

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาถึงผลของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ผู้วิจัยได้ค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องครอบคลุมในรายละเอียดต่างๆ ดังนี้

1. การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
2. วยุ่นกับการสวมหมวกนิรภัย
3. การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม
4. กรอบแนวคิดของการวิจัย

การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ความหมายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่เกิดบนถนน ซึ่งถือเป็นอุบัติเหตุจราจรทางบกประเภทหนึ่ง ในการให้ความหมายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงต้องทราบถึงความหมายของอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุจราจรร่วมด้วย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

อุบัติเหตุ (accident) หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดมาก่อน โดยไม่เจตนาเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เกิดอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ อาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตได้ (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2530; จุฬารักษ์ โสตะ, 2541)

อุบัติเหตุจราจร (traffic accident) หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เช่น เครื่องบินตก รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ชนกัน รถไฟตกราง เรือล่ม แพคว่ำ โป๊ะล่ม (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2530; จุฬารักษ์ โสตะ, 2541)

ดังนั้น อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (motorcycle accident) จึงหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งมีรถจักรยานยนต์เป็นส่วนสำคัญในเหตุการณ์ และส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

การขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จากการสำรวจประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไปที่ขับรดพบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัดส่วนที่สูงกว่ายานพาหนะทุกประเภทคิดเป็นร้อยละ 77.27 ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 17.62 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 17.08 และกลุ่มอายุ 25-29 ปี ร้อยละ 15.26 ตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2549) การที่รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมสูงในประเทศไทยและถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายเนื่องจากรถจักรยานยนต์มีราคาถูกกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ ประชาชนผู้มีรายได้น้อยและผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นหนุ่มสาวสามารถซื้อหามาใช้ได้ง่าย โดยพบว่าในปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการขับขี่เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 276.85 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2542 (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2549)

จากการที่มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ผู้ขับขี่ทุกคนจึงควรคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองไว้ก่อน เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุจราจรจากยานพาหนะทุกประเภท ซึ่งในปี พ.ศ. 2547-2548 พบว่ามีอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 40.60 และ 42.33 ของอุบัติเหตุจราจรจากยานพาหนะทุกประเภทตามลำดับ (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2549) โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาลซึ่งได้แก่ วันขึ้นปีใหม่และวันสงกรานต์ เนื่องจากประชาชนมีการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวและกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2547 มีผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จนต้องพิการและเสียชีวิตคิดเป็นร้อยละ 78.57 และ 67.53 ของผู้ที่พิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจากยานพาหนะทุกชนิด (ศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข, 2548) ประกอบกับรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็น 20 เท่าของรถยนต์ในระยะทางใช้งานที่เท่ากัน (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546) โดยมีกลไกการเกิดจากรถจักรยานยนต์ชนกับยานพาหนะอื่นคิดเป็นร้อยละ 60.2-69.8 (พชรวรรณ กุศลรัตน์, 2543; ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์, สมชาย เวียงพิทักษ์, และวันสสนันท์ รุจิวิวัฒน์, 2545) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงที่สุด โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และผู้เดินถนน คิดเป็นอัตราส่วนเท่ากับ 8.8 : 2.1 : 1 ตามลำดับ (วิชัย วงศ์ชนะภัย และคณะ, 2545) นอกจากนี้ยังพบว่าในปี พ.ศ. 2543-2546 มีผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นอัตราป่วยตายร้อยละ 7.54, 7.22, 7.34 และ 7.47 ตามลำดับ (สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2547ข)

การที่ผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เสียชีวิตและพิการ พบว่ามีสาเหตุการตายที่สำคัญ คือ มีบาดแผลที่สมองและกะโหลกศีรษะร้อยละ 64.97 (วิชัย วงศ์ชนะภัย และคณะ, 2545) และจากข้อมูลของสำนักกระบาดวิทยา พบว่าในช่วงเทศกาลวันปีใหม่ พ.ศ. 2543-2547 มีผู้ที่ได้รับ

จากข้อมูลทีกล่าวมาแล้วสามารถสรุปได้ว่า การขับจี้รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมของบุคคลทุกเพศทุกวัยโดยเฉพาะในวัยรุ่น ซึ่งผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดโดยเฉพาะการบาดเจ็บที่ศีรษะหรือสมอง ดังนั้นเพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์จึงต้องรู้จักป้องกันตนเองโดยการใช้อุปกรณ์นิรภัย เช่น การสวมใส่หมวกกันน็อคหรือหมวกนิรภัย รวมถึงการมีพฤติกรรมในการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องเหมาะสม เพื่อป้องกันการสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สามารถจำแนกองค์ประกอบของความสูญเสีย (component of loss) ออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ความสูญเสียโดยตรง (direct loss) และความสูญเสียทางอ้อม (indirect loss) (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530; จุฬารักษ์ โสตะ, 2541) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ความสูญเสียโดยตรง หมายถึง ความเสียหายที่สามารถประเมินได้เป็นมูลค่าหรือราคา ซึ่งเป็นผลโดยตรงจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย ฯลฯ ซึ่งพบว่าเป็นเพียงส่วนน้อยของความสูญเสียทั้งหมด (วิจิตร บุญยะโทตระ, 2530; จุฬารักษ์ โสตะ, 2541)

ในประเทศไทยได้มีการศึกษาความสูญเสียโดยตรงในภาพรวมของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศ พบว่าปี พ.ศ. 2545 มีต้นทุนค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยของการเกิดอุบัติเหตุจราจรกรณีเสียชีวิตสูงถึงกว่า 2 ล้านบาท 8 แสนบาท กรณีบาดเจ็บสาหัสสูงกว่า 2 แสน 4 หมื่นบาท และกรณีบาดเจ็บเล็กน้อยเฉลี่ยรายละเอียดประมาณ 2 หมื่นบาท โดยในปี พ.ศ. 2547 มีค่าเสียหายโดยรวมเพิ่มสูงขึ้นจากปี พ.ศ. 2541 กว่า 240 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 17.63 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม หรือ สนข., 2547) สำหรับค่าใช้จ่ายกรณีเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จากการศึกษาของประภิต พุกภัยประเสริฐ และนันทนา เกลี้ยงเกิด (2546) ซึ่งศึกษาค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษา

ความสูญเสียโดยอ้อม หมายถึง ความสูญเสียที่เป็นผลตามมาจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ซึ่งอาจประเมินได้เป็นราคาหรือไม่สามารถประเมินได้ เช่น ค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยผู้บาดเจ็บและวิเคราะห์หาสาเหตุ หากมีการตายและพิการเกิดขึ้นก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรม และการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการ การสูญเสียโอกาสของคนตายและพิการ หากได้รับบาดเจ็บและไม่สามารถหารายได้อีกต่อไป เป็นต้น นอกจากนี้ความสูญเสียโดยอ้อมยังหมายถึง ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับการสูญเสียทางการผลิต (productivity) โดยก่อให้เกิดการตาย (mortality) การเจ็บป่วย (morbidity) และความพิการ (disability) (วิจิตร บุญชะโหดระ, 2530; จุฬารักษ์ โสตะ, 2541) แต่จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าได้มีการศึกษาถึงความสูญเสียโดยอ้อมของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมในผู้ใช้นานพาหนะทุกประเภทโดยไม่มีการศึกษาเฉพาะในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังเช่นการศึกษาของอีสิโยค, โคคุส, แคนเติร์ก, อัลแคน, และฮันซี (Esiyok, Korkusuz, Canturk, Alkan, Karaman, & Hanci, 2005) ซึ่งศึกษาการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศตุรกี กลุ่มตัวอย่างคือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่เข้ารับการรักษาในแผนกการแพทย์นิติเวช (Department of Forensic Medicine) ของมหาวิทยาลัยอังการา (Ankara University) พบว่ามีผู้ที่ได้รับความพิการจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงถึงร้อยละ 66.5 ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด โดยพบภาวะการบาดเจ็บที่มากที่สุดคือ กระดูกต้นขาท่อนบนหัก (fracture long bone) คิดเป็นร้อยละ 53.4 ของการบาดเจ็บทุกชนิด และทำให้ต้องได้รับการตัดอวัยวะทิ้ง (amputation) คิดเป็นร้อยละ 4.8 ของผู้ที่บาดเจ็บจากกระดูกต้นขาท่อนบนหัก แสดงให้เห็นว่าถึงแม้ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรจะได้รับการช่วยเหลืออย่างรวดเร็ว แต่หากมีการบาดเจ็บรุนแรงก็อาจทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรมีโอกาสเกิดความพิการตามมาได้ และจากการศึกษาของวรรณภา สุมิตรณะ, อมรรัตน์ โพธิ์พรรค, และพงษ์ศักดิ์ วัฒนา (2541) ซึ่ง

เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งโดยตรงและโดยอ้อมที่สำคัญ และในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งมักจะได้รับผลกระทบที่รุนแรงกว่าผู้ใช้งานพาหนะประเภทอื่นๆ ย่อมมีโอกาสได้รับบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตได้มากกว่า และหากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกำลังสำคัญต่อครอบครัว ชุมชน และประเทศชาติ ย่อมส่งผลให้เกิดการสูญเสียทั้งโดยตรงและโดยอ้อมได้มากยิ่งขึ้นเช่นกัน

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มีคนเป็นปัจจัยสำคัญ เกิดจากสาเหตุต่างๆ ได้แก่ ความประมาท การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถ ภัยและเพศ การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย และไม่มีน้ำใจและมารยาทในการขับขี่ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ความประมาท การขาดความระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากข้อมูลสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งวิจัยพฤติกรรมของประชาชนในจังหวัดเชียงราย นครราชสีมา สงขลา และพระนครศรีอยุธยา พบพฤติกรรมความประมาทที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นิยมนวดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 35 และขับฝ่าฝืนกฎจราจร นอกเขตเทศบาลขับเร็วเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมากถึงร้อยละ 72 ขับย้อนศรร้อยละ 59 ซ้อน 3 คนร้อยละ 71 และนั่งซ้อนหน้าคนขับร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (สสส., 2548) ซึ่งถือเป็นพฤติกรรมที่แสดงถึงความประมาทของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จากการชนกับพาหนะคันอื่นที่ขับขี้อยู่บนถนนสายเดียวกัน

การไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร เช่น ขับรถแซงซ้าย บรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จอดรถบนผิวจราจรที่ห้ามใช้ ขับรถฝ่าไฟแดง รวมถึงการขับรถด้วยความเร็วสูงเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เมื่อเกิดเหตุการณ์คับขันทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้จากการคาดคะเน



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ เช่น สายตาสั้นหรือยาวเกินไปทำให้เกิดความผิดพลาดในการรับรู้ หรือตาบอดสี ง่วงนอน เหนื่อยล้า อ่อนเพลีย การเจ็บป่วย ไม่สบาย ทำให้การขับรถไม่คล่องตัวเท่าที่ควร ก่อให้เกิดความผิดพลาดได้ เสพย์ยาเสพติด เช่น ยาบ้าหรือแอมเฟตามีน จิตใจหรืออารมณ์ไม่ปกติ เช่น ก้าวร้าว โกรธ เครียด โมโห สะเพร่า คึกคะนอง ชอบเสี่ยง ทำทนาย แข่งขัน และความผิดปกติของสภาพร่างกายจากการมีเมามาจากการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เป็นต้น ในต่างประเทศพบว่ามีการศึกษาถึงปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากความผิดปกติของสภาพร่างกาย ดังเช่นการศึกษาของสมิธ คาร์ริงตัน และทรินเดอร์



ความสามารถและทักษะในการขับรถ ผู้ขับรถทุกคนจะต้องได้รับการทดสอบจากเจ้าหน้าที่ทางด้านกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรและการปฏิบัติตามกฎจราจร การบังคับเครื่องยนต์ มีความรู้ความสามารถในการขับรถ บังคับการเดินรถ ซึ่งจะต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ และร่างกายไม่ทุพพลภาพ เซ็กเบิร์กและฮอร์นคู (Segberg & Bjornskau, 2006) ได้ทำการศึกษากลุ่มผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ในประเทศนอร์เวย์ ซึ่งสถาบันเศรษฐศาสตร์การขนส่ง (Institute of Transport Economics) เป็นผู้รวบรวมข้อมูล พบว่าระยะเวลาและประสบการณ์ในการขับรถมีผลต่อการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดอันตรายหรือเกิดอุบัติเหตุจราจรแตกต่างกันได้ กล่าวคือผู้ที่มีประสบการณ์มากกว่าหรือได้รับใบอนุญาตขับขี่นานกว่าจะสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น มีคนข้ามถนนโดยไม่ระวัง หรือมีรถขับสวนทางในระยะกระชั้นชิดได้ดีกว่าผู้ที่เป็นมือใหม่หัดขับ ดังนั้นผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์จึงต้องได้รับใบอนุญาตขับขี่และควรได้รับการฝึกฝนทักษะในการควบคุมรถที่ถูกต้องเหมาะสม เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

วัยและเพศ พบว่าวัยที่พบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์บ่อยที่สุด คือ วัยรุ่น จากข้อมูลของสำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2547ข) พบว่าวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่เกิด

ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท ขับรถตัดหน้าคันอื่น ไม่ยอมจอดรอให้คนข้ามถนนตรงทางม้าลาย การแซงโดยไม่คำนึงถึงมารยาทของผู้ใช้รถใช้ถนน

ผู้ขับขี่ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ผู้ขับรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์มีโอกาสจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากขึ้น แต่จากข้อมูลของศูนย์เอนทรได้สรุปผลการวิเคราะห์ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหมระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2546-5 มกราคม พ.ศ. 2547 ทั่วประเทศ พบพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 58.2 ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์ทั้งหมด (ศูนย์เอนทร กระทรวงสาธารณสุข, 2548) และในช่วงวันหยุดเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2541-2546 ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 82-92 ของผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงทั้งหมด (บาดเจ็บรุนแรง หมายถึง เสียชีวิตก่อนมาโรงพยาบาล, เสียชีวิตที่แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน, รับไว้ในหอผู้ป่วย) (สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2547ข) แสดงให้เห็นว่าในปัจจุบันประชาชนไทยที่ขับจี้รถจักรยานยนต์ยังมีการสวมใส่หมวกนิรภัยน้อยมากทั้งในช่วงเวลาปกติและในช่วงเทศกาล ซึ่งการที่ผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรจะทำให้เกิดการบาดเจ็บได้ง่ายและรุนแรงกว่าผู้ที่ใช้ยานพาหนะประเภทอื่นๆ และในที่สุดผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์เหล่านั้นอาจเกิดการพิการหรือเสียชีวิต ดังนั้นผู้ขับจี้รถจักรยานยนต์จึงควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับจี้รถ เพื่อเป็นการรักษาชีวิตและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์

จากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์ดังกล่าว พบว่าพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 95.33 ของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรอื่นๆ โดยพบว่าคนมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่

การป้องกันและแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

จากที่ได้กล่าวถึงสาเหตุและผลกระทบจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จึงเห็นได้ว่าการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่ดีที่สุด คือ การป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นการป้องกันในระดับปฐมภูมิ (primary prevention) เป็นการป้องกันล่วงหน้าก่อนที่จะเกิดปัญหา เพื่อไม่ให้มีผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์รายใหม่ โดยเฉพาะในกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (Barnett & et.al., 2005 และ World Report on Road Traffic Injury, 2004) ในประเทศไทยได้มีการกำหนดมาตรการความปลอดภัยในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เรียกมาตรการนี้ว่า มาตรการความปลอดภัย 3E1M ประกอบด้วย การให้ความรู้ (education) การบังคับใช้กฎหมาย (law enforcement) การใช้งานด้านวิศวกรรม (engineering) และการรักษา (medical treatment)

จากมาตรการความปลอดภัยดังกล่าว การกระตุ้นให้ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างมีมารยาทและมีน้ำใจแก่เพื่อนร่วมทาง วิธีการที่สามารถปฏิบัติได้ง่าย และใช้กันอย่างแพร่หลาย คือ การใช้มาตรการด้านการให้ความรู้ (จุฬารัตน์ โสตะ, 2541)

การให้ความรู้ คือ การให้ประชาชนทุกเพศทุกวัย ทุกสาขาอาชีพได้รับความรู้ตลอดจนได้รับการปลูกฝังทัศนคติที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และมีสุขนิสัยที่ถูกต้องเหมาะสมเพื่อสวัสดิภาพในชีวิตและทรัพย์สิน โดยใช้หลัก 5 ร. ได้แก่ 1) รอบรู้เรื่องรถ หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับการดูแลรักษาสภาพรถให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ 2) รอบรู้เรื่องทาง หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับเส้นทางที่จะต้องเดินทาง เช่น สภาพของถนน ระยะทางในการเดินทาง เป็นต้น 3) รอบรู้เรื่องวิธีการขับรถ หมายถึง การมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี้อย่างถูกต้องเหมาะสมกับคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน 4) รอบรู้เรื่องกฎจราจร หมายถึง การมีความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ป้ายสัญญาณจราจรต่างๆ และ 5) รอบรู้เรื่องมารยาท (จุฬารัตน์ โสตะ, 2541; วิจิตร บุญยะโทตระ, 2531)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่าได้มีการนำมาตรการด้านการให้ความรู้มาใช้ได้ผลดี ทั้งการให้ความรู้แก่ผู้เรียนโดยตรง และการให้ความรู้แก่ผู้เรียนผ่านสื่อต่างๆ ดังเช่น



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

การศึกษาที่ผ่านมาส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์ในภาพรวม แต่มีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์ก่อนข้างน้อย และผู้กำขี้รถจักรยานยนต์ยังมีพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม ดังเช่นการศึกษาของ วิทยา มากปาน (2546) ศึกษาพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่กำขี้รถจักรยานยนต์จำนวน 460 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการกำขี้รถจักรยานยนต์ครบทั้ง 7 วันเพียงร้อยละ 48.90 และมีการรื้อดสายรัดคางให้กระชับเมื่อสวมใส่หมวกกำขี้รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 54.00 นอกจากนี้ชี้ว่า, ชาติดิบยชาชัย และมารูอิ

ทัศนคติเกี่ยวกับการขับจี้รถจักรยานยนต์

การศึกษาทัศนคติเกี่ยวกับการขับจี้รถจักรยานยนต์ ผู้ศึกษาต้องศึกษาความหมายและองค์ประกอบทั่วไปของทัศนคติให้เข้าใจ ซึ่งจะนำไปสู่การวางแผนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากทัศนคติของผู้ขับจี้รถให้ถูกต้องเหมาะสม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ความหมายทั่วไปของทัศนคติ (attitude) “ทัศนคติ” ตามความหมายในพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน หมายถึง แนวความคิดเห็น (ราชบัณฑิตยสถาน, 2550) แต่ในนิยามของนักวิชาการหลายคนได้ให้ความหมายของ attitude ได้ใกล้เคียงกับคำว่า “เจตคติ” มากกว่า ซึ่งพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมายของ “เจตคติ” ว่าหมายถึง ท่าทีหรือความรู้สึกที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (ราชบัณฑิตยสถาน, 2550) ในที่นี้ผู้วิจัยขอให้นิยามของ attitude คือ ทัศนคติ

ทัศนคติเป็นความรู้สึกของคน ซึ่งคนเราจะรู้สึกได้ก็ต่อเมื่อประสาทของเราได้สัมผัสกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งก่อน ล้วน สายยศและอังคณา สายยศ (2543) ให้นิยามทัศนคติว่าเป็นอารมณ์ความรู้สึกอันบังเกิดจากการได้สัมผัสรับรู้ต่อสิ่งนั้น โดยแสดงความโน้มเอียงอย่างใดอย่างหนึ่งในรูปของการประเมินว่าชื่นชอบหรือไม่ชื่นชอบ

แอลพอร์ต (Allport, 1935 อ้างใน ล้วน สายยศและอังคณา สายยศ, 2543) ให้นิยามไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง สภาพความพร้อมของจิตซึ่งเกิดขึ้นโดยประสบการณ์ เป็นแรงพยายามที่จะกำหนดทิศทางหรือปฏิกิริยาต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

ฟิชเบย์และแอจเซน (Fishbein & Ajzen, 1975 อ้างในล้วน สายยศและอังคณา สายยศ, 2543) มองว่าทัศนคติเป็นอารมณ์โน้มน้าวใจจากการเรียนรู้ของบุคคลที่จะตอบสนองด้วยอาการเต็มใจหรือไม่เต็มใจต่อเป้าทัศนคติ ซึ่งเมื่อบุคคลมีอารมณ์ดังกล่าวแล้วจะเปลี่ยนแปลงได้ยาก

ทัศนคติ คือ แนวทางที่เราคิดรู้สึก หรือมีท่าทีที่จะกระทำต่อบางสิ่งบางอย่างในสิ่งแวดล้อมรอบตัวเรา โดยทัศนคติจะแสดงให้เห็นถึงทิศทางความรู้สึกต่อสิ่งเหล่านี้ว่าเรามีความรู้สึกอย่างไร ซึ่งอาจรู้สึกในทางบวกหรือทางลบ ชอบหรือไม่ชอบ ดีหรือไม่ดี พอใจหรือไม่พอใจ เป็นต้น (Marketing Department, Payap University, 2007)

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกเชื่อหรือศรัทธาต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และความรู้สึกนั้นจะก่อให้เกิดความพร้อมที่จะแสดงการกระทำออกมา ซึ่งอาจเป็นไปในทางที่ดีหรือไม่ดีก็ได้ ดังนั้นทัศนคติเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์จึงหมายถึง ความรู้สึกเชื่อหรือศรัทธาเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะปฏิบัติหรือแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ หากผู้ขับขีมีทัศนคติที่ไม่ดีก็จะทำให้เกิดการปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม เกิดเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

องค์ประกอบของทัศนคติ โรเซนเบิร์กและโฮฟแลนด์ (Rosenberg & Hovland) (อ้างในล้วน สายยศและอังคณา สายยศ, 2543; Marketing Department, Payap University, 2007) ได้จำแนกองค์ประกอบของทัศนคติออกเป็น 3 องค์ประกอบ ได้แก่ องค์ประกอบด้านสติปัญญา (cognitive component) องค์ประกอบด้านอารมณ์ (affective component) และองค์ประกอบด้านความพร้อมในการปฏิบัติ (behavioral component หรือ action component) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบด้านสติปัญญา ซึ่งเกี่ยวกับความรู้และสติปัญญาของบุคคล คือ การใช้ความรู้ ความคิด และความเชื่อของบุคคลที่มีต่อเป้าทัศนคติ ทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดจะต้องประกอบด้วยความรู้เกี่ยวกับสิ่งนั้นเป็นประการแรก แต่บางคนอาจต้องการรู้ข้อมูลละเอียดมากขึ้นก่อนที่จะมีและแสดงทัศนคติของตนได้ องค์ประกอบด้านสติปัญญานี้จึงสำคัญมากทั้งในแง่ของการมีทัศนคติและการเปลี่ยนทัศนคติ เพราะความรู้คือฐานของความเชื่อที่ทำให้บุคคลผู้นั้นเชื่อว่าข้อมูลนั้นๆ “เป็นจริง” หรือ “ไม่เป็นจริง” อย่างไร (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2542)

2. องค์ประกอบด้านอารมณ์ ซึ่งบุคคลแสดงออกถึงความรู้สึกและความเชื่อ เป็นความรู้สึกหรืออารมณ์ของบุคคลที่มีต่อเป้าทัศนคติว่าดีหรือไม่ดี ชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจต่อเป้าทัศนคติ องค์ประกอบทางความรู้สึกนี้โดยทั่วไปแล้วจะสัมพันธ์กับอีก 2 องค์ประกอบ เช่น คนที่มีความรู้เกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งพอที่จะเกิดทัศนคติได้ ย่อมสัมพันธ์สอดคล้องกับความรู้สึก

3. องค์ประกอบด้านความพร้อมในการปฏิบัติ เป็นการแสดงออกหรือแนวโน้มของการที่บุคคลจะกระทำ ปฏิบัติ หรือแสดงพฤติกรรม ถือเป็นพฤติกรรมซ่อนเร้นของบุคคล กล่าวคือ เมื่อบุคคลมีความรู้เชิงประเมินและมีความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งใดแล้ว สิ่งที่มาคือความพร้อมที่จะกระทำในทางใดทางหนึ่งที่สอดคล้องกับความรู้เชิงประเมินและความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งนั้น (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2542)

การเกิดทัศนคติ ทัศนคติมักจะถูกมองเป็นสิ่งที่ค้างคาจากประสบการณ์ในอดีตซึ่งสะสมอยู่ในตัวบุคคล ไม่ว่าจะเป็นสะสมอยู่ในรูปภาวะอารมณ์ความพร้อม หรือในรูปของปฏิกิริยาตอนที่ยังไม่ได้แสดงออกมา โดยทั่วไปทัศนคติเกิดจากการเรียนรู้ แหล่งที่ทำให้เกิดทัศนคตินั้นมีอยู่มากมายด้วยกัน ซึ่งสามารถสรุปเป็นแหล่งใหญ่ได้ 3 แหล่ง (สถาบันเด็ก มุนินธิเด็ก, 2550; Marketing Department, Payap University, 2007) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ประสบการณ์ส่วนบุคคล (personal experience) การที่เราได้มีประสบการณ์กับสิ่งใดสิ่งหนึ่งจะมีอิทธิพลต่อทัศนคติของเรา เช่น ถ้าเรามีประสบการณ์ที่ดีในการติดต่อกับบุคคลหนึ่ง เราจะมีคามรู้สึกชอบบุคคลนั้น ในทางตรงข้าม ถ้าเรามีประสบการณ์ที่ไม่ดี เช่น ได้รับการลงโทษจะโดยทางร่างกายหรือจิตใจก็ตาม หรือต้องอยู่ในสภาพที่คับข้องใจบ่อยๆ จากการพบปะกับบุคคลนั้น เราก็จะมีแนวโน้มที่จะไม่ชอบบุคคลนั้น เป็นต้น

2. การเข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่มต่าง ๆ (group associations) อิทธิพลของผู้อื่นมีปัจจัยทางสังคมหลายอย่างที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติ ได้แก่ วัฒนธรรมครอบครัว เพื่อนวัยเดียวกัน สื่อมวลชน และสถาบันอื่นๆ ในสังคม เช่น โรงเรียน เพื่อนบ้าน ที่ทำงาน วัด เป็นต้น โดยทัศนคติของบุคคลจะเกิดขึ้นจากการที่บุคคลได้ติดต่อสัมพันธ์กับบุคคลอื่น เช่น ในครอบครัว เด็กจะเรียนรู้จากพ่อแม่ในเรื่องว่าเรื่องใดควรหรือไม่ควรปฏิบัติ เมื่อเด็กเติบโตขึ้นก็จะได้รับอิทธิพลจากโรงเรียนหรือสังคมนรอบข้างจากเพื่อนในวัยเดียวกัน รวมทั้งสื่อมวลชนก็เป็นอีกแหล่งหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของบุคคล

3. ปัจจัยอิทธิพลอื่นๆ (influential others) เช่น ปฏิกริยาทางด้านอารมณ์ อารมณ์ของบุคคลทำให้เกิดทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งต่างๆ เช่น บุคคลที่มีความคับข้องใจมักจะมอคติต่อผู้อื่นมากกว่าบุคคลที่ไม่มีความคับข้องใจ และบางครั้งความคับข้องใจจะนำไปสู่พฤติกรรมก้าวร้าวได้ หรือการที่บุคคลได้เข้าไปติดต่อสัมผัสกับบุคคลอีกคนหนึ่งที่มีอิทธิพลที่ตนเองยอมรับและศรัทธา ทัศนคติก็จะสามารถก่อตัวขึ้นหรืออาจเกิดการเปลี่ยนแปลงได้เช่นกัน

การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เมื่อบุคคลมีการจัดระเบียบความคิดและความรู้สึกเกี่ยวกับเป้าหมายทัศนคติแล้ว ทัศนคติของบุคคลนั้นๆ จะเปลี่ยนแปลงได้ยาก ทัศนคติมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงเมื่อมีการถ่ายทอดข้อความชักจูง โดยการถ่ายทอดนั้นจะเป็นการนำเสนอความคิดเห็นใหม่ๆ อย่างสม่ำเสมอ จนเปรียบเสมือนการที่บุคคลนั้นได้รวบรวมประสบการณ์เพิ่มมากขึ้น ทัศนคติของบุคคลเปลี่ยนแปลงเมื่อเขาเป็นผู้ได้รับข้อความหรือการสื่อสารที่ชักจูงได้ ข้อความหรือการสื่อสารนั้นจะชักจูงได้อย่างไรขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ เช่น กระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ คุณลักษณะของผู้ส่งสาร คุณลักษณะของข้อความหรือสาร คุณลักษณะของผู้รับสาร และช่องทางที่ใช้ในการส่งสารออกไป เป็นต้น (National Distance Education Centre, 2007)

เมื่อบุคคลหนึ่งพยายามที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติของอีกคนหนึ่ง การชักจูงหรือโน้มน้าวจะถูกนำมาใช้ในรูปแบบของการสื่อสาร ซึ่งมีปัจจัยหลายปัจจัยที่ต้องเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย คาร์ล โฮฟแลนด์ (Carl Hovland) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ “กระบวนการติดต่อข้อความเพื่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (model of attitude change situation)” เพื่อหาปัจจัยที่มีผลกระทบเกี่ยวข้องในทุกขั้นตอนของการสื่อสาร ได้แก่ กระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (attitude change process) คุณลักษณะของผู้ชักจูง (characteristics of the communicator) คุณลักษณะของข้อความและสื่อ (characteristics of the message) คุณลักษณะของผู้ถูกชักจูง (characteristics of the target or audience) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (situational factors) (National Distance Education Centre, 2007; มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2542) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. กระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ เมื่อบุคคลได้รับการชักจูง กระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติจะเกิดขึ้น 4 ขั้นตอน ได้แก่ การรับข้อมูล (attention) เป็นระดับความเข้มข้นของการตระหนักในข้อความที่ได้รับของบุคคล การรวบรวมข้อมูล (comprehension) คือความเข้าใจในข้อความที่ได้รับ การยอมรับข้อมูล (acceptance) คือความเห็นด้วยและยอมรับในข้อความ และการจำหรือเก็บข้อมูล (retention) คือการจำจุดเด่นหรือความสำคัญของการสื่อสาร ซึ่งทัศนคติของบุคคลจะเกิดการเปลี่ยนแปลงเมื่อเกิดกระบวนการเปลี่ยนแปลงเป็นลำดับขั้นตอนและสมบูรณ์ในทุกขั้นตอน (National Distance Education Centre, 2007)

2. คุณลักษณะของผู้ชักจูง ปัจจัยที่เกี่ยวกับตัวผู้ชักจูงที่มีผลกระทบต่อปริมาณการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ เช่น อำนาจของผู้เชี่ยวชาญหรือศักดิ์ศรีของผู้ชักจูง เจตนาของผู้ชักจูง ความชอบพอระหว่างผู้ชักจูงกับผู้ถูกชักจูง ความคล้ายกัน และกลุ่มอ้างอิงที่มีอิทธิพลต่อผู้ถูกชักจูง เป็นต้น

3. คุณลักษณะของข้อความและสื่อ ความสำเร็จของการชักจูงนอกจากจะขึ้นอยู่กับตัวผู้ชักจูงแล้ว ยังพบปัจจัยที่เกี่ยวกับการสื่อข้อความ ได้แก่ ความแตกต่างระหว่างทัศนคติเก่าและ



4. คุณลักษณะของผู้ถูกชักจูง ความยากง่ายของการชักจูงให้สำเร้จนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของผู้ถูกชักจูงด้วย เช่น ความผูกมัดยึดติดกับความเชื่อเก่า (commitment) ถ้าผู้ถูกชักจูงผูกมัดยึดติดอยู่กับทัศนคติเก่ามากเท่าไร การชักจูงก็จะทำได้ยากขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้ลักษณะบุคลิกภาพ (personality factors) และลักษณะพื้นฐานส่วนตัว เช่น บุคคลที่มั่นใจในตนเองสูงและมีความภาคภูมิใจในตนเองสูงยากที่จะถูกชักจูง เพราะการผูกมัดกับทัศนคติเก่าจากความรู้ตัวของตนเอง หรือความฉลาด เพราะผู้ที่มีความฉลาดกว่าจะสามารถเข้าใจข้อความที่มีความซับซ้อนได้ดีกว่า หรือเพศซึ่งพบว่าเพศหญิงมักจะถูกชักจูงได้ง่ายกว่าเพศชาย (National Distance Education Centre, 2007)

5. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ตัวแปรทางสถานการณ์แวดล้อมที่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนทัศนคติ เช่น ภาวะการถูกเตือนล่วงหน้า (forewarned is forearmed) หากบุคคลรู้ตัวล่วงหน้าว่าเขากำลังจะถูกชักจูง เขาย่อมเตรียมตัวดีกว่าและมักจะสำเร็จในการที่จะไม่ถูกชักจูง หรือ

การวัดทัศนคติ การวัดทัศนคติซึ่งเป็นมโนภาพสามารถวัดได้ยาก ผู้ที่จะทำการวัดทัศนคติจึงต้องเลือกวิธีการและเครื่องมือที่เหมาะสม เครื่องมือวัดต้องสร้างขึ้นอย่างเป็นกระบวนการ และสามารถวัดทัศนคติได้ครบทุกองค์ประกอบ เพื่อให้ได้ผลการวัดที่แม่นยำและน่าเชื่อถือ เครื่องมือที่นิยมใช้ คือ การสัมภาษณ์ (interview) การสังเกต (observation) การใช้เทคนิคจินตนาการ (projective techniques) การวัดทางสรีรภาพ (physiological measurement) และที่นิยมใช้คือ การรายงานตนเอง (self-report) การรายงานตนเองเป็นการให้ผู้ที่ถูกวัดทัศนคติได้แสดงความรู้สึกตามสิ่งเร้าที่ได้สัมผัส เช่น ข้อคำถาม ภาพ โดยผู้ถูกวัดจะตอบออกมาอย่างตรงไปตรงมานั่นเอง (ล้วน สายยศและอังคณา สายยศ, 2543) แบบวัดทัศนคติที่มีมาตรฐาน ได้แก่ แบบวัดของเทอร์สโตน (Thurstone) กัตแมน (Guttman) ลิเกิต (Likert) และออสกู๊ด (Osgood)

ทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง สามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่ทั่วไป และทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นทัศนคติของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจสัมพันธ์หรือไม่สัมพันธ์กับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การขับขี่ที่ปลอดภัย การขับขี่ตามกฎหมาย เป็นต้น

2. ทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นทัศนคติของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น การเตรียมความพร้อมของรถก่อนขับขี่ การใช้อุปกรณ์นิรภัยของผู้ขับขี่ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ยังมีการศึกษาซึ่งพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังมีความเชื่อที่ไม่ถูกต้องต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ดังเช่นการศึกษาของกฤษพนธ์ รักจรรยาบรรณ (2545) ศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษาในเขตอำเภอพานทอง จังหวัดชลบุรี จำนวน 200 คน พบว่าทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีผลกับการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง โดยกลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เกิดจากโชคกลาง หรือดวงไม่ดี

พฤติกรรมรถจักรยานยนต์

ความหมายทั่วไปของพฤติกรรม (behavior) พฤติกรรมมีความหมายที่หลากหลาย ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้ศึกษาพฤติกรรมว่าเกี่ยวข้องกับเรื่องใด จากการทบทวนวรรณกรรมสามารถรวบรวมได้ดังต่อไปนี้

1. พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้า (ราชบัณฑิตยสถาน, 2550)

2. พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ทั้งที่สังเกตเห็นได้และไม่ได้ เช่น การเดิน การพูด ความรู้สึก เป็นต้น (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526)

3. พฤติกรรม ในทางจิตวิทยาให้ความหมายว่า การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้น หรือถูกใจจากสิ่งเร้าต่างๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ (สุพล พยอมแย้ม, 2545)

จากความหมายของพฤติกรรมในข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ การแสดงออกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งต่างๆ ทั้งที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ อาจสังเกตได้ หรือสังเกตไม่ได้ การกระทำหรือการแสดงออกนั้นๆ ขึ้นอยู่กับพื้นฐานของทัศนคติและความรู้สึกของแต่ละบุคคล ดังนั้นพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์จึงหมายถึง การกระทำหรือการแสดงออกในการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์มีพื้นฐานมาจากทัศนคติของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

การเกิดพฤติกรรม การที่บุคคลหนึ่งจะเกิดพฤติกรรมใดๆ ทั้งพฤติกรรมที่แสดงออก (overt behavior) และพฤติกรรมภายใน (covert behavior) พฤติกรรมที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องมีปัจจัยสาเหตุการเกิด มีสิ่งจูงใจให้แสดงออกมา และมีจุดมุ่งหมายในการแสดงพฤติกรรม ซึ่งขั้นตอนของการเกิดพฤติกรรมมี 3 ขั้นตอน ได้แก่ กระบวนการรับรู้ (perception) ซึ่งเป็นกระบวนการที่รับข่าวสารจากสภาพแวดล้อมผ่านทางระบบประสาทสัมผัส กระบวนการรู้ (cognition) ซึ่งเกี่ยวข้องกับกระบวนการที่รวมการเรียนรู้ การจำ การคิด เป็นกระบวนการทางปัญญา และกระบวนการเกิดพฤติกรรม คือการที่บุคคลมีพฤติกรรมที่มีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมภายนอกผ่านการกระทำเป็นที่สังเกตได้จากภายนอก (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2542)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา พบว่าประสบการณ์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของบุคคล เช่น พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (กฤษพนธ์ รักจรรยาบรรณ, 2545; อลิสา จันทร์เรือง, 2545; รัชยา รัตนธาวรร, 2546) และพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร (วิสุทธิ เคร่งจริง, 2547; สันธยา จันทร์เอี่ยม, 2544; ณัฐชัย คงบุญ, 2540) กล่าวคือหากบุคคลไม่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจราจร บุคคลนั้นจะมีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรหรือมีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือบุคคลที่ไม่มีประสบการณ์ในการถูกตำรวจจับหรือปรับจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บุคคลนั้นจะมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากจราจร นอกจากนี้ค่านิยม

การวัดพฤติกรรม ในการวัดพฤติกรรมของบุคคล ผู้ทำการวัดสามารถใช้วิธีการใดวิธีการหนึ่งหรือหลายๆ วิธีประกอบกัน ซึ่งมีวิธีการประเมินผลต่างๆ เช่น การสังเกต การสัมภาษณ์ การตรวจผลงาน การทดสอบ การทำแฟ้มสะสมงาน การบันทึกพฤติกรรมโดยการเขียนพรรณนาหรือการใช้แบบประเมิน การอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการจัดกิจกรรมการประเมินผล (ศิริพร ชีปนวัฒนา, 2546; วราลักษณ์ ไชยทัพ, 2544)

ลักษณะของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มี 2 ลักษณะ คือ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำแนกได้เป็น 3 ด้าน (สุพรรณจิตร โท, 2542 และณัฐพล พัฒนชัยกุล, 2548) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1.1 พฤติกรรมการเตรียมความพร้อมทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสำรวจตัวเองก่อนเป็นอันดับแรกเกี่ยวกับความพร้อมของร่างกายหรือจิตใจ ได้แก่ การขับรถด้วยความไม่ประมาท ไม่ขับรถเผลอเผลอเผลอเผลอ ไม่ขับรถด้วยความเร็วสูง ไม่ดื่มสุราหรือเสพยาก่อนขับขี่ การฝึกฝนทักษะในการขับขี่ การใช้อุปกรณ์นิรภัย ซึ่งรวมถึงการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และการขับอย่างมีมารยาท

1.2 พฤติกรรมการเตรียมความพร้อมของรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ ได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถ เช่น กระจกมองหลัง ไฟเลี้ยว ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก ฯลฯ การทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (พรบ.) การติดแผ่นป้ายทะเบียนและป้ายวงกลม

1.3 พฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องศึกษาและทำความเข้าใจให้ดี กฎจราจรจะบอกให้รู้ถึงการใช้ไฟหรือสัญญาณของรถ การบรรทุกทุก สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การกำหนดความเร็วรถ การออกรถ การแซง การเลี้ยว การจอด การกลับรถ ฯลฯ

2. พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ละเมิดหรือนอกเหนือกฎกติกาของสังคม จัดเป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอันตราย และมีการระบุความผิดไว้ในกฎหมายอย่างชัดเจน ได้แก่ การเมาแล้วขับ การขับรดด้วยความเร็วสูง การขับขี่แบบผาดโผนทำหาย การตกแต่งเครื่องยนต์ให้มีกำลังแรงและเสียงดัง และการไม่ปฏิบัติตามสัญญาณหรือป้ายจราจร (พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์, 2549) นอกจากนี้ยังพบพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์อื่นๆ เช่น การฝ่าฝืนกฎจราจร ได้แก่ การไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวาและเลี้ยวซ้ายก่อนที่จะเลี้ยว (อมรรัตน์ โพธิ์พรรค และคณะ, 2538) มีการใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดทั้งในเขตเมือง เขตชุมชนชานเมือง และบนทางหลวง (กุลยานาคสวัสดิ์และคณะ, 2538) การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร เช่น ป้ายห้ามเลี้ยว และป้ายห้ามกลับรถ เป็นต้น (วิสุทธิ เคร่งจริง, 2547) และข้อมูลจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งศึกษาพฤติกรรมของประชาชนวัย 21-40 ปีในจังหวัดเชียงราย นครราชสีมา สงขลา และพระนครศรีอยุธยา พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์นิยมพูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่สูงถึงร้อยละ 35 และขับฝ่าฝืนกฎจราจร นอกเขตเทศบาลขับเร็วเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมากถึงร้อยละ 72 ขับย้อนศรร้อยละ 59 ซ้อน 3 คนร้อยละ 71 และนั่งซ้อนหน้าคนขับร้อยละ 50 (สสส., 2548) และจากข้อมูลของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ยังพบว่าผู้ที่ขับขีรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับรดตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด การขับรดตามรถคันหน้าอย่างกระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด ชะลอหรือเลี้ยวรด การขับรดผิดช่องทางหรือการขับคร่อมเส้น (มสช., 2549) ซึ่งล้วนแต่เป็นพฤติกรรมที่อาจส่งผลให้เกิดปัญหาและความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น

ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์และเพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมและรู้จักป้องกันตนเองอยู่เสมอทั้งก่อนการขับขีรถ ขณะขับขีรถ และหลังการขับขีรถจักรยานยนต์ การป้องกันที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สามารถปฏิบัติได้โดยง่ายและสะดวก คือ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันตนเองจากการบาดเจ็บซึ่งเป็นสาเหตุของการพิการและเสียชีวิตที่สำคัญเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ดังนั้นเพื่อให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เกิดความตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยและเกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและสวมใส่อย่างถูกต้องเหมาะสม จึงควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพต่อไป

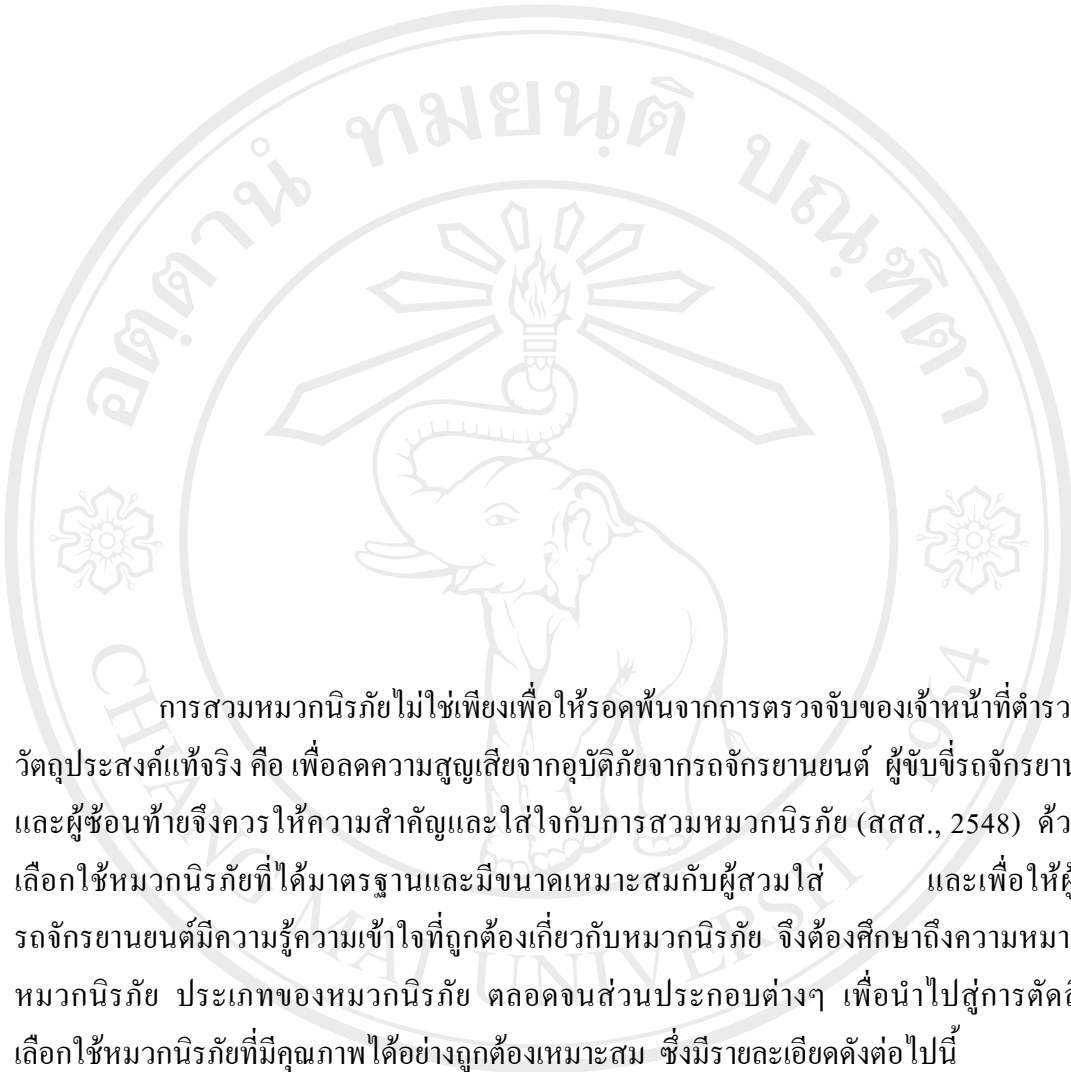
ทัศนคติและพฤติกรรมการใส่หมวกนิรภัย

สำหรับทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย พบว่าได้มีการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังเช่น การศึกษาของนางคราญ ยุทธเสน (2540) ศึกษาจิตลักษณะกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยกลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษาและนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ สังกัดกรมอาชีวศึกษา ปีการศึกษา 2539 จำนวน 397 คน พบว่าทัศนคติมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย และวสันต์ บุญหนุน (2546) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร พบว่าทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วว่า หมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ แต่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ยังไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย โดยให้เหตุผลว่ารู้สึกไม่สบาย หายใจไม่สะดวก ร้อน นึกสับสน ราคาสูง รู้สึกมองเห็นเส้นทางไม่ชัดเจน ทำให้ผมเสียทรง ไม่ได้ยินเสียงรถคันอื่น ไม่สะดวกในการพกพา มีการขับขี่รถในระยะทางสั้นๆ จึงไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยไม่แข็งแรงพอที่จะป้องกันอันตรายได้ เป็นต้น (ณัฐชัย คงบุญ, 2540; ฉกาจันท์ เทียมวงศ์, 2540 ;ชยุตพล รังกาแกม, 2544; Dandona, & Kumar, 2006) และจากการศึกษาของโอจินนิ, อุโกโบโกะ, โอกันดิเป, และแอเด็กบีอิงบิ (Oginni, Ugboko, Ogundipe, & Adegbehingbi, 2006) ศึกษาการบาดเจ็บที่กระดูกไหปลาร้าของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไนจีเรียจำนวน 107 ราย พบว่าร้อยละ 8.4 ของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่มีการบาดเจ็บที่กระดูกไหปลาร้าทั้งหมด เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความประมาทและการมีทัศนคติในทางลบเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ทั้งในผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และการศึกษาของพิทักษ์พงษ์ ครอบชนม์ (2544) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 260 คน พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 53.5 ยังคงวางตัวเป็นกลางต่อการใช้หมวกนิรภัย และกลุ่มตัวอย่างมีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวันร้อยละ 66.5 แต่ร้อยละ 55.8 สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสิ้น

การสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

จากข้อมูลของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2550) พบว่าการใช้หมวกนิรภัยสามารถช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ถึง 57 คนในทุกๆ 100 คนของผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช้หมวกนิรภัยจะมีอัตราเสี่ยงที่จะเสียชีวิตเนื่องจาก



การสวมหมวกนิรภัยไม่ใช่เพียงเพื่อให้รอดพ้นจากการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่วัตถุประสงค์แท้จริง คือ เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้ายจึงควรให้ความสำคัญและใส่ใจกับการสวมหมวกนิรภัย (สสส., 2548) ด้วยการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและมีขนาดเหมาะสมกับผู้สวมใส่ และเพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับหมวกนิรภัย จึงต้องศึกษาถึงความหมายของหมวกนิรภัย ประเภทของหมวกนิรภัย ตลอดจนส่วนประกอบต่างๆ เพื่อนำไปสู่การตัดสินใจเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ความหมายของหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยตามนิยามของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (2550) หมายถึง หมวกที่มีจุดประสงค์เบื้องต้นสำหรับป้องกันศีรษะส่วนบนของผู้สวมใส่จากการกระแทก โดยหมวกบางแบบอาจมีส่วนป้องกันอื่นๆ เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งหมวกนิรภัยสามารถจำแนกได้เป็น 3 แบบ ได้แก่ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ และ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ คือ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกป้องกันส่วนบนของศีรษะของผู้สวมใส่
2. หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ คือ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกป้องกันส่วนบนของศีรษะ ส่วนท้ายทอยและบริเวณขากรรไกรของผู้สวมใส่

3. หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า คือ หมวกนิรภัยที่เปลือกป้องกันส่วนบนของศีรษะ ส่วนท้ายทอย และบริเวณคางของผู้สวมใส่

ส่วนประกอบของหมวกนิรภัย ส่วนประกอบโดยทั่วไปของหมวกนิรภัย มีดังต่อไปนี้

1. เปลือกหมวก หมายถึง ส่วนที่เป็นของแข็งที่อยู่ด้านนอกสุดของหมวกนิรภัย ซึ่งหุ้มรองในและส่วนประกอบอื่นๆ
2. รองใน หมายถึง ส่วนที่บุภายในหมวกเพื่อช่วยบรรเทาความรุนแรงที่ศีรษะจะได้รับจากการกระแทก
3. สายรัดคาง หมายถึง สายที่ยึดหมวกนิรภัยให้แน่นกับศีรษะโดยยึดไว้ที่คาง สายนี้สามารถปรับให้แน่นและหย่อนได้ตามความต้องการ
4. เบาะรอง หมายถึง วัสดุที่ใช้รองเพื่อความสบายในขณะที่สวมใส่
5. แผ่นปิดหู หมายถึง ส่วนของหมวกที่ออกแบบให้คลุมปิดหูของผู้สวมใส่
6. ขอบหมวก หมายถึง ส่วนที่หุ้มขอบของหมวกนิรภัย
7. กระบังหมวก หมายถึง ส่วนของเปลือกหมวกที่ยื่นออกไปเหนือตาของผู้สวมใส่ ซึ่งอาจติดอย่างถาวรหรือสามารถถอดออกได้
8. บังลม หมายถึง ส่วนที่ใช้กันลมเข้าตาผู้สวมใส่
9. ระบายอากาศ หมายถึง รูที่เจาะบนเปลือกหมวกสำหรับระบายอากาศภายในหมวกนิรภัย
10. ช่องฟังเสียง หมายถึง ช่องที่ออกแบบสำหรับฟังเสียง
11. ที่รับสายรัดแว่นตา หมายถึง อุปกรณ์บนเปลือกหมวกที่ใช้รองรับสายรัดแว่นตา

การเลือกและสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง การเลือกและสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (Meadows-Oliver, 2007) สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

1. เลือกหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะของผู้สวมใส่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรทำการทดสอบความพอดีก่อนสวมใส่หมวกนิรภัยขับขี่รถ ซึ่งหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัยแล้ว ขอบหมวกด้านล่างจะต้องแนบกับพื้น โดยที่สายรัดคางจะต้องไม่รัดแน่นจนเกินไป และเมื่อรัดสายรัดคาง ผู้สวมหมวกนิรภัยควรลองขยับศีรษะไปมา หากหมวกนิรภัยมีขนาดพอดีกับศีรษะ หมวกจะต้องไม่เลื่อนมาบังสายตาผู้สวมใส่
2. ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่ทำด้วยวัสดุแข็งเพื่อป้องกันแรกกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พื้นผิวหมวกด้านนอกควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน เป็นวัสดุที่ยึดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อหมวกควรทดสอบโดยสวมหมวกและสายรัดคางไว้ ทดลองพลิกหมวกทาง

3. ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวก ซึ่งอาจทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะได้ง่าย สายยางรัดคางควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 ซม. ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม ขอบหมวกมีสีสดหรือมีแถบสีคาดตัดไว้เพื่อช่วยให้คนขับรถและคนขับจักรยานยนต์ข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น

4. ควรสวมใส่หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณใบหน้าด้วย น้ำหนักเบาเหมาะสำหรับคนไทย และควรใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม สำหรับยี่ห้อที่ได้รับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมในประเทศไทย เช่น โซอิ อาไออิ ยามาฮา เฮลเมท นาวา เรซเซอร์ เป็นต้น

5. เมื่อสวมใส่หมวกนิรภัยจะต้องรัดสายรัดคางให้กระชับทุกครั้งที่ยับจี และควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3-5 ปี เพราะหมวกนิรภัยและสายรัดคางไม่สามารถใช้งานได้ตลอดไป มีการเสื่อมตามอายุการใช้งาน หรือหากเป็นหมวกที่เคยได้รับการกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้วก็ต้องเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

วัยรุ่นกับการสวมหมวกนิรภัย

ความหมายของวัยรุ่น

วัยรุ่น (adolescent) หมายถึง เด็กที่อยู่ในช่วงอายุ 10-19 ปี (พนม เกตุมาน, 2549 ; ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2545 ; สุชา จันทรเอน, 2540) มีจำนวนประมาณ 1.2 พันล้านคนทั่วโลกหรือประมาณร้อยละ 20 ของประชากรโลก และในจำนวนนี้ร้อยละ 85 อยู่ในประเทศที่กำลังพัฒนา วัยรุ่นเป็นกลุ่มประชากรที่กำลังพัฒนาจากวัยเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่ จึงเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากทั้งทางร่างกายและจิตใจ ส่งผลให้มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดปัญหาทางอารมณ์ พฤติกรรม และการเรียน นอกจากนี้ยังพบว่าวัยรุ่นยังมีปัญหาสุขภาพที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร โดยในทุกๆ ปีจะมีวัยรุ่นจำนวนมากเสียชีวิตก่อนถึงวันอันควร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุ (accident) การฆ่าตัวตาย (suicide) ความรุนแรง (violence) และโรคอื่นๆ ที่ควรระวังป้องกันหรือรักษาได้ (สุกรี สุวรรณจุฑะ, 2549)

พัฒนาการด้านต่างๆ ของวัยรุ่น

พัฒนาการวัยรุ่น สามารถแบ่งได้เป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะต้น (อายุ 13-14 ปี) ระยะกลาง (15-18 ปี) และระยะปลาย (19-20 ปี) โดยแต่ละระยะจะมีพัฒนาการทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ

พัฒนาการทางด้านร่างกาย (physical development) ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงทางร่างกายทั่วไป และการเปลี่ยนแปลงทางเพศ เป็นการเจริญเติบโตทั้งร่างกายภายนอก เช่น ความเจริญทางด้านส่วนสูง น้ำหนัก สัดส่วนของร่างกาย และการเจริญเติบโตของร่างกายภายใน เช่น การสร้างและหลั่งฮอร์โมนเพศ (sex hormones) และการสร้างฮอร์โมนของการเจริญเติบโต (growth hormone)

พัฒนาการทางด้านจิตใจ (psychological development) ซึ่งรวมระหว่างพัฒนาการทางอารมณ์และพัฒนาการทางสติปัญญา

1. อารมณ์ของวัยรุ่น (mood) เป็นอารมณ์ที่รุนแรงหรือเรียกว่า “พายุบูแคม” (storm and stress) มีการเปลี่ยนแปลงของอารมณ์ง่าย มีความเข้มของอารมณ์สูง ระดับความเข้มของอารมณ์ขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพดั้งเดิม วัยรุ่นจะเริ่มมีความคิดเกี่ยวกับตนเอง (self awareness) มีความสามารถในการรับรู้ตนเองด้านต่างๆ ได้แก่ การมีเอกลักษณ์ (identity) การสร้างภาพลักษณ์ของตนเอง (self image) การได้รับการยอมรับจากผู้อื่น (acceptance) ความรู้สึกภาคภูมิใจตนเอง (self esteem) รักอิสระและมีความเป็นตัวของตัวเอง (independent) มีการควบคุมตนเอง (self control) มีจริยธรรม (moral development) เหล่านี้ถือเป็นการพัฒนาความคิดเกี่ยวกับตนเองที่สำคัญในวัยรุ่นระยะนี้

2. สติปัญญา (intellectual development) วัยนี้สติปัญญาจะพัฒนาสูงขึ้นจนมีความคิดเป็นแบบรูปธรรม หมายถึงมีความสามารถเรียนรู้ เข้าใจเหตุการณ์ต่างๆ ได้ลึกซึ้งขึ้น มีความสามารถในการคิด วิเคราะห์ และตั้งแะห้สิ่งต่างๆ ได้มากขึ้น วัยรุ่นจะรู้จักใช้ความคิดพิจารณาเหตุผลต่างๆ สามารถแสดงความคิดเห็นร่วมกับคนอื่น และรู้จักพิจารณาตนเองและสังเกตว่าคนอื่นมีความรู้สึกต่อเราอย่างไร จนเมื่อพ้นวัยรุ่นแล้วจะมีความสามารถทางสติปัญญาได้เหมือนผู้ใหญ่ แต่ในช่วงระหว่างวัยรุ่นนี้ยังอาจขาดความขังคิด มีความหุนหันพลันแล่น ขาดการไตร่ตรองให้รอบคอบ

พัฒนาการทางสังคม (social development) วัยนี้จะเริ่มห่างจากทางบ้าน ไม่ค่อยสนิทสนมคลุกคลีกับพ่อแม่พี่น้องเหมือนเดิม แต่จะสนใจเพื่อนมากกว่า จะใช้เวลากับเพื่อนนานๆ มีกิจกรรมนอกบ้านมาก ไม่อยากไปไหนกับทางบ้าน เริ่มมีความสนใจเพศตรงข้าม สนใจสังคมสิ่งแวดล้อม ปรับตัวเองให้เข้ากับกฎเกณฑ์กติกาของกลุ่มของสังคมได้ดีขึ้น มีความสามารถในการ

จากพัฒนาการของวัยรุ่นดังกล่าว จะเห็นได้ว่าวัยรุ่นจะเริ่มให้ความสำคัญกับสุขภาพร่างกายของตัวเอง มีความเป็นตัวของตัวเอง กล้าคิดและกล้าตัดสินใจในเรื่องตนเองมากขึ้น มีการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล และสามารถจะเข้าร่วมกิจกรรมกับกลุ่มหรือสังคมของตนได้มากขึ้น การสร้างเสริมพฤติกรรมสุขภาพของวัยรุ่นจึงควรเปิดโอกาสให้วัยรุ่นได้มีส่วนร่วมมากที่สุด ซึ่งจะก่อให้เกิดการมีพฤติกรรมสุขภาพที่ถูกต้องเหมาะสมพร้อมทั้งเป็นการป้องกันการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง ส่งผลให้วัยรุ่นมีภาวะสุขภาพที่ดี มีคุณภาพชีวิตในวัยรุ่นทั้งในปัจจุบันและการเป็นผู้ใหญ่ในอนาคต

ปัญหาพฤติกรรมการขับขี่รถในวัยรุ่น

ในประเทศไทยมีรายงานที่บ่งบอกให้เห็นถึงปัญหาพฤติกรรมการขับขี่รถที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในวัยรุ่น พบว่าในปี ค.ศ. 1995 มีรายงานวัยรุ่นกว่า 6,000 คน เสียชีวิตจากการบาดเจ็บโดยไม่ตั้งใจ (unintentional injury) (สุกรี สุวรรณจุฑะ, 2547) และอุมาพร ตรังคสมบัติ (2544) ได้ทำการศึกษาโดยทำแบบสอบถามนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 ทั่วประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2541 จำนวน 9,423 คน พบปัญหาสุขภาพจิตและพฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น คือ พฤติกรรมที่นำไปสู่อุบัติเหตุจราจรโดยเคยขับขี่รถผาดโผนร้อยละ 52 ขับรถผาดโผนบ่อยๆ / เป็นประจำร้อยละ 10 เคยขับขี่รถหลังดื่มสุราร้อยละ 12 และขับขี่รถหลังดื่มสุราบ่อยๆ / เป็นประจำร้อยละ 3 และจากการศึกษาการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ของนักเรียนภาคกลาง พบว่านักเรียนมีพฤติกรรมเสี่ยงขณะดื่มและหลังการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ คือ มีพฤติกรรมขับขี่รถยนต์ร้อยละ 13.33 ขับรถจักรยานยนต์ร้อยละ 30.15 ในจำนวนนี้เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ร้อยละ 20.8 และ 23.8 ตามลำดับ (รุ่งวิทย์ มาศงามเมือง และคณะ, 2542) และจากสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นในกรุงเทพมหานคร พบว่าวัยรุ่นมีพฤติกรรมเสี่ยงไม่ใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ ไม่ได้เรียนหนังสือ ฐานะทางครอบครัวไม่ดี อยู่ในภาวะโดดเดี่ยว พ่อแม่ติดยาเสพติด และสัมพันธ์ภาพระหว่างบิดามารดาไม่ดี พฤติกรรมโดยสารรถกับผู้ขับที่ดื่มสุรามีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ พ่อแม่ติดยาเสพติด ฐานะทางครอบครัวไม่ดี อยู่ร่วมแก๊งค์เดียวกัน และเป็นเพศชาย พฤติกรรมการขับขี่รถหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ การรู้สึกคุณค่าในตนเองต่ำ และเป็นเพศชาย (Ruangkanchanasetr, Plitponkarnpim, Hetrakul, & Kongsakon,

วัยรุ่นกับการสวมหมวกนิรภัย

วัยรุ่นมีโอกาสเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (novice driver) และขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (the lack of driving experience) วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (risk taking behavior) วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยาก่อนการขับขี่ และวัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547) จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติซึ่งได้สำรวจประชากรอายุ 15 ปีขึ้นไปที่ขับรถ พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้มากที่สุดร้อยละ 77.27 โดยส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-19 ปีร้อยละ 17.62 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปีร้อยละ 17.08 และกลุ่มอายุ 25-29 ปีร้อยละ 15.26 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2544) การขับขี่รถจักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่า โดยกลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุดในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกกลุ่มอายุ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชนบทมีความเสี่ยงสูงกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเมือง 6-7 เท่า (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2543) และในวัยรุ่นที่ไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่น ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าวัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-19 ปีใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 51.7 สำหรับผู้โดยสาร พบว่าวัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการโดยสารจักรยานยนต์ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 25.7 (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2543) และจากข้อมูลของสำนักโรคบาดविथा กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2547ข) พบว่าวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุจาก

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และไม่มีการสวมใส่หมวกนิรภัย ดังนั้นในการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น จึงควรมีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น โดยการเน้นการปรับเปลี่ยนทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องเหมาะสม

การสร้างเสริมพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น

การสร้างเสริมพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น พบว่าได้มีการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมที่แตกต่างกัน ดังเช่นการศึกษาของ สุพจน์ ขอดสวาท (2546) ศึกษาการพัฒนาพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร: กรณีศึกษานักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพชุมแพ อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งใช้กระบวนการสร้างความร่วมมือ เทคนิคแผนที่ความคิด การอบรมและสาธิตการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและการติดตามผล พบว่าความรู้ความเข้าใจของนักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพชุมแพก่อนและหลังพัฒนาพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์มีความแตกต่างกันและนักศึกษามีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพิ่มมากขึ้น และการศึกษาของอ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม (2548) ศึกษาเรื่องการประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น โดยใช้การประชุมเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (AIC หรือ Appreciation Influence Control) พบว่ากลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ นอกจากนี้ผลการประชุมยังนำไปสู่การจัดโครงการเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจำนวน 4 โครงการ ได้แก่ โครงการจราจรน้อย โครงการเยาวชนร่วมใจปลอดภัยจากอุบัติเหตุ โครงการเยาวชนอาสาลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน และโครงการร่วมมือร่วมใจลดอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน และสุชาดา เกิดมงคลการ (2544) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการส่งเสริมพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวิทยาลัยการอาชีพไทรน้อย ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนนทบุรี ซึ่งกระบวนการประกอบด้วยกระบวนการกลุ่ม มัลติมีเดียระบบสื่อโต้ตอบการสาธิต การฝึกปฏิบัติ การกระตุ้นเตือนโดยครูและผู้ปกครอง และการใช้ตัวแบบ พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง รับรู้โอกาสเสี่ยงของการ

ดังนั้น การให้วัยรุ่นได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกระบวนการเพื่อแก้ไขปัญหาด้านสุขภาพ และพฤติกรรมสุขภาพของวัยรุ่นจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากวัยรุ่นมีบทบาทในการพัฒนา สังคมและบรรทัดฐานของกลุ่มในการป้องกันพฤติกรรมด้านสุขภาพอนามัย ในขณะที่ตัวกันก็ยังมี บทบาทในการสร้างรูปแบบในการเปลี่ยนแปลงอีกด้วย (วารุณี ฟองแก้ว และคณะ, 2545) แต่ อย่างไรก็ดี จากการศึกษาที่ผ่านมาไม่ได้เน้นเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนทัศนคติ โดยการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องเหมาะสมในวัยรุ่น และไม่ได้มีการเปิด โอกาสให้วัยรุ่นได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน ดังนั้นในการศึกษารุ่นนี้ผู้วิจัยจึงใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมในการความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกโดยการสวมหมวกนิรภัยวัยรุ่น ซึ่งเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในวัยรุ่นในระดับปฐมภูมิ การให้ความรู้โดยใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับเปลี่ยน ทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงต่อการได้รับ อุบัติเหตุจราจรทางบก

การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (participatory learning) เป็นการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ที่ เน้นให้ผู้เรียนได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ร่วมกัน โดยการอภิปรายและสะท้อนคิดจนเกิดเป็นการ รวบรวมทางความคิด นำไปสู่การประยุกต์ใช้ โดยมีการออกแบบกลุ่มและออกแบบงานที่มุ่งให้ ผู้เรียนมีส่วนร่วมในกิจกรรมและเกิดการเรียนรู้สูงสุด ซึ่งผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณที่เกี่ยวข้อง ดัง รายละเอียดต่อไปนี้

ลักษณะและขั้นตอนการจัดกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

การจัดกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเป็นส่วนหนึ่งของพัฒนาแบบมีส่วนร่วม และ มีเป้าหมายสอดคล้องกัน คือ การเปลี่ยนแปลงระดับบุคคลในด้านจิตสำนึก อุดมการณ์ ทัศนคติ ความตระหนัก ความรู้ และทักษะ ซึ่งเชื่อว่าจะนำไปสู่การรวมพลัง ศักยภาพ เป็นกลุ่ม เป็น ขบวนการในระดับต่างๆ จากชุมชนสู่เครือข่ายประชาชนที่เข้มแข็งต่อไป การจัดกระบวนการเรียนรู้

1. เป็นการเรียนรู้ที่สร้างจิตสำนึกทางอุดมการณ์ สำนึกของคุณค่า ศักดิ์ศรีของมนุษย์และพลังการรวมกลุ่มพลังชุมชน
2. เป็นการเรียนรู้แบบองค์รวม เชื่อมโยงสัมพันธ์กัน
3. เป็นการเรียนรู้ที่ประสานระหว่างการเรียนรู้เชิงประจักษ์ร่วมกับทฤษฎี
4. เป็นการเรียนรู้จากการเห็นของจริงหรือแลกเปลี่ยนประสบการณ์ตรง
5. ให้ผู้เข้าร่วมการเรียนรู้เป็นหัวใจสำคัญของการเรียนรู้ ใช้กระบวนการกลุ่มที่เน้นความร่วมมือและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
6. เน้นกระบวนการมากกว่าเนื้อหา
7. มีกระบวนการเรียนรู้ที่ต่อเนื่อง
8. เน้นการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้แบบไม่เป็นทางการ
9. จัดวางความสัมพันธ์ที่เสมอภาคเท่าเทียมกัน

นอกจากกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมจะมีลักษณะดังกล่าวในข้างต้นแล้ว การจัดกระบวนการเรียนรู้อย่างเป็นลำดับขั้นตอนก็จะส่งผลให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ขั้นตอนการจัดกระบวนการเรียนรู้ประกอบด้วยขั้นตอน 8 ขั้นตอน (วราลักษณ์ ไชยทัต, 2544) ดังนี้

1. ประเมินปัญหาความต้องการของผู้เข้าร่วม
2. กำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดการเรียนรู้
3. เลือกกำหนดเนื้อหาและจัดลำดับเนื้อหา
4. เลือกวิธีการในการจัดการเรียนรู้
5. จัดทำโครงการจัดการเรียนรู้
6. การออกแบบจัดทำหลักสูตรกระบวนการจัดการเรียนรู้
7. จัดกระบวนการเรียนรู้
8. ประเมินผล และติดตามสนับสนุน

หลักของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

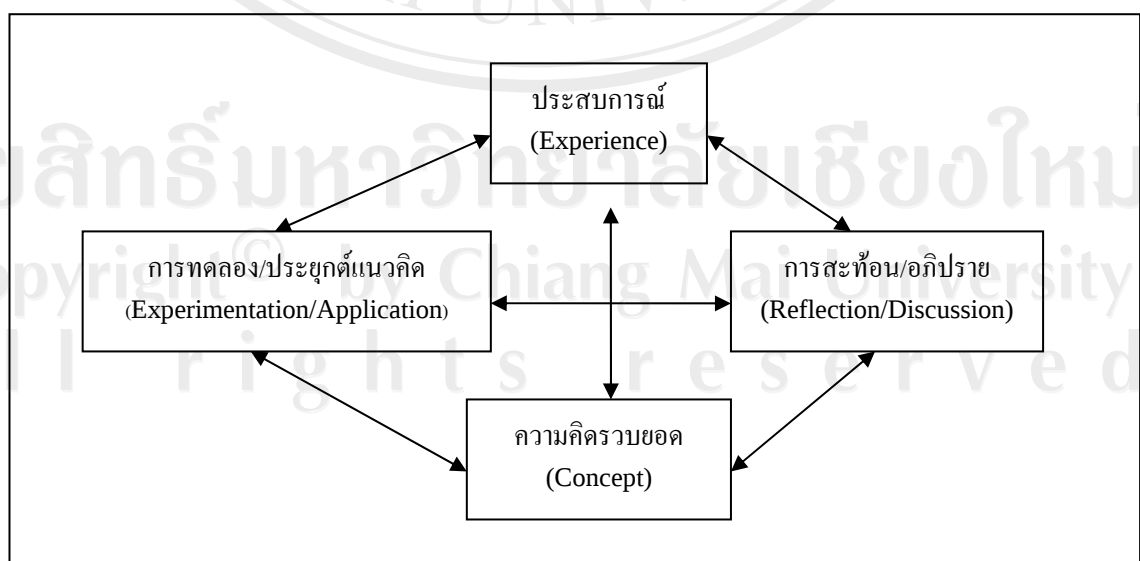
หลักการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ประกอบด้วยหลักการเรียนรู้พื้นฐาน 2 อย่าง คือ การเรียนรู้เชิงประสบการณ์ (experiential learning) และการเรียนรู้ด้วยกระบวนการกลุ่ม (group process) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

การเรียนรู้เชิงประสบการณ์ (experiential learning) เป็นการเรียนรู้ที่ผู้สอนมุ่งเน้นให้ผู้เรียนสร้างความรู้จากประสบการณ์เดิม มีลักษณะที่สำคัญ 5 ประการ และประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก 4 องค์ประกอบ (กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, 2547) ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะของการเรียนรู้เชิงประสบการณ์

- 1.1 เป็นการเรียนรู้ที่อาศัยประสบการณ์ของผู้เรียน
- 1.2 เป็นการเรียนรู้ที่ทำให้เกิดการเรียนรู้ใหม่ๆ ที่ท้าทายอย่างต่อเนื่อง และเป็นการเรียนรู้เชิงรุก (active learning) คือ ผู้เรียนต้องทำกิจกรรมตลอดเวลา ไม่ได้นั่งฟังการบรรยายอย่างเดียว
- 1.3 เป็นการเรียนรู้ที่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้เรียนด้วยกันเอง และระหว่างผู้เรียนกับผู้สอน
- 1.4 เป็นการเรียนรู้ที่เกิดปฏิสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดการขยายตัวของเครือข่ายความรู้ที่ทุกคนมีอยู่ออกไปอย่างกว้างขวาง
- 1.5 เป็นการเรียนรู้ที่อาศัยการสื่อสารทุกรูปแบบ เช่น การพูดหรือการเขียน การวาดรูป การแสดงบทบาทสมมติ ซึ่งเอื้ออำนวยให้เกิดการแลกเปลี่ยน การวิเคราะห์และสังเคราะห์การเรียนรู้

2. องค์ประกอบของวงจรการเรียนรู้เชิงประสบการณ์ ประกอบด้วยองค์ประกอบที่สำคัญ 4 องค์ประกอบ แม้บางคนจะชอบหรือถนัดในบางองค์ประกอบมากกว่า แต่ผู้เรียนควรมีทิศทางการเรียนรู้ในทุกด้าน และควรมีการพัฒนาการเรียนรู้อันให้ครบทั้งวงจร หรือทั้ง 4 องค์ประกอบ แสดงวงจรการเรียนรู้ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 2-1 แสดงองค์ประกอบการเรียนรู้เชิงประสบการณ์

หมายเหตุ. ดัดแปลงจาก คู่มือวิทยากรฝึกอบรมอาสาสมัคร / แกนนำเยาวชน ศูนย์เพื่อนใจวัยรุ่น (หน้า 9), โดย กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, 2547, นนทบุรี: ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด.

จากภาพที่ 1 สามารถอธิบายรายละเอียดขององค์ประกอบของวงจรการเรียนรู้เชิงประสบการณ์แต่ละองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

2.1 ประสบการณ์ (experience) ในการฝึกอบรมเนื้อหาที่ใช้ในการให้ความรู้ หรือนำไปสู่การสอนทักษะต่างๆ ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องที่มีประสบการณ์มาก่อนแล้ว องค์ประกอบนี้ผู้สอนจะพยายามกระตุ้นให้ผู้เรียนได้ดึงประสบการณ์ของตัวเองออกมาใช้ในการเรียนรู้ และสามารถแบ่งปันประสบการณ์ของตนเองที่มีให้แก่เพื่อนๆ ที่อาจมีประสบการณ์ที่เหมือนหรือต่างไปจากตนเองได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับการใช้กระบวนการกลุ่มของผู้สอน การที่ผู้สอนพยายามให้ผู้เรียนได้ดึงประสบการณ์มาใช้ในการอบรมจะทำให้เกิดประโยชน์ทั้งผู้สอนและผู้เรียน (กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, 2547) ดังนี้

ก) ผู้เรียน การที่ผู้เรียนได้ดึงประสบการณ์ของตัวเองออกมานำเสนอร่วมกับเพื่อนๆ จะทำให้ผู้เรียนรู้สึกตัวเองได้มีส่วนร่วมในฐานะสมาชิกคนหนึ่ง มีความสำคัญที่มีคนฟังเรื่องราวของตนเอง และได้มีโอกาสรับรู้เรื่องของคนอื่น ซึ่งจะทำให้มีความรู้เพิ่มขึ้น ทำให้สัมพันธภาพในกลุ่มผู้เรียนเป็นไปด้วยดี

ข) ผู้สอน ไม่ต้องเสียเวลาในการอภิปรายหรือยกตัวอย่างให้ผู้เรียนฟัง เพียงแต่ใช้เวลาเล็กน้อยกระตุ้นให้ผู้เรียนได้เล่าประสบการณ์ของตนเอง ผู้สอนอาจใช้ใบชี้แจงกำหนดกิจกรรมของผู้เรียนในการนำเสนอประสบการณ์ ในกรณีที่ผู้เรียนไม่มีประสบการณ์ในเรื่องที่จะสอนหรือมีน้อย ผู้สอนอาจจะยกกรณีตัวอย่างหรือสถานการณ์ก็ได้

2.2 การสะท้อนคิดและการอภิปราย (reflection/discussion) เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ผู้เรียนจะได้แสดงความคิดเห็น และความรู้สึกละเอียดของตนเองแลกเปลี่ยนกับสมาชิกในกลุ่ม ซึ่งผู้สอนจะเป็นผู้กำหนดประเด็นการวิเคราะห์ วิจัย ผู้เรียนจะได้เรียนรู้ถึงความคิด ความรู้สึกของคนอื่นที่ต่างจากของตนเอง จะช่วยให้เกิดการเรียนรู้ที่กว้างขึ้น และผลของการสะท้อนความคิดเห็นหรืออภิปรายจะทำให้ได้ข้อสรุปที่หลากหลายหรือมีน้ำหนักมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ขณะทำกลุ่มผู้เรียนจะได้เรียนรู้ถึงการทำงานเป็นทีม บทบาทของสมาชิกที่ดีที่จะทำให้ทำงานสำเร็จ การควบคุมตนเองและการยอมรับความคิดเห็นของผู้อื่น องค์ประกอบจะช่วยทำให้ผู้เรียนได้พัฒนาทั้งด้านความรู้ และเจตคติในเรื่องที่อภิปราย การที่ผู้เรียนจะอภิปรายหรือแสดงความคิดเห็นได้มากน้อยแค่ไหน เป็นไปตามเนื้อหาที่จะสอนหรือไม่ ขึ้นอยู่กับใบงานที่ผู้สอน

2.3 ความคิดรวบยอด (concept) เป็นองค์ประกอบที่ผู้เรียนได้เรียนรู้เกี่ยวกับเนื้อหาวิชาหรือเป็นการพัฒนาด้านพุทธิพิสัย (knowledge) เกิดได้หลายทาง เช่น จากการบรรยายของผู้สอน การมอบหมายให้อ่านจากเอกสาร ตำรา หรือได้จากการสะท้อนความคิดเห็นและอภิปรายในองค์ประกอบที่ 2 โดยผู้สอนอาจจะสรุปความคิดรวบยอดให้จากการอภิปรายและการนำเสนอของผู้เรียนแต่ละกลุ่ม ผู้เรียนจะเข้าใจและเกิดความคิดรวบยอด ซึ่งความคิดรวบยอดนี้จะส่งผลไปถึงการเปลี่ยนแปลงเจตคติหรือความเข้าใจในเนื้อหาขั้นตอนของการในทักษะนั้นๆ ที่ช่วยทำให้ผู้เรียนปฏิบัติได้ง่ายขึ้น (กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, 2547)

2.4 การทดลอง/ประยุกต์แนวคิด (experimentation/application) เป็นองค์ประกอบที่ผู้เรียนได้ทดลองใช้ความคิดรวบยอดหรือผลิตชิ้นความคิดรวบยอดในรูปแบบต่างๆ เช่น การสนทนา สร้างคำขวัญ ทำแผนภูมิ เล่นบทบาทสมมติ ฯลฯ หรือเป็นการแสดงถึงผลของความสำเร็จของการเรียนรู้ในองค์ประกอบที่ 1 ถึง 3 ผู้สอนสามารถใช้กิจกรรมในองค์ประกอบนี้ในการประเมินผลการเรียนการสอนได้ เช่น ถ้าวัตถุประสงค์ของการอบรมตั้งไว้ว่าให้ผู้รับการอบรมสามารถวางแผนประเมินผลโครงการได้ กิจกรรมในการเรียนรู้ขององค์ประกอบนี้ผู้สอนก็ต้องเตรียมใบงานให้ผู้รับการอบรมได้ทดลองทำแผนการประเมินโครงการ ซึ่งผู้รับการอบรมจะต้องนำความรู้เกี่ยวกับการประเมินโครงการจากการเรียนรู้ในองค์ประกอบความคิดรวบยอดมาใช้ (กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข, 2547)

การเรียนรู้ด้วยกระบวนการกลุ่ม (group process) เป็นการเรียนรู้พื้นฐานที่สำคัญอีกอย่างหนึ่ง ซึ่งเมื่อประกอบไปกับการเรียนรู้เชิงประสบการณ์ กระบวนการกลุ่มจะช่วยทำให้ผู้เรียนได้มีส่วนร่วมสูงสุดและทำให้เกิดการบรรลุนานสูงสุด ซึ่งในการดำเนินกระบวนการกลุ่มควรคำนึงถึงหลักความเชื่อของกระบวนการกลุ่ม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ความเชื่อของกระบวนการกลุ่ม (กาญจนา ไชยพันธุ์, 2549) สามารถสรุปได้ดังนี้
 - 1.1 บุคคลแต่ละคนมีความสามารถในตนเอง
 - 1.2 ประสบการณ์ที่สมาชิกของกลุ่มได้รับจากกลุ่มจะส่งเสริมให้สมาชิกได้พัฒนาความสามารถของตนเองเพิ่มมากขึ้น
 - 1.3 บุคคลแต่ละคนจะมีอิทธิพลต่อกลุ่ม และในขณะเดียวกันกลุ่มก็จะมีอิทธิพลต่อบุคคลเช่นเดียวกัน
 - 1.4 กลุ่มมีส่วนในการส่งเสริมให้สมาชิกแต่ละคนมีการพัฒนาทัศนคติทางสังคมในทางที่ดีขึ้น

2. ผลลัพธ์ของการจัดกระบวนการกลุ่มที่ดี การจัดกระบวนการกลุ่มที่มีผลลัพธ์ที่ดีเกิดจากการที่ผู้เรียนได้มีส่วนร่วมสูงสุดในกิจกรรม และมีการออกแบบงานที่เหมาะสมเพื่อการบรรลุงานสูงสุด ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 การมีส่วนร่วมสูงสุด (maximum participation) ของผู้เรียนขึ้นอยู่กับ การออกแบบกลุ่ม ซึ่งมีตั้งแต่กลุ่มเล็กที่สุด คือ 2 คน จนถึงกลุ่มใหญ่ กลุ่มแต่ละประเภทมี ข้อดีและข้อจำกัดต่างกัน ผู้เรียนทุกคนควรมีส่วนร่วมในทุกกิจกรรมของแต่ละองค์ประกอบ ฉะนั้น ผู้สอนจึงต้องพิจารณาตามจำนวนผู้เรียน การออกแบบกลุ่มให้มีประสิทธิภาพผู้สอนควรพิจารณา ความยากง่ายในการมีส่วนร่วม ความลึกซึ้งของการแสดงความคิดเห็นหรือผลงาน และการจัดสรร บทบาทของผู้เรียนในการเข้ากลุ่มแต่ละประเภท (งานพัฒนาคุณภาพ กองบริการการศึกษา สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, มปป.).

2.2 การบรรลุงานสูงสุด (maximum performance) ถึงแม้ผู้สอนจะ ออกแบบกลุ่มให้ผู้เรียนทุกคนมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมแล้วก็ตาม แต่สิ่งที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่จะ ทำให้กลุ่มผู้เรียนบรรลุงานสูงสุด คือ การออกแบบงาน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ผู้สอนจะต้องจัดทำ เป็นใบงานที่กำหนดให้กลุ่มผู้เรียนทำกิจกรรมให้บรรลุตามวัตถุประสงค์การเรียนรู้ในแผนการสอน โดยมีหลักในการออกแบบงานที่สำคัญ คือ การกำหนดกิจกรรมที่ชัดเจนว่าจะให้ผู้เรียนแบ่งกลุ่ม อย่างไร การกำหนดบทบาทของกลุ่มหรือสมาชิกให้ชัดเจน การกำหนดโครงสร้างของงานที่ชัดเจน และออกแบบใบงานหรือใบชัดเจน (งานพัฒนาคุณภาพ กองบริการการศึกษา สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, มปป.)

การประเมินการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

การประเมินการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ต้องมีวัตถุประสงค์ของการประเมินผลใน ประเด็นต่างๆ ที่ชัดเจน และศึกษาถึงองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (ศิริพร จิปนวัฒนา, 2546) ซึ่งมี รายละเอียดดังต่อไปนี้

องค์ประกอบของการประเมินการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม (วรลักษณ์ ไชยทัพ, 2544)

1. ประเมินผู้เข้าร่วมกระบวนการเรียนรู้ อาจจะพิจารณาจากตัวชี้วัดการ เปลี่ยนแปลง 3 ด้าน คือ ด้านความรู้ความเข้าใจ (knowledge) ด้านทัศนคติ (attitude) และด้าน ทักษะ (skill)

2. ประเมินกระบวนการจัดการเรียนรู้และการจัดการทั่วไป นอกจากการพิจารณา จากความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นของผู้เข้าร่วมแล้ว สิ่งที่ต้องพิจารณาในการประเมินผลคือ กระบวนการจัดการเรียนรู้ที่เกิดขึ้น ซึ่งสิ่งที่ต้องประเมินในด้านกระบวนการ ได้แก่

2.1 วัตถุประสงค์ของการจัดกระบวนการเรียนรู้ที่จัดทำขึ้น

2.2 เนื้อหาสาระ

2.3 วิธีการจัดกระบวนการเรียนรู้ที่ใช้

2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดการเรียนรู้และผู้เข้าร่วมกระบวนการเรียนรู้

2.5 บรรยากาศในการเรียนรู้

2.6 วัสดุอุปกรณ์ สื่อต่างๆ ใช้ในงานการเรียนรู้

2.7 สถานที่จัดการเรียนรู้ การจัดสถานที่ ความสะดวกอื่นๆ

2.8 ช่วงเวลาในการสอนแต่ละเนื้อหา

วัตถุประสงค์ของการประเมินการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ได้แก่

1. เพื่อตรวจสอบพื้นฐานการเรียนรู้ของผู้เรียน โดยทั่วไปจะกระทำก่อนการสอนเนื้อหาใหม่อันใดอันหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อตรวจสอบทักษะพื้นฐานที่จำเป็นก่อนเรียนสิ่งใหม่ ตรวจสอบว่าผู้เรียนมีความสามารถระดับใด ตรวจสอบว่าผู้เรียนมีความรู้ในสิ่งที่จะสอนหรือไม่ และตรวจสอบว่าผู้เรียนมีความรู้จากก่อนเรียนถึงหลังเรียนเพิ่มขึ้นเท่าใด
2. เพื่อกระตุ้นและจูงใจการเรียนรู้ของผู้เรียน ในการดำเนินการสอนหากผู้สอนมีการสังเกต ซักถามหรือทดสอบเนื้อเรื่องที่เรียนอยู่เสมอ ย่อมทำให้ผู้เรียนเกิดการตื่นตัว กระตือรือร้นอยากเรียนรู้ นอกจากนั้นยังทำให้ผู้สอนและผู้เรียนมีกิจกรรมโต้ตอบระหว่างกัน อันจะเป็นหนทางนำไปสู่การเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ
3. เพื่อปรับปรุงการเรียนการสอนของผู้สอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากพบว่าผู้เรียนส่วนใหญ่ไม่ผ่านเกณฑ์หรือการเรียนการสอนไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

การใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมในการสร้างเสริมพฤติกรรมสุขภาพในวัยรุ่น

สำหรับการนำการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมมาใช้ในกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับจักรยานยนต์ในวัยรุ่น พบว่ามีการใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพของวัยรุ่นที่แตกต่างกัน ดังเช่นการศึกษาของบุญยง เกี่ยวการค้า และสุทธินสารณ์ วัฒนมะโน (2541) ซึ่งศึกษาการประยุกต์โปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันโรคเอดส์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จังหวัดปราจีนบุรี พบว่ากลุ่มทดลองมีความตระหนักในตนเองเกี่ยวกับโรคเอดส์ ความรับผิดชอบในการป้องกันโรคเอดส์ ทักษะการตัดสินใจเพื่อป้องกันโรคเอดส์ ทักษะการปฏิเสธเพื่อป้องกันโรคเอดส์ และมีพฤติกรรมป้องกันโรคเอดส์ดีขึ้นกว่าก่อนทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ นอกจากนี้สุภาพ กลีบบัว และสุภาพพันธ์์ สุญสินภัย (2541) ได้ศึกษาผลการสอนเจตคติเพื่อป้องกันสารเสพติด (ยาบ้า) ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นการสร้างโปรแกรมการสอนเจตคติแบบมีส่วนร่วมในการป้องกันสารเสพติด (ยาบ้า) พบว่าภายหลังการสอนนักเรียนมีคะแนนเฉลี่ยของเจตคติด้านตระหนักว่ายาบ้าเป็นปัญหาใกล้ตัว ด้านความสนใจ

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาโดยการนำกิจกรรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของการสร้างเสริมพฤติกรรมสุขภาพในวัยรุ่น ดังเช่นการศึกษาของพร้อมจิตร์ ห่อนบุญเหิม และคณะ (2541) ศึกษาผลการอบรมเชิงปฏิบัติการต่อความสามารถในการดูแลตนเองเพื่อป้องกันการติดเชื้อเอดส์ในเยาวชน โดยนำกิจกรรมการบรรยาย การอภิปราย การสนทนากลุ่ม การสาธิต และการแสดงละคร พบว่าการอบรมเชิงปฏิบัติการมีผลทำให้ความสามารถในการดูแลตนเองเพื่อป้องกันการติดเชื้อเอดส์ของเยาวชนหลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรม และมนิรัตน์ ชีระวัฒน์ และนิรัตน์ อิมามิ (2542) ศึกษาการจัดโปรแกรมป้องกันยาเสพติดในโรงเรียนมัธยมศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งเป็นการจัดกิจกรรมโดยการผสมผสานเข้ากับการเรียนการสอนของโรงเรียน กิจกรรมประกอบด้วยการระดมพลังสมอง การใช้รูปแบบกระบวนการแก้ปัญหา การมีส่วนร่วมของนักเรียนในการแก้ปัญหา การเรียนรู้จากตัวแบบ การร่วมอภิปรายปัญหา และการพูดกระตุ้นเตือนจากครู พบว่านักเรียนมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในเรื่องความรู้ ทักษะเกี่ยวกับโทษและอันตรายจากยาเสพติด และมีการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันยาเสพติดที่ดีขึ้น และการศึกษาของ และสุปรียา ดันสกุล และคณะ (2543) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อพฤติกรรมการเลิกสูบบุหรี่ ของนักเรียนสถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตขอนแก่น โดยเป็นการนำโปรแกรมสุขศึกษาไปใช้สอนร่วมกับการใช้กระบวนการกลุ่ม พบว่านักศึกษาเกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยง รับรู้ความรุนแรง และรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการเลิกสูบบุหรี่ถูกต้องมากขึ้น และมีการปฏิบัติตัวในการเลิกสูบบุหรี่ในระดับที่ถูกต้องมากขึ้น

สำหรับการใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น พบว่ายังมีการศึกษาค่อนข้างน้อย ดังเช่นการศึกษาของประภาวดี แสนสีลา (2543) ศึกษาการพัฒนาโปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดขอนแก่น โดยเป็นการใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

กรอบแนวคิดของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์ในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ใช้วิธีการจัดกิจกรรมให้ความรู้แก่นักเรียนโดยใช้หลักกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ประกอบด้วยหลักการเรียนรู้พื้นฐาน 2 หลักการ คือ หลักการเรียนรู้เชิงประสบการณ์ ซึ่งประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทางประสบการณ์ 2) การสะท้อนคิดและอภิปรายร่วมกัน 3) การสรุปความคิดรวบยอด และ 4) การประยุกต์ทดลองใช้ และหลักการเรียนรู้ด้วยกระบวนการกลุ่มที่มีการออกแบบกิจกรรมการเรียนรู้เพื่อส่งเสริมให้ผู้เรียนได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมการเรียนรู้สูงสุด และมีการใช้สื่อประกอบ เช่น ใบงาน ใบชี้แจง ใบความรู้ รวมถึงสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เพื่อให้การจัดกิจกรรมการเรียนรู้เกิดการบรรลุนานสูงสุด เมื่อนักเรียนได้เรียนรู้ถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย ผลกระทบจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และทักษะที่จำเป็นในการสวมหมวกนิรภัยแล้ว นักเรียนอาจจะสามารถวิเคราะห์สาเหตุและหาแนวทางในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากการไม่สวมหมวกนิรภัยร่วมกัน ส่งผลให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายเกิดการปรับเปลี่ยนความคิดความเชื่อเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งความคิดความเชื่อนั้นสัมพันธ์กับความรู้สึกหรืออารมณ์ชอบหรือไม่ชอบ และเกิดแนวโน้มที่จะปฏิบัติและมีการแสดงออกถึงพฤติกรรมและทักษะในการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องเหมาะสม