน่วยงาน สถาบัน สังคม มีผลผลิตลดลง กิจกรรม การบริหารงานของหน่วยงานหยุดชะงักในส่วนของผู้บาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตต้องรับผิดชอบ ภาระที่เพิ่มขึ้นของผู้เกี่ยวข้องในการจัดการแก้ไขปัญหาอันเป็นผลพวงจากอุบัติเหตุ (งานอุบัติเหตุฉุกเฉิน รพ.ขอนแก่น, 2538) ข้อมูลจากการประมาณค่าความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุซึ่งรายงานโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่ามูลค่าความสูญเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในปี 2540 มีมูลค่าถึง 1,571,786,469 บาท เฉลี่ยชั่วโมงละ 179,428 บาท (สำนักงานกรมตำรวจแห่งชาติ, 2543) และนอกจากนี้อุบัติเหตุยังนำมาซึ่งการสูญเสียทรัพยากรบุคคลของประเทศไทยอีกด้วย จากข้อมูลสถิติทำเนียบโรงพยาบาลและสถิติสาธารณสุขพบว่า ในปี 2536 ถึงปี 2540 อุบัติเหตุและการเป็นพิษเป็นสาเหตุการตายอันดับสองของประชากรไทยรองจากโรคหัวใจ โดยเมื่อสิ้นปี 2540 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 30,031 คน (อัลฟารีลัวร์ช, 2543) แนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุได้มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งในปี 2537 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดถึง 102,610 คน เฉลี่ยชั่วโมงละ 12 คน และมีแนวโน้มที่เริ่มลดลง ข้อมูลล่าสุดจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติรายงานว่ามีเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2544 จำนวนอุบัติเหตุได้ลดลงเหลือ 77,616 คน เฉลี่ยชั่วโมงละ 9 คน (มีจำนวนผู้เสียชีวิต 11,652 คน

เฉลี่ยชั่วโมงละ 1 คน บาดเจ็บจำนวน 53,960 คน เฉลี่ย ชั่วโมงละ 12 คน) (กรมการขนส่งทางบก, 2544)

ในปี 2543 สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รายงานสถิติคดีอุบัติเหตุทางบกที่เกิดขึ้นทั่วประเทศว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางบกมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ (โดยมีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ในปีดังกล่าวนี้เท่ากับ 37,498 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 31.5 ของจำนวนยานพาหนะทางบกทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุ) (สำนักงานกรมตำรวจแห่งชาติ, 2543) จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางบกมากที่สุด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีจำนวนผู้ใช้มาก นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกได้รายงานว่ามีอุบัติเหตุทางบกที่มีจำนวนมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ โดยในปีเดียวกันนี้มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2543 ทั้งหมดเท่ากับ 13,816,560 คัน คิดเป็นร้อยละ 68.9 ของยานพาหนะทั้งหมด และข้อมูลล่าสุดพบว่าจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2544 ทั้งหมดเท่ากับ 15,236,081 คัน คิดเป็นร้อยละ 70 ของยานพาหนะทั้งหมด (กรมการขนส่งทางบก, 2545)

สำหรับจังหวัดขอนแก่นอุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นสาเหตุการตายอันดับสามรองลงมาจากโรคหัวใจและโรคมะเร็ง โดยเมื่อสิ้นปี 2544 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 322 คน บาดเจ็บจำนวน 21,058 คน และยานพาหนะที่ก่อให้เกิดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุดในจังหวัดขอนแก่นคือ รถจักรยานยนต์ เช่นกัน โดยในปีเดียวกันนี้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 65.2 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด และมีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 16,135 คน คิดเป็นร้อยละ 76.6 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น, 2544)

สำหรับในส่วนของมหาวิทยาลัยขอนแก่นซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาที่มีพื้นที่ในวิทยาเขตหลักเท่ากับ

5,500 ไร่ และมีประชากรในสถาบันทั้งสิ้นประมาณ 26,278 คน โดยมีนักศึกษาจำนวน 18,457 คน อาจารย์ ข้าราชการและลูกจ้างจำนวน 7,821 คน (สำรวจ ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2544) (คณะกรรมการวางแผนและสารสนเทศ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2545) ประชากรเหล่านี้อาศัยอยู่ในพื้นที่มหาวิทยาลัยและพื้นที่นอกมหาวิทยาลัย ดังนั้นการเดินทางของนักศึกษาและบุคลากรจะใช้พาหนะทั้งรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถประจำทางและรถจักรยาน ชนิดของยานพาหนะที่มีจำนวนมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุของโรงพยาบาลศรีนครินทร์ในปี 2539-2540 พบว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสูงสุด และอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่คือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ โดยในปี 2539 มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์เท่ากับ 168 คน คิดเป็นร้อยละ 91 ของประเภทยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด และในปี 2540 มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์เท่ากับ 233 คน คิดเป็นร้อยละ 77 ของประเภทยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด และในปีเดียวกันนี้คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยของมหาวิทยาลัยขอนแก่นได้รายงานไว้ว่า อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในปีดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ และผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลศรีนครินทร์คือ นักเรียนหรือนักศึกษา (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยมหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2540)

นอกจากนี้รายงานล่าสุดผู้ป่วยอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลศรีนครินทร์จากแผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน (Trauma Registry) โรงพยาบาลศรีนครินทร์ในปี 2543 ถึง 2544 พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอันดับหนึ่งยังคงมาจากอุบัติเหตุจราจรยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุอันดับหนึ่งคือ รถจักรยานยนต์ สถานที่เกิดเหตุอันดับสองรองจากในเขตเทศบาลขอนแก่น คือ ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ผู้ป่วยอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ป่วยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็น นักเรียนหรือนักศึกษา โดยในปี

2543 จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับนักเรียนหรือนักศึกษาเท่ากับ 1,188 คน เสียชีวิต 4 คน ในจำนวนนี้เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นจำนวน 453 คน (คิดเป็นร้อยละ 38.1 ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่เป็นนักเรียน-นักศึกษาทั้งหมด) และในปี 2544 จำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับนักเรียนหรือนักศึกษาเท่ากับ 1,360 คน เสียชีวิต 2 คน ในจำนวนนี้เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นจำนวน 770 คน (คิดเป็นร้อยละ 56.6 ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่เป็นนักเรียน-นักศึกษาทั้งหมด) (แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลศรีนครินทร์, 2545)

จะเห็นได้ว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความคล่องตัวสูงในการขับขี่ สามารถจัดหาซื้อได้ง่าย ราคาไม่แพง การบำรุงรักษาสะดวก ตลอดจนประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่นที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ เหมาะสำหรับผู้มีรายได้น้อย สามารถฝึกหัดขับขี่เคลื่อนที่ได้ง่าย และยังสามารถทุกคนหรือสิ่งของได้ตามความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวัน (สุพรรณ, 2542) สำหรับกลุ่มเยาวชนในสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ส่วนใหญ่แล้วก็นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักเช่นกัน นอกจากนี้ยังเป็นที่น่าสังเกตว่า กลุ่มเยาวชนในสถาบันการศึกษาต่าง ๆ นั้นเป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด โดยกลุ่มอายุที่ประสบอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 20-29 ปี และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นกว่าทุกกลุ่ม (วิทยา และคณะ, 2535) การใช้รถจักรยานยนต์นั้นให้ประโยชน์และความสะดวกสบายในหลาย ๆ ด้าน แต่ในทางกลับกันหากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ตั้งอยู่ในความประมาท ขาดวินัยจราจร ขาดมารยาทในการขับขี่ ตลอดจนขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎจราจรและวินัยจราจรแล้ว ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย อีกทั้งรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มักจะได้รับอันตรายที่รุนแรงมากกว่ายานพาหนะชนิดอื่น ๆ จากข้อมูลที่ได้กล่าวมา

แล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า มหาวิทยาลัยขอนแก่นก็เป็นสถาบันการศึกษาแห่งหนึ่งที่นักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลัก และผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือ กลุ่มนักศึกษา เช่นกัน ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ตลอดจนศึกษาการปฏิบัติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น เพื่อเป็นแนวทางและข้อมูลเบื้องต้นในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ลดการเกิดอุบัติเหตุจราจร และลดความรุนแรงหรือความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น อีกทั้งเพื่อเป็นแนวทางในการหามาตรการ การวางแผน หรือจัดทำโครงการที่เหมาะสมเพื่อผลักดันให้นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีวินัยจราจรและมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อลดความสูญเสียและความรุนแรงอันเกิดจากอุบัติเหตุ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อหาร้อยละของการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ*ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ใช้รถจักรยานยนต์ และเพื่อศึกษาการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น การปฏิบัติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น รวมถึงข้อมูลด้านการประสบอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น

* การปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณ หมายถึง การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีใบอนุญาตขับขี่ การติดเครื่องหมายแผ่นป้ายทะเบียน การติดแผ่นป้ายวงกลมแสดงการเสียภาษีประจำปีตามกำหนด การจัดทำประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การติดกระจกมองหลังครบทั้งสองข้าง สวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งขณะขับขี่ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น

วิธีการศึกษา

ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำและพักอาศัยอยู่ในหอพักของมหาวิทยาลัยขอนแก่น (ยกเว้น

หอพักนักศึกษาคณะพยาบาลศาสตร์) ปีการศึกษา 2546 จำนวนทั้งหมด 7,252 คน

ตัวอย่าง ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำและพักอาศัยอยู่ในหอพักของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีการศึกษา 2546 ที่ถูกสุ่มได้ จำนวนทั้งหมด 736 คน

วิธีการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบกลุ่มขั้นตอนเดียว (one-stage cluster sampling) กำหนดขนาดตัวอย่าง (sample size) ใช้สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างแบบแบ่งกลุ่มเพื่อประมาณค่าสัดส่วนของประชากรแล้วคูณด้วย design effect ขนาดเท่ากับ 2 (อรุณ, 2547) โดยแบ่งกลุ่มตามหอพักของนักศึกษา ทั้งนี้เพิ่มจำนวนขนาดตัวอย่างอีกร้อยละ 10 ของขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้สำหรับการไม่ตอบกลับของแบบสอบถาม ทำการสุ่มตัวอย่างโดยการจับสลากเลือกหอพักและแยกตามเพศ แล้วเก็บข้อมูลนักศึกษาทุกคนที่อยู่ในหอพักที่ถูกสุ่มได้ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้คือ แบบสอบถามประเภทตนเอง (self-administered questionnaire) ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการประมาณค่าสัดส่วนการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณของนักศึกษา โดยใช้ชุดคำสั่งในการวิเคราะห์การสำรวจ (svy) โดยถ่วงน้ำหนัก (weight) ด้วย sampling fraction

ผลการศึกษา

จำนวนนักศึกษาที่ตรงตามลักษณะของประชากรที่ศึกษาสำหรับการศึกษาวินัยครั้งนี้มีจำนวนเท่ากับ 736 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 69.2 ของจำนวนนักศึกษาทั้งหมดที่พักในหอพักที่ถูกสุ่มได้ จากตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 736 คน มากกว่าครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 61.8) ของตัวอย่างเป็นเพศหญิง อายุมัธยฐานของตัวอย่างเท่ากับ 21 ปี อายุต่ำสุด 18 ปี อายุสูงสุด 26 ปี ตัวอย่างที่ศึกษาเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 ถึง 3 ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 25.4 24.0 และ 27.6) นักศึกษาส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาในกลุ่มสาขาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี รองลงมาคือ กลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ คิดเป็นร้อยละ 38.5 และ 36.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 1)

นักศึกษามีค่ามัธยฐานจำนวนปีในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เท่ากับ 6 ปี (จำนวนปีในการขับซึ่รถจักรยานยนต์น้อยที่สุดคือ 1 ปี และมากที่สุดคือ 17 ปี) มีนักศึกษาที่ไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ และมีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์แบบชั่วคราว มีจำนวนใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 43.6 และ 43.8) และนักศึกษาใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำทุกวัน ถึงร้อยละ 90.3

สำหรับความเร็วที่นักศึกษาใช้ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เป็นประจำนั้นมีค่ามัธยฐานเท่ากับ 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ความเร็วที่ใช้ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เป็นประจำอยู่ระหว่าง 30 ถึง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ค่ามัธยฐานความเร็วสูงสุดที่นักศึกษาใช้เมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์ภายนอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น เท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยค่าความเร็วสูงสุดที่ใช้มีค่าอยู่ระหว่าง 30 ถึง 180 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

นักศึกษาที่มีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ทุกครั้งก่อนขับซึ่มีเพียงร้อยละ 8.9 เท่านั้น อายุมัธยฐานของรถจักรยานยนต์ที่นักศึกษาใช้เท่ากับ 5 ปี (รถจักรยานยนต์มีอายุตั้งแต่ 1 ถึง 30 ปี) ตัวอย่างที่ศึกษาใช้รถจักรยานยนต์ที่ติดกระจกมองหลังครบทั้ง 2 ข้าง ร้อยละ 20.2 ติดแผ่นป้ายทะเบียน ร้อยละ 12.7 ติดป้ายวงกลมแสดงการเสียภาษีประจำปี ร้อยละ 18.8 และติดป้ายแสดงการทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัย ร้อยละ 24

ตัวอย่างที่ศึกษาส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัย (ร้อยละ 88.2) อายุของหมวกนิรภัยส่วนใหญ่น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 ปี (ร้อยละ 72.3) นักศึกษาเป็นผู้ซื้อหมวกนิรภัยเองร้อยละ 59.7 หมวกนิรภัยเป็นแบบครึ่งใบถึงร้อยละ 78.2 และมีมาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง (มอก.) ร้อยละ 54.5 นอกจากนี้พบว่า นักศึกษาใช้สายรัดคางทุกครั้งเมื่อสวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 77.5 เมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์ภายนอกมหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นระยะทางไกล (1 ถึง 5 กิโลเมตร) นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพียงร้อยละ 12.4 (95% CI: 7.2 ถึง 20.3, design effect = 3.9) แต่เมื่อขับซึ่

รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นระยะทางไกล (มากกว่า 5 กิโลเมตร) นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพิ่มขึ้น (ร้อยละ 33) (95% CI: 26.5 ถึง 40.3, design effect = 2.3)

สำหรับการขับซึ่รถจักรยานยนต์นอกมหาวิทยาลัย นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งสูงถึงร้อยละ 85.1 (95% CI: 77.5 ถึง 91.3, design effect = 3.8) เมื่อขับซึ่ระยะไกล (มากกว่า 5 กิโลเมตร) และร้อยละ 71.9 เมื่อขับซึ่ระยะใกล้ (1 ถึง 5 กิโลเมตร) (95% CI: 64.0 ถึง 79.7, design effect = 3.2) (ตารางที่ 2)

นักศึกษาที่ไม่เคยฝ่าสัญญาณไฟแดงมีเพียงร้อยละ 33.2 (95% CI: 25.7 ถึง 38.9, design effect = 2.4) ไม่เคยขับซึ่รถจักรยานยนต์ผิดเส้นทางหรือย้อนศร เพียงร้อยละ 23.7 (95% CI: 18.1 ถึง 31.4, design effect = 2.9) มีการให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยว ร้อยละ 60.9 (95% CI: 52.3 ถึง 61.6, design effect = 4.8) ให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อจอด ร้อยละ 42.1 (95% CI: 39.2 ถึง 45.9, design effect = 0.5) ให้สัญญาณไฟเมื่อเปลี่ยนเส้นทางเดินรถหรือตัดหน้ากะทันหัน ร้อยละ 49.5 (95% CI: 45.3 ถึง 52.4, design effect = 0.6) ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามเลี้ยว ร้อยละ 55.0 (95% CI: 31.6 ถึง 46.9, design effect = 2.9) ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามแซง ร้อยละ 45.4 (95% CI: 4.2 ถึง 34.8, design effect = 5.4) ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอด (เส้นขาว-แดง หรือ ขาว-เหลือง) ร้อยละ 66.3 (95% CI: 60.8 ถึง 72.3, design effect = 1.8) และมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน ร้อยละ 81.1 (95% CI: 72.3 ถึง 88.4, design effect = 5.0) สำหรับการปฏิบัติตามกฎจราจร* ของนักศึกษาเมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า มีนักศึกษาปฏิบัติตามกฎจราจรเพียง 25 คน จากจำนวนผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 736 คน คิดเป็นร้อยละ 4 (95% CI: 1.2 ถึง 6.8, design effect = 2.5) (ตารางที่ 3)

สำหรับข้อมูลการประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า ตัวอย่างที่ศึกษามีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ร้อยละ 32 โดยมีฐานของจำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุ คือ 1 ครั้ง จำนวนครั้งที่ประสบอุบัติเหตุอยู่ระหว่าง 1 ถึง 4 ครั้ง

ในจำนวนนักศึกษาตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 81.9) และร้อยละ 83.2 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ บริเวณภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นที่เกิดนักศึกษาประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือ บริเวณที่ 1 (บริเวณหอพักของมหาวิทยาลัยขอนแก่น) และบริเวณที่ 3 (สนามกีฬาากลาง ศูนย์อาหารและบริการ (คอมเพลกซ์) องค์กรนักศึกษา กองกิจการนักศึกษา คณะเกษตรศาสตร์ ไฟแดงหน้า รปภ. สามแยกสนามบาสสี่สนาม สนามตระกร้อ) นักศึกษามากกว่าครึ่งหนึ่งไม่มีคู่มือเมื่อประสบอุบัติเหตุภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น รองลงมาคือ เกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์ โดยพบว่าร้อยละ 48.7 นักศึกษามีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบบที่ 4 นั่นคือ รถล้มเอง เสียหลัก ถนนลื่น ตกหลุม พื้นทราย ก้อนกรวด ทางโค้ง มีด เลี้ยวหักมุม ลูกคลื่นถนน สุนัข และกระป๋องติดล้อรถ ลักษณะการได้รับบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุด คือ แผลถลอกตามแขน ขา หัวเข่า ข้อศอก และเท้า (ร้อยละ 58)

สรุปผลการศึกษา

นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำและพักอยู่ในหอพักภายในมหาวิทยาลัยมีการปฏิบัติตามกฎจราจรเพียง 25 คน จากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 736 คน คิดเป็นร้อยละ 4 (95% CI: 1.2 ถึง 6.8, design effect = 2.5)

อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาครั้งนี้เห็นได้ชัดว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีการปฏิบัติตามกฎจราจรจำนวนน้อยมาก คือ มีเพียงร้อยละ 4 (95% CI: 1.2 ถึง 6.8, design effect = 2.5) ซึ่งผลการศึกษาที่ได้นี้แตกต่างจากการศึกษาของคณะกรรมการการป้องกันอุบัติเหตุภัยมหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) (ร้อยละ 38) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะนิยามของคำว่า "การปฏิบัติตามกฎจราจร" แตกต่างกัน รวมถึงประชากรในการศึกษาครั้งนี้เป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น แต่ประชากรในการศึกษาของคณะกรรมการการป้องกันอุบัติเหตุภัยมหาวิทยาลัยขอนแก่น (2540) เป็นนักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรที่แตกต่างกัน

นักศึกษาใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะประจำเมื่อขับขี่รถภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ร้อยละ 84.8 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ เทพภมร (2546) พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักร้อยละ 84.9

การมีใบอนุญาตขับขี่ พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีใบอนุญาตขับขี่ (ตลอดชีพและชั่วคราว) ร้อยละ 56.4 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ เทพภมร (2546) พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ ร้อยละ 52.5

ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า ใช้รถจักรยานยนต์ทุกวัน ร้อยละ 90.3 ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับการศึกษาของ เสรี (2541) ซึ่งมีนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำทุกวัน ร้อยละ 83.6

การมีหมวกนิรภัยพบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีหมวกนิรภัย ร้อยละ 88.2 ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของ เสรี (2541) ซึ่งพบว่า นักศึกษามีหมวกนิรภัย ร้อยละ 57.4 ทั้งนี้อาจเนื่องจากการช่วงเวลาระหว่างการเก็บข้อมูลมีการรณรงค์และกวาดล้างเรื่องการสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า มีนักศึกษาร้อยละ 12.4 ที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นในระยะไม่เกิน 5 กิโลเมตร โดยผลการศึกษานี้ใกล้เคียงกับการศึกษาของ ทาริกา ลือศรีธธา และนงลักษณ์ (2546) และ เสรี (2541) ซึ่งพบว่า ร้อยละของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ เท่ากับ 18.42 และ 17.1 ตามลำดับ

การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์นอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า ร้อยละของนักศึกษาที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์นอกมหาวิทยาลัยระยะไม่เกิน 5 กิโลเมตร เท่ากับ 71.9 ระยะเวลาเกิน 5 กิโลเมตร เท่ากับ 85.1 ซึ่งผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาของ เสรี (2541) ซึ่งพบว่า นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์นอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น ร้อยละ 60.0

การขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็นประจำ ร้อยละ 1.4 ซึ่งใกล้เคียงกับการศึกษาของ ทาริกา และนงลักษณ์ (2546) ซึ่งพบว่า มีนักศึกษากลุ่มดังกล่าวฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็นประจำ ร้อยละ 3.1 แต่ผลการศึกษาของผู้วิจัยแตกต่างจากการศึกษาของ เทพภมร (2546) โดย การศึกษาดังกล่าวพบว่า มีนักศึกษาฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเป็นประจำ ร้อยละ 7.8 ทั้งนี้เนื่องจากด้วยตัวเลขนี้ ได้รวมทั้งผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่รถยนต์ไว้ด้วยกัน

สำหรับการให้สัญญาณไฟเลี้ยว พบว่า มีนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเลี้ยวรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 60.9 ซึ่งผลการวิจัยนี้แตกต่างจากการศึกษาของ ทาริกา และนงลักษณ์ (2546) ซึ่งพบว่า นักศึกษาให้สัญญาณไฟเลี้ยวเป็นประจำเพียง ร้อยละ 7.1 ทั้งนี้เนื่องจากความแตกต่างกันของช่วงเวลาในการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

การขับขี่รถจักรยานยนต์ผิดเส้นทางเดินรถหรือขับย้อนศร พบว่า มีนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ไม่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ผิดเส้นทางเดินรถหรือย้อนศร ร้อยละ 23.7 ซึ่งผลการศึกษานี้แตกต่างจากการศึกษาของ เทพภมร (2546) ซึ่งพบว่า นักศึกษาที่ไม่เคยขับขี่รถย้อนศรมีร้อยละ 68.7 ทั้งนี้เนื่องจากมาจากการศึกษาดังกล่าวเป็นการศึกษาในประชากรที่ขับขี่รถจักรยานยนต์และขับรถยนต์

การฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอด พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นเคยฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอด ร้อยละ 66.3 ซึ่งต่างจากการศึกษาของ เทพภมร (2546) การศึกษาดังกล่าวพบว่า นักศึกษาเคยฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอด ร้อยละ 20.6 ทั้งนี้เนื่องจากความแตกต่างกันของประชากรที่ศึกษา

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณความกรุณาของ ผศ. ยุพา ถาวรพิทักษ์ ผู้ซึ่งได้กรุณาให้คำปรึกษาและคำแนะนำ จนทำให้งานวิจัยครั้งนี้สำเร็จ ขอขอบคุณนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นระดับปริญญาตรี ผู้ซึ่งเป็นตัวอย่างของการศึกษาวิจัยครั้งนี้และให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล และขอขอบคุณฝ่ายวิจัยและวิเทศสัมพันธ์และสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่นที่ให้ทุนสนับสนุนการทำวิจัยในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. 2544. สถิติต่าง ๆ [Web Page]. Available at www.dlt.motc.go.th/ (Accessed 26 กันยายน 2545).
- กรมการขนส่งทางบก. 2545. สถิติอุบัติเหตุทั่วประเทศ ประจำปี 2540-2544 [Web Page]. Available at www.dlt.motc.go.th/accidentt_onroadtt1997-2001.htm. (Accessed 26 กันยายน 2545).

- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดขอนแก่น. 2546. การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้นั่งตอนหน้าของรถยนต์ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. ขอนแก่น: สำนักงานโครงการวิจัยและตำรา. โรงพยาบาลขอนแก่น.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมหาวิทยาลัยขอนแก่น. 2540. การศึกษาการดำเนินงานด้านวินัยจราจรและ การขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัยขอนแก่น. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- คณะกรรมการวางแผนและสารสนเทศมหาวิทยาลัยขอนแก่น. 2545. แผนยุทธศาสตร์มหาวิทยาลัยขอนแก่น พ.ศ. 2545-2549 [Web Page]. Available at <http://prog-kku.net/mis/plankku2545-2549.pdf>. (Accessed 14 ตุลาคม 2545).
- งานอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น. 2538. การจัดทำแผนที่การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในเขต เทศบาลเมืองขอนแก่น. ขอนแก่น: หจก.ขอนแก่นการพิมพ์.
- ทาริกา ลือศรีธธา และนางลักษณ์ โคตรแสนลี. 2544. การศึกษาพฤติกรรมและความคิดเห็นเกี่ยวกับการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น. [ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถิติ]. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เทพภมร คำสอง บุญศรี ปราบณศักดิ์ ประสพสุขศรีแสนปาง และบุษบา สมใจวงษ์. 2546. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลศรีนครินทร์. 2545. รายงานสถานการณ์ผู้ป่วยนักศึกษา มหาวิทยาลัย ขอนแก่นที่ประสบอุบัติเหตุแล้วมารับการรักษาในโรงพยาบาลศรีนครินทร์. ขอนแก่น: ขอนแก่น.
- วิทยาชาติบัญชาชัย จรัส ตฤณวุฒิพงษ์ และสะอาด ตรีพงษ์กรุณา. 2535. Motorcycle Rider Injured in Transport Accident at Khon Kaen Regional Hospital 1989-1991. วารสารอุบัติเหตุ; 11:131-43.
- สำนักงานกรมตำรวจแห่งชาติ. 2543. ความสูญเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ [Web Page]. Available at http://www.police.go.th/dn_12.htm. (Accessed 26 กันยายน 2545).
- สำนักงานกรมตำรวจแห่งชาติ. 2543. สถิติคดีอุบัติเหตุทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตำรวจอาณัติประจำปี 2543 [Web Page]. Available at <http://www.police.go.th>. (Accessed 26 กันยายน 2545).
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น. 2544. รายงานประจำปี 2544. ขอนแก่น.
- สุพรรณ จิตรโท. 2542. การส่งเสริมให้นักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ขับขี่ รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามกฎจราจร. [วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. ขอนแก่น: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เสรี เศรษฐกร. 2541. การส่งเสริมให้นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย. [วิทยานิพนธ์ปริญญา ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. ขอนแก่น: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อรุณ จิรวัดน์กุล. 2547. ชีวิตสถิติสำหรับงานวิจัยทางด้านวิทยาศาสตร์สุขภาพ. ขอนแก่น: ภาควิชาชีพสถิติและ ประชากรศาสตร์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อัลฟารีเลิร์ช. 2543. ทำเนียบโรงพยาบาลและสถิติสาธารณสุข 2543-2544. อัลฟารีเลิร์ช.

ตารางที่ 1 ลักษณะทางด้านประชากรของตัวอย่างที่ศึกษา

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	281	38.2
หญิง	455	61.8
รวม	736	100.0
อายุ		
18 - 20 ปี	358	49.0
21 - 24 ปี	368	50.3
มากกว่า 24 ปี	5	0.7
รวม	731	100.0
ค่าเฉลี่ย(ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	20.7 (1.45)	
มัธยฐาน (ค่าต่ำสุด ; ค่าสูงสุด)	21 (18 ; 26)	
ชั้นปี		
ชั้นปี 1	186	25.8
ชั้นปี 2	173	24.0
ชั้นปี 3	199	27.6
ชั้นปี 4	100	13.9
ชั้นปี 5	46	6.4
ชั้นปี 6	17	2.4
รวม	721	100.0
กลุ่มสาขา		
วิทยาศาสตร์สุขภาพ	263	36.1
วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี	280	38.5
มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์	185	25.4
รวม	728	100.0

หมายเหตุ : กลุ่มวิทยาศาสตร์สุขภาพ หมายถึง นักศึกษาคณะพยาบาลศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ คณะเทคนิคการแพทย์ คณะสาธารณสุขศาสตร์ คณะทันตแพทยศาสตร์ คณะเภสัชศาสตร์ และคณะสัตวแพทยศาสตร์

กลุ่มวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี หมายถึง นักศึกษาคณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์ คณะเกษตรศาสตร์ และคณะเทคโนโลยี

กลุ่มมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ หมายถึง นักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และคณะศิลปกรรมศาสตร์

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละข้อมูลหมวกนิรภัย

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
มีหมวกนิรภัย		
มี	648	88.2
ไม่มี	87	11.8
รวม	735	100.0
อายุของหมวกนิรภัย		
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 ปี	464	72.3
มากกว่า 2 ปี	124	19.3
ไม่ทราบ	54	8.4
รวม	642	100.0
หมวกนิรภัยได้มาโดย		
ตัวเอง	387	59.7
ได้รับแจก หรือมาพร้อมกับรถจักรยานยนต์	154	23.8
ญาติ หรือ คนในครอบครัว เพื่อนร่วมห้อง หรือเพื่อนให้	71	11.0
ไม่ทราบ	26	4.0
ไม่ทราบ	10	1.5
รวม	648	100.0
มาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง (มอก.)		
มี	353	54.5
ไม่มี	117	18.1
ไม่ทราบ	178	27.5
รวม	648	100.0
ใช้สายรัดคางเมื่อสวมหมวกนิรภัย		
ทุกครั้ง	502	77.5
บางครั้ง	137	21.1
ไม่เคย	9	1.4
รวม	648	100.0
ชนิดของหมวกนิรภัย		
แบบครึ่งใบ	507	78.2
แบบเต็มใบ	118	18.2
แบบปิดเต็มหน้า	23	3.6
รวม	648	100.0
การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ ระยะไกล (1-5 กม.) ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น		
ประจำ	81	12.4
บ่อยครั้ง	340	52.2
บางครั้ง	134	20.6
ไม่เคย	96	14.8
รวม	651	100.0

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละข้อมูลหมวกนิรภัย (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ ระยะไกล (มากกว่า 5 กม.) ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น		
ประจำ	215	33.0
บ่อยครั้ง	284	43.6
บางครั้ง	88	13.5
ไม่เคย	64	9.8
รวม	651	100.0
การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ ระยะใกล้ (1-5 กม.) นอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น		
ประจำ	464	71.9
บ่อยครั้ง	154	23.9
บางครั้ง	16	2.5
ไม่เคย	11	1.7
รวม	645	100.0
การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ ระยะไกล (มากกว่า 5 กม.) นอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น		
ประจำ	547	85.1
บ่อยครั้ง	78	12.1
บางครั้ง	12	1.9
ไม่เคย	6	0.9
รวม	643	100.0

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละการปฏิบัติตามกฎจราจร

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
ฝ่าสัญญาณไฟแดง		
ประจำ	10	1.4
บ่อยครั้ง	171	23.3
บางครั้ง	309	42.1
ไม่เคย	244	33.2
รวม	734	100.0
ให้สัญญาณไฟเมื่อเลี้ยว		
ประจำ	447	60.9
บ่อยครั้ง	216	29.4
บางครั้ง	44	6.0
ไม่เคย	27	3.7
รวม	734	100.0
ให้สัญญาณไฟเมื่อจอดรอ		
ประจำ	307	42.1
บ่อยครั้ง	220	30.2
บางครั้ง	85	11.7
ไม่เคย	117	16.1
รวม	729	100.0
ขับซิ่งจักรยานยนต์ผิดเส้นทาง เดินรถ หรือย้อนศร		
ประจำ	8	1.1
บ่อยครั้ง	206	28.1
บางครั้ง	346	47.1
ไม่เคย	174	23.7
รวม	734	100.0
ไม่ให้สัญญาณไฟเมื่อเปลี่ยนเส้นทาง เดินรถ หรือตัดหน้า กะทันหัน		
ประจำ	10	1.4
บ่อยครั้ง	74	10.1
บางครั้ง	287	39.1
ไม่เคย	364	49.5
รวม	735	100.0

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละการปฏิบัติตามกฎจราจร(ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามเลี้ยว		
ประจำ	7	1.0
บ่อยครั้ง	88	12.0
บางครั้ง	309	42.0
ไม่เคย	331	45.0
รวม	735	100.0
ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามแซง		
ประจำ	9	1.2
บ่อยครั้ง	96	13.1
บางครั้ง	228	31.1
ไม่เคย	400	54.6
รวม	733	100.0
ฝ่าฝืนเครื่องหมายห้ามจอด (ขาว-แดง หรือ ขาว-เหลือง)		
ประจำ	11	1.5
บ่อยครั้ง	138	18.8
บางครั้ง	338	46.1
ไม่เคย	247	33.7
รวม	734	100.0
มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน		
ประจำ	10	1.4
บ่อยครั้ง	235	32.0
บางครั้ง	351	47.8
ไม่เคย	139	18.9
รวม	735	100.0

หมายเหตุ : ประจำ หมายถึง นักศึกษาปฏิบัติเป็นประจำหรือมากกว่าร้อยละ 80 ของการขับซิ่งจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น
 บ่อยครั้ง หมายถึง นักศึกษาปฏิบัติเป็นบ่อยครั้ง หรือ อยู่ระหว่างร้อยละ 50 ถึง 79 ของการขับซิ่งจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น
 บางครั้ง หมายถึง นักศึกษาปฏิบัติเป็นบางครั้ง หรือ อยู่ระหว่างร้อยละ 1 ถึง 49 ของการขับซิ่งจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น
 ไม่เคย หมายถึง นักศึกษาไม่เคยปฏิบัติเลย