

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอุบัติเหตุการจราจรเป็นปัญหาสังคมที่สำคัญประการหนึ่ง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีความรุนแรงมากขึ้น ตามการเปลี่ยนแปลงทางสังคม สิ่งแวดล้อม

ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม การเกิดอุบัติเหตุการจราจรไม่เพียงแต่เป็นปัญหาทางสาธารณสุขของประเทศเท่านั้น ในปัจจุบันได้กลายเป็นปัญหาสำคัญระดับโลก ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น รายงานสถานภาพโลกในด้านความปลอดภัย ขององค์การอนามัยโลก ได้อธิบายถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนใน 178 ประเทศ จากรายงานดังกล่าวระบุว่าในปี 2552 ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไปแล้วกว่า 1.3 ล้านคน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บที่ไม่ถึงแก่ชีวิตเป็นจำนวน 20 - 50 ล้านคน ซึ่งตัวเลขดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงความสูญเสียที่คนทั้งโลกกำลังเผชิญและจะทวีความรุนแรงมากขึ้นหากยังไม่เร่งหาทางป้องกัน ดังนั้นในการประชุมองค์การสหประชาชาติด้านความปลอดภัยทางถนน (UN Ministerial Conference on Road Safety) ได้มีการประกาศว่าจะยกระดับความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระที่สำคัญ และมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรลงครึ่งหนึ่งในปี พ.ศ. 2563

สำหรับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเองมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านปริมาณและความรุนแรง ก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้บริสุทธิ์ในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนมาก จากรายงานของสำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุขปี พ.ศ. 2552 แสดงถึงจำนวนและอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน จากสาเหตุการตาย 10 กลุ่มแรก ของโรคไม่ติดต่อ พบว่าสาเหตุการตายจากอุบัติเหตุต่าง ๆ มีอัตราการตายเท่ากับ 55.6 เป็นอันดับสอง รองจากโรคมะเร็งที่มีอัตราการตายเท่ากับ 88.3 (สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข, 2552) จากสถิติในปี พ.ศ. 2552 ของสำนักกระบวนวิชา พบว่า มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 3,087,283 คน มีผู้เสียชีวิต 115,000 คน หรือเฉลี่ยวันละ 33 คน ซึ่งสูงกว่าการเสียชีวิตจากคดีอาชญากรรมถึง 10 เท่า ซึ่งประมาณการว่าทุก 1 ชั่วโมง มีผู้เสียชีวิต 1 คน จากอุบัติเหตุทางถนน หรือวันละ 24 คน ดังนั้น ในปีหนึ่งจะมีผู้บาดเจ็บกว่า 2,700 คน ผู้พิการสะสมกว่า 100,000 คน และผู้พิการรายใหม่เกือบ 5,000 คนต่อปี สร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นมูลค่าถึง

200,000 ล้านบาทต่อปี โดย 1 ใน 3 ของกลุ่มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีอายุน้อยกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 ของการบาดเจ็บของทุกกลุ่มอายุรวมกัน ซึ่งยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 70 ของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา, 2552)

จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2552 เมื่อจำแนกอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกตามเพศและอายุ พบว่าเพศชายมีอัตราการตายสูงกว่า เพศหญิงถึง 3 เท่า กลุ่มอายุที่มีอัตราการตายสูงที่สุดคือ กลุ่มอายุ 20 - 24 ปี อัตราการตายเท่ากับ 29.30 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 25 - 29 ปี อัตราการตายเท่ากับ 26.10 (อัตราต่อประชากร 100,000 คน) และผู้ที่ตายส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ซึ่งมีอายุตั้งแต่ 15 - 29 ปี นอกจากนี้ประมาณร้อยละ 80 ของผู้ตายจากอุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และประมาณร้อยละ 82 - 92 มีพฤติกรรมเสี่ยง ที่สำคัญคือการไม่สวมหมวกนิรภัย (สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข, 2552)

จากการศึกษาของ อติศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2546) ชี้ว่าปัจจัยเสี่ยงในวัยรุ่นที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ยานยนต์ คือ การเป็นนักขับมือใหม่ การมีความชอบพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ การใช้ยาเสพติดก่อนการขับขี่ และการไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งหมดนี้เสี่ยงและเพิ่มอันตราย จึงเป็นความประมาทที่ไม่ควรมองข้าม การใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะจะเป็นที่นิยมของคนในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ซึ่งมีพฤติกรรมรักสนุกชอบเสี่ยงภัย มีความคิดคะนอง อีกทั้งบางรายเป็นผู้เริ่มฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงยังไม่สามารถควบคุมและบังคับยานพาหนะ รวมถึงการตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้าได้ไม่ดีพอ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้บุคคลกลุ่มนี้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับผลสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 60 ส่วนผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 30 โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชนจะสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้ใหญ่ประมาณ 3 เท่าตัว ช่วงกลางคืนจะสวมน้อยกว่าช่วงกลางวัน การสวมหมวกนิรภัยและคาดสายรัดคาง จะทำให้มีโอกาสรอดตายมากกว่าคนที่ไม่สวมถึง 4 เท่า และยังมีการศึกษาพบว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 2.2 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่สวม (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2552) ซึ่งนับว่าประชาชนมีความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรค่อนข้างต่ำ ถึงแม้จะมีการใช้มาตรการทางกฎหมาย ในรูปของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 และได้มีการบังคับใช้ครอบคลุมทั่วประเทศตั้งแต่ 1 มกราคม

พ.ศ. 2539 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย หากมีการฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2553)

จังหวัดจันทบุรีเป็นจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออก มีอำเภอทั้งหมด 10 อำเภอ มีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการคมนาคมขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้มีการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งเพิ่มสูงขึ้น เห็นได้จากรายงานของสำนักงานสถิติ ในปี พ.ศ. 2552 พบว่า จังหวัดจันทบุรี เป็นจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บต่อประชากรแสนคนสูงเป็นลำดับที่ 7 ของประเทศ และมีอัตราการตายต่อประชากรแสนคน จากอุบัติเหตุ การขนส่งสูงเป็นลำดับที่ 6 ของประเทศ

ข้อมูลรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลพระปกเกล้า ในปี พ.ศ. 2551 - 2553 พบผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรเพิ่มมากขึ้นทุกปี ประเภทของยานพาหนะที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด และผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เฉพาะเขตอำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี ปี พ.ศ. 2551 - 2553 (แผนกเวชระเบียนและสถิติ โรงพยาบาลพระปกเกล้า 2551 - 2553)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่ (ราย)
2551	4,098	2,908
2552	4,113	2,904
2553	4,195	2,989

ในจำนวนของผู้บาดเจ็บทั้งหมดส่วนใหญ่มีอายุในช่วง 15 - 20 ปี และไม่สวมหมวกนิรภัย อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดได้แก่ ศีรษะและคอ (แผนกเวชระเบียนและสถิติ โรงพยาบาลพระปกเกล้า, 2551 - 2553) เห็นได้ชัดว่ากลุ่มนักเรียน นักศึกษาเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และยังมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้อง ความรุนแรงและความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกเหนือจากการได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตแล้ว ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อสภาพจิตใจของผู้ประสบเหตุ ครอบครัว และอาจส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจที่ต้องสูญเสียคนหนุ่มสาวที่เป็นกำลังสำคัญในการผลิต และท้ายสุดจะเป็นการผลักภาระไปสู่ระบบครอบครัว ระบบสังคม สงเคราะห์ และระบบบริการทางการแพทย์ของรัฐในการต้องแบกรับภาระต่าง ๆ อันยากที่จะประเมินค่าได้

จากความสำเร็จและปัญหาดังข้อมูลเบื้องต้น กล่าวได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และความเสียหายที่เกิดขึ้นเมื่อได้รับอุบัติเหตุ ในกลุ่มนักเรียน นักศึกษาเกิดจากการมีพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้อง ทำให้ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาเกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาล เมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
2. เพื่อศึกษาทักษะคิดในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้ ทักษะกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

สมมติฐานการวิจัย

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาล เมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

1. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับทักษะคิดในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
2. ทักษะคิดในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา: การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ทักษะในการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้ ทักษะกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี

ขอบเขตด้านพื้นที่: การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาในกลุ่มประชากรเป้าหมายเฉพาะ คือ ผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ที่เป็นนักเรียนในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2554 จำนวน 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนเบญจมาศวิทยาสรรค์, โรงเรียนศรีรัตนราษฎร์ และ โรงเรียนเบญจมาศวิทยาสรรค์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 5,308 คน (สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา จันทบุรีเขต 1, 2554)

ขอบเขตด้านระยะเวลา: ในการวิจัยครั้งนี้ นำมาจากการแปลงแผนงานของแผน อุดมศึกษาและลูกเงิน โรงพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี ในปีงบประมาณ 2554

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หมายถึง นักเรียนที่กำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 - 6 โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรีที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางในชีวิตประจำวัน ทั้งเป็นผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์
2. อายุ หมายถึง จำนวนเต็มเป็นปีของนักเรียนตั้งแต่วันที่เกิดจนถึงวันที่ทำการศึกษาค้นคว้าตามปีปฏิทิน
3. หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะและใบหน้าในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และเป็นหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม
4. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความหมาย ชนิด ประเภท ประโยชน์ มาตรฐานของหมวกนิรภัย และวิธีการใช้หมวกนิรภัย รวมถึงบทบัญญัติ การลงโทษของกฎหมายสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยใช้แนวความคิดของนักทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดจำพวกของวัตถุประสงค์ทางการศึกษา (Taxonomy of Educational Objectives)
5. ทักษะต่อการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้สึกรู้สีก่อน ความเชื่อ ความคิดเห็นที่มีต่อ

การสวมหมวกนิรภัย

6. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องในขณะที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยการสวมหมวกนิรภัยที่มีความเหมาะสมพอดีกับศีรษะและใช้สายรัดคาดให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับกับศีรษะทุกครั้งที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงระดับความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อบังคับใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
2. ทราบถึงทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
3. ทราบถึงพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียน ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
4. ได้แนวทางในการปรับเปลี่ยนและ/ หรือส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่จะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์