

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อภาวะสุขภาพของบุคคลไม่ว่าจะเป็นการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต สูญเสียเวลาและทรัพย์สินเงินทองก่อให้เกิดความเสียหายตั้งแต่ระดับบุคคล ครอบครัว ชุมชน ไปจนถึงประเทศชาติ โดยในประเทศไทยพบว่าในปี พ.ศ. 2545 คนไทยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ 22 คนต่อแสนประชากร สูงเป็นอันดับ 3 ในกลุ่มโรคไม่ติดต่อหรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของการตายจากทุกสาเหตุ (สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2547ก) การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ในประเทศไทยเกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยในปี พ.ศ. 2543-2546 มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร้อยละ 79.57, 81.19, 81.42 และ 82.54 ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด คิดเป็นอัตราป่วยตายร้อยละ 7.54, 7.22, 7.34 และ 7.47 ตามลำดับ (สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2547ข) และจากการศึกษาของวิชัย วงศ์ชนะภัย, สมบูรณ์ ธรรมเถลิงกิจ, อรทัย ศุภมงคล, วรณช อุยประเสริฐกุล, และสมชาย ผลเอี่ยมเอก (2545) ซึ่งศึกษาการตายจากอุบัติเหตุจราจร พบว่าอัตราการเสียชีวิตระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และคนเดินถนน คิดเป็นอัตราส่วน 8.8 : 2.1 : 1 แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงโดยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรถึงขั้นเสียชีวิตเป็น 20 เท่าของรถยนต์ในระยะทางใช้งานที่เท่ากัน (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

จากการศึกษาสาเหตุการตายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ามีการบาดเจ็บที่สมองและกะโหลกศีรษะสูงถึงร้อยละ 64.97 (วิชัย วงศ์ชนะภัย และคณะ, 2545) และจากข้อมูลของสำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2547ข) พบว่าในช่วงเทศกาลวันปีใหม่ พ.ศ. 2543-2546 ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์เกิดการบาดเจ็บรุนแรงที่สมองร้อยละ 26.3-31.9 (Coma score  $\leq 8$ ) แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่สำคัญ คือ การได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะหรือสมองซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของความพิการหรือเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การเกิดอันตรายดังกล่าวสามารถป้องกันได้ถ้ามีการขับขี่ที่ปลอดภัยและการใช้เครื่องป้องกัน เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

วัยรุ่นเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 33 ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทุกกลุ่มอายุ (สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2547ก) โดยร้อยละ 29 ของผู้ที่บาดเจ็บรุนแรงระดับเสียชีวิตเป็นกลุ่มวัยรุ่น (กวี เกื้อเกษมบุญ, 2545) สาเหตุและปัจจัยส่งเสริมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มวัยรุ่นเนื่องจากวัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ ชอบใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะโดยขาดประสบการณ์ในการขับขี่ หรือขับซิ่งด้วยความเร็วสูงและขับซิ่งอย่างขาดโชน มีการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยาอย่างไม่ถูกต้องก่อนการขับขี่ และมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย (รุ่งวิทย์ มาศงามเมือง, อารีย์ มาศงามเมือง, ประศาสน์ เจริญใจ, ยุพา เกิดพินันท์, ปิยะรัตน์ บุตรภรณ์, และสุวัฒน์ ศรีสรณ์, 2542; อุมพร ตรังคสมบัติ, 2544; อติศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547) และพบว่าวัยรุ่นส่วนใหญ่ที่ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับซิ่งจักรยานยนต์ให้เหตุผลว่ารู้สึกไม่ชอบ สวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกไม่สบาย หายใจไม่ออก ร้อน มองเห็นเส้นทางไม่ชัด ไม่สะดวกในการพกพา และในการขับซิ่งในระยะทางสั้นๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย (ณัฐชัย คงบุญ, 2540; Dandona, & Kumar, 2006) แสดงถึงการมีทัศนคติในทางลบต่อการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่นโดยไม่คำนึงถึงอันตรายที่อาจได้รับจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ในการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น พบว่าได้มีการใช้วิธีการให้ความรู้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับจี้รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน เช่น การใช้โปรแกรมสุขศึกษา (สุมาลย์ รจนัย, 2543) การพัฒนาทักษะชีวิต (ประภาวดี แสนสีลา, 2543) เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การใช้กระบวนการสร้างความร่วมมือ เทคนิคแผนที่ความคิด การอบรมและสาธิต (สุพจน์ ยอดสวาท, 2546) เพื่อปรับพฤติกรรมการขับจี้รถจักรยานยนต์ตามกฎหมาย และการประชุมเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม, 2548) เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สำหรับในการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาค

วัยรุ่นซึ่งถือเป็นกลุ่มที่มีพัฒนาการทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจที่ซับซ้อนแตกต่างจากกลุ่มอายุอื่นๆ และมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพในวัยรุ่นจึงต้องใช้กระบวนการที่เหมาะสมเพื่อเสริมสร้างทัศนคติและพฤติกรรมสุขภาพที่ดีในวัยรุ่น โดยการเปิดโอกาสให้วัยรุ่นได้มีส่วนร่วมในกระบวนการสร้างเสริมสุขภาพตนเอง และกระบวนการที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล คือ กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (participatory learning) (รุจา ภูไพบูลย์, 2547) กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมประกอบด้วยหลักการเรียนรู้พื้นฐาน 2 หลัก คือ การเรียนรู้เชิงประสบการณ์ (experiential learning) และการเรียนรู้ด้วยกระบวนการกลุ่ม (group process) ซึ่งการเรียนรู้เชิงประสบการณ์ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่ การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทางประสบการณ์ (experience) การสะท้อนคิดและอภิปรายร่วมกัน (reflection and discussion) การสรุปความคิดรวบยอด (conceptualization) และการประยุกต์ทดลองใช้ (experimentation) (กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, 2547) ซึ่งหากมีการออกแบบการจัดกลุ่มผู้เรียนให้ผู้เรียนเกิดการมีส่วนร่วมสูงสุด (maximum participation) ในกิจกรรมการเรียนรู้ และมีการออกแบบจัดกิจกรรมเพื่อการบรรลุงานสูงสุด (maximum performance) (งานพัฒนาคุณภาพ กองบริการการศึกษา สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, มปป.) จะทำให้ผู้เรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงระดับบุคคลในด้านจิตสำนึก อุดมการณ์ ทัศนคติ ความตระหนัก ความรู้ และทักษะ ซึ่งเชื่อว่าจะนำไปสู่การรวมพลัง ศักยภาพเป็นกลุ่ม เป็นขบวนการในระดับต่างๆ จากชุมชนสู่เครือข่ายประชาชนที่เข้มแข็งต่อไป (วรลักษณ์ ไชยทัพ, 2544)

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา พบว่ามีการศึกษาผลของการใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดังเช่นการศึกษาเรื่องการพัฒนาโปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดขอนแก่น (ประภาวดี แสนสีลา, 2543) ซึ่งพบว่าเป็นการศึกษาเพื่อพัฒนาทักษะชีวิตในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในภาพรวม โดยทำการประเมินผลการศึกษาทันทีภายหลังการให้ความรู้ และไม่มีเน้นเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังพบว่ามีการศึกษาผลของการใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมสุขภาพของวัยรุ่นในด้านอื่นๆ ดังเช่นการศึกษาของบุญยง เกี่ยวการค้า และสุทธิสารณ์ วัฒนมะโน (2541) เรื่องการประยุกต์โปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันโรคเอดส์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จังหวัดปราจีนบุรี การศึกษาของสุภาพ กลีบบัว

ผู้วิจัยในฐานะพยาบาลชุมชนปฏิบัติงานด้านการสร้างเสริมสุขภาพแก่บุคคลในทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันปัญหาสุขภาพในระดับปฐมภูมิ ได้ศึกษาทบทวนรายงานของแผนกอุบัติเหตุและฉุกเฉินโรงพยาบาลกุมภวาปี พบว่าในอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานีมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2544-2547 เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.08 และจากข้อมูลรายงานในปี พ.ศ. 2548 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 1 คิดเป็นร้อยละ 75.76 และ 52.17 ตามลำดับ ในจำนวนนี้เป็นผู้ที่มีอายุในช่วง 10-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.05 และพบพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 86.6 ของผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ (โรงพยาบาลกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี, 2548) และจากข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอกุมภวาปี จังหวัดอุดรธานี พบว่านักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางในชีวิตประจำวันมีจำนวนถึง 1,258 คน คิดเป็นร้อยละ 62.9 ของนักเรียนมัธยมศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางในชีวิตประจำวันทุกระดับชั้น ซึ่งถือว่ามีส่วนที่สูงมาก แต่กลับพบว่าในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายกลุ่มนี้มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำเพียงร้อยละ 19.2 ในโรงเรียนหนองแดงวิทย์คอม ร้อยละ 19.8 ในโรงเรียนเสอลือวิทยาคม ร้อยละ 20.5 ในโรงเรียนสีออสว่างราษฎร์สามัคคี ร้อยละ 21.8 ในโรงเรียนพันดอนวิทยา ร้อยละ 22.2 ในโรงเรียนกุมภวาปีพิทยาสรรค์ ร้อยละ 22.6 ในโรงเรียนแซแลพิทยานุสรณ์ ร้อยละ 23.8 ในโรงเรียนห้วยเกิ้งพิทยาคาร และร้อยละ 24.3 ในโรงเรียนกุมภวาปี (โรงเรียนกุมภวาปี, 2549; โรงเรียนกุมภวาปีพิทยาสรรค์, 2549; โรงเรียนแซแลพิทยานุสรณ์, 2549; โรงเรียนพันดอนวิทยา, 2549; โรงเรียนสีออสว่างราษฎร์สามัคคี, 2549; โรงเรียนเสอลือวิทยาคม, 2549; โรงเรียนหนองแดงวิทย์คอม, 2549; โรงเรียนห้วยเกิ้งพิทยาคาร,

ดังนั้นในการแก้ไขปัญหาและลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงที่สำคัญและส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาผลของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย เพื่อเป็นการป้องกันสุขภาพในระดับปฐมภูมิ ซึ่งนอกจากจะเป็นการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยแล้ว ยังเป็นการเสริมสร้างพลังอำนาจในตัวนักเรียนให้เกิดการเรียนรู้ มีการตัดสินใจที่ถูกต้องเหมาะสม มีกระบวนการคิดอย่างมีแบบแผน ฝึกฝนการทำงานเป็นทีม และเกิดสำนึกรับผิดชอบในหน้าที่ของตนเอง อันจะนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในชุมชนต่อไปในอนาคต

#### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ระหว่างกลุ่มที่ได้เข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมและกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม
2. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

#### สมมติฐานการวิจัย

1. นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้เข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมมีทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยดีกว่านักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ไม่ได้เข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม
2. ภายหลังเข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมีทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยดีกว่าก่อนได้เข้าร่วมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

### ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (quasi-experimental research) แบบ 2 กลุ่ม ทดสอบก่อนและหลังการทดลองแบบอนุกรมเวลา (two-group pre-post test by time series) เพื่อศึกษาผลของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยศึกษาในวัยรุ่นอายุ 15-18 ปีที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในปีการศึกษา 2550 และมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวัน จำนวน 90 คน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม – เดือนตุลาคม พ.ศ. 2550

### นิยามศัพท์

**การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม** หมายถึง การจัดกิจกรรมการเรียนรู้ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้เรียน มีการออกแบบกลุ่มและออกแบบงานที่มุ่งให้ผู้เรียนมีส่วนร่วมในกิจกรรมและเกิดการเรียนรู้สูงสุด เป็นแผนกิจกรรมที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นตามหลักของการเรียนรู้เชิงประสบการณ์และกระบวนการกลุ่ม

**ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง ความคิดความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งความคิดความเชื่อนั้นสัมพันธ์กับความรู้สึกรู้สึกหรืออารมณ์ชอบหรือไม่ชอบ ส่งผลให้บุคคลเกิดความพร้อมหรือแนวโน้มที่จะสวมหมวกนิรภัย สามารถวัดและประเมินได้จากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น

**พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง การปฏิบัติในการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของผู้สวมใส่จากการกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยหมวกที่สวมใส่จะต้องได้มาตรฐานการผลิตตามข้อกำหนดของกระทรวงอุตสาหกรรม และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมใส่อย่างถูกต้องวิธีในขณะเดินทางทั้งในระยะใกล้และระยะไกล ประเมินได้จากการรายงานตนเองของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น

**นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย** หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 ที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน