

กรณีศึกษา : พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต (การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน)
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล
พ.ศ. 2553

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

Copyright by Mahidol University

สารนิพนธ์

เรื่อง

กรณีศึกษา : พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

นางสาวนฤมล ทองประดับ

ผู้ศึกษา

ผู้ศึกษา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุจินดา จารุพัฒน์ มารูโอ,

Ph. D. (Life Science and Human Technology)

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์หลัก

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นพวรรณ เปี้ยเชื้อ,

Ph.D. (Nursing)

Ph.D. (Nursing)

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ร่วม

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ร่วม

ศาสตราจารย์บรรจง มไหสวริยะ,

พ.บ., ว.ว. ออร์โธปิดิกส์

คณบดี

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

รองศาสตราจารย์อรสา พันธุ์ภักดี,

พย.ค

พย.ค

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร

พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต

คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี

มหาวิทยาลัยมหิดล

เรื่อง

กรณีศึกษา : พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต (การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน)

วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2553

นางสาวณมล ทองประดับ

ผู้ศึกษา

รองศาสตราจารย์ สุลี ทองวิเชียร,

ส.ค. (การพยาบาลสาธารณสุข)

กรรมการสอบสารนิพนธ์

ศาสตราจารย์ รุจา ภูไพบูลย์,

D.N.S.

ประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สุจินดา ชาร์พพัฒน์ มารู โอ,

Ph. D. (Life Science and Human
Technology)

กรรมการสอบสารนิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นพวรรณ เปียเชื้อ,

Ph.D (Nursing)

กรรมการสอบสารนิพนธ์

ศาสตราจารย์บรรจง มไหสวริยะ,

พ.บ., ว.ว. ออร์โธปิดิกส์

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

ศาสตราจารย์รัชตะ รัชตะนาวิน,

M.D., F.A.C.E.

คณบดี

คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี

มหาวิทยาลัยมหิดล

กิตติกรรมประกาศ

ความสำเร็จของสารนิพนธ์ฉบับนี้มีได้เกิดจากผู้ศึกษาเพียงคนเดียว หากแต่ได้รับความอนุเคราะห์จากคณาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุจินดา จารุพัฒน์ มารูโอ อาจารย์ที่ปรึกษาหลักและผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพวรรณ เปียเชื้อ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมที่สละเวลาอันมีค่ายิ่งช่วยเหลือ ให้ความกรุณาอุทิศเวลา ให้คำแนะนำ ปรึกษา ตรวจสอบ แก้ไขและปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่ง ผู้ศึกษารู้สึกภาคภูมิใจที่มีอาจารย์เป็นแบบอย่างที่ดีด้านการศึกษา ทำให้ผู้ศึกษารู้สึกมีกำลังใจ และเกิดความรู้สึกที่ดีมาโดยตลอด ขอขอบพระคุณเป็น อย่างสูง มา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ ภาควิชาพยาบาลศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งคณาจารย์พยาบาล สาขาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ตลอดระยะเวลา ที่ได้มีโอกาเข้ามาศึกษาในสถาบันแห่งนี้ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่เกี่ยวข้องที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการทำสารนิพนธ์ครั้งนี้ ให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี รวมทั้งขอขอบคุณเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลด่านช้างทุกท่าน โดยเฉพาะเพื่อนร่วมงาน หน่วยงาน อุบัติเหตุและฉุกเฉิน ที่ได้เสียสละให้ข้าพเจ้ามีโอกาสและได้เข้ารับการศึกษานในหลักสูตรนี้ ขอขอบคุณเพื่อนที่ร่วมหลักสูตรที่ได้ให้ความช่วยเหลือมาตลอด ขอขอบคุณท่านอาจารย์โรงเรียนบริหาร แจ่มใสวิทยา 3 ขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเพื่อให้งานการศึกษาสำเร็จด้วยดี

ท้ายนี้ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ผู้ให้กำเนิดชีวิต และสนับสนุนช่วยเหลือให้กำลังใจ รวมทั้งบุคคลผู้หนึ่งซึ่งเป็นเพื่อนที่ให้ความช่วยเหลือ และความห่วงใยต่อผู้ศึกษามาโดยตลอด

นฤมล ทองประดับ

กรณีศึกษา : พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
CASE STUDY : NO HELMET USE BEHAVIOR OF MOTORCYCLE RIDERS AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS

นฤมล ทองประดับ 4937557 RACN/M

พย.ม. (การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน)

คณะกรรมการที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : สุจินดา จารุพัฒน์ มาร์โอ, Ph.D. (Life Science and Human Technology),
นพวรรณ เปียชื่อ, Ph.D. (Nursing)

บทคัดย่อ

องค์การอนามัยโลกกำหนดให้อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาระดับนานาชาติ โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ในกลุ่มวัยรุ่นอายุระหว่าง 15-19 ปี การศึกษาครั้งนี้เป็นแบบกรณีศึกษา วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังความมั่นใจแหล่งสนับสนุน ความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยใช้ทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนเป็นแนวในการศึกษา จำนวน 4 ราย เลือกแบบเฉพาะเจาะจง เป็นเพศชาย 2 ราย และเพศหญิง 2 ราย ที่กำลังศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแห่งหนึ่งในเขตอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

ผลการศึกษาพบว่ากรณีศึกษามีพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากการสวมหมวกนิรภัยมีข้อจำกัด ในด้านมองเห็น การได้ยินเสียงลดลง ไม่สุขสบายร้อน อับ ผมเสียรูปทรง หมวกไม่ทันสมัย สูญหายถ้าวางไว้ และกรณีศึกษาเห็นว่าเพื่อนในกลุ่มทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนไม่สวมหมวก ถ้าสวมมาจะแตกต่างจากเพื่อน ทั้งนี้กรณีศึกษาจะสวมหมวกนิรภัยในกรณี พบว่ามีการตั้งด่านตรวจของตำรวจ หรือต้องขับขี่ไปในระยะไกลด้านความคาดหวัง ความมั่นใจ กรณีศึกษายังไม่คาดหวังหรือ มั่นใจที่จะทำได้ ถึงแม้จะมี ดันแบบและการใช้คำพูดชักจูงจากตำรวจที่มาให้ความรู้ในโรงเรียน เนื่องจากกรณีศึกษาขาดความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุและขาดแหล่งสนับสนุนในการส่งเสริมความมั่นใจในการประสบความสำเร็จด้วยตนเอง

ผลการศึกษาครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะ สำหรับพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนควรส่งเสริมให้นักเรียนมีสมรรถนะแห่งตน โดยมีแหล่งสนับสนุนที่ชัดเจน เพื่อให้เกิดความมั่นใจ ความคาดหวังในการที่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจนเป็นพฤติกรรมที่ถาวรในการป้องกันตนเอง โดยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

คำสำคัญ : หมวกนิรภัย / พฤติกรรม / ขับขี่มอเตอร์ไซด์

**CASE STUDY : NO HELMET USE BEHAVIOR OF MOTORCYCLE RIDERS
AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS****NARUMON THONGPRADUB 4937557 RACN/M****M.N.S. (COMMUNITY HEALTH NURSE PRACTITIONER)****THEMATIC PAPER ADVISORY COMMITTEE: SUCHINDA JARUPAT MARUO,
Ph.D. (Life Science and Human Technology), NOPPAWAN PIASEU, Ph.D. (Nursing)****ABSTRACT**

The World Health Organization has deemed traffic accidents as an international problem, especially in developing countries. Most of the traffic accidents occur with teenage motorcyclists aged between 15 and 19 years. The present study was a case study which aimed at investigating the behaviors of not wearing a helmet, forethought, selfconfidence, sources of support, and self-efficacy regarding wearing a helmet while riding a motorcycle of high school students. The self-efficacy theory was employed as the conceptual framework of the study. The study sample consisted of four students, two males and two females, who were studying at a high school in Dan Chang District, Suphanburi Province. Data were collected by means of in-depth interviews, and the collected data were analyzed by means of content analysis.

The study findings revealed that the cases did not have helmet wearing behaviors due to perceived restrictions. They thought that wearing a helmet reduced their field of vision and ability to hear noises. They also stated that wearing a helmet was hot, sweaty, and uncomfortable, and it made their hair out of shape. In addition, they indicated that their helmet was not fashionable, and they may lose it if they left it around. Finally, the cases said that their friends, both riders and passengers, did not wear a helmet, so they did not want to be different from them. It was also found that the subjects would wear a helmet in cases that they came across a police checkpoint or when they had to ride the motorcycle for a long distance. As regards expectation and confidence, the subjects did not have expectation or selfconfidence to wear a helmet even though they had seen a demonstration and listened to a motivational talk from police officers who disseminated knowledge in their school. This is because they lacked awareness of prevention of accidents and lacked sources of support to promote their confidence to become successful by themselves.

Based on the study findings, it is recommended that community practice nurses should promote self-efficacy of high school students with clear sources of support to nurture their sense of safety and selfconfidence to adjust their behavior and make such behavior become a permanent trait to protect themselves by wearing a helmet every time they ride a motorcycle.

KEY WORDS: HELMET / BEHAVIOR / MOTORCYCLE RIDERS

91 pages

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อ (ภาษาไทย)	ง
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ฌ
สารบัญแผนภูมิ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ในการศึกษา	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
คำจำกัดความที่ใช้	5
กรอบแนวคิดในการศึกษา	6
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	8
ความสำคัญของหมวกนิรภัย	8
ความหมายของหมวกนิรภัย	9
ประเภทของหมวกนิรภัย	9
หลักการเลือกหมวกนิรภัย	11
วิธีการสวมหมวกนิรภัย	12
กฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัย	12
ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก	13
ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก	13
ระบาคติญาของอุบัติเหตุจากการจราจร	14
ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่น	16
ทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน	19

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีการศึกษา	25
กลุ่มเป้าหมายและการคัดเลือกการศึกษา	25
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	26
ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล	27
การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอผลการศึกษา	27
การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง	28
บทที่ 4 ผลการศึกษา	29
บทที่ 5 อภิปรายผลการศึกษา	45
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	51
สรุปผลการศึกษา	51
ข้อจำกัดในการศึกษา	53
ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้	54
ข้อเสนอแนะจากการศึกษา	54
บทสรุปแบบสมบูรณภาษาไทย	56
บทสรุปแบบสมบูรณภาษาอังกฤษ	65
รายการอ้างอิง	76
ภาคผนวก	82
ประวัติผู้วิจัย	90

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 แสดงข้อมูลทั่วไปของกรณีศึกษา	31
2 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับหมวดนิรภัยของกรณีศึกษา ทั้ง 4 ราย	40
3 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเปรียบเทียบพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยของกรณี ศึกษาทั้ง 4 ราย	41
4 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเปรียบเทียบความคาดหวัง ความมั่นใจ แหล่งสนับสนุน ความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย และข้อจำกัด อุปสรรคของกรณีศึกษา ทั้ง 4 ราย	43

สารบัญภาพ

ภาพ

หน้า

- | | |
|---|---|
| 1 | ภาพหมวกนिरภัยจากคณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร |
|---|---|

10



สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการศึกษา	7
2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและ การคาดหวังในผลลัพธ์	20
3 แสดงความแตกต่างระหว่างการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและการคาดหวังในผลลัพธ์ ต่อการกระทำพฤติกรรม	21

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน สร้างความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล ทางเศรษฐกิจ และสังคม ทั้งยังเป็นปัญหาสำคัญทางสาธารณสุข จึงได้ถูกกำหนดให้เป็นปัญหาระดับนานาชาติ ที่องค์การอนามัยโลกได้ประกาศไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ให้เป็นปีแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศเห็นความสำคัญในการลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนา นอกจากนี้แล้วองค์การอนามัยโลกได้คาดการณ์ว่า ในอีกสิบปีข้างหน้า (ค.ศ. 2020) อุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุแห่งความตายอันดับ 3 ของพลเมืองโลก (องค์การอนามัยโลก, 2004)

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาที่มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตอยู่ในลำดับต้น ๆ จากการจัดอันดับขององค์การอนามัยโลก ประกอบกับผลการศึกษาวิจัยทางสถิติและระบาดวิทยา พบว่าแนวโน้มของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ประเวศ วะสี และคณะ, 2550)

รถจักรยานยนต์นับเป็นเอกลักษณ์ของประเทศกำลังพัฒนาประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เช่นเดียวกับเพื่อนบ้านอย่างประเทศเวียดนาม ซึ่งมีรายงานสอดคล้องกันว่าในปี พ.ศ.2545 ทั้ง 2 ประเทศมีอัตราการตายและบาดเจ็บรุนแรงจากรถจักรยานยนต์ โดยในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 81(ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2541) ส่วนในประเทศเวียดนาม คิดเป็นร้อยละ 62 (องค์การอนามัยโลก, 2004) ซึ่งสอดคล้องกับ รายงานการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ใน ประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาที่ประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น เป็น 2 เท่า คิดเป็นร้อยละ 27 (Solagbery et al; 2004)

การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน เกิดได้กับทุกเพศทุกวัย แต่ที่โดดเด่น ส่วนใหญ่คือวัยรุ่น และคนหนุ่มอายุ 10 -30 ปี เพราะคนส่วนใหญ่ในวัยนี้คือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ความสูญเสียของกลุ่มนี้มีความสำคัญมากเนื่องจากเป็นวัยแห่งอนาคตของประเทศ โดยเฉพาะวัยรุ่นที่เป็นวัยแห่ง

การเรียนรู้ และแสวงหาตัวตน การเดินทางจึงเป็นกิจกรรมสำคัญเพื่อตอบสนองความต้องการตามธรรมชาติของวัยนี้ ทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บ ดังนั้นสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในวัยนี้จึงมีสัดส่วนที่สูงสุด ถึงร้อยละ 44 ของจำนวนเด็กประณตปลาย และร้อยละ 70 สำหรับเด็กมัธยม ที่เสียชีวิต (ประเวศ วะสี และคณะ, 2550) จากรายงานปัญหา และปัจจัยเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กไทยพบว่า เด็กไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจร 2.2 คน ต่อวัน เท่ากับ 7 เท่าของโรคไข้เลือดออก ซึ่งทั้งนี้การบาดเจ็บที่รุนแรงในเด็กเกิดจากรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 46 โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 18 ปี มีความเสี่ยงสูงในการบาดเจ็บถึงแก่ชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547; ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และศิริวรรณ สันติเจียรกุล, 2549) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในประเทศไต้หวัน พบว่าวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และบาดเจ็บจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มากที่สุด (Ming-Fu Chiang et al., 1997)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และการเกิดความรุนแรงในวัยรุ่นเนื่องจากในวัยนี้มีพฤติกรรมในการระมัดระวังความปลอดภัยน้อย เพราะส่วนใหญ่ เพราะการขับของวัยรุ่นจะขับไปทันที ด้วยความเร็วสูง ไม่ทำตามกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย และคิดว่าการขับที่ปลอดภัยคือการขับไปจนถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่ประสบอุบัติเหตุ และยังกังวลว่าจะถูกเพื่อนล้อเลียน หากสวมหมวกนิรภัย (พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์, 2547) ผลจากขับ หรือการซ้อนรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและการบาดเจ็บที่รุนแรง เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต คือการบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะ และใบหน้า โดยพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า แต่ถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วจะสามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้เป็นอย่างดี (องค์การอนามัยโลก, 2549) จากการศึกษาวิจัยของโรงพยาบาลขอนแก่นในปี พ.ศ. 2539 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ สามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 27 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2541) ทั้งนี้สอดคล้องกับศึกษาของ กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (2008) ที่ใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติในการวิเคราะห์ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บในกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 28,740 ราย ในโรงพยาบาล 28 แห่งทั่วประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2544 ถึง พ.ศ. 2549 พบหลักฐานในเชิงสถิติว่า การใช้หมวกนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 43 สำหรับผู้ขับขี่ และร้อยละ 58 สำหรับผู้ซ้อนท้าย (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ และคณะ, 2552) ดังนั้นการออกกฎหมายการใช้หมวกนิรภัยจึงเป็นความสำคัญ

ในประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายในเขตกรุงเทพมหานครเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2536 และครอบคลุมพื้นที่ทั่วทุกภูมิภาค ในปี พ.ศ. 2539 หลังจากที่มีการประกาศบังคับใช้กฎหมายแล้ว ปรากฏว่าสถิติอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองลดลงถึงกว่าร้อยละ 40 (ประเวศ วะสีและ

คณะ, 2550) จากรายงานการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่าการออกกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยทำให้อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงจากร้อยละ 43 เป็นร้อยละ 37 ส่วนอัตราการเสียชีวิตลดลงร้อยละ 21 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2541) นอกจากนี้ในต่างประเทศยังได้มีรายงาน การศึกษาเกี่ยวกับการอุบัติเหตุการใช้รถจักรยานยนต์ หลังมีการใช้กฎหมายหมวกนิรภัย โดยการศึกษาวิจัยในรัฐเท็กซัส พบว่าผลอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บลดลงทั้งนี้ ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลลดลงด้วย (Lund et al; 1977) การศึกษานี้ยังสอดคล้องกับรายงานการศึกษาในประเทศไต้หวัน ที่ทำการศึกษอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หลังมีการ ประกาศใช้กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยในปี ค.ศ.1997 พบว่า อัตราความรุนแรงการบาดเจ็บที่สมองลดลงถึงร้อยละ 33 (Ming-Fu Chiang et al.,1997) แต่หลังจากนั้นเมื่อการเข้มงวดของกฎหมายการใช้หมวกนิรภัยได้ลดลง ส่งผลทำให้อัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน (กมล เศรษฐชัยยนต์ และคณะ, 2536) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการศึกษาในสหรัฐอเมริกาและรัฐฟลอริดา หลังจากการเพิกถอนกฎหมายการใช้หมวกนิรภัยในขณะที่ขับใช้รถจักรยานยนต์ ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 ในสหรัฐอเมริกา และร้อยละ 53 ในรัฐฟลอริดา (Watson et al; 1975 : Andreas Muller, 1994)

จังหวัดสุพรรณบุรีเป็นจังหวัดที่มีสาเหตุการตายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นอันดับที่ 3 ของกลุ่มโรคที่สำคัญ 10 อันดับแรก โดยรองจากโรคมะเร็งและโรคติดเชื้อและปรสิต คิดเป็นร้อยละ 43.06 ของการเกิด อุบัติเหตุทุกชนิด และยังพบว่าจังหวัดสุพรรณบุรีเป็นจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำเพียงร้อยละ 21.02 (พัชรินทร์ ชมเดช และคณะ, 2544) อำเภอด่านช้าง เป็นอำเภอหนึ่งที่มีอุบัติเหตุการจราจรทางบกเกิดขึ้นเป็นอันดับที่ 3 ของสาเหตุการบาดเจ็บ 19 สาเหตุของจังหวัดสุพรรณบุรี (สถิติอุบัติเหตุ, 2546) และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรใน 3 ปี ย้อนหลังของโรงพยาบาลด่านช้าง ในปีพ.ศ. 2549 – 2551 จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต 3,235 ราย ส่วนใหญ่เป็นสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ อายุส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 16-20 ปี และไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวน 2,370 ราย (ข้อมูลบันทึกการบาดเจ็บ, 2551)

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ผู้ศึกษาปฏิบัติงานในห้องอุบัติเหตุ –ฉุกเฉินของโรงพยาบาลด่านช้าง พบข้อมูลจากการบันทึกรายงานอุบัติเหตุ ทั้งผู้ขับขี่ และผู้ซ้อนรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม คือการไม่สวมหมวกนิรภัย หรือสวมแต่ไม่รัดสายรัดคาง หมวกไม่ได้มาตรฐาน เวลารถล้มหมวกจะหลุดออก จากศีรษะ สำหรับโรงเรียนบรรหารแจ่มใสวิทยา 3 จากการสำรวจพบว่าสถานศึกษา ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลอำเภอด่านช้าง ซึ่งเป็นเขตชุมชน มีตลาดอยู่ด้านตรงข้าม และ ด้านหน้าประตูทางเข้าออก ของโรงเรียนมีถนน 2 เลน ทั้งยังมีจุดกลับรถ จำนวนรถที่ผ่านไปมามีจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเช้า และช่วงเย็น ที่นักเรียนเดินทางมาโรงเรียน และกลับจากโรงเรียนจะมีทั้งรถผู้ปกครองที่มารับส่งนักเรียน รถที่นักเรียนขับมาเอง ซึ่งจะเป็นรถจักรยานยนต์

และในการสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนบริหารแจ่มใสวิทยา 3 จากตำราจราจรที่ปฏิบัติงาน พบว่านักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเอง ส่วนใหญ่ยังพบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย และนักเรียนที่ซ้อนเพื่อนหรือผู้ปกครองมาส่งจะไม่มีใครที่สวมหมวกนิรภัย ถึงแม้ว่าโรงเรียนจะมีกฎให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นอกจากนี้โรงเรียนยังได้ร่วมมือกับตำรวจจราจรในการอบรมการขับขี่ กฎหมายจราจร เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ แต่ยังมีนักเรียนที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลด้านข้างอย่างต่อเนื่อง และเกือบทั้งหมดไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ยังได้รับข้อมูลจากตำรวจจราจรว่า เมื่อไรที่มีการประกาศนโยบายตรวจจับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ก็จะมีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงเวลานั้น ทั้งยังพบว่า บางครั้งนำหมวกมาแต่ไม่สวม แต่จะวางไว้หน้ารถหรือแขวนไว้ที่แฮนด์รถเวลาพบตำรวจจึงจะนำมาสวม เนื่องจากวัยรุ่นรู้สึกว่ายถ้าต้องสวมหมวกนิรภัย เพราะเพื่อนส่วนใหญ่ไม่สวม และเวลาสวมหมวกนิรภัยทำให้เป็นอุปสรรคในการมองรถด้านข้าง ๆ และยังทำให้รู้สึกอึดอัด (รญา ภูไพบูลย์ และคณะ, 2549)

ผลกระทบของการไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์มีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (The Thailand Development Research Institute) ได้ศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2536 และมีรายงานว่าหากผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยจะลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้ 3,030-6,061 ล้านบาทต่อปี (ประภาวดี แสงสีลา, อังไฉน กนกวรรณ บริสุทธิ, 2550)

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ที่ทำให้เกิดความสูญเสียของบุคลากรที่ต้องเสียชีวิตก่อนวัยอันควร หรือต้องอยู่อย่างทุพพลภาพ โดยเฉพาะ วัยรุ่น นักเรียน นักศึกษาซึ่งเป็นทรัพยากรบุคคลที่จะเป็นกำลังของประเทศในอนาคต กระทรวงสาธารณสุขเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทร่วมในการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในฐานะของพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน เป็นบุคลากรในทีมสุขภาพ ที่มีศักยภาพตามเอกสิทธิ์วิชาชีพ มีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา เป็นผู้ที่ทำให้การดูแลส่งเสริมสุขภาพ ผู้ให้คำปรึกษาในการช่วยชุมชน ร่วมมือในการดูแลสุขภาพ ผู้ประสานงานและประสานข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกและภายในโรงพยาบาล (สมจิต หนูเจริญกุล, 2546)

นอกจากนี้แล้วพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนยังมีบทบาทสำคัญในการสร้างเสริมพฤติกรรมในการดูแลตนเอง และการสนับสนุนให้มีความมั่นใจในความสามารถของตนเองด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้กับวัยรุ่น ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และเนื่องจากวัยรุ่นเป็นวัยที่มีพฤติกรรมในการระมัดระวังความปลอดภัยน้อย ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย

จึงจำเป็นต้องทำการศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในเชิงลึกแบบกรณีศึกษา เพื่อนำ
ประยุกต์ใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของ
นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของ
นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. เพื่อศึกษาความคาดหวัง ความมั่นใจและปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการสวม
หมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. มีความเข้าใจพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของ
นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. ได้แนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ในขณะขับจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

คำจำกัดความที่ใช้

1. นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย หมายถึงนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ถึง
มัธยมศึกษาปีที่ 6 ที่กำลังศึกษาในภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2551 ของโรงเรียนบริหารแจ่มใสวิทยา
3 อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี
2. หมวกนิรภัย หมายถึง หมวก สำหรับผู้ขับจักรยานยนต์ ใช้เพื่อลดความรุนแรง
จากการบาดเจ็บของใบหน้า ศีรษะ และเป็นหมวกที่ได้รับการรับรองของมาตรฐานอุตสาหกรรม
3. พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย หมายถึง การไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการ
ขับจักรยานยนต์ ในการเดินทาง หรือสวมหมวกนิรภัยแต่ไม่ได้ใส่สายรัดคาง
4. การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยที่มีความเหมาะสม
พอดีกับศีรษะ และ ใช้สายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับ ในขณะขับจักรยานยนต์

5. อุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัย หมายถึงการสวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดปัญหา และขัดขวางการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในด้านการมองเห็น การได้ยิน ความไม่สบาย และการเก็บรักษาหมวกนิรภัย

6. การรับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัย หมายถึง การทราบถึงประโยชน์ ของหมวกนิรภัย ในการป้องกันและลดความรุนแรง จากการกระแทกของศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

7. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน วิธีการสวมหมวกที่ถูกต้อง ทุกครั้งที่มีการใช้รถจักรยานยนต์

8. การรับรู้สมรรถนะแห่งตนต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งในระยะทางใกล้ และไกล หรือทุกครั้งที่ย้ายมาโรงเรียน หรือไปสถานที่อื่น ๆ ด้วยตนเอง โดยไม่ต้องใช้กฎระเบียบหรือมีบุคคลอื่นมาคอยกระตุ้นเตือน

กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้ใช้แนวคิดทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา (Bandura, 1997) เป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก คือ 1) การรับรู้สมรรถนะแห่งตน (Perceived self-efficacy) เป็นการตัดสินใจของนักเรียนในการกระทำพฤติกรรมในการที่ป้องกันตนเอง จากความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และ 2) ความคาดหวังในผลลัพธ์ (Outcome expectation) ความสามารถที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยความสามารถของตนเอง ในการดูแลป้องกันตนเองทุกครั้งที่ต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยการสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่ถาวร

สำหรับการศึกษานี้ผู้ศึกษาได้นำแหล่งสนับสนุนความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเอง ของทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน (Bandura, 1997) มาใช้ในการศึกษา 2 ประการคือ การได้เห็นต้นแบบ หรือประสบการณ์ผู้อื่น และการใช้คำพูดชักจูง

กรอบแนวคิดในการศึกษา



แผนภูมิ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา (ที่มาดัดแปลงจาก Bandura, 1997)

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

กรณีศึกษาครั้งนี้มี วัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย และความคาดหวัง ความมั่นใจแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้มีการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็นตามหัวข้อดังนี้

1. ความสำคัญของหมวกนิรภัย
2. ความหมายของหมวกนิรภัย
3. ประเภทของหมวกนิรภัย
4. หลักการเลือกใช้หมวกนิรภัย
5. วิธีการสวมหมวกนิรภัย
6. กฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัย
7. ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก
 - 7.1 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก
 - 7.2 ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร
8. ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่น
9. ทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน (Self - efficacy Theory)

1. ความสำคัญของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการป้องกันอุบัติเหตุกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ใช้ได้ถูกวิธีจะลดอุบัติเหตุต่อศีรษะและใบหน้าได้ ซึ่งจากการศึกษาของศาสตราจารย์นายแพทย์วีระ กสสานติกุล พบว่าในการศึกษาเชิงลึกของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ณ จุดเกิดเหตุ พบว่า การบาดเจ็บที่ศีรษะส่วนใหญ่เกิดจากความพิการ หรือ สูญเสียชีวิตมาจากการสวมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพดีต่ำกว่ามาตรฐานสากล โดยเฉพาะกรณีที่หมวกนิรภัยที่หลุดจากศีรษะก่อนชนหรือขณะชน (วีระ กสสานติกุล, 2546) นอกจากนี้หมวกนิรภัยยังเป็นอุปกรณ์ที่ถูก

ออกแบบเพื่อช่วยป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ ในอดีต การสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางรถจักรยานยนต์ มีจุดเริ่มต้นมาจากแนวคิดและการค้นคว้าของท่านเซอร์ Hugh Cairns ศัลยแพทย์ชาวอังกฤษที่เชี่ยวชาญด้านระบบประสาท ค้นพบว่าการสูญเสียชีวิตของทหารที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะ และได้เสนอให้มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ทั้งในการกิจของทหารและในหมู่พลเรือน ทั้งนี้จากการศึกษาวิจัยของต่างประเทศในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ได้ยืนยันถึงประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ว่าสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการรวบรวมและสังเคราะห์ผลการศึกษาวิจัยในประเทศ ต่าง ๆ จำนวนมากกว่า 60 เรื่องพบว่า โดยเฉลี่ยแล้วการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 42 (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาลและคณะ, 2552)

2. ความหมายของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น เพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะ และใบหน้าในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ลักษณะของหมวกนิรภัยกลมคล้ายกะโหลกผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิดอะครีโลไนไตรบิวตาไดอิน – สไตรีนเทอร์โพลีสเมอร์ จากการศึกษาวิจัย พบว่าหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานต้องไม่ทำให้ผู้สวมใส่ถูกจำกัดหรือลดขอบเขตการมองเห็นทางกว้าง และระดับเสียงที่ควรจะได้ยินและไม่ทำให้เกิดการเจ็บปวดคอเพิ่มขึ้น (ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539)

3. ประเภทของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยถูกออกแบบมาเพื่อลดโอกาสที่จะเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะ สมองและใบหน้า จึงได้มีการออกแบบ และแบ่งประเภทของหมวกนิรภัยไว้ 3 ประเภทดังนี้

1. หมวกนิรภัยชนิดครึ่งศีรษะ (Standard Helmet) รูปร่างเหมือนกะลาเมื่อสวมหมวกหมวกนิรภัย จะคลุมได้ครึ่งศีรษะ พอดี และมีสายรัดคางเพื่อสวมให้กระชับศีรษะสามารถป้องกันได้เฉพาะที่ศีรษะส่วนบนเท่านั้น ดังแสดงในภาพ 1 (หน้าที่ 10)



ภาพ 1

2. หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ (Jet Helmet) เป็นการดัดแปลงมาจากหมวกนิรภัยครึ่งศีรษะ ตัวหมวกจะยื่นต่ำลงมาคลุมท้ายทอยด้านหลัง และมีมุมกระดุกขากรรไกรทางด้านข้าง และมีสายรัดคาง เป็นที่นิยมทั่วไป ดังแสดงในภาพ 2



ภาพ 2

3. หมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า (Full face Helmet) เป็นหมวกเต็มใบเปิดช่วงตรงตำแหน่งตาเท่านั้น เป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า เหมือนหมวกของนักรบโบราณ หรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งขัน และมีสายรัดคาง (มูลนิธิเมาไม่ขับ, 2007) ดังแสดงในภาพ 3



ภาพ 3

ภาพ จากสถาบันหมวกนิรภัย คณะเภสัชศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

4. หลักการเลือกใช้หมวกนิรภัย

การเลือกใช้หมวกนิรภัยมีหลักการดังนี้

1. ควรใช้หมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า เนื่องจากลดการบาดเจ็บที่ใบหน้าและที่ศีรษะ ได้ดี และหมวกนิรภัยควรมีน้ำหนักเบา และควรเลือกใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (สมอ.) จากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บบริเวณศีรษะและใบหน้าของเด็กวัยรุ่นที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลในโรงพยาบาลมหาวิทยาลัย La Sapienza ในโรมพบว่า การเลือกใช้หมวกนิรภัยที่เหมาะสมจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะและใบหน้าได้โดยเฉพาะหมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า (Claudia Pileggi et al., 2006) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาแบบแผนการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม พบว่าแม้ว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ร้อยละ 96 มีหมวกนิรภัย แต่กว่าครึ่งหนึ่งเป็นหมวกแบบครึ่งใบซึ่งไม่ถูกต้องตามมาตรฐาน (ลือชัย ศรีเงินวง, 2546) การศึกษาในไต้หวันเกี่ยวกับการใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่าหมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้าปลอดภัยป้องกันได้ดีกว่าหมวกนิรภัยชนิดครึ่งใบ (Wen -Ta Chiu et al., 1996)

2. ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่ทำด้วยวัสดุแข็ง เพื่อป้องกันการกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พื้นผิวหมวกด้านนอกควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกชั้นในบุด้วยโฟรอสไตรน ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อหมวกควรทดสอบ โดยสวมหมวกและสายรัดคาง ไว้ ทดลองปลักตัวหมวกทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่า ควรเลือกหมวกใบใหม่ (องค์การอนามัยโลก, 2549)

3. ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งภายในหมวก ซึ่งอาจเกิดการกระทบศีรษะได้ง่ายสายรัดคางควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 ซม. ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม ขอบหมวกมีสีสดหรือมีแถบสีคาดตัดไว้ เพื่อช่วยให้ คนขับรถและคนขับขี่รถจักรยานยนต์ข้างเคียง สังเกตได้ง่ายขึ้น ซึ่งมีงานวิจัยในนิวซีแลนด์ได้ศึกษาสีของหมวกนิรภัยมีผลต่อความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุพบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับผู้สวมหมวกสีดำนากว่าสีขาวหรือสีอ่อนและสีสว่าง (องค์การอนามัยโลก, 2549)

4. หมวกนิรภัยและสายรัดคาง ควรเปลี่ยนใหม่ทุก 3-5 ปี หรือ หากเป็นหมวกที่เคยได้รับอุบัติเหตุมา หรือได้รับแรงกระแทกอย่างรุนแรง ไม่ควรนำมาใช้อีก (ยุพา หงษ์วะชิน, 2542 ; องค์การอนามัยโลก, 2549 ; ประเวศ วะสี, 2550) จากผลประสิทธิภาพ ของหมวกนิรภัยในการลดความรุนแรง ได้มีการศึกษาพบว่าผู้ที่ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่ใช้หมวกนิรภัยจะมีการบาดเจ็บที่รุนแรง บริเวณศีรษะและคอเป็นจำนวนมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้การ

เสียชีวิต ยังพบว่าผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิต เป็นจำนวนมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย ประมาณ 3 เท่า (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2552)

5. วิธีการสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย ควรสวมหมวกนิรภัย ที่มีความเหมาะสมกับศีรษะและคาดสายรัดคางให้แน่นพอดีเพื่อให้ หมวกกระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้งเสมอ จึงจะสามารถลดอันตราย อันจะเกิดกับสมอง เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และถ้าหากหมวกเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้าขนาดใหญ่เกินไปจะหลุดออกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าจะคาดสายรัดคางก็ตาม (ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539; มุลนิธิมาไม่จับ, 2007)

6. กฎหมายเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัย

ปัจจุบันกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยซึ่งใช้บังคับ ได้ใช้พระราชบัญญัติ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 7 พ.ศ.2550 (ประเวศ วะสีและคณะ, 2550) ซึ่งมีข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์และการสวมหมวกนิรภัยได้แก่

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวก ที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ยกคนโดยสารรถจักรยานยนต์ มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษ เป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง (นัยนา เกิดวิชัย, 2546)

กฎหมายเป็นส่วนหนึ่งที่มีบทบังคับให้บุคคลได้ปฏิบัติตามเพราะกฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมในสังคมที่มีอิทธิพลต่อการควบคุมพฤติกรรมของมนุษย์ในสังคม กฎหมายจึงนับว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่ง ที่ควบคุมความประพฤติของสังคม (วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ อ้างใน

ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539:422) ซึ่งสอดคล้องกับความคิดที่ว่า กฎหมายคือ “ข้อบังคับของรัฐซึ่งกำหนดความประพฤติของมนุษย์ ถ้าฝ่าฝืนจะถูกลงโทษ” (หยุด แสงอุทัย, 2536 :43) ในประเทศไทยได้มีการใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยโดยบังคับใช้ทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2538 ซึ่งผลสำเร็จพบว่าอัตราการใส่หมวกนิรภัยบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครในผู้ขับขี่สูงถึงร้อยละ 99.7 และผู้โดยสาร ร้อยละ 74.7 (สถิติสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2548) เช่นเดียวกับประเทศไต้หวันเมื่อได้มีการใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยพบว่าก่อนการใช้กฎหมายอัตราการสวมหมวกนิรภัยมีเพียงร้อยละ 21 แต่หลังการออกกฎหมายแล้วอัตราเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 95.95 (Wen-ta Chiu et al., 1996)

กฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทยได้ประกาศใช้ครอบคลุมทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 (นัยนา เกิดวิชัย, 2546) และมาตรการทางกฎหมายที่บังคับใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2539 ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย และมีอัตราปรับเพิ่มโทษเป็น 2 เท่า สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยมาตั้งแต่ ธันวาคม พ.ศ. 2550 ในการสำรวจทัศนคติและการรับรู้ต่อกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2552 โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยร่วมกับเครือข่ายมหาวิทยาลัยในภูมิภาค พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่ทราบเรื่องการเพิ่มโทษปรับแก่ผู้ขับขี่ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยในอัตราเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 54 และที่สำคัญยังพบว่าผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ เนื่องจากว่าเกิดจากการขาดความเข้าใจต่อกฎหมายสำหรับคนนั่งซ้อน และตำรวจมักไม่เรียกจับกุม (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และคณะ, 2552)

7. ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ในที่นี้จะกล่าวไว้ 2 ส่วน คือความสูญเสียจากการจราจรทางบก และระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร ดังรายละเอียดดังนี้

7.1 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ

7.1.1 ความสูญเสียโดยตรง (Direct loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บ หลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย (วิจิตร บุญโหดระ, 2530 อ้างใน พัฒนา จินวงษ์, 2539)

7.1.2 ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) เป็นค่าเสียหายของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหาย ในระหว่างที่ผู้บาดเจ็บหยุดงาน หากมีการตายและพิการเกิดขึ้นไม่สามารถหารายได้รวมถึงการสูญเสีย ซึ่งเกิดจากการความเจ็บปวด ความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัว และผู้เป็นที่รักซึ่งไม่สามารถประเมินค่าได้ จากการศึกษาในประเทศอเมริกา ปี พ.ศ. 2543 ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยร้อยละ 87 เป็นผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บเหล่านี้เป็นจำนวนเงิน 126,800 ล้านบาท ซึ่งเป็นภาระอันใหญ่หลวงด้านการสาธารณสุข และการเงินของผู้บาดเจ็บล้มตาย และของครอบครัวการบาดเจ็บที่สาหัส ได้แก่ การบาดเจ็บที่สมองและ ประสาทไขสันหลัง มีมูลค่าเฉลี่ยรายละ 13,298,280 บาท (WHO, 2004)

ในประเทศไทยได้ทำการศึกษาระบาดวิทยาการบาดเจ็บที่ศีรษะ และได้เข้ามารักษาในโรงพยาบาลขอนแก่น พบว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดคือ 1,088 บาท สูงสุดคือ 88,009 บาท เฉลี่ย 28,399 บาท ต่อคน ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มอาจทำให้เกิดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของวีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์ (2549) พบว่าผู้บาดเจ็บที่ต้องเข้ารับรักษาในโรงพยาบาลเป็นจำนวนปีละ 150,000 คน โดย 1 คน จะต้องเสียค่าใช้จ่าย ประมาณ 1,500 บาท และยังส่งผลกระทบต่อตัวผู้ป่วยเอง ที่ต้องนอนรักษาตัวเป็นเวลานาน ทำให้เกิดภาวะแทรกซ้อน ต้องพึ่งพาบุคคลอื่น ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มอาจทำให้เกิดปัญหาครอบครัว สังคม และเป็นปัญหาด้านสาธารณสุข (วรารุณ กิตติวัฒนานุกูล และคณะ, 2546) นอกจากนี้วัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่กำลังศึกษาถือว่าเป็นวัยอนาคตสำคัญของประเทศ หากมีความบาดเจ็บพิการ เหลือหลังการบาดเจ็บทางสมองย่อมเป็นภาระต่อสังคมอย่างมาก (สุรกรานต์ ยุทธเกษมสันต์, 2543)

จากการทบทวนวรรณกรรมได้มีการศึกษาในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ โดยเปรียบเทียบระหว่างผู้ที่สวมหมวกนิรภัยกับผู้ที่ไม่สวม พบว่า ค่ารักษาพยาบาลของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า จำนวนวันที่ต้องนอนโรงพยาบาลของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าเป็น 2 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ ความจำเป็นในการใช้อุปกรณ์การแพทย์ขั้นสูง ซึ่งมักมีจำนวนจำกัด และหอผู้ป่วยหนัก มากกว่ากลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทาง (ไพบุตย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และคณะ, 2552)

7.2 ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร จำแนกได้ 3 ปัจจัยด้วยกันดังนี้

7.2.1 ปัจจัยที่เกี่ยวกับบุคคล (Human Factor) ได้แก่

1. ผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดความรุนแรงโดยตรงเพราะผู้ขับขี่ต้องเป็นผู้ที่บังคับ และควบคุมยานพาหนะ ในสถานการณ์ที่ต่างๆ กัน เมื่อวิเคราะห์ ปัจจัยที่เกี่ยวกับ

บุคคล พบว่าองค์ประกอบของผู้ขับขี่ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เกี่ยวข้องหลายประการ เช่น อายุ เพศชาย มีโอกาสเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง อายุ พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 15-24 ปี (จุฬารักษ์ โสตะ, 2543) องค์ประกอบอื่นได้แก่ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่ สภาพร่างกายจิตใจและอารมณ์ การดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้นประสาท (องอาจ วชิรพันธ์สกุล และคณะ อ้างใน มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์, 2538) และในขณะเดียวกัน ผู้ขับขี่ช่วง อายุระหว่าง 15- 18 ปี มีทักษะ ความรับผิดชอบ การควบคุมสติ ความชำนาญในการขับขี่ น้อยกว่า ช่วงอายุมากกว่า 18 ปีขึ้นไป (ประเวศ ะสีและคณะ, 2550) และยังเกิดจากพฤติกรรมในการขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างประมาท ขับขี่ด้วยความคะนอง การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับเร็วเกินกำหนด การไม่ให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือ ก่อนจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การขับแข่ง กับเพื่อน หรือการถูกเพื่อนท้าทาย ประมาท จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และเกิดความเสียหาย รุนแรง (จุฬารักษ์ โสตะ, 2543) นอกจากนี้ยังพบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ว่ามีหมวก นิรภัยแต่ไม่สวมหมวกหรือสวมแต่ไม่รัดสายรัดคาง (วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ, 2535)

จากการทบทวนวรรณกรรมในการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของวัยรุ่น ในประเทศอิตาลี พบว่า ส่วนใหญ่วัยรุ่น จะ มีการสวมหมวกนิรภัยค้ำทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน ในขณะที่ ขับขี่ยังมีพฤติกรรม การใช้โทรศัพท์ การสูบบุหรี่ การขับเร็ว และ การพูดคุยกับผู้โดยสารในขณะที่ ขับขี่รถจักรยานยนต์ (Claudia Pileggi et al., 2006)

2. ผู้โดยสาร ผู้โดยสารเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น เร่งเร้า ให้ผู้ขับขี่ ขับเร็วเกินกำหนด ขับด้วยความประมาท ฝ่าฝืนกฎจราจร และขับแข่ง ชันกับผู้อื่น ทำให้ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (จุฬารักษ์ โสตะ, 2543) โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ในช่วงวัยรุ่นจะมีความคิดคะนอง ประมาท (ไวยวุฒิ สิริหิรัญวงศ์, 2543)

7.2.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ (Vehicular Factor) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีส่งผลให้อุปกรณ์ต่างๆ เกิดความ บกพร่อง เช่น สภาพของยาง ที่หมดสภาพ ระบบห้ามล้อ เบรกแตก คันชักส่งหลุด ระบบไฟสัญญาณ บกพร่อง พวงมาลัย หรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ จากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ การถอดอุปกรณ์เดิมออก เช่น กระจกส่องหลัง พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ (กำไล ตรีชัยศรี, 2536) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย ของ ลือชัย ศรีเงินขวง (2546) โดยวัยรุ่น เห็นว่าการมี กระจก หลอดตา เซย ไม่สวย ไม่เหมาะกับรถ เกะกะและคนอื่นไม่ใส่กันจึงถอดเก็บไว้

จากการทบทวนวรรณกรรมการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิด อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักศึกษาวิทยาลัยหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางคือ ปัจจัยเกี่ยวกับการดัดแปลงรถจักรยานยนต์ เช่น ถอด

กระจกที่ใช่มองข้างหลังออก คัดแปลงท่อไอเสีย เปลี่ยนล้อรถจักรยานยนต์ให้เล็กลง (เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ, 2542)

7.2.3 ปัจจัยการเกิดจากถนนและสภาพแวดล้อม(Road and Environment) สภาพถนน และสภาพแวดล้อมไม่เหมาะสมหรือเอื้ออำนวย ประกอบกับผู้ขับขี่ไม่มีความระมัดระวัง ย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ดังนี้

1. สภาพถนน บริเวณที่เป็นจุดอันตรายก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้ง่ายและบ่อยครั้ง เช่น บริเวณทางแยก ทางโค้ง บริเวณสะพาน ถนนไม่เรียบเป็นหลุมเป็นบ่อ และความกว้างของถนนน้อยกว่า 5 เมตร เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการชน (ศรีสมร การ่อน, 2539)
2. สภาพแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องการจราจร หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัว ผู้ขับขี่อันเป็นส่วนประกอบที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ สภาพภูมิประเทศ และอุปสรรคทางธรรมชาติ การกระทำของคน (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2536)

8. ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่น

ในแต่ละปีจะมีเด็กวัยรุ่น 15-19 ปีตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทางบกจำนวน 2,000 ราย ประชากรกลุ่มนี้คิดเป็นร้อยละ 9.6 ของประชากรทั้งหมด แต่คิดเป็นร้อยละ 16 ของการตายจากอุบัติเหตุจราจร จากการสำรวจผู้ขับขี่บนท้องถนนพบว่าเด็กวัยรุ่น 10-19 ปี เป็นผู้ขับขี่รถยนต์เพียงร้อยละ 2 และเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์เพียงร้อยละ 4.8 ร้อยละ 55 ของการตายในวัยรุ่น 15-19 ปีมีสาเหตุจากอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ ในจำนวนนี้ ร้อยละ 47 เป็นอุบัติเหตุจราจร เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอายุอื่นพบว่ากลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี และกลุ่ม 20-24 ปี มีความเสี่ยงต่อการตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547) จากรายงานของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ การทรวงสาธารณสุข (2545) พบว่าปัญหาด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยง เป็นเหตุทำให้วัยรุ่นมีอัตราตายต่อประชากรเท่ากับ 1.3 คน ต่อประชากร 1,000คนและอัตราตายเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ถึง 4 เท่า โดยพบว่าสาเหตุการตายที่ระบุได้มาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ นอกจากนี้ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจรในวัยรุ่นยัง ได้แก่

8.1 วัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (novice driver) ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (The Lack of experience)

การขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนที่ต้องอาศัยทั้งความรู้ความสามารถของระบบประสาทและการตัดสินใจที่ดี วัยรุ่นมักจะสามารถในการรับรู้และตอบสนองอันตรายได้น้อย ความสามารถในการควบคุมรถยนต์ไม่ดี การคาดประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดไม่เหมาะสม นอกจากนั้นวัยรุ่นยังมีความสามารถที่ไม่ดีพอในการตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547) ทั้งยังขาดทักษะ ประสบการณ์การขับขี่ที่ไม่เพียงพอจะทำให้การตัดสินใจ หรือ ควบคุมรถยนต์ การใช้พาหนะ ไม่ดีเท่าที่ควร

8.2 วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (risktaking behavior)

แรงผลักดันภายในทำให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง ในระดับหนึ่งของวัยรุ่นซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน วัยรุ่นยังมีปัจจัยเกื้อหนุนในการก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง หรือ ลดปัจจัยเสี่ยงได้ ก็คือเพื่อน ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งและมีอิทธิพลต่อชีวิตของเด็กวัยรุ่น การมีเพื่อนทำให้เด็กรู้สึกว่าเขาเองมีพรรคพวก มีที่รวมกันให้เกิดความรู้สึกว่าเขาสำคัญในกลุ่มนั้น สร้างความเข้มแข็ง ความมั่นใจ และอำนาจ วัยรุ่นจึงถือว่าการยอมรับของเพื่อนเป็นสิ่งสำคัญ ทำให้ทำตามใจเพื่อน และปฏิบัติตามคล้ายกับหมู่เพื่อนร่วมวัย ซึ่งเป็นสิ่งที่พวกเขาเชื่อมั่น (Harmburg, 1986 อ้างในศรีเรือน แก้วกังวาล, 2540:339; วันเพ็ญ บุญประกอบ, 2547) นอกจากนี้วัยรุ่นยังเป็นวัยที่มีความอยากรู้อยากเห็นอยากทดลอง (พนม เกตุมาน, 2542) ชอบเลียนแบบทำตามกลุ่มเพื่อน (วินัดดาปิยะศิลป์ และพนม เกตุมาน, 2545) และนอกจากนี้ยังมีจากความเครียดอื่นๆร่วมด้วยพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่น ยังพบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติ เช่นการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแซงกระชั้นชิด การเบรคในระยะประชิด การเลี้ยวตัดหน้า เป็นต้น นอกจากนั้นความชอบเสี่ยงยังทำให้วัยรุ่นเลือกขับขี่ในสถานการณ์ทำหายต่างๆเช่นการขับแข่งกัน (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547) เพราะในวัยรุ่นนี้เป็นวัยที่ต้องการแสวงหาความแปลกใหม่ ความตื่นเต้น ทำหาย (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2540)

8.3 วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ

จากการศึกษาเขตเทศบาลและสุขาภิบาลใน 7 จังหวัดของประเทศไทยพบว่า ร้อยละ 35.7 ของผู้ใช้จักรยานยนต์มีอายุน้อยกว่า 24 ปี ร้อยละ 61.2 เริ่มขับขี่เมื่ออายุน้อยกว่า 18 ปี การศึกษาในกรุงเทพฯ พบว่าร้อยละ 77 ของวัยรุ่นที่บาดเจ็บใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ รายงานการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ในปี 2542 พบว่าในกรุงเทพฯมีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์คิดเป็น ร้อยละ 25 ในขณะที่ทั้งประเทศคิดเป็นร้อยละ 68 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (unprotected road user) กลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุด และผู้ใช้ในชนบทมีความเสี่ยงสูง

กว่าผู้ใช้ในเมือง 6-7 เท่า มีการศึกษาในประเทศสวีเดนเกี่ยวกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ พบว่าร้อยละ 50 เป็นเด็กวัยรุ่นอายุน้อยกว่า 20 ปี และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ สำหรับในประเทศ อังกฤษที่เมืองเบอร์มิงแฮมพบว่าวัยรุ่นอายุ 17 ปี เป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการตายจากการขับขี่จักรยานยนต์ สูงสุด (อดิศักดิ์ ผลติผลการพิมพ์, 2547) และเนื่องจากกลุ่มวัยรุ่นยัง เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นเพื่อน คู่กายที่สร้างความอิสระ ลดความเบื่อ สามารถพาตัวเข้ากับกลุ่มเพื่อนทำให้มีจุดเด่น ดึงดูดเพศตรงข้าม (ลือชัย ศรีเงินขวง, 2546)

8.4 วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยา ก่อนการขับขี่

วัยรุ่นมักจะมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยา ก่อนการขับขี่ (อดิศักดิ์ ผลติผลการพิมพ์, 2547) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นในประเทศอิตาลี ซึ่งมีปัจจัยเสี่ยงในการดื่มแอลกอฮอล์ และการใช้ยาขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 20.7 และร้อยละ 14.3 (Claudia Pileggi et al., 2006) ผลของแอลกอฮอล์ มีฤทธิ์ต่อการทำงานของสมองผู้ที่เมาสุราจะ สูญเสียความสามารถในการควบคุมสติและการทรงตัว ผู้ที่ขับขี่เมื่อมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด เพิ่มขึ้นทักษะในการขับขี่รถยิ่งเสื่อมลง (วิทยา ชาติบัญชาชัยและคณะ, 2545) นอกจากนี้ยังมีการศึกษาพบว่าผลของแอลกอฮอล์จำนวนเล็กน้อยจะไปกระตุ้นหัวใจ และถ้าปริมาณมากขึ้นจะไป กดประสาทส่วนกลาง ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การประสานงานของประสาทและ กล้ามเนื้อเสื่อมลง การตัดสินใจและการตอบสนองต่อสิ่งเร้าต่าง ๆ ใช้เวลามากขึ้น ดังนั้นผู้ขับขี่ที่มีเมานสุราจึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าผู้ที่ไม่เมานสุรา (บัญชา มณีคำ, 2538)

8.5 วัยรุ่นไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย

วัยรุ่นส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย (อดิศักดิ์ ผลติผลการพิมพ์, 2547) พฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บและอุบัติเหตุ ของวัยรุ่นมีการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีเพียงร้อยละ 10.9 (รุจา ภูไพบูลย์, 2549) และนอกจากนี้วัยรุ่นยังเห็นว่าการขี่รถ เทียว การขับรถเป็นกลุ่ม หากใส่หมวกนิรภัยทำให้ไม่สามารถคุยเล่นกับเพื่อนหรือใช้โทรศัพท์ ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ และยังเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัย ทำให้มีความรู้สึกแปลก ๆ เทอะทะ เเขย ถูกเพื่อนล้อ ทำให้ผมเสียทรงเวลาหันไปด้านหลังไม่สะดวก หงกและร้อนศีรษะทำให้ รู้สึกรำคาญ และถ้ามีการใส่ก็เพื่อกันตำราวจับ (ลือชัย ศรีเงินขวง, 2546; รุจา ภูไพบูลย์, 2549; Claudia Pileggi et al., 2006)

สรุป วัยรุ่นเป็นวัยของการก้าวสู่ความเป็นผู้ใหญ่ในอนาคตและการที่จะให้วัยนี้ก้าว ไปสู่วัยที่มีความสำคัญของประเทศต่อไปการสร้างเสริมสุขภาพเป็นสิ่งสำคัญโดยเฉพาะด้าน พฤติกรรมเสี่ยงด้านสุขภาพ เพราะวัยนี้เป็นวัยที่มีความต้องการในการทดลอง การเรียนรู้พฤติกรรม ใหม่ มีความคิดเป็นของตัวเอง และสามารถเรียนรู้เหตุผลได้ ในการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงด้าน

สุขภาพ โดยการสร้างเสริมพฤติกรรมที่ดีและการป้องกันเป็นประโยชน์ และมีผลต่อเนื่องในระยะยาว เพื่อลดปัญหา และลดภาระการรักษาดูแลของประเทศ ดังนั้นการดำเนินการส่งเสริมพฤติกรรมเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยง ต้องเข้าใจ พื้นฐานธรรมชาติของวัยรุ่น ทั้งด้านการพัฒนาทางกาย อารมณ์ สังคม ความคิดและสติปัญญา ความต้องการของวัยรุ่น ซึ่งเป็นวัยที่ชอบท้าทาย (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2540) และ เพื่อใช้เป็นแนวทางใน การส่งเสริมพฤติกรรมการให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในขณะขับจักรยานยนต์ ซึ่งถือว่าเป็นวัยรุ่นกลุ่มหนึ่งที่มีความเสี่ยงสูง

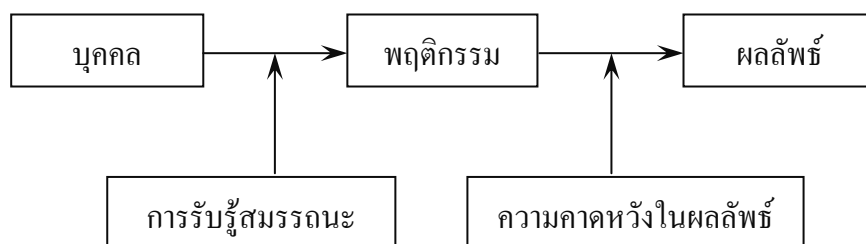
9. ทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน

ทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน (Self – efficacy theory) การรับรู้สมรรถนะของตนเอง (perceived self- efficacy) มีพื้นฐานมาจากทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (social cognitive theory) ของแบนดูรา (Bandura, 1997) หมายถึงการที่บุคคลตัดสินใจเกี่ยวกับความสามารถของตนเองที่จะจัดการ และดำเนินการกระทำพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ การรับรู้สมรรถนะของตนเองเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทางความคิด เป็นตัวเชื่อมระหว่างความรู้และการกระทำ และจะนำไปสู่การประเมินความสามารถของตนเองในการเผชิญกับสถานการณ์เฉพาะ โดยเฉพาะในภาวะเครียด หรือในสถานการณ์วิกฤติ รวมทั้งการปฏิบัติพฤติกรรมที่ต้องการ

แบนดูรา กล่าวว่า การรับรู้สมรรถนะของตนเองนั้นเป็นผลต่อการกระทำของบุคคล บุคคลสองคนที่มีความสามารถไม่ต่างกัน แต่ถ้ามีการรับรู้สมรรถนะของตนเองที่แตกต่างกัน อาจแสดงออกในคุณภาพที่แตกต่างกันได้ ซึ่งการรับรู้สมรรถนะของตนมีผลต่อการเลือกกระทำ พฤติกรรม ความพยายามในการกระทำพฤติกรรมนั้นๆ ถ้าเป็นสิ่งที่ตนรับรู้ว่าจะประสบผลสำเร็จ ซึ่งแบนดูรา ได้อธิบายถึง พฤติกรรมของบุคคลโดยใช้แนวคิดหลัก 2 ประการ คือ

1. การรับรู้สมรรถนะแห่งตน (Perceived self - efficacy) เป็นการตัดสินใจของบุคคล เกี่ยวกับความสามารถของตนเองในการจัดการและดำเนินการกระทำพฤติกรรมได้สำเร็จตามจุดมุ่งหมาย

2. ความคาดหวังในผลลัพธ์ (Outcome expectation) เป็นการตัดสินใจว่าการกระทำ พฤติกรรมจะนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการ ดังแสดงในแผนภูมิ 1 (หน้า 20)



แผนภูมิ 2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และ การคาดหวังในผลลัพธ์ (Bandura, 1997)

สรุปได้ว่า บุคคลจะกระทำพฤติกรรมเมื่อมีความคาดหวังในผลลัพธ์ เป็นการคาดหวังว่าเมื่อกระทำพฤติกรรมนั้นแล้วจะนำไปสู่ผลลัพธ์ตามที่ต้องการ และการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเป็นการตัดสินใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมบุคคลที่มีความคาดหวังในผลลัพธ์เพียงอย่างเดียวพบว่าไม่เพียงพอที่จะทำให้บุคคลกระทำพฤติกรรมได้ถ้าหากบุคคลไม่รับรู้ในความสามารถของตนเองด้วยดังนั้นการรับรู้ความสามารถแห่งตนจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการกระทำพฤติกรรม บุคคลที่มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนสูงจะทำให้บุคคลเกิดความเชื่อมั่น และพยายามที่จะกระทำพฤติกรรมโดยไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคในทางตรงกันข้ามบุคคลที่มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนต่ำจะทำให้บุคคลนั้นพยายามที่จะหลีกเลี่ยงการกระทำพฤติกรรมนั้นๆ หรือไม่กระทำพฤติกรรมนั้นเลย ดังแสดงในแผนภูมิ 2 (หน้า 21)

ความคาดหวังในผลลัพธ์

	-		+
การรับรู้สมรรถนะแห่งตน	+	- ยืนยันทิจะไม่ปฏิบัติ(protest) - ความไม่พอใจ ความคับข้องใจ (grievance) - มีการเรียกร้องทางสังคม (social activism) - เปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม (milieu change)	- ปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ (productive engagement) - ประารถนาที่จะปฏิบัติ (aspiration) - มีความพึงพอใจ (personal satisfaction)
	-	- เลิกปฏิบัติ (resignation) - ไม่สนใจ ไม่รับรู้ (apathy)	- รู้สึกคุณค่าในตัวเองลดลง (self-devaluation) - ท้อแท้ หดหู่ (despondency)

แผนภูมิ 3 แสดงความต่างระหว่างการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและการคาดหวังในผลลัพธ์ต่อการกระทำพฤติกรรม (Bandura, 1997)

การรับรู้สมรรถนะแห่งตนและการคาดหวังในผลลัพธ์มีความสำคัญต่อการปฏิบัติพฤติกรรม โดยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนจะมีอิทธิพลต่อการกระทำพฤติกรรม บุคคลที่มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนสูงจะส่งผลให้บุคคลนั้นกระทำพฤติกรรมและปรารถนาที่จะกระทำ ถึงแม้ว่าผลที่คาดหวังว่าจะไม่เป็นไปตามที่ต้องการบุคคลนั้นยังมีความเพียรพยายาม และยืนยันทิจะพยายามกระทำพฤติกรรมต่อไป แต่หากมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนต่ำไม่ว่าการคาดหวังผลลัพธ์นั้นจะสูงหรือต่ำ บุคคลนั้นมีแนวโน้มที่จะไม่กระทำพฤติกรรมอย่างแน่นอน และไม่สนใจที่กระทำพฤติกรรมนั้นอีกต่อไป

จากการทบทวนวรรณกรรมในการวิจัยการนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนไปประยุกต์ใช้ในพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดนครราชสีมา ผลปรากฏว่าพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และการ

บาดเจ็บจากการขับขีรถจักรยานยนต์สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง แต่ไม่มีความแตกต่างทางสถิติ และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ (พัฒนา จินวงษ์, 2539) นอกจากนี้ยังได้มีการนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา ไปทำการศึกษาพฤติกรรมของวัยรุ่นต่อการดื่มแอลกอฮอล์ในจังหวัดเพชรบูรณ์พบว่าผลการศึกษาคะแนนพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ในระยะหลังทดลองมีคะแนนเฉลี่ยต่ำกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญ (นิสากร โพธิ์นาค และคณะ, 2540)

การรับรู้สมรรถนะแห่งตน เป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่การประพฤติกรรมของบุคคลตามแนวคิดของแบนดูรา สามารถส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนได้จากข้อมูล 4 แหล่ง ได้แก่

1. ประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จด้วยตนเอง (Enactive mastery experience) เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพล และมีประสิทธิภาพมากที่สุดในการส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตน เนื่องจากเป็นประสบการณ์โดยตรงที่ตัวบุคคล จากการที่ตนเองกระทำได้สำเร็จ การที่บุคคลกระทำและประสบความสำเร็จหลายๆ ครั้งจะส่งผลให้บุคคลรับรู้สมรรถภาพแห่งตนเพิ่มขึ้น และหากบุคคลมีการรับรู้สมรรถภาพแห่งตนเพิ่มมากขึ้น จากการกระทำพฤติกรรมต่างๆ แม้ต้องพบกับอุปสรรค หรือความล้มเหลวในบางครั้ง แต่ก็มิผลไม่มากนักเพราะบุคคลจะไม่ได้มองความล้มเหลวนั้นมาจากการที่ตนเองไม่มีความสามารถ แต่มาจากปัจจัยอื่น

2. การได้เห็นต้นแบบ หรือประสบการณ์ของผู้อื่น (Vicarious experience) เป็น การได้เห็นต้นแบบ หรือประสบการณ์จากคนอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับตนการกระทำพฤติกรรมใดๆ แล้วประสบกับความสำเร็จจะทำให้บุคคลรับรู้ว่าคุณมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรม และทำให้บุคคลมีความพยายามที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น เนื่องจากบุคคลมีการประเมินการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเปรียบเทียบกับความสำเร็จในการกระทำพฤติกรรมของบุคคลอื่น โดยการส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนจากต้นแบบ มี 2 ประเภท ดังนี้

- 2.1 ต้นแบบที่เป็นบุคคลจริง (Living – modeling) ต้นแบบ ที่บุคคลได้มีโอกาสสังเกตและมีปฏิสัมพันธ์โดยตรง ลักษณะของต้นแบบควรเป็นบุคคลที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับผู้สังเกต ได้แก่ อายุ เพศ เชื้อชาติฐานะทางเศรษฐกิจ และสังคม นอกจากนี้ควรมีทัศนคติความสามารถที่ใกล้เคียงกับผู้สังเกต

- 2.2 ต้นแบบที่เป็นสัญลักษณ์ (Symbolic modeling) เป็นต้นแบบที่เสนอผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือนิตยสาร เป็นต้น การเสนอต้นแบบด้วยวิธีนี้สามารถเตรียมเรื่องราวของต้นแบบได้ สามารถเน้นจุดสำคัญของพฤติกรรมที่ต้องการได้ สามารถนำไปใช้กับกลุ่มบุคคลจำนวนมาก และสถานที่ต่างๆ ได้

3. การใช้คำพูดชักจูง (Verbal persuasion) เป็นการพูดให้บุคคลเชื่อมั่นว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมประสบความสำเร็จได้ การชักจูงด้วยคำพูดเป็นวิธีที่ง่ายที่จะ

กระทำ ให้การรับรู้สมรรถนะแห่งตน และใช้ทั่วไป ในสัญลักษณ์ที่ชักจูง แนะนำ อธิบาย ชื่นชมทำให้เกิดกำลังใจ ซึ่งมีผลต่อการกระทำพฤติกรรมในระยะสั้นๆ ถ้าจะให้ได้ผลควรให้บุคคลได้รับประสบการณ์ตรงที่ประสบความสำเร็จ

4. สภาวะด้านร่างกายและอารมณ์ (Physiological and effective stages) สภาวะด้านร่างกายและ อารมณ์มีผลต่อการรับรู้สมรรถนะแห่งตน การมีสภาวะร่างกายที่แข็งแรงมีสุขภาพที่ดีจะทำให้บุคคลมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพิ่มมากขึ้น แต่หากบุคคลมีสุขภาพที่อ่อนแอหรือมีการเจ็บป่วย เช่นอาการเจ็บปวด เหนื่อยล้า ไม่สุขสบาย เป็นต้นส่งผลให้บุคคลมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนลดลง ส่วนสภาวะด้านอารมณ์ อารมณ์ด้านบวก เช่นความพึงพอใจ ความรู้สึกมีความสุข รู้สึกมีคุณค่าในตนเอง จะส่งผลให้บุคคลรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามอารมณ์ทางด้านลบ เช่นความเครียด ความวิตกกังวล ความกลัว จะมีผลให้บุคคลมีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนลดลง และมักจะหลีกเลี่ยงการกระทำพฤติกรรมนั้นๆ ดังในการส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนจึงควรสนับสนุนให้บุคคลมีสภาวะร่างกาย และอารมณ์อยู่ในภาวะที่ปกติ พร้อมต่อการกระทำพฤติกรรม

จากการทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยและการศึกษาเกี่ยวกับการใช้ทฤษฎีความรู้ความสามารถของตนเองโดยใช้แนวทางการสร้างความสามารถของตนเอง 4 แนวทาง ซึ่งได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการประยุกต์ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถของตนเอง ต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองและพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันการแพร่กระจายโรคของหญิงตั้งครรภ์ที่เป็นพาหะของโรคไวรัสตับอักเสบบีพบว่าหญิงตั้งครรภ์ที่เป็นพาหะของโรคได้มีพฤติกรรมในการป้องกันโรคสูงอย่างมีนัยสำคัญ (อรนุช เชาว์ปรีชา, 2539)

ด้านทัศนศึกษาได้มีการนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนศึกษาเกี่ยวกับประสิทธิผลของโปรแกรมทัศนศึกษาโดยประยุกต์ทฤษฎีความสามารถของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การรักษาฟันให้แข็งแรง และแปรงฟันอย่างถูกต้อง ของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 จังหวัดนนทบุรี ของ เตือนใจ ภาคภูมิ (2550) ผลพบว่าเด็กนักเรียนมีความคาดหวังการปฏิบัติตัวสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญและยังมีการศึกษาผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการควบคุมพฤติกรรมก้าวร้าวของเด็กวัยรุ่น พบว่าโปรแกรมการกำกับตนเองสามารถเพิ่มระดับการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการควบคุมพฤติกรรมก้าวร้าวของเด็กวัยรุ่น (รัตนดา บ้าง, 2547) นอกจากนี้ยังได้มีการศึกษาการทดลองเปรียบเทียบความสามารถของตนเองในการเผชิญความเจ็บปวดในการคลอดของหญิงตั้งครรภ์แรกในโรงพยาบาลพระจอมเกล้าจำนวน 60 คน โดยการประยุกต์ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถของตนเอง พบว่าความสามารถตนเองในการเผชิญความเจ็บปวดระยะคลอดของหญิงตั้งครรภ์แรกสูงอย่างมีนัยสำคัญ (กัญญา เรืองจ้อย, 2545) และยังมีผลการศึกษาโดยการประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองในโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพของ

เจ้าหน้าที่พยาบาลแผนกผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยในโรงพยาบาลบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงความรู้ การรับรู้ความสามารถตนเอง และมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทิศทางดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (ประภา ชุมกมล, 2552)

นอกจากนี้แล้วยังได้มีการนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา นำไปไปสร้างโปรแกรมการสอนสุขภาพทางเพศแบบมีส่วนร่วมต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพทางเพศของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 พบว่าการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถของตนเองทำให้การรับรู้ความสามารถของตนเองเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพทางเพศของนักเรียนสูงขึ้น (จันทนา เกสรบัว, 2552) สำหรับการนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนไปทำการการศึกษาเกี่ยวกับการให้คำปรึกษาแบบรายบุคคลที่มีต่อความเชื่อในพลังความสามารถแห่งตนของผู้พิการในหน่วยอุปกรณ์เสริมและเทียมพบว่าผลจากการเข้าร่วมโปรแกรมเพื่อพัฒนาความเชื่อในพลังความสามารถแห่งตนของผู้พิการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (พยอม บางศิริ, 2551)

บทที่ 3

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นแบบกรณีศึกษา โดยทำการศึกษาในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่กำลังศึกษาอยู่ในโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่งเป็นโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ และอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของโรงพยาบาลด่านช้าง ที่ผู้ศึกษาปฏิบัติงาน นอกจากนี้ผู้ศึกษาได้ปฏิบัติงานในหน่วยงานอุบัติเหตุ –ฉุกเฉิน ทำให้พบข้อมูล ในการเกิดเหตุอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมความเสี่ยงต่อการไม่สวมหมวกนิรภัย ของเด็กนักเรียน

กลุ่มเป้าหมายและการคัดเลือกกรณีศึกษา

กลุ่มเป้าหมายในการศึกษานี้ คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ชั้นปีที่ 4 – 6 ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำในการเดินทางมาโรงเรียน และกำลังศึกษาในโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในเขตอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ที่สังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ

กรณีศึกษา คัดเลือกจากนักเรียนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายทั้งเพศหญิงและชาย จำนวน 4 คน เป็นเพศหญิง 2 คน เพศชาย 2 คน โดยเป็นนักเรียนที่ขับขี่มาเอง และไม่สวมหมวกนิรภัย เพศละ 1 คน เป็นนักเรียนที่ ช้อนเพื่อนมาโรงเรียนและผู้ปกครองมาส่งโดยที่ผู้ช้อนไม่ได้สวมหมวกนิรภัย เพศละ 1 คน ในการคัดเลือกหลังจากได้นั่งสื่อกจากทางคณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี เพื่อขออนุญาตจากผู้อำนวยการโรงเรียน แล้วเข้าพบอาจารย์ฝ่ายปกครอง เพื่อทำการชี้แจงวัตถุประสงค์ ในการศึกษา หลังจากนั้นอาจารย์ฝ่ายปกครองได้ประสานงานกับอาจารย์ประจำชั้นของกรณีศึกษา เพื่อทำการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย และนอกจากนี้ผู้เข้าศึกษายังได้รับการเซ็นยินยอมจากผู้ปกครอง เข้าร่วมการศึกษาด้วย

สถานที่ในการศึกษา

สถานที่ในการศึกษาค้างนี้ คือโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง ในเขตอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี ที่สังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการและอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของโรงพยาบาลด่านช้าง ที่ผู้ศึกษาปฏิบัติงานอยู่ ลักษณะของโรงเรียนเป็นโรงเรียนสหศึกษา ที่ตั้งในเขตเทศบาลอำเภอด่านช้าง และตรงข้ามกับตลาด ด้านหน้าของโรงเรียนมีถนน 2 เลน และมีจุดกลับรถ ทำให้มีจำนวนรถที่ผ่านไปมาจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเช้า ที่นักเรียนเดินทางมาโรงเรียน และช่วงเย็น ที่โรงเรียนเลิกและเดินทางกลับบ้าน โรงเรียนแห่งนี้ ได้จัดการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1 ถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 นักเรียนทุกระดับชั้นจำนวน 2,094 คน อาจารย์ประจำโรงเรียน 69 คน นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ มาโรงเรียน และไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 4 คน โดยได้รับการเช้ดยินยอมจากผู้ปกครองทุกคน ในการเข้าร่วมการศึกษา และเนื่องจากโรงเรียนไม่มีครูอนามัยโรงเรียน อาจารย์ฝ่ายปกครองเป็นผู้คอยดูแลตรวจการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่เข้าออกโรงเรียน โดยทุกคนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มาโรงเรียน ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน และทางโรงเรียนได้จัดทำสถานที่จอดรถไว้ด้านใน ซึ่งอยู่ด้านหน้า สำหรับผู้ซ้อนรถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองมาส่งจะจอดส่งด้านนอกของโรงเรียน แต่ในส่วนที่ซ้อนเพื่อนมาโรงเรียนถึงไม่ได้สวมหมวกนิรภัยสามารถผ่านเข้าโรงเรียนได้ แต่จะมีนักเรียนบางกลุ่ม ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนจะนำรถไปจอดที่ตลาดหรือบ้านเพื่อนที่อยู่ในตลาด แล้วเดินเข้าโรงเรียน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ มีดังนี้

1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่

1.1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล (ภาคผนวก ข.) ประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับ เพศ อายุ ระดับการศึกษาข้อมูลด้านการใช้รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ

1.2 แนวคำถามในการสัมภาษณ์เชิงลึก (ภาคผนวก ค.) ซึ่งผู้ศึกษาพัฒนาโดยใช้รูปแบบทฤษฎีสมรรถนะแห่งคนของแบนดูรา (Bandura, 1997) เป็นแนวทางในการกำหนดคำถาม

2. เครื่องมือ / อุปกรณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 เครื่องบันทึกเสียง (MP 3)

2.2 สมุดบันทึกและอุปกรณ์เครื่องเขียน

ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลมีขั้นตอนดังนี้

1. เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยของคณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี แล้ว ผู้ศึกษาประสานงานกับผู้บริหารโรงเรียนเพื่อขออนุญาตทำการศึกษา และประสานงานกับอาจารย์ประจำชั้นและอาจารย์ฝ่ายปกครองในการคัดเลือกกรณีศึกษาจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด และนัดหมายเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ดำเนินการคัดเลือกนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งที่เป็นผู้ขับขี่เอง และผู้ซ้อนในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4- ถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ซึ่งได้รับการยินยอมจากผู้ปกครอง เช่น ต่อนุญาตให้เข้าร่วมในการศึกษา

3. ผู้ศึกษาสร้างสัมพันธภาพและชี้แจงข้อมูลรายละเอียดในการตอบแบบสอบถาม ข้อมูลส่วนบุคคล (ภาคผนวก ข.) โดยชี้แจงเป็นเวลาประมาณ 5 นาที

4. หลังจากทำกรณีศึกษาได้ทำการตอบแบบสอบถามใช้เวลาประมาณ 5 นาที เสร็จแล้ว ผู้ศึกษาจะเริ่มทำการสัมภาษณ์เชิงลึกรายการณ์ ตามแนวสัมภาษณ์ โดยทำการสัมภาษณ์ ภายใน 2 สัปดาห์ ครั้งละ 50-60 นาที ดำเนินการในช่วงที่ไม่มีเรียนการสอนและหลังเลิกเรียน ในระหว่างการสัมภาษณ์จะขออนุญาตบันทึกเสียงร่วมกับการจดบันทึกสิ่งที่ได้จากการสังเกต พฤติกรรมขณะสัมภาษณ์ หลังได้ทำการสัมภาษณ์ ครั้งแรกแล้ว ในครั้งต่อไปได้มีการติดต่อ โดยใช้โทรศัพท์ติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลที่ ยังขาด หรือไม่ชัดเจนต่ออีกภายใน 2 สัปดาห์

การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอผลการศึกษา

นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาถอดเทปคำต่อคำ แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษา และ ผู้ศึกษาจะนำมาวิเคราะห์เพื่อใช้ในการประกอบการนำเสนอผลการศึกษาและการอภิปรายผล การนำเสนอผลการศึกษานี้จะทำเป็นรายกรณี เปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษาและอภิปรายจากแนวคิดทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการส่งเสริมพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษานี้ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย ของคณะ แพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี ให้ดำเนินการวิจัย เลขที่การขออนุมัติ ID 11-51-01ข เมื่อเริ่ม การวิจัยผู้ศึกษาได้นำหนังสือถึงผู้อำนวยการ โรงเรียนบริหารแจ่มใสวิทยา 3 ซึ่งแจ้งจุดประสงค์และ ประสานงานกับอาจารย์ฝ่ายปกครองและอาจารย์ประจำชั้น หลังจากนั้น ผู้ศึกษาขอความยินยอมการ เข้าร่วมการศึกษาจากผู้ปกครอง และ จากกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งแจ้งให้ทราบถึงสิทธิในการตอบรับหรือ ปฏิเสธในการเข้าร่วมการศึกษานี้ว่าสามารถยุติการเข้าร่วมวิจัยในช่วงใดก็ได้โดยไม่ต้องแจ้ง เหตุผล และมีสิทธิที่จะไม่ตอบคำถามบางคำถามที่เป็นเรื่องส่วนตัวหรือเรื่องที่ไม่ต้องการเปิดเผย นอกจากนี้การศึกษานี้จะไม่มีผลต่อการเรียน เมื่อกลุ่มตัวอย่างรับทราบและเข้าใจยินยอมเข้าร่วม ในการศึกษา แล้ว ได้ทำการเซ็นชื่อในแบบแสดงตนยินยอมเข้าร่วมโครงการ (Consent Form) ใน การศึกษานี้ได้มีผู้ปฏิเสธการเข้าร่วมในการศึกษาจำนวน 2 คน

ข้อพิจารณาจริยธรรมในการศึกษา

ในการศึกษานี้ ผู้ศึกษายึดหลักจริยธรรมในการวิจัยอย่างเคร่งครัด โดยทำการเก็บ รวบรวมข้อมูล เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน การตัดสินใจเข้า ร่วมในการศึกษาเป็นไปโดยสมัครใจ ผู้ศึกษาเก็บข้อมูลเป็นความลับและนำเสนอข้อมูลในภาพรวม ไม่มีการระบุชื่อ

บทที่ 4

ผลการศึกษา

กรณีศึกษา เรื่องพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในโรงเรียนมัธยมศึกษา แห่งหนึ่งในเขตอำเภอด่านช้างโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกตามแนวคิดทฤษฎีของเบนคูรา

กลุ่มเป้าหมายที่ศึกษาทั้งหมดมีจำนวน 4 ราย ประกอบด้วยเพศชาย และเพศหญิงอย่างละ 1 รายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเองโดยไม่สวมหมวกนิรภัยและอีก 2 ราย เป็นผู้ที่ซ้อนรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนและไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นเพศชาย 1 ราย และเพศหญิง 1 ราย

ข้อมูลในการศึกษาคครั้งนี้ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการศึกษานำเสนอเป็นรายการโดยแบ่งเนื้อหาเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลศึกษารายกรณี ประกอบด้วยข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้

- 1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว
- 1.2 พฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
- 1.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

2. ข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษาทั้ง 4 รายประกอบด้วยข้อมูลดังนี้

- 2.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว
- 2.2 พฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
- 2.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

ข้อมูลทั่วไปของกรณีศึกษา ทั้ง 4 ราย

นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายทั้ง 4 ราย มีอายุระหว่าง 15-18 ปี กำลังเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4- 6 และเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเอง 2 รายและซ้อนเพื่อนหรือผู้ปกครองมา

เอง 2 ราย และทุกคนเคยมีประวัติประสบภัยจากการขับขีรถจักรยานยนต์มาแล้ว โดยไม่ได้สวมหมวกนิรภัยแต่ ไม่ได้รับการบาดเจ็บที่ต้องเข้ารักษาในโรงพยาบาล และเคยมีประสบการณ์ที่ได้พบว่าเพื่อนนักเรียนด้วยกัน ได้รับอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และต้องสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมาแล้วทุกราย และทุกรายมีหมวกนิรภัยทุกคน นอกจากนี้ที่บ้านทุกคนใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ

นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ทั้ง 2 ราย เป็นเพศชาย 1 ราย และเพศหญิง 1 ราย อายุ 16 และ 18 ปี กำลังเรียนอยู่ชั้นมัธยมปีที่ 5 และปีที่ 6 ผู้ปกครองทั้ง 2 ราย มีอาชีพค้าขาย และ เกษตรกรรม (ตารางที่ 1) ในครอบครัวส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และมีรถปิคอัพซึ่งใช้ในกรณีที่ต้องขนส่งของ เพื่อนำไปค้าขาย หรือบรรทุกของที่ต้องใช้รถขนาดใหญ่ ในครอบครัวทุกคนมีหมวกนิรภัยขนาดเต็มใบและมีกระจกหน้าทุกคน ๆ ละ 1 ใบ รายแรกซึ่งขับขีรถจักรยานยนต์เริ่มเข้ามาโรงเรียนตั้งแต่เรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โดยไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ถึงแม้ว่าในขณะที่เรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 จะเคยได้รับอุบัติเหตุมาแล้ว ครั้งหนึ่ง แต่เพียงแต่มีแผลถลอกที่แขนขาเท่านั้นซึ่งไม่ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล นอกจากนี้รายแรกยังเคยถูกตำรวจจับแต่เป็นการจับเรื่องไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และเพียงแต่ถูกปรับเท่านั้น และนอกจากนี้ผู้ขับขีรายแรกจะขับขีรถจักรยานยนต์และใส่หมวกนิรภัยกรณีที่ต้องรีบไปทำธุระให้กับบิดาหรือมารดาซึ่งต้องใช้การขับรวดเร็วเท่านั้น ส่วนอีกรายหนึ่งขับรถจักรยานยนต์เองมาตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 เช่นเดียวกัน และไม่สวมหมวกเลยจะสวมเมื่อมีตำรวจกักด่านเท่านั้น และเคยได้รับอุบัติเหตุเช่นกันเมื่อตอนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 แต่เพียงแต่เป็นแผลถลอกและไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ไม่ได้เข้ารักษาในโรงพยาบาล การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ในรายนี้จะสวมเมื่อต้องไประยะทางไกลเกิน 30 กิโลเมตร แต่ถ้าระยะใกล้จะไม่สวมหมวกเลย ทั้ง 2 รายเวลามาโรงเรียนจะจอดรถไว้นอกโรงเรียนเพราะทางโรงเรียนมีข้อกำหนดว่าถ้าใครขับขีรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนแล้วไม่ได้สวมหมวกนิรภัย จะถูกอาจารย์ฝ่ายปกครองเรียกพบและไม่ให้เข้ามาจอดในโรงเรียน

สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ ช้อนรถจักรยานยนต์มากับเพื่อนและผู้ปกครองโดยไม่ได้สวมหมวกนิรภัย กรณีศึกษาทั้ง 2 ราย เป็นเพศชาย 1 รายและเพศหญิง 1 ราย กำลังเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และปีที่ 5 อายุ 15 ปี และ 16 ปี ผู้ปกครองทั้ง 2 ราย มีอาชีพ รับราชการและค้าขาย (ตารางที่ 1) ในครอบครัวส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เช่นกันในระยะใกล้ ๆ เช่นในตลาด และนอกจากนี้กรณีศึกษาทั้ง 2 รายยังเคยขับขีรถจักรยานยนต์และเคยได้รับอุบัติเหตุโดยกรณีศึกษารายแรกเมื่ออยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ส่วนกรณีศึกษาอีกรายได้รับอุบัติเหตุตอนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ไม่ต้องเข้ารักษาในโรงพยาบาล เนื่องจากมีเพียงแผลถลอกแขนขาเท่านั้น นอกจากนี้กรณีศึกษาทั้ง 2 รายจะขับขีรถจักรยานยนต์เองถ้าไม่ได้มาโรงเรียน

หรือเป็นวันหยุด และกรณีที่ไปทำธุระให้กับบิดาและมารดาในช่วงระยะใกล้ ๆ ประมาณ 1 กิโลเมตร และจะไม่สวมหมวกนิรภัย กรณีศึกษาทั้ง 2 รายเวลามาโรงเรียน กรณีศึกษารายแรกจะซ้อนรถไปกับเพื่อนโดยเพื่อนและกรณีศึกษาจะไม่สวมหมวกมาและจะจอดรอไว้ที่นอกโรงเรียน ส่วนกรณีศึกษารายที่สอง ผู้ปกครองจะมาส่งที่บริเวณหน้าโรงเรียนจะไม่ได้เข้าไปในโรงเรียน และผู้ปกครองที่มาส่งจะสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากบริเวณหน้าโรงเรียนจะมีตำรวจจราจรยืนปฏิบัติงานอยู่ แต่โดยทั่วไปแล้วผู้ปกครอง จะไม่สวมหมวกเวลาขับรถจักรยานยนต์

ตาราง 1 ข้อมูลทั่วไปของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย

ข้อมูล	กรณีศึกษารายที่			
	1	2	3	4
นามสมมติ	นายหนึ่ง	นายสอง	นายสาม	นายสี่
เพศ	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
อายุ	16	18	15	16
ระดับการศึกษา	ม.5	ม.6	ม.4	ม.5
การศึกษาของบิดา	มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ระดับปวส.	ปริญญาตรี
การศึกษาของมารดา	มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา
อาชีพของบิดา	ค้าขาย	เกษตรกร	รับราชการ	รับราชการ
อาชีพของมารดา	ค้าขาย	เกษตรกร	ค้าขาย	ค้าขาย
การใช้รถจักรยานยนต์ของกรณีศึกษา	ขับมาโรงเรียน	ขับมาโรงเรียน	ซ้อนเพื่อนมาโรงเรียน	ซ้อน
การได้รับอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา	เคย	เคย	เคย	เคย
การสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ	ไม่สวม	ไม่สวม	ไม่สวม	ไม่สวม

1. ข้อมูลศึกษารายกรณี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษารายที่ 1

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

นายหนึ่ง (นามสมมติ) เพศชาย อายุ 16 ปี กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 อาศัยกับบิดาและมารดาซึ่งมีอาชีพค้าขาย ขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ มาโรงเรียนเองทุกวัน และไม่สวมหมวกนิรภัย เริ่มขับขี่จักรยานยนต์ครั้งแรกอายุ 15 ปีเท่าไร เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ล้มเมื่อเรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และทราบประโยชน์ของหมวกนิรภัย ว่าสามารถป้องกันอุบัติเหตุจากแรงกระแทกได้เพราะว่า ปิดหัวหมด น่าจะป้องกันได้” และกล่าวถึง วิธีการในการเลือกหมวกว่า “ต้องเลือกแบบพอดีศีรษะเขียนว่ามอก.” แต่ยังไม่เข้าใจวิธีการทดสอบดังที่กรณีศึกษากล่าวว่า “สวมกระชับเท่านั้นพอ” แต่เวลาสวมหมวกจะรัดคางทุกครั้ง ดังที่กล่าวว่า “ใส่รัดคางทุกครั้ง”

1.2 พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

กรณีศึกษาไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากพูดคุยกับเพื่อนเวลาขับรถหรือใช้โทรศัพท์พูดคุยโดยกล่าวว่า “เวลาขับรถไปกับเพื่อน คุณกันไม่ได้ยิน” นอกจากนี้แล้วกรณีศึกษายังเห็นว่าการขับรถไม่เร็ว และระยะทางใกล้ ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยดังที่กรณีศึกษากล่าวว่า “ก็ไม่รีบขับไปเรื่อย ๆ” “ผมเห็นว่าใกล้ ๆ ไม่ต้องสวม ไม่จำเป็น” นอกจากนี้แล้วกรณีศึกษายังให้เหตุผลว่าการสวมหมวกยังทำให้ไม่เห็นหน้าเพราะต้องการต้องการโชว์หน้าตาทำให้ไม่สวมหมวก โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “มันไม่เห็นหน้า ใครผ่านมาไม่เห็นหน้า” “โชว์ครับโชว์หน้าตา” และอีกสาเหตุที่กรณีศึกษาไม่ยอมใส่เพราะสาเหตุจากหมวกไม่มีแรงจูงใจให้อยากสวม และสำหรับวัยรุ่นที่สวมรู้สึกว่ายเซ โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “มันไม่สวยครับ” “หมวกไม่สวย ใส่ไปดูอย่างไรไม่รู้” “ถ้าเป็นคนโต ๆ ก็ดูธรรมดา ถ้าเป็นวัยรุ่นด้วยกันคิดว่าเซ” นอกจากนี้แล้วกรณีศึกษายังมีพฤติกรรมเวลาขับรถถ้ามีตำรวจก็จะหลบโดยกล่าวว่า “ตำรวจยืนอยู่สี่แยก ผมก็จะอ้อม” “หลบตรงที่ไม่มีตำรวจ” กรณีศึกษารายนี้จะสวมหมวกนิรภัยในบางครั้งในกรณีที่ต้องไปธุระให้พ่อกับแม่ โดยกล่าวว่า “รีบ ๆ จะไปธุระให้ พ่อ ให้แม่” “กลัวเกิดอุบัติเหตุ” และจะใส่ต่อเมื่อ “เวลาฝนตก อากาศหนาว เพราะเจ็บหน้า” แต่การสวมหมวกจะคาดสายรัดคางทุกครั้ง โดยกรณีศึกษาตอบว่า “คาดทุกครั้ง”

1.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

1.3.1 ความคาดหวัง ความมั่นใจ ในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษารายที่ 1 คาดหวังว่าจะทำได้ แต่ยังไม่มั่นใจ โดยกล่าวว่า “ก็จะพยายาม แต่ ตอนนี้คิดว่ายังทำไม่ได้” และกรณีศึกษายังกล่าวอีกว่า เพื่อน ๆ ในกลุ่มไม่ใส่ แต่ถ้าบางครั้งก็อาจทำได้ เช่นเวลารีบ ๆ ไปโดย

กล่าวว่า “รีบ ๆ จะไปธุระให้ พ่อ ให้แม่” “กลัวเกิดอุบัติเหตุ” และจะใส่ต่อเมื่อ “เวลาฝนตก อากาศหนาว เพราะเจ็บหน้า” แต่การสวมหมวกจะคาดสายรัดคางทุกครั้ง

1.3.2 แหล่งสนับสนุนความสามารถ ในการสวมหมวกนิรภัยของ
กรณีศึกษารายที่ 1 ได้แก่

1. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

ก. ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง กรณีศึกษาได้กล่าวถึงตัวแบบที่เป็นบุคคลจริงว่า เห็นว่าบุคคลทั่วไปที่จับจีวรจักรยานยนต์แล้วสวมหมวกเป็นเรื่องธรรมดา เพราะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ และการที่ตัวเองจะสวมก็อาจจะเกิดจากความกลัวที่ได้เห็นการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเพื่อน ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวที่ว่า “อาจกลัวเป็นแบบเพื่อน เคยเห็นเพื่อนเข้าโรงพยาบาล” และเมื่อได้เห็นบุคคลที่ชอบและชื่นชมเป็นแบบอย่างในการที่กระทำพฤติกรรมเกี่ยวกับการจับจีวรจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ก็มีส่วนที่อยากกระทำตาม ดังที่กล่าวว่า “ถ้ามีคนที่เราชอบทำ น่าทำตาม เพราะคนที่เราชอบทำ เราอยากทำตาม” “วัยรุ่นชอบเลียนแบบน่าจะสำเร็จ”

ข. ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ กรณีศึกษาได้กล่าวถึงตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ เช่น การได้เห็นการณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในการจับจีวรจักรยานยนต์ทางสื่อโทรทัศน์ และมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้วัยรุ่นมาสวมหมวกนิรภัยให้สำเร็จโดยกล่าวว่า “ควรหาสื่อมาให้หรือไม่ว่า วิดีโอ ภาพเกี่ยวกับเหตุการณ์อุบัติเหตุมาให้ดู”

2. การใช้คำพูดชักจูง กรณีศึกษาได้กล่าวถึงว่าทางโรงเรียนได้มีการให้ตำรวจจราจรมาให้ความรู้ในการป้องกันอันตรายเกี่ยวกับการจับจีวรจักรยานยนต์โดยเน้นการสวมหมวกนิรภัยที่โรงเรียนเทอมละ 1 ครั้ง กรณีศึกษาบอกว่า “ตำรวจพูดเกี่ยวกับกฎจราจร การสวมหมวกกันน็อก” และกรณีศึกษายังได้กล่าวว่า ถ้าตำรวจมี ภาพหรือ อุบัติเหตุมาให้ดู หรือมีการปรับ การให้ความรู้ที่น่าสนใจ ก็จะทำให้รู้สึกอยากทำตาม แต่การพูด ของตำรวจยังใช้วิธีการเดิมคือพูดอย่างเดียวเลยไม่ค่อยน่าสนใจ ดังที่กรณีศึกษาบอกว่า “พูดไม่น่าสนใจ ไม่สะดุดตา มาถึงก็พูด ๆ แล้วก็ไป” “ไม่ค่อยได้ฟัง นั่งเล่น”

นอกจากนี้แล้วยังมีข้อจำกัดในการไม่สามารถสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากปัญหาอุปสรรคของหมวกนิรภัย ดังที่กรณีศึกษาได้กล่าวว่า “เกะกะ เวลาจะจอดรถหาที่เก็บยาก” “ราคาแพง” “อึดอัด หายใจไม่ออก” นอกจากนี้การสวมหมวกจะทำให้ผมเสียรูปทรงโดยกรณีศึกษาบอกว่า “เวลาทำผมมาใหม่ ๆ ทำให้เสียทรง” และอุปสรรคอีกอย่างคือเวลาขับรถสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สามารถใช้โทรศัพท์ไม่สะดวก ดังที่กล่าวว่า “เวลาใช้โทรศัพท์หยิบมารับไม่ได้”

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษารายที่ 2

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

นางสาวสอง (นามสมมติ) เพศหญิง อายุ 18 ปี กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 อาศัยกับ บิดาและมารดาซึ่งมีอาชีพเกษตรกรกรรม กรณีศึกษาจะขับจักรยานยนต์มาโรงเรียนเองทุกวันและไม่สวมหมวกนิรภัย เริ่มขับจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 14 ปี เคยได้รับอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ล้มเมื่อเรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ทราบถึงประโยชน์ของหมวกนิรภัยว่าสามารถป้องกันอุบัติเหตุจากแรงกระแทก โดยกล่าวว่า “คิดว่าได้ เพราะคลุมหัวหมด” และกล่าวถึงวิธีการในการเลือกหมวกว่าต้องเลือกแบบไหนโดยกล่าวว่า “เลือกแบบที่เต็มหัว กระชับพอดี” แต่ไม่ทราบวิธีการทดสอบเวลาซื้อหมวกดังกล่าวว่า “เลือกแล้วเห็นว่าพอดี ก็พอแล้วไม่รู้ว่าต้องทดสอบอะไร”

วิธีการสวมหมวกนิรภัย กรณีศึกษาทราบว่าในการสวมหมวกนิรภัยจะต้องคาดสายรัดคางทุกครั้ง ดังที่กรณีศึกษากล่าวว่า “รัดคางทุกครั้ง”

1.2 พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

กรณีศึกษารายนี้มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ในระยะใกล้ๆ จะไม่สวมโดยกล่าวว่า “ไม่สวม เพราะเห็นว่าใกล้ ๆ จี๊เกียจ อยู่ใกล้ แล้วตามเพื่อน” นอกจากนี้ยังกล่าวอีกว่าที่ไม่ต้องสวมหมวกก็เพราะว่า “ไม่จำเป็น เพราะดูแล้วไม่น่าอันตราย เชื่อว่าถ้าเราระวังก็คงจะปลอดภัย และไม่เคยเจ็บรุนแรง” แต่กรณีศึกษาจะสวมหมวกนิรภัยในบางครั้งในกรณีที่ต้องขับไปไกล ๆ ประมาณ 30 กิโลเมตร กรณีศึกษากล่าวว่า “ก็จะสวมก็ต่อเมื่อต้องขับไปไกล ๆ ประมาณ 30 กิโลเมตร” และกรณีศึกษาได้เล่าว่าอีกกรณีที่ใส่เมื่อมีตำรวจ “ตำรวจเข้มงวด ไม่ใส่ก็ปรับ ถ้าไม่เข้มงวดก็ไม่ใส่” “เวลาใกล้ๆ ไม่สวมเลย นอกจากไกล และเวลามีด่าน ถูกกัก”

1.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

1.3.1 ความคาดหวัง ความมั่นใจ ในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษารายที่ 2 ยังไม่คาดหวังว่าจะทำได้ และยังไม่มั่นใจในการที่จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เพียงแต่จะสวมเมื่อต้องขับไปในระยะที่ไกล ๆ เท่านั้น ดังที่กรณีศึกษาได้กล่าวว่า “จะสวมก็ต่อเมื่อต้องขับไปไกล ๆ ประมาณ 30 กิโลเมตร”

1.3.2 แหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษารายที่ 2 ได้แก่

1. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

ก. ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง กรณีศึกษาได้กล่าวถึงตัวแบบที่เป็นบุคคลจริงคือเพื่อนเพราะเห็นว่าเพื่อนไม่ค่อยใส่ แต่ถ้าเพื่อนที่มาจากไกล ๆ ก็จะเห็นสวมหมวกมาทุกครั้ง โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “ไม่ค่อยเห็นเพื่อนใส่ นอกจากเพื่อนที่มาจากไกลๆ” และยัง

กล่าวว่าถ้าเพื่อนสนิทจริง ๆ ใส ก็จะทำตามดังที่กล่าวว่า “ถ้าเพื่อนสนิทจริงจะใส ตามเพื่อน คิดเพื่อนกลัวเพื่อนล้อ แรกเหล่า ถ้าเพื่อนสวมแล้วไม่สวมตาม” นอกจากนี้กรณีศึกษายังกล่าวว่าถ้าได้เป็นวัยรุ่นหรือบุคคลที่ชื่นชอบเป็นแบบอย่าง ก็อยากทำตามเพราะเป็นวัยเดียวกัน โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “ถ้ามีวัยรุ่นที่ชอบ แล้วใสก็อยากทำตามเพราะเป็นคนที่เราชอบ”

ข. ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ กรณีศึกษาได้กล่าวถึงตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ จากการเห็นการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ทางสื่อโทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต โดยกล่าวว่า “เห็นทางโทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต ได้ยินวิทยุ” นอกจากนี้กรณีศึกษาให้ความเห็นว่าถ้ามีวัยรุ่นหรือดารา หรือนักกีฬาต่าง ๆ เขามาเป็นแบบอย่างให้คิดว่าเป็นการดีดังที่ กรณีศึกษากล่าวว่า “ก็ดีค่ะ เพราะหนูก็ชอบอยู่หลายคน โดยเฉพาะดาราวัยรุ่น ก็คงอยากทำตาม แต่ก็ต้องกระตุ้นบ่อย ๆ บางทีก็ลืมพอนาน ๆ”

2. การใช้คำพูดชักจูง กรณีศึกษาได้กล่าวถึงว่าทางโรงเรียนได้มีการเชิญตำรวจมาให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและ พูดถึงการสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ค่อยได้ผล เพราะยังไม่ค่อยสนใจ พอโดยกล่าวว่า “การพูดของตำรวจยังไม่ค่อยได้ผล” และให้ความเห็นว่าถ้าโรงเรียนมีการรณรงค์ โดยกลุ่มเพื่อนในโรงเรียนรณรงค์ชักจูงอย่างจริงจังก็จะทำตาม โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “น่าจะทำ ถ้ามีเพื่อนรณรงค์ชักชวนแต่ก็ต้องจริงจัง”

นอกจากนี้ข้อจำกัดที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากปัญหาอุปสรรคของหมวกนิรภัย ดังที่กรณีศึกษากล่าวว่า “ราคาแพง ไม่มีที่เก็บ” “คิดเป็นนิสัย เคยชินที่จะไม่สวม” “ราคาแพงต้องคอยรัดคอยแกะ” และนอกจากนี้กรณีศึกษายังเห็นว่าการสวมหมวกทำให้มีอุปสรรคต่อการมองเห็นและการฟัง โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “รถข้างๆ มาจะได้ยินเสียงเบากว่าปกติ มองข้างๆ ไม่ค่อยเห็น เห็นแต่ข้างหน้า มองซ้ายขวาไม่เห็น” และยังกล่าวถึงปัญหาอุปสรรคต่ออีกว่าเวลาไปตลาดวางไว้ก็หายโดยกรณีศึกษากล่าวว่า “ไปตลาดวางไว้ผลอหาย เคยหายมาแล้วครั้งหนึ่ง เซ็งเลย”

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษารายที่ 3

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

นายสาม (นามสมมติ) เพศชาย อายุ 15 ปี กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 อาศัยกับบิดาอาชีพรับราชการ ส่วนมารดาซึ่งมีอาชีพค้าขาย กรณีศึกษาจะซ้อนรถเพื่อนมาโรงเรียนทุกวัน เพราะอยู่ใกล้กันละไม่สวมหมวกนิรภัยเคยได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ล้ม เมื่อเรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 และเริ่มขับรถจักรยานยนต์เมื่ออายุ 14 ปีทราบถึงประโยชน์ของหมวกนิรภัย ว่าสามารถป้องกันอุบัติเหตุจากแรงกระแทก ดังที่กล่าวว่า “ได้ครับ คิดว่าได้” และกล่าวถึงวิธีการเลือกหมวกว่า “ต้องเลือกแบบครอบคลุม รั้งให้แน่น” กรณีศึกษาไม่เคยทดสอบเวลาที่เลือกซื้อ ดังคำกล่าวว่า “ไม่รู้

แต่ลองสวมแล้วกระชับก็พอแล้ว” และทราบว่าต้องคาดสายรัดคางดังที่กล่าวว่า “เคยขี่มรตเพื่อนมา ขับ ไม่ค่อยอยากใส่ แต่ก็รัดคางทุกครั้ง”

1.2 พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

กรณีศึกษารายนี้มีพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์พูดคุยในขณะที่ขับขี่โดยกล่าวว่า “ก็โทรบ่อยครับ แต่ลดความเร็วลงถ้าขับเอง แต่ถ้าซ้อนก็ไม่ใช่เพราะไม่ได้ขับก็โทรได้สะดวก” กรณีศึกษามีความเห็นว่าการเป็นผู้ซ้อนรถจักรยานยนต์ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย หรือในระยะทางใกล้ๆ ก็ไม่จำเป็น ดังกล่าวไว้ว่า “ผมซ้อนรถ ผมไม่ใส่ และไม่จำเป็นเพราะมันใกล้ และถ้าขับเองก็ระวัง ไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุถึงที่หมายปลอดภัยก็ โอเค แล้ว” แต่การสวมหมวกนิรภัยจะใส่เมื่อพบพบด่านตำรวจ ดังกล่าวว่า “พี่ครับ อีกอย่าง ถ้าหากว่าผมขับ ถ้าช่วงไหนตำรวจเข้มงวดแล้วมีด่านผมก็จะใส่ช่วงนั้น แต่เลยไปแล้วก็ถอด”

1.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

1.3.1 ความคาดหวัง ความมั่นใจ ในการสวมหมวกนิรภัย กรณีศึกษารายที่ 3 ไม่คาดหวังและไม่มั่นใจ ได้ว่าจะสวมหมวกทุกครั้ง ที่ต้องซ้อนรถจักรยานยนต์ เนื่องจากเห็นว่า ส่วนใหญ่ซ้อนรถไม่สวมหมวก และก็ไม่เคยถูกตำรวจเรียกตัวเวลาซ้อนรถจักรยานยนต์ โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “ตำรวจบอกว่า ขับมอเตอร์ไซค์ให้สวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ได้บอกว่าคนซ้อนด้วย”

1.3.2 แหล่งสนับสนุนความสามารถ ในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษารายที่ 3 ได้แก่

1. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

ก. ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง กรณีศึกษารายนี้กล่าวว่า จะใส่หมวกในกรณีที่พบเหตุการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบ่อยๆ ที่เกิดขึ้นเพราะได้เห็นจริงทำให้เกิดความกลัวและนอกจากนี้ยังได้เห็นเพื่อนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับรถจักรยานยนต์ โดยกล่าวว่า “มีอุบัติเหตุเกิดใกล้บ้าน และเห็นบ่อยก็จะใส่หมวก แต่พอนานมันก็ลืม ๆ ไป” “ก็เคยเห็น เพื่อนถูกรถบรรทุกทับ” กรณีศึกษาได้เห็นแบบอย่างจากมารดาที่ขับรถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ยกเว้นบิดาที่ไม่สวมหมวกเวลาขับรถ และกรณีศึกษาเห็นว่าเพื่อนทุกคนที่ซ้อนรถจักรยานยนต์มาไม่มีใครสวมหมวกนิรภัยเลย โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “แม่ผมก็ใส่หมวกทุกครั้ง แต่พ่อไม่ ผมก็ไม่ค่อยชินที่จะทำ และอีกอย่างวัยรุ่น หรือเพื่อนผมไม่ใส่กัน ยิ่งซ้อนด้วยไม่มีใครใส่เลยครับ”

ข. ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ กรณีศึกษากล่าวถึงตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ว่า เห็นการรณรงค์จากสื่อโทรทัศน์ ตัวอย่างของผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเวลาที่ใกล้วันสงกรานต์และวันปีใหม่โดยกล่าวว่า “เห็นจากโทรทัศน์ บางทีก็มีตัวอย่าง แล้วก็รณรงค์ให้สวมหมวกกันน็อกเวลาขี่มอเตอร์ไซด์ หรือเมาแล้วไม่ให้ขับ แต่ผมว่าก็เป็นช่วงๆ พอผ่านไปก็หายไปถึงลืมๆ” นอกจากนี้ยังให้ความเห็นว่าดารารหรือนักกีฬา ก็เป็นตัวแบบสัญลักษณ์ ที่เป็นตัวอย่างให้วัยรุ่นควรเลียนแบบ โดยกล่าวว่า “ก็ชอบดาราวัยรุ่นหลายคน และผมคิดว่าถ้าคนเหล่านี้ออกมาเป็นตัวอย่างก็คงดี แต่ผมเชื่อตัวเองมากกว่าก็เลยไม่ทำ”

2. การใช้คำพูดชักจูง กรณีศึกษาได้กล่าวว่าทางโรงเรียนมีการให้ตำรวจมาพูดเกี่ยวกับกฎจราจรทุกปี และยังพูดให้เห็นความสำคัญของการใส่หมวกนิรภัย เวลาขับรถจักรยานยนต์ โดยกรณีศึกษาได้กล่าวว่า “ตำรวจเขาก็บอกว่า ขับมอเตอร์ไซด์ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง แต่ก็ไม่ได้บอกว่า ต้องเป็นคนซoonด้วย” “ไม่ค่อยใส่ใจ แต่ก็รู้ว่าเขามีการรณรงค์ชักชวนบ่อยๆ เวลาช่วงสงกรานต์ปีใหม่”

นอกจากนี้กรณีศึกษาได้ให้ความเห็นในข้อจำกัด และอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนรถจักรยานยนต์ โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “รู้สึกอึดอัด ไม่สะดวก เวลาหยิบโทรศัพท์ คุยไม่ได้ ใส่จะมีเสียงอื้อๆ ในหู” “รู้สึกไม่สบายไม่ยอมสวม” และยักรู้สึกว่าการสวมหมวกนิรภัยเวลาที่เราไปแล้วต้องจอดรอไว้รู้สึกเป็นภาระที่ต้องหาที่เก็บ วางไว้ก็หยุ่งคังที่กรณีศึกษากล่าวว่า “ก็เกะกะ ไว้ที่รถหล่นก็เสียหายเลือกจะไม่ใช่ดีกว่า” นอกจากนี้กรณีศึกษาเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยเวลาที่อากาศร้อนทำให้รำคาญ โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “เวลาอากาศร้อนๆ ใส่แล้วหัวเปียก เหงื่อออกรำคาญมาก ไม่ชอบ เหม็นอับด้วย” และกรณีศึกษายังกล่าวเพิ่มอีกว่า “ใส่หมวกแล้วก็เซซ เพราะหมวกไม่สวย ไม่สะดวกตา ที่สวราคาก็แพง”

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษารายที่ 4

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

นางสาวสี่ (นามสมมติ) เพศหญิง อายุ 16 ปี กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 อาศัยกับ บิดาอาชีพรับราชการ ส่วนมารดาซึ่งมีอาชีพค้าขาย กรณีศึกษาจะซ้อนรถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมาโรงเรียนทุกวัน และไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ผู้ปกครอง คือบิดาจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง นอกจากนี้ กรณีศึกษารายนี้ยังเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ล้ม เมื่อเรียนอยู่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 และเริ่มขับรถจักรยานยนต์เมื่ออายุ 14 ปี ทราบว่าหมวกนิรภัย สามารถป้องกันอุบัติเหตุจากแรงกระแทก ดังคำกล่าวว่า “เวลาล้มหมวกจะช่วยป้องกันศีรษะ ไม่ใส่หัวแตก” และทราบว่าการเลือกหมวกนิรภัย ต้องเลือกหมวกที่ได้มาตรฐานดังคำกล่าวว่า “ต้องได้มาตรฐาน สัญลักษณ์

รับรองที่เป็นรูป มอก” แต่ไม่ทราบวิธีการทดสอบ ก่อนซื้อดังกล่าวว่า “รู้แต่ว่าหมวกต้องพอดี ไม่เคยทดสอบ เคยเห็นคนที่เขาซื้อกัน ก็เห็นแค่สวมเท่านั้นก็ซื้อแล้ว” และเวลาสวมหมวกต้องคาดสายรัดคางทุกครั้งดังที่กล่าวว่า “เวลาสวมหมวก ก็ คาดสายทุกครั้ง”

1.2 พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

กรณีศึกษารายนี้มีพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย ในระยะ โกล์ประมาณ 1 กิโลเมตร จะไม่สวมเลย เพราะรู้สึกเงินถ้าต้องใส่ ดังกล่าวว่า “โกล์ๆ ใส่ก็จะเงิน ทำไมต้องใส่ ระยะโกล์ๆ ใส่ก็จะแปลก” “เดี๋ยวก็ถึงแล้วคงไม่เป็นอันตราย” และถ้ากรณีศึกษาซ้อนรถจักรยานยนต์จะไม่สวมหมวกเลย เพราะเห็นตำรวจไม่เคยจับคนซ้อน ดังกล่าวว่า “ซ้อนไม่ใส่ ไปโรงเรียน ไม่เห็นตำรวจว่าอะไร เพื่อน คนซ้อนอื่น ก็ไม่เห็นเขาสวมกัน” “สวมมาก็เงินเพราะ เพื่อนที่ซ้อนก็ไม่สวม” แต่กรณีศึกษาจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับเองและเห็นตำรวจตั้งด่านก็จะสวมหมวก ดังกล่าวว่า “อีกอย่าง ช่วงไหนมีตำรวจแล้วตั้งด่านจับ ถ้าจับก็จะสวม แต่ถ้าไม่มี ก็ไม่สวม” และจะสวมถ้าระยะโกล์ๆ ประมาณ 5 กิโลเมตร

1.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถการสวมหมวกนิรภัยกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย

1.3.1 ความคาดหวัง ความมั่นใจ ในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษารายที่ 4 ยังไม่คาดหวังว่าจะสวมหมวกได้ทุกครั้งและยังไม่มี ความมั่นใจพอ เพราะยังรู้สึกว่าเงินถ้าต้องซ้อนรถแล้วสวมหมวกนิรภัย โดยกรณีศึกษากล่าวว่า “รู้สึกเงิน ถ้าต้องสวมหมวกไม่ค่อยมีคนซ้อนใส่”

1.3.2 แหล่งสนับสนุนความสามารถ ในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษารายที่ 4 ได้แก่

1. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

ก. ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง กรณีศึกษาได้เห็นแบบอย่างจากบุคคลจริงจากวัยรุ่น และยังกล่าวว่าวัยรุ่นที่สวมหมวกนิรภัยเป็นการดี แต่ส่วนมากที่เห็นจะไม่สวมหมวกนิรภัย ดังกล่าวว่า “เห็นเพื่อนบางที่ขับมา ทั้งคนขับและคนซ้อน จะไม่ใส่” และนอกจากนี้กรณีศึกษาเห็นว่าเพื่อน เป็นบุคคลที่มีอิทธิพล ดังกล่าวว่า “เพื่อนมีผลต่อเรา ถ้ามีเพื่อนบอกให้ใส่ก็สวมค่ะ แต่เพื่อนต้องทำตามด้วย” “วัยรุ่นสวมหมวกถ้าทำกัน ทุกคน ก็จะทำตาม เพราะว่าถ้าเราทำแล้วไม่มีใครทำ จะเป็นจุดเด่น อาย”

ข. ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ กรณีศึกษาเห็นตัวแบบสัญลักษณ์ จากการณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ทางสื่อหลายทาง ทั้งทางโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ดังกล่าวว่า “เห็นจากโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์” นอกจากนี้กรณีศึกษายัง

ยอมรับว่าวัยรุ่นชอบเลียนแบบโดยเฉพาะดาราและคิดว่าถ้าเป็นดาราที่เขาชอบมาบอกหรือเป็นแบบอย่างอยากทำตาม ดังคำกล่าวว่า “ดารานักแสดงมีส่วนกระตุ้นให้ทำตามค่ะ อย่างทำตามเลเพื่อนหลายคนก็ทำตาม ถ้าเป็นคนที่เราชอบก็ยิ่งทำตาม”

2. การใช้คำพูดชักจูง กรณีศึกษาได้เล่าว่าทางโรงเรียนได้มีการเชิญตำรวจมาให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ดังคำกล่าวว่า “จราจรมาให้ความรู้” “บางทีก็ปฏิบัติตามบ้างไม่ตามบ้าง เขาพูดอย่างเดียวไม่มีอะไรมาให้ดู”

ด้านของข้อจำกัด และอุปสรรค ของหมวกนิรภัย กรณีศึกษาเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยในขี้นขี่ หรือเมื่อต้องซ้อนรถ จักรยานยนต์รู้สึกไม่สะดวกและร้อนดังคำกล่าวว่า “เกะกะ ร้อน มันอับๆ” “รู้สึกรำคาญ ไปไหนก็ต้องสวม เป็นภาระเวลาต้องหาหมวกมาใส่” “เวลาหันหลังแล้วเหมือนมันจะหลุด มองข้างๆ ไม่นัด ไม่นัด ค่อยได้ยินเสียงรถข้างๆ” “ถ้าหากหาที่วางยากเป็นภาระ” และนอกจากนี้กรณีศึกษายังเห็นว่า หมวกยังเป็นอุปสรรค เมื่อทำผมใหม่สวมหมวกแล้วทำให้ผมที่เสียรูปทรง ดังคำกล่าวว่า “บางครั้งหัวสวย ทำผมมาอย่างสวยทำให้ผมเสียทรง” “อยากทำตามดารา แล้วทำให้ผมเสียทรง” นอกจากนี้กรณีศึกษายังมีความเห็นว่าหมวกไม่สวยไม่ดูใจให้สวมหมวกนิรภัย ที่สวยก็จะมีราคาแพง ดังคำกล่าวว่า “หมวกรุ่นใหม่ ๆ จะเท่ หมวกมีลายจะดูใจให้ใส่แต่ราคาแพง ประมาณ 1000 บาท” “หมวกถ้าไม่แพงสวยด้วยน่าจะซื้อใส่”

2. ข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษา ทั้ง 4 ราย

การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ได้ผลดังนี้

2.1 ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

กรณีศึกษาทั้ง 4 ราย เพศชาย 2 ราย เพศหญิง 2 ราย อายุระหว่าง 15-18 ปี กำลังเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5-6 อาศัยกับบิดา มารดา ทุกคนมีประวัติเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ไม่รุนแรง ไม่ต้องนอนพักรักษาในโรงพยาบาล ทุกคนเริ่มซักรถจักรยานยนต์เมื่อ อายุระหว่าง 14-15 ปี ปัจจุบันกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยไม่สม่ำเสมอ กรณีศึกษาที่ซักรถมาโรงเรียนเองจะสวมหมวกกรณีไประยะไกล เวลารีบเร่งหรือไปในสถานที่ที่ไม่คุ้นเคยเส้นทาง สำหรับกรณีศึกษา 2 รายที่ซ้อนรถจักรยานยนต์จะไม่สวมหมวกนิรภัย ยกเว้นต้องซักรถจักรยานยนต์เองที่ต้องไปในระยะไกล แต่ถ้าใกล้ๆ ก็จะไม่สวมหมวกนิรภัย

สำหรับความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ทราบว่า ประโยชน์ของหมวกสามารถป้องกันอุบัติเหตุจากแรงกระแทกได้ ต้องใส่สายรัดคางทุกครั้ง เพราะป้องกันหมวกหลุดเวลาเกิดอุบัติเหตุ และการเลือกหมวกนิรภัยต้องมีมาตรฐานอุตสาหกรรม หมวกนิรภัยต้องคลุมศีรษะได้หมด ขนาดกระชับศีรษะ แต่ยังไม่เข้าใจวิธีการทดสอบก่อนซื้อ

ตาราง 2 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย

กรณีศึกษา รายที่	นาม สมมติ	การใช้ รถจักรยานยนต์	ประโยชน์ของ หมวกนิรภัย	การเลือก หมวกนิรภัย	วิธีการสวม หมวกนิรภัย
1	นายหนึ่ง	ขับขี่	เชื่อว่าสามารถ ป้องกันได้เพราะ ปิดศีรษะหมด	เลือกที่พอดีกับ ศีรษะ และมี มาตรฐาน อุตสาหกรรม	รัดคาง ทุกครั้ง
2	นางสาว สอง	ขับขี่	คิดว่าป้องกันแรง กระแทกได้	เต็มศีรษะ กระชับพอดี	รัดคาง ทุกครั้ง
3	นายสาม	ซ้อนเพื่อน	คิดว่าป้องกันได้	เลือกให้ ครอบคลุมศีรษะ รั้งให้แน่น	ไม่อยากจะ แต่ถ้าใส่รัด คางทุกครั้ง
4	นางสาวสี่	ซ้อนผู้ปกครอง	ได้เพราะเวลาล้ม แล้วหมวกช่วย ป้องกันไม่ให้ ศีรษะแตก	ต้องได้ มาตรฐาน สัญลักษณ์ รับรองเป็นรูป มาตรฐาน อุตสาหกรรม	รัดคางทุก ครั้งเวลาขับ ไปไกลๆ ประมาณ 1 กิโลเมตร

2.2 พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

ผลการศึกษา กรณีศึกษา ทั้ง 4 ราย เชื่อว่าการขับรถถ้าระวังไม่ขับรถเร็วไม่น่าเกิดอันตรายถึงที่หมายปลอดภัยก็พอ และถ้าขับไปไม่ไกลไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย กรณีศึกษารายที่ 3 และ 4 เวลาซ้อนรถจะไม่สวมหมวกนิรภัยเลยไม่ว่าระยะทางใกล้หรือไกลกรณีศึกษา และกรณีศึกษารายที่ 1 และรายที่ 3 มีพฤติกรรมใช้โทรศัพท์ เวลาขับจี้และซ้อนรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้กรณีศึกษารายที่ 3 ยังกล่าวว่า ถ้าซ้อนรถจะไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะเห็นว่าเห็นเพื่อนหรือคนทั่วไปไม่สวม ตำรวจไม่เรียกจับ กุม เช่นเดียวกับรายที่ 4

สำหรับผลการศึกษาเปรียบเทียบ ในการสวมหมวกนิรภัยพบว่า รายที่ 1 จะสวมหมวกนิรภัยในกรณีที่ต้องรีบไปทำธุระให้กับพ่อแม่ เพราะกลัวเกิดอุบัติเหตุ หรือเวลาที่ฝนตกหรืออากาศเย็นเพราะจะรู้สึกเจ็บใบหน้า เช่นเดียวกับรายที่ 2 และรายที่ 4 ถ้าต้องขับจี้รถและไปที่ไม่คุ้นทางหรือระยะทางไกล จะสวมหมวกนิรภัย สำหรับพฤติกรรมที่เหมือนกันทั้ง 4 ราย ก็จะสวมหมวกนิรภัยเวลาที่มี ตำรวจกักด่าน ซึ่งจะนำหมวกไว้ที่หน้ารถพอพบตำรวจก็จะหยิบมาสวม และรายที่ 1 และรายที่ 3 พบว่าถ้าขับรถแล้วมีตำรวจกักด่าน ก็พยายามหลีกเลี่ยงหลบไปทางอื่น

ตาราง 3 สรุปผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย

กรณีศึกษา รายที่	นามสมมติ	การใช้ รถจักรยานยนต์	พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย
1	นายหนึ่ง	ขับจี้	ขับจี้ ระยะใกล้ ๆ ขับช้า ๆ ไม่คิดว่าเกิดอุบัติเหตุ ตำรวจไม่เข้มงวด, ไซ้หน้าตา, รำคาญ, อึดอัด หายใจไม่ออก , ทำผมใหม่ ๆ ทำให้ผมเสียรูปทรง, ใช้โทรศัพท์ไม่ได้
2	นางสาว สอง	ขับจี้	ขับจี้ใกล้ ๆ ไม่สวม จี๊เกียจ , เพื่อนไม่สวม, รำคาญ ต้องคอยรัดคอดอด, มองไม่เห็นรถด้านข้าง , การได้ยินเสียงรถข้าง ๆ ลดลง
3	นายสาม	ซ้อนเพื่อน	อึดอัด, ใช้โทรศัพท์ไม่ได้, มีเสียงอื้อ ๆ ในหู เป็น ภาระในการเก็บ , ผมเสียรูปทรง, หมวกไม่สวย
4	นางสาวสี่	ซ้อนผู้ปกครอง	ตามเพื่อน, มองข้าง ๆ ไม่ถนัด หันหลังแล้วหมวก จะหลุด ได้ยินเสียงรถข้าง ๆ ลดลง ผมเสียรูปทรง

2.3 ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

2.3.1 ความคาดหวัง ความมั่นใจ ในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ไม่คาดหวังว่าจะสวมหมวกนิรภัยได้ทุกครั้งและไม่มั่นใจ เนื่องจากยังรู้สึกว่าเป็น ๆ ถ้าต้องสวมหมวกทุกครั้ง โดยเฉพาะใน ระยะใกล้ ๆ และเวลาซ้อนรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เห็นคนทั่วไปหรือเพื่อน ไม่มีใครสวมหมวก และเห็นว่า ถ้าขับรถไม่เร็ว ก็ไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ

2.3.2 แหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ได้แก่

ก. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

1. ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง กรณีศึกษาทั้ง 4 ราย เห็นว่า วัยรุ่น หรือเพื่อนในกลุ่มเดียวกัน ถ้าสวมหมวกนิรภัยมาทุกคนก็จะทำตาม โดยเฉพาะรายที่ 2 และ 4 จะทำตามเพื่อนถ้าเพื่อนทำก็เพราะกลัวแตกเหล่า แต่ในกรณีศึกษารายที่ 3 และ 4 เห็นว่าคนซ้อนทั่วไปและเพื่อนไม่สวมหมวกนิรภัยไม่เห็นตำรวจจึงไม่สวมหมวกเลยเวลาที่ซ้อนรถจักรยานยนต์

2. ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ กรณีศึกษาทั้ง 4 ราย เห็นการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย จากทางอินเทอร์เน็ต โทรทัศน์ วิทยุ กรณีศึกษารายที่ 1 เห็นว่าการที่จะให้วัยรุ่นสวมหมวกนิรภัย ควรมีภาพอุบัติเหตุมาให้ดู กรณีศึกษารายที่ 2 เห็นว่าการรณรงค์ต้องกระตุ้นบ่อย ๆ เพราะบางทีก็ลืม ส่วนรายที่ 4 เห็นว่า สื่อต่าง ยังไม่ทำให้วัยรุ่นสนใจพอ ควรเป็นดรามามาเป็นแบบอย่าง ส่วนกรณีศึกษารายที่ 3 เห็นด้วยว่าดรามามีส่วนให้วัยรุ่นทำตามแต่ตัวกรณีศึกษาเองมีความเชื่อตัวเองมากกว่าจึงทำให้ไม่สวมหมวกนิรภัย

ข. การใช้คำพูดชักจูง กรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ให้ความเห็นว่า ตำรวจมาให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ นั้นดี แต่ยังไม่เพียงพอ และยังไม่สนใจ เพราะมาเพียงแต่พูด ไม่มีภาพ หรือ สื่อที่นำมาแสดงเกี่ยวกับภาพอุบัติเหตุให้เห็นทำให้รู้สึกไม่น่าทำตาม และกรณีศึกษารายที่ 2 และ 4 มีความเห็นว่า ถ้าเป็นเพื่อนในโรงเรียนชักชวนและรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุให้สวมหมวกนิรภัยก็จะทำตาม เพราะทำให้รู้สึกไม่น่าอายถ้าเพื่อนทุกคนทำเหมือนกัน สำหรับกรณีศึกษารายที่ 3 และ 4 เห็นว่าการรณรงค์ชักชวนให้ผู้ขับขี่สวมหมวกแต่การรณรงค์ไม่เน้นผู้ซ้อนต้องสวมหมวก จึงไม่ทำตาม และนอกจากนี้รายที่ 4 ยังบอกว่าเวลาตำรวจมาพูดก็ทำตามบ้างไม่ทำตามบ้าง การรณรงค์ไม่ต่อเนื่องส่วนใหญ่จะทำในช่วงเทศกาลสงกรานต์หรือปีใหม่

ผลการศึกษากรณีศึกษาทั้ง 4 ราย เห็นว่าข้อจำกัด และอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัย ทำให้รู้สึกว่าเป็นภาระ เวลาจอดรถหาที่เก็บยาก เป็นภาระวางไว้เผือกก็หาย และบางทีหล่นทำให้

เสียหาย กรณีศึกษารายที่ 1 และ รายที่ 3 เห็นว่าการสวมหมวกทำให้ไม่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ และ รายที่ 1 ยังบอกว่าพูดคุยกับเพื่อนที่ซ้อนทำให้ได้ยินไม่ชัด ส่วนกรณีศึกษารายที่ 3 เห็นว่าการสวมหมวกทำให้รู้สึกหุ้อ ๆ เช่นเดียวกับรายที่ 2 นอกจากนี้สวมหมวกแล้วทำให้ร้อน เหม็นอับ สิ้นพระเปื่อย นอกจากนี้กรณีศึกษารายที่ 4 เห็นว่าหมวกนิรภัยมีข้อจำกัดและเป็นอุปสรรคของ ด้านการมองเห็น รถข้าง ๆ ได้ยินเสียงเบากว่าปกติ รู้สึกไม่ชินต่อการใส่หมวก ราคาสูงต้องคอยรัด แกะสายรัดคาง นอกจากนี้กรณีศึกษารายที่ 1 และ รายที่ 4 เห็นว่าการสวมหมวกทำให้ผมเสียรูปทรงเวลา รู้สึกอึดอัด เช่นเดียวกับ กรณีศึกษารายที่ 3 ที่รู้สึกว่าเวลาอากาศร้อนสวมหมวกทำให้ราคาไม่อยากสวม นอกจากนี้กรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ยังเห็นว่าหมวกนิรภัย ไม่สวย ไม่ดูใจให้อยากสวม ซึ่งวัยรุ่นใส่แล้วรู้สึก เซย และราคาของหมวกนิรภัย ที่สวยจะมีราคาแพงเกินไปในการที่จะซื้อมาสั

สรุป กรณีศึกษามีพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย สาเหตุจากพฤติกรรมที่ไม่ตระหนักถึงความปลอดภัย แม้ว่า ทุกรายจะเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้อาจเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ไม่รุนแรง และไม่ใช่วัยะที่สำคัญ ไม่ต้องเข้ารับการพักรักษาในโรงพยาบาล และนอกจากนี้วัยรุ่นทั่วไป หรือเพื่อน ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยยังรู้สึกว่า ด้านกฎหมายยังขาดความเข้มงวด การรณรงค์ยังไม่เพียงพอ ต้องมีการปรับรูปแบบในการให้ความรู้ในโรงเรียนให้มีการจูงใจในการให้ เห็นความสำคัญในการป้องกันความปลอดภัยการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ตาราง 4 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเปรียบเทียบด้านความคาดหวัง ความมั่นใจ แหล่งสนับสนุน ความสามารถ ข้อจำกัด อุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย

ข้อมูลการ สัมภาษณ์	กรณีศึกษารายที่ 1	กรณีศึกษารายที่ 2	กรณีศึกษารายที่ 3	กรณีศึกษารายที่ 4
ความคาดหวังใน การสวมหมวก นิรภัย	คาดหวังว่าจะ สวมหมวกนิรภัย แต่คง ไม่สวมทุกครั้ง	ไม่คาดหวังว่าจะ ทำได้	ยังไม่มี ความคาด หวังว่าจะทำได้	ไม่คาดหวังว่าจะ สวมหมวกได้ ทุกครั้ง
ความมั่นใจใน การสวมหมวก นิรภัย	ยังไม่มั่นใจ คง ต้องใช้เวลา	ไม่มั่นใจว่าจะ สวมหมวกได้ทุก ครั้ง	ไม่มั่นใจ คนส่วน ใหญ่และเพื่อน ๆ ไม่สวมไม่เคยชิน	ไม่มั่นใจว่าสวม เพราะรู้สึกเงินถ้า ต้องสวมเวลา ซ้อน

ตาราง 4 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อเปรียบเทียบ ด้านความคาดหวัง ความมั่นใจ แหล่งสนับสนุน
ความสามารถ ข้อจำกัด อุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย (ต่อ)

ข้อมูลการ สัมภาษณ์	กรณีศึกษารายที่ 1	กรณีศึกษารายที่ 2	กรณีศึกษารายที่ 3	กรณีศึกษารายที่ 4
แหล่งสนับสนุน ความสามารถใน การสวมหมวก นิรภัย	1.ต้นแบบจาก เพื่อนที่เคยได้รับ อุบัติเหตุคนที่ชอบ อยากเลียนแบบ, สื่อภาพอุบัติเหตุ 2.ตำรวจให้ ความรู้ในโรงเรียน	1.ต้นแบบจาก เพื่อนสนิท ้วยรุ่น นักกีฬาที่ชอบ ทางอินเทอร์เน็ต 2.ตำรวจให้ความรู้ ในโรงเรียน	1.ต้นแบบจาก เพื่อน , มารดา ดารา้วยรุ่น โทรทัศน์ 2. ตำรวจให้ ความรู้ในโรงเรียน สื่อรณรงค์ ช่วง สงกรานต์ปีใหม่	1.ต้นแบบคือ เพื่อน ดารา นักแสดง สัญลักษณ์ จากสื่อต่าง ๆ 2.การให้ ความรู้จาก ตำรวจใน โรงเรียน
ข้อจำกัดและ อุปสรรคในการ สวมหมวกนิรภัย	รำคาญ อึดอัด หายใจไม่ออก ผม เสียรูปทรง โทรศัพท์ มือถือไม่ได้	รำคาญ ไม่เห็นรถ ด้านข้าง การได้ยิน เสียงรถข้าง ๆ ลดลง วางไว้หาย	อึดอัดไม่สะดวก ในการใช้โทรศัพท์ มีเสียงอื้อ ๆ ในหู เป็นการระในการ เก็บ ทำให้ผมเสีย รูปทรง หมวกไม่ สวยไม่สะดวกตา	เกะกะ ร้อน มองข้าง ๆ ไม่ ถนัด เวลาหัน หลังหมวกจะ หลุดหันหลัง แล้วหมวกจะ หลุด ไม่ได้ยิน เสียงรถข้าง ลดลง ๆ ลำบากในการ หาที่วางยาก ผมเสียรูปทรง

บทที่ 5

อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังความมั่นใจและแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย เป็นแบบกรณีศึกษา อภิปรายผลการศึกษาได้ดังนี้

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

กรณีศึกษาที่มีความรู้ ว่าประโยชน์ของหมวกนิรภัยสามารถกันแรงกระแทกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ และในการเลือกหมวกนิรภัยจะต้องเลือกหมวกนิรภัยชนิดที่ครอบคลุมศีรษะหมดแต่ส่วนใหญ่การใช้หมวกของกรณีศึกษาจะเป็นแบบครึ่งใบหรือแบบเต็มศีรษะ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของลือชัย ศรีเงินยวง (2546) ที่ได้ทำการศึกษาพฤติกรรมของคนต่างวิถีพบว่าส่วนใหญ่แล้วร้อยละ 96 มีหมวกนิรภัย แต่กว่าครึ่งหนึ่งเป็นหมวกแบบครึ่งใบซึ่งไม่ถูกต้องตามมาตรฐาน นอกจากนี้กรณีศึกษายังทราบว่า การเลือกหมวกจะต้องพอดีกระชับกับศีรษะและการใช้หมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใส่สายรัดคางทุกครั้งเพื่อกันหมวกหลุดเวลาเกิดอุบัติเหตุ แต่กรณีศึกษายังขาดความเข้าใจในวิธีการเลือกจะต้องทดสอบก่อนที่จะซื้อเพียงแต่เข้าใจว่ากระชับพอดีและมีมาตรฐานอุตสาหกรรมเท่านั้น ทั้งนี้ในการเลือกจริงๆ แล้วต้องทำการทดลองโดยการปลักหมวกทางด้านหลังและด้านหน้าถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่าควรเลือกหมวกใบใหม่ (องค์การอนามัยโลก , 2549)

พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่าพฤติกรรมการไม่สวมหมวก ของกรณีศึกษาเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ ๆ ไม่มีความจำเป็น เพราะเห็นว่าไม่น่าเกิดเหตุอันตราย และสามารถถึงที่หมายได้ก็ถือว่าเป็นการขับอย่างปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ชูศรี

ประกอบกุล (2531) และยุพา หงษ์วะชิน (2542)พบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ เนื่องจากการขับขี่ในระยะทางที่ไม่ไกล ไม่เกิน 1- 5 กิโลเมตร และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ พงศ์กุลธร โรจนวีรพห์ (2547) พบว่าวัยรุ่นมีการขับขี่ไม่ปลอดภัย ไม่ค่อยระมัดระวัง และมักไม่สวมหมวกนิรภัย และกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าการขับขี่ปลอดภัยคือ การขับขี่ที่ไปถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่ประสบอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังพบว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่ได้ใส่ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแต่ใส่เพราะว่าป้องกันเวลาฝนตก หรือเวลาอากาศหนาว ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รุจา ภูไพบูลย์และคณะ (2549) พบว่านอกจากการสวมหมวกนิรภัยถูกต้องตามกฎหมาย และยังช่วยกัน แดกกันลมได้ด้วย และจากการศึกษายังพบว่าการที่จะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อพบด่านตำรวจ หรือ ในช่วงที่ตำรวจเข้มงวดก็จะสวมหมวกนิรภัย โดยจะเตรียมหมวกไว้ที่หน้ารถพอพบเห็นตำรวจก็นำมาสวมแต่พอผ่านไปก็จะถอดออก

นอกจากนี้ผลการศึกษาพบว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษา เพราะเห็นว่าหมวกนิรภัยทั่ว ๆ ไปไม่สวย เซ็กซี่ไม่มีแรงจูงใจให้อยากสวม หมวกนิรภัยที่สวยงามจะมีราคาแพง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ลือชัย ศรีเงินยวง (2546) ซึ่งวัยรุ่นเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัย จะมีความรู้สึกแปลก ๆ เทอะทะ เซ็กซี่ ถูกเพื่อนล้อ และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ ยุพา หงษ์วะชิน (2542) ที่พบว่านักเรียน นักศึกษา จะไม่ชอบสวมหมวกเพราะใส่แล้วไม่เท่ เพราะวัยรุ่นยังรู้สึกว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นการปิดบังใบหน้าไม่สามารถเห็นหน้าตาได้ เนื่องจากวัยนี้เป็นวัยที่เริ่มสนใจเพศตรงข้าม (บุญศรี คำชาย, 2542) การสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สามารถโชว์หน้าตาได้ และโดยเฉพาะในการขับรถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งวัยรุ่นเห็นว่ามอเตอร์ไซด์สามารถพาตัวมารวมกลุ่มเพื่อน และยังสามารถดึงดูดเพศตรงข้ามได้ นอกจากนี้แล้วแบบแผนของวัยรุ่นยังไม่ส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัย (ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539; ลือชัย ศรีเงินยวง, 2546)

สำหรับผู้ซื้อจักรยานยนต์จะมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องผลจากการศึกษาพบว่า กรณีศึกษาเห็นว่าตำรวจไม่เคยจับคนนั่งซ้อนรถ และเห็นว่าคนส่วนใหญ่ทั่วไปหรือวัยรุ่นไม่มีใครสวมหมวกนิรภัยเวลาซ้อนจักรยานยนต์ อาจเป็นเพราะว่ายังไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย ทั้งนี้เนื่องจากมีรายงานว่าผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำ เนื่องจากว่าเกิดจากการขาดความเข้าใจต่อกฎหมายสำหรับคนนั่งซ้อน และยังระบุว่าตำรวจมักไม่เรียกจับกุม (ไพบูลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2552)

ความคาดหวัง ความมั่นใจ และ แหล่งสนับสนุน ความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

ผลการศึกษานี้ พบว่ากรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ยังไม่มีความคาดหวังในการสวมหมวกนิรภัยได้ทุกครั้ง เนื่องจากยังไม่มี ความมั่นใจ ถึงแม้ว่าจะแหล่งสนับสนุน ซึ่งสามารถอธิบายได้จาก ทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของ แบนดูรา (Bandura, 1997) ได้ดังนี้

1. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

1.1 ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง การศึกษาพบว่ากรณีศึกษาที่มีความเห็นว่าการได้เห็นเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากเพื่อนๆ มีผลต่อความกลัวในการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง เพราะกลัวเป็นเหมือนเพื่อนที่เสียชีวิต และยังยอมรับว่าถ้าให้สวมหมวกนิรภัยต้องมีแบบอย่างในกลุ่มเพื่อนที่ต้องสวมเหมือนกัน แต่ถ้าให้สวมมาแล้วเพื่อนไม่สวมจะถูกเพื่อนล้อว่าสวมทำไมทำให้รู้สึกเขิน ซึ่งกรณีศึกษา ยังบอกอีกว่าเพื่อนมีอิทธิพลต่อวัยรุ่นมาก เพราะพฤติกรรมของวัยรุ่นเป็นวัยที่ชอบเลียนแบบ นอกจากนี้ยังยอมรับว่า นักแสดง หรือนักกีฬาที่ตนเองชื่นชอบ หรือวัยรุ่นที่ชื่นชอบ มาเป็นตัวแบบด้วยแล้วจะอยากทำตามมากกว่า (วินัดดา ปิยะศิลป์ และคณะ, 2545; วันเพ็ญ บุญประกอบ, 2547) ซึ่งสอดคล้องกับการเสนอแนวคิดการเลือกใช้ตัวแบบที่เป็นบุคคลจริงบุคคลที่เหมาะสมจะเป็นตัวแบบในการใช้หมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับกลุ่มเป้าหมาย ในกรณีที่เป็นวัยรุ่น หนุ่มสาวตัวแบบบุคคลจริงควรจะเป็นนักร้อง นักแสดงภาพยนตร์หรือโทรทัศน์ นักกีฬาที่มีชื่อเสียง(องค์การอนามัยโลก, 2549) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาการนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนไปประยุกต์ใช้ในพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ตัวแบบบุคคลจริงเช่น นักเรียนที่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผลปรากฏว่ามีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ ของตนเอง (พัฒนา จินวงษ์, 2539) นอกจากนี้

จากการศึกษาของ รุจา ภูไพบูลย์และคณะ (2549) ในการพัฒนาโปรแกรมการวางแผนพฤติกรรมเพื่อป้องกันลดความเสี่ยงในวัยรุ่นยังพบว่าบิดา มารดา มีอิทธิพลต่อวัยรุ่นในการเป็นตัวแทนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับเพื่อนที่มีอิทธิพลในการทำให้ไม่ยอมไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (รุจา ภูไพบูลย์และคณะ, 2549) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของลือชัย ศรีเงินขวง (2546) พบว่าการที่เพื่อนในกลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัยก็จะไม่มีใครใส่เช่นกัน เพราะกลัวว่าจะแปลกแยกจากกลุ่ม และยังมีผลการศึกษาของ ชูศรี ประกอบกุล(2531) ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับการป้องกันการกระแทกกระเเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยแก่นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรีพบว่ากลุ่มวัยรุ่นนั้นได้รับอิทธิพลต่อเพื่อนในกลุ่มมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องทัศนคติ ความสนใจ ค่านิยม และพฤติกรรมต่าง ๆ เมื่อเพื่อนส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยก็จะไม่สวมเพราะกลัวจะไม่เหมือนเพื่อน

1.2 ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ ผลการศึกษาพบว่ากรณีศึกษาจะได้รับสื่อการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จากหลายๆ สื่อด้วยกัน เช่น สื่อจากโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุโสตทัศนศึกษา และทาง อินเทอร์เน็ต โดยกรณีศึกษาให้ความเห็นว่าสื่อต่างๆ ที่เห็นนั้นดี แต่การรณรงค์ส่วนใหญ่จะเป็นในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ดังนั้นควรจะควรต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้วัยรุ่น เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้อง องค์การอนามัยโลก (2549) ที่รณรงค์การใช้สัญลักษณ์โดยการผ่านสื่อต่าง ๆ ซึ่งเป็นนโยบายที่จะให้ความรู้แก่สาธารณชนทุกประเภท และต้องเป็นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ยังสอดคล้องกับ วีระ กสานติกุล (2546) กล่าวว่า การจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อโทรทัศน์ และบิลบอร์ดเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย จะช่วยให้การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นไปอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของ กนวรรณ บริสุทธิ์ (2546) ในการใช้ผลของกระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโดยการใช้วีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และพบว่าความคาดหวังของในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

2. การใช้คำพูดชักจูง ผล การศึกษาพบว่าทางโรงเรียนได้มีการให้ความรู้กับนักเรียนเกี่ยวกับความรู้ด้านกฎจราจรทุกปีในแต่ละปีการศึกษาโดยมีตำรวจมาให้ความรู้โดยการบรรยายอธิบายให้เห็นความสำคัญ และ ประโยชน์ในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่การบรรยายไม่ น่าสนใจ ให้อยากปฏิบัติ เนื่องจากรูปแบบการบรรยายไม่มีสื่อในการที่จะให้เห็นภาพจริง กรณีศึกษาได้ให้ความเห็นว่า ควรจะเปลี่ยนการใช้รูปแบบการบรรยายให้เห็นภาพอุบัติเหตุจริง เพื่อให้เห็นถึงความรุนแรงที่จะเกิดการบาดเจ็บ ที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อใจ และอยากปฏิบัติ แต่กรณีศึกษาจะทำตามบ้างช่วงระยะหนึ่งแล้วก็ลืมไป ดังนั้นตำรวจจะต้องจัดรูปแบบกิจกรรมใหม่ร่วมกับการบรรยาย โดยการนำบุคคลที่เป็นตัวอย่าง ด้านพฤติกรรมที่ขับขี่ปลอดภัยมาเป็นแรงจูงใจให้วัยรุ่นทำตาม ซึ่งการศึกษาของ รุจา ภูไพบูลย์และคณะ (2549) ได้ศึกษาพบว่าปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยหรือซ้อนรถจักรยานยนต์ได้แก่ เพื่อนชวน แบบอย่างที่ดีจากผู้ใหญ่ และในวัยนี้ เป็นวัยที่ชอบเลียนแบบและทำตามกลุ่มเพื่อน (วินัดดา ปิยะศิลป์, พนม เกตุมาน, 2545) การนำสื่อเป็นบุคคลที่ชื่นชอบมาเป็นแรงจูงใจชักชวน จะทำให้อยากทำตาม เนื่องจากวัยนี้เป็นวัยที่แสวงหาความแปลกใหม่ (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2540)

สำหรับข้อจำกัดที่ทำให้ไม่ยอมสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการศึกษาพบว่ากรณีศึกษาเป็นอุปสรรค ในการใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และในการพูดคุยกับเพื่อนไม่สามารถได้ยิน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในประเทศอิตาลีเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะใช้

โทรศัพท์ และพูดคุยไปกับเพื่อนที่ซุ่ม (Claudia Pileggi et al., 2006) นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาของลือชัย ศรีเงินยวง (2546) พบว่าพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นทำให้คุยเล่น หรือโทรศัพท์ขณะขับรถไม่ได้ นอกจากนี้เวลาสวมหมวกนิรภัยยังทำให้หันไปมองด้านหลังไม่สะดวก ไม่สามารถมองเห็นรถข้างๆ และหมวกนิรภัยยังทำให้หนักศีรษะอีกด้วย การได้ยินเสียงรถด้านข้างลดลง มีเสียงอื้อในหู ทำให้ผมเสียรูปทรงเวลาทำผมมาใหม่ๆ และนอกจากนี้การสวมหมวกนิรภัย ทัศนศึกษาทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนยังมีความรู้สึกที่ไม่สบาย อึดอัดรำคาญ ร้อน (มณิรัตน์ ชีระวิวัฒน์, 2538 ; ยุพา หงษ์วะชิน, 2542 ; รุจา ภูโพนุลย์และคณะ, 2549) ส่วนอุปสรรคอื่นในการสวมหมวกนิรภัยก็คือ ราคาค่อนข้างแพงต้องคอยระมัดระวังและไม่ค่อยเคยชิน ไม่มีที่เก็บหาที่วางลำบาก และบางครั้งวางไว้ก็หายไป นอกจากนี้ถ้าไว้ที่รถก็กลัวทำให้หมวกเสียหายโดยเฉพาหมวกที่ไม่ได้มาตรฐาน (ชูศรี ประกอบกุล, 2531; ลือชัย ศรีเงินยวง, 2546)

ผลการศึกษาจากกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย สามารถอภิปรายตามกรอบแนวคิดทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน (Bandura, 1977) ได้ว่าปัจจัยที่จะนำไปสู่ความคาดหวังในสมรรถนะแห่งตนได้ไปสู่ความสำเร็จในการปรับพฤติกรรมที่ถูกต้องของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายให้มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นั้นต้องมีแหล่งสนับสนุนช่วยส่งเสริมทั้ง การได้เห็นต้นแบบ หรือประสบการณ์ของผู้อื่น และการใช้คำพูดชักจูง เป็นแหล่งที่จะทำให้อายุรชนนั้นประสบความสำเร็จซึ่งสอดคล้องกับ การศึกษา ของพัฒนา จินวงษ์ (2539) การนำทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนไปประยุกต์ ใช้ในพฤติกรรมกำป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชายชั้นมัธยมปลายจังหวัดนครราชสีมา ผลปรากฏว่ามีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกำป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ ของตนเอง ได้อย่างมีนัยสำคัญ

ปัญหาพฤติกรรมกำไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย นั้นพบเป็นปัญหาจากพฤติกรรมของตัววัยรุ่นเอง ที่เกิดจากการขาดความตระหนักในการป้องกันตัวเอง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของพงศ์กุลธร โรจน์วรุฬห์(2547) ได้ศึกษาปัจจัยจิตลักษณะความเชื่อด้านความปลอดภัย ที่มีผลต่อพฤติกรรมกำขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่นพบว่าวัยรุ่นมีความตั้งใจด้านความระมัดระวังความปลอดภัยที่น้อย เพราะเห็นว่าการขับขี่ปลอดภัยก็คือ การขับขี่ไปถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่ประสบอุบัติเหตุ ดังนั้นในการที่จะให้วัยรุ่นได้ประสบความสำเร็จได้ด้วย ตนเองนั้นจะต้องให้วัยรุ่นได้ตระหนักถึงการป้องกันความปลอดภัยและเชื่อมั่นในสมรรถนะแห่งตน (Bandura, 1977) และนอกจากนี้แล้ว อาจเนื่องจากกรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ถึงแม้ว่าจะเคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ว่า ไม่ได้รุนแรง และการบาดเจ็บเพียง เล็กน้อยเท่านั้น ทำให้ยังไม่เห็นความสำคัญ ในการป้องกันตนเอง ดังนั้นควรต้องมีการใช้โครงการผสมผสานหลายรูปแบบหลาย และการร่วมมือ กันหลายฝ่าย เพื่อวัยรุ่นจะได้

ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม จากการศึกษาของ ศิริกุล กุลเลียบ, สุนันทา ศรีวิวัฒน์, วรศักดิ์ สุขพร (2543) เรื่องกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน โรงเรียนแก่นนคร วิทยาลัย ผลการศึกษาพบว่าอัตราการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ซ้อนรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความแตกต่าง ซึ่งทำให้มีการเสนอว่าการให้ความรู้ และการกระตุ้นอย่างเดียวไม่พอ อาจจะต้องมีการใช้มาตรการด้านอื่นเข้ามาช่วย เช่น การใช้บทลงโทษจากทางโรงเรียน



บทที่ 6

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และศึกษา ความคาดหวัง ความมั่นใจ แหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ข้อจำกัดอุปสรรคการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรีกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายชั้นปีที่ 4-6 เลือกแบบเจาะจง จำนวน 4 คนเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 1 ครั้ง คนละ 50 -60 นาที แนวคำถามสร้างตามแนวคิดทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

สรุปผลการศึกษา

ผลการศึกษาพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวัง ความมั่นใจ แหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย มีข้อสรุปและข้อเสนอแนะดังนี้

ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

การศึกษากรณิศึกษาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมปลายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 อายุระหว่าง 15 - 18 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเอง 2 ราย ซ้อนเพื่อนและผู้ปกครองมาเอง 2 ราย อาศัยอยู่กับบิดามารดาที่มีอาชีพรับราชการ ค้าขาย และเกษตรกรรม และทั้ง 4 ราย เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ขณะเรียนกำลังเรียนหนังสืออยู่ชั้นมัธยมศึกษา และขณะเกิดอุบัติเหตุไม่ได้สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย ไม่รุนแรง เริ่มขับขี่ รถจักรยานยนต์ เมื่ออายุอยู่ระหว่าง 14 - 15 ปี

กรณิศึกษาเห็นว่าประโยชน์ของหมวกนิรภัยคือสามารถกันแรงกระแทกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ การเลือกหมวกนิรภัยจะต้องเลือกหมวกนิรภัยชนิดที่ครอบคลุมศีรษะหมด และต้องกระชับกับศีรษะเวลาสวมหมวกต้องใส่สายรัดคางทุกครั้ง ดังคำกล่าวที่ว่า “รัดคางทุกครั้ง ต้องเลือกหมวกที่กระชับ คิดว่าหมวกป้องกันกระแทกได้” แต่กรณิศึกษายังขาดความรู้ในด้านการเลือกหมวก

นิรภัยที่ถูกต้องเพราะกรณีศึกษาจะเลือกแต่เพียงว่า หมวกกระชับศีรษะพอดี แต่ไม่มีการทดลองว่า การเลือกหมวกต้องลองผลัดหมวกไปด้านหลังและด้านหน้าถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่าควรเลือกหมวกใบใหม่ดังคำกล่าวที่ว่า “เลือกแล้วเห็นว่าพอดีก็พอแล้วไม่ว่า ต้องทดสอบอะไร”

พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์

ผลศึกษาพฤติกรรม เพื่อจะได้ทราบถึงทัศนคติของวัยรุ่นต่อการไม่สวมหมวกนิรภัย และเพื่อหาแนวทางในการปรับเปลี่ยนสร้างเสริมพฤติกรรมให้เกิดทัศนคติด้านบวก และส่งเสริมให้เกิดสมรรถนะ และสามารถคาดหวังว่าจะสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขีที่ปลอดภัยได้สำเร็จด้วยตนเอง จากการศึกษาพบประเด็นสำคัญคือ การไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ในเพราะเห็นว่าในการขับขีรถใน ระยะใกล้ๆ กรณีศึกษาเห็นว่าไม่มีความจำเป็น เพราะเห็นว่าไม่น่า เกิดเหตุอันตรายและสามารถถึงที่หมายได้ก็ถือว่าเป็นการขับขีอย่างปลอดภัย นอกจากนี้การที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะเห็นว่าเซย เทอะทะ เพื่อนไม่สวมถ้าสวมจะแตกเหล่า และถ้าจะสวมก็เมื่อมีด่านตำรวจ ดังคำกล่าวที่ว่า “ใกล้ ๆ ไม่สวม จี้เกียจ ตามเพื่อนเพราะเพื่อนไม่สวม สวมหมวกเวลามีด่าน ตำรวจ หรือเวลาที่ตำรวจเข้มงวด”

ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่ากรณีศึกษาทั้ง 4 ราย ยังไม่มีความคาดหวังในการสวมหมวกนิรภัยได้ทุกครั้ง เนื่องจากยังไม่มี ความมั่นใจ ถึงแม้ว่าจะมีปัจจัยที่สนับสนุนความสามารถ ซึ่งสามารถอธิบายได้จากทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของ แบนดูรา (Bandura, 1997) ได้ดังนี้

1. การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่นเป็นการได้เห็นจากคนอื่นที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันกับตน จากผลการศึกษาคือ

1.1 ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง เป็นตัวแบบที่บุคคลได้มีโอกาสสังเกตและมีปฏิสัมพันธ์โดยตรงหรือคล้ายคลึงกันจากการศึกษาพบว่า การได้เห็นเหตุการณ์ การเกิดอุบัติเหตุ จากเพื่อน ๆ มีผลต่อความกลัวในการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง เพราะกลัวเป็นเหมือนเพื่อนที่เสียชีวิต และยังยอมรับว่าถ้าให้สวมหมวกนิรภัยต้องมีแบบอย่างในกลุ่มเพื่อนที่ ต้องสวมเหมือนกัน แต่ถ้าให้สวมมาแล้วเพื่อนไม่สวมจะถูกเพื่อนล้อว่าสวมทำไมทำให้รู้สึกเสียเงิน ซึ่งกรณีศึกษา ยังบอกอีกว่าเพื่อนมีอิทธิพลต่อวัยรุ่นมาก เพราะพฤติกรรมของวัยรุ่นเป็นวัยที่ชอบเลียนแบบ นอกจากนี้ยังยอมรับว่า นักแสดง หรือนักกีฬาที่ตนเองชื่นชอบ หรือวัยรุ่นที่ชื่นชอบ มา

เป็นตัวแบบด้วยแล้วจะอยากทำตามมากกว่า ดังคำกล่าวที่ว่า “ดารา นักแสดงมีส่วนร่วม กระตุ้นให้ทำตาม อย่างทำผมหนูยังทำตามเลย แล้วเพื่อนหลายคนก็ทำตาม ถ้าเขาเป็นคนที่เราชอบก็ยิ่งทำตามค่ะ”

1.2 ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ เป็นตัวแบบที่เสนอผ่านสื่อต่างๆ และสามารถเน้นจุดสำคัญของพฤติกรรมได้จากการศึกษาพบว่ากรณีศึกษาจะได้รับสื่อการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จากหลายๆ สื่อด้วย กัน เช่น สื่อจากโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วัสดุโสตทัศนศึกษา และทางอินเทอร์เน็ต โดยกรณีศึกษาให้ความเห็นว่าสื่อต่างๆ ที่เห็นนั้นดี แต่การรณรงค์ต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้วัยรุ่นได้มีการเข้าใจเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ดังคำกล่าวที่ว่า “ก็ดีและควรมีวิดีโอ ภาพเกี่ยวกับเหตุการณ์อุบัติเหตุเอามาให้ดู”

2. การใช้คำพูดชักจูงเป็นการพูดให้บุคคลเชื่อมั่นตนเอง เป็นการอธิบายแนะนำชื่นชมให้เกิดกำลังใจแต่ถ้าจะให้ผลควรให้ได้รับประสบการณ์ด้วยตนเอง จากการศึกษาพบว่าทางโรงเรียนมีการให้ตำรวจมาบรรยายเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่การพูดไม่น่าสนใจ ไม่มีตัวอย่างให้ดู บางทีก็ปฏิบัติตามบ้างไม่ทำตามบ้าง ดังคำกล่าวที่ว่า “เขาพูดไม่น่าสนใจ ไม่สะดวกตา เขามาถึงพูดแล้วก็ไป”

สำหรับข้อจำกัดและอุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัยผลการศึกษาพบประเด็นสำคัญของการไม่สวมหมวกนิรภัยคือ จอดรถหาที่เก็บยาก เป็นภาระ วางไว้ผลอกร้าย และบางทีก็หล่นทำให้เสียหาย นอกจากนี้ยัง เห็นว่าการสวมหมวกทำให้ไม่สามารถใช้โทรศัพท์ได้ ยังพบว่าเป็นอุปสรรคในการพูดคุยกับเพื่อนที่ซ้อนทำให้ได้ยินไม่ชัด รู้สึกหุ้อๆ ร้อนเหม็นอับ สิริระเปือก มองด้านข้างซ้ายขวาไม่เห็น รถข้าง งามาได้ยินเสียงเบาว่าปกติ และรู้สึกไม่ชินต่อการใส่หมวกราคาแพง ต้องคอยรัดและแกะสายรัดคาง การสวมหมวกทำให้ผมเสียรูปทรงเวลาที่ผมมาใหม่ๆ รู้สึกอึดอัด ยังรู้สึกว่าการอุปสรรคของหมวกเวลาสวมแล้วหันหลังคล้ายหมวกเหมือนจะหลุด ดังคำกล่าวที่ว่า “เกะกะ ร้อนอับ ราคาแพง เป็นภาระเวลาสวมไปไหน ต้องรีบหาหมวกใส่เวลารับ เวลาหันหลัง แล้วเหมือนจะหลุด มองข้าง ๆ ไม่ถนัดไม่ค่อยได้ยินเสียงรถข้างๆ ถ้าหากหาที่วางยาก ทำให้ผมเสียทรง”

ข้อจำกัดในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดในการศึกษาดังนี้

1. ผลการศึกษาไม่สามารถนำไปอ้างอิงในกลุ่มประชากรได้ เนื่องจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างเล็ก และเป็นการเลือกกลุ่มการศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง อย่างไรก็ตามผลการศึกษาอาจนำไปเป็นแนวทางในการศึกษาในกลุ่มประชากรที่ใกล้เคียงกัน

2. สถานที่ในการสัมภาษณ์ไม่เป็นการส่วนตัวมีเสียงรบกวน เนื่องจากเป็นสถานที่ที่นักเรียนเดินผ่านไปมา และเวลาในการสัมภาษณ์เป็นช่วงพักกลางวัน
3. เนื่องจากเป็นช่วงระยะใกล้สอบปลายปี และกำลังจะปิดภาคเรียนกรณีศึกษาบางรายกำลังจะจบการศึกษาทำให้ไม่สามารถทำการศึกษาได้อย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

ผลการศึกษาได้ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้ดังนี้

1. ด้านปฏิบัติการทางพยาบาลในฐานะพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนซึ่งเป็นทั้งผู้ประสานงานผู้ให้ข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกและภายในโรงพยาบาล เป็นผู้ให้คำปรึกษาในการช่วยชุมชนร่วมมือในการดูแลสุขภาพ ดังนั้นจึงต้องมีการวางแผน ร่วมกับโรงเรียนให้นักเรียนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับชีรลจักรยานยนต์
2. ด้านการให้ความรู้ ควรมีการให้ความรู้ในด้านขับชีรลปลอดภัยและร่วมมือประสานงานกับทางตำรวจ เพื่อปรับแผนการให้ความรู้ให้มีการสนใจ
3. ด้านการศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาในนักเรียนเพียงบางส่วน ซึ่งอาจยังไม่ครอบคลุมจำนวนนักเรียนทั้งหมดในโรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตอำเภอด่านช้าง ดังนั้น ควรมีการศึกษาให้ครอบคลุมโดยอาจใช้วิธีการทำเป็นการสนทนากลุ่ม เพื่อเป็นการหาคำตอบที่อาจยังคลุมเครือหรือไม่แน่ชัด ซึ่งจะช่วยให้การศึกษาครั้งต่อไปสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และนอกจากนี้การศึกษาครั้งนี้ยังเป็นประโยชน์ ในแนวทางการศึกษาสำหรับผู้สนใจที่ต้องการทำการวิจัยครั้งต่อไป
4. ในการศึกษากรณีการสัมภาษณ์ หลังจากได้ทำการถอดข้อความจากข้อมูลการสัมภาษณ์แล้ว ควรนำข้อมูลที่ได้จากการถอดความนำไป ทบทวนกับกรณีศึกษา เพื่อให้การตีความหมายได้ถูกต้อง ตรงกัน

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ผลการศึกษาได้มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ควรมีการศึกษาในกลุ่มนักเรียนชั้นระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เพราะมีรายงานในการวิจัยยืนยันว่าพบว่าเด็กวัยรุ่นมักขับรลจักรยานยนต์เมื่ออายุน้อยกว่า 18 ปี

2. ควรมีการรณรงค์ด้านการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในการให้เห็นความสำคัญของการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยแก่เด็กนักเรียนโดยทำโครงการร่วมกับทางโรงเรียน ชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ปกครอง
3. ควรมีการส่งเสริม ให้นักเรียนมีความมั่นใจ ในการที่จะกระทำพฤติกรรมให้สำเร็จด้วยตนเอง ร่วมกับการให้ความรู้ ความเข้าใจและประโยชน์ในด้านการดูแลตนเอง เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่ถาวร ในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับจี้รถจักรยานยนต์
4. หน่วยงานภาครัฐควรมีนโยบายให้ผู้ประกอบการด้านรถจักรยานยนต์ มุ่งเน้นส่งเสริมด้านความปลอดภัย ในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับจี้รถจักรยานยนต์ ร่วมกับการโฆษณาขายรถ
5. ผู้ประกอบการด้านการผลิตหมวกนิรภัยควรพัฒนารูปแบบหมวกนิรภัยให้ มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ ที่ร้อน มีการผลิตออกแบบหมวกให้ทันสมัย มีคุณภาพ ราคาถูก สำหรับวัยรุ่นเพื่อเป็นการ จูงใจ
6. ควรมีการจัดโครงการให้นักเรียนประกวดการออกแบบหมวกนิรภัยในโรงเรียน และควรมีการชมเชยสำหรับผู้สวมหมวกนิรภัย

กรณีศึกษา : พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน
มัธยมศึกษาตอนปลาย

CASE STUDY : NO HELMET USE WEARING BEHAVIOR OF MOTORCYCLE
RIDERS AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS

นฤมล ทองประดับ 4937557 RACN/M

พย.ม. (การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน)

คณะกรรมการที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : สุจินดา จารุพัฒน์ มารู โอ, Ph.D. (Life Science and Human
Technology), นพวรรณ เปียเชื้อ, Ph.D. (Nursing)

บทสรุปแบบสมบูรณ์

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน สร้างความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล ทางเศรษฐกิจ และสังคม ทั้งยังเป็นปัญหาสำคัญทางสาธารณสุข จึงได้ถูกกำหนดให้เป็นปัญหาระดับนานาชาติ ที่องค์การอนามัยโลกได้ประกาศไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ให้เป็นปีแห่งความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศเห็นความสำคัญในการลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนา นอกจากนี้แล้วองค์การอนามัยโลกยังได้คาดการณ์แนวโน้มในทศวรรษ ในอีกสิบปีข้างหน้า (ค.ศ. 2020) อุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุแห่งความตายอันดับ 3 ของพลเมืองโลก (องค์การอนามัยโลก, 2004)

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาที่มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตอยู่ในลำดับต้นๆ จากการจัดอันดับขององค์การอนามัยโลก ประกอบกับผลการศึกษาวิจัยทางสถิติและระบาดวิทยา พบว่าแนวโน้มของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ประเวศ วะสีและคณะ, 2550) รถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์นับเป็นเอกลักษณ์ของประเทศกำลังพัฒนาประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เช่นเดียวกับเพื่อนบ้านอย่างประเทศเวียดนาม ซึ่งมีรายงานสอดคล้องกันว่าในปี พ.ศ.2545 ทั้ง 2 ประเทศมีอัตราตายและบาดเจ็บรุนแรงจากรถจักรยานยนต์ โดยในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 81 (ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2541) ส่วนในประเทศเวียดนาม คิดเป็นร้อยละ 62 (องค์การอนามัยโลก, 2004) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ใน ประเทศไนจีเรีย ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งในประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งมีประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า คิดเป็นร้อยละ 27 (Solagbery et al; 2004)

การเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เกิดได้กับทุกเพศทุกวัย แต่ที่โดดเด่น ส่วนใหญ่คือวัยรุ่น และคนหนุ่มอายุ 10 -30 ปี เพราะคนส่วนใหญ่ในวัยนี้คือผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ความสูญเสียของกลุ่มนี้สำคัญมากเนื่องจากเป็นวัยแห่งอนาคตของประเทศ โดยเฉพาะวัยรุ่นที่เป็นวัยแห่งการเรียนรู้ และแสวงหาตัวตน การเดินทางจึงเป็นกิจกรรมสำคัญเพื่อตอบสนองความต้องการตามธรรมชาติของวัยนี้ ทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บ ดังนั้นสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในวัยนี้จึงมีสัดส่วนที่สูงสุด ถึงร้อยละ 44 ของจำนวนเด็กประณมปลาย และร้อยละ 70 สำหรับเด็กมัธยม ที่เสียชีวิต (ประเวศ วะสี และคณะ, 2550)

จากรายงานปัญหา และปัจจัยเสี่ยงเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กไทยพบว่า เด็กไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจร 2.2 คน ต่อวัน เท่ากับ 7 เท่า ของโรคไข้เลือดออก ซึ่งทั้งนี้การบาดเจ็บที่รุนแรงในเด็กเกิดจากรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 46 โดยเฉพาะ ผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 18 ปี มีความเสี่ยงสูงในการบาดเจ็บถึงแก่ชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547, ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2549) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาในประเทศไต้หวัน พบว่าวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และบาดเจ็บจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มากที่สุด (Ming-Fu Chiang et al., 1997)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และการเกิดความรุนแรงในวัยรุ่นเนื่องจากในวัยนี้มีพฤติกรรมในการระมัดระวังความปลอดภัยน้อย เพราะส่วนใหญ่ แล้วการขับรถของวัยรุ่นจะขับไปทันที ด้วยความเร็วสูง ไม่ทำตามกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย และคิดว่าการขับขี่ที่ปลอดภัยคือการขับขี่ ไปถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่ประสบอุบัติเหตุ กังวลว่าจะถูกเพื่อนล้อเลียน หากสวมหมวกนิรภัย (พงศ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์, 2547) ผลจากขับขี่ หรือการซ้อนรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและการบาดเจ็บที่รุนแรง เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิต คือการบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะ และใบหน้า โดยพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 3

เท่า แต่ถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วจะสามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้เป็นอย่างดี (องค์การอนามัยโลก, 2549) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการศึกษาวิจัยของโรงพยาบาลขอนแก่นในปี พ.ศ. 2539 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ สามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึงร้อยละ 27 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ, 2541)

ผลกระทบของการไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์มีผลกระทบทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (The Thailand Development Research Institute) ได้ศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2536 และมีรายงานว่าหากผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยจะลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้ 3,030-6,061 ล้านบาทต่อปี (ประภาดิ แสงสีลา, อ้างใน กนกวรรณ บริสุทธิ์, 2550) และนอกจากอุบัติเหตุการจราจร ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ยังทำให้สูญเสียบุคลากรที่ต้องเสียชีวิตก่อนวัยอันควร หรือต้องอยู่อย่างทุพพลภาพ โดยเฉพาะ วัยรุ่น นักเรียน นักศึกษาซึ่งเป็นทรัพยากรบุคคลที่จะเป็นกำลังของประเทศในอนาคต

พยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน เป็นบุคลากรในทีมสุขภาพ ที่มีศักยภาพตามเอกลักษณ์วิชาชีพที่มีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา เป็นผู้ที่ทำให้การดูแลสุขภาพเสริมสุขภาพ เป็นผู้ประสานงานและประสานข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกและภายในโรงพยาบาล ผู้ให้คำปรึกษาในการช่วยชุมชนร่วมมือในการดูแลสุขภาพ (สมจิต หนูเจริญกุล, 2546) ดังนั้นการส่งเสริมการป้องกันด้านอุบัติเหตุการจราจร เป็นหน้าที่หนึ่งที่พยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน ต้องให้ความรู้และส่งเสริม ให้วัยรุ่นมีความมั่นใจในความสามารถของตน ในการป้องกันอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และเนื่องจากวัยรุ่นนี้เป็นวัยที่มีพฤติกรรมในการระมัดระวังความปลอดภัยน้อย ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย จึงจำเป็นต้องทำการศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในเชิงลึกแบบกรณีศึกษา เพื่อนำประยุกต์ใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. เพื่อศึกษาความคาดหวัง ความมั่นใจและแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. มีความเข้าใจพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. ได้แนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ในขณะขับจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษาพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้ใช้แนวคิดทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา (Bandura, 1997) เป็นกรอบแนวคิดของการศึกษา ซึ่งประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก คือ 1) การรับรู้สมรรถนะแห่งตน (Perceived self-efficacy) เป็นการตัดสินใจของนักเรียนในการกระทำพฤติกรรมในการที่ป้องกันตนเอง จากความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และ 2) ความคาดหวังในผลลัพธ์ (Outcome expectation) ความสามารถที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยความสามารถของตนเอง ในการดูแลป้องกันตนเองทุกครั้งที่ต้องขับจักรยานยนต์ด้วยการสวมหมวกนิรภัย

วิธีการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นแบบกรณีศึกษา โดยทำการศึกษาในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ ในโรงเรียนมัธยมศึกษาสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ แห่งหนึ่ง ในอำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี

การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยของคณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดีแล้ว ผู้ศึกษาประสานงานกับผู้บริหารโรงเรียน และประสานอาจารย์ประจำชั้น และอาจารย์ฝ่ายปกครอง ในการคัดเลือกกรณีศึกษาตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ 4 ราย ที่ขับขี่และซ้อนรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งได้รับการอนุญาตจากผู้ปกครองเช่นยินยอมให้กรณีศึกษาเข้าร่วมศึกษา แล้ว หลังจากนั้นได้ทำการสร้างสัมพันธภาพ

ชี้แจงข้อมูลรายละเอียดในการตอบแบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล โดยชี้แจงเป็นเวลาประมาณ 5 นาที หลังจากทีกรณศึกษาได้ทำการตอบแบบสอบถามใช้เวลาประมาณ 5 นาที เสร็จแล้ว ผู้ศึกษาจะเริ่มทำการสัมภาษณ์เชิงลึกรายการณ์ ตามแนวสัมภาษณ์ โดยทำการสัมภาษณ์ ภายใน 2 สัปดาห์ ครั้งละ 50-60 นาที ดำเนินการในระหว่างพักรับประทานอาหารกลางวัน และหลังเลิกเรียน ในระหว่างการสัมภาษณ์ ขออนุญาตบันทึกเสียงร่วมกับการจดบันทึกสิ่งที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมขณะสัมภาษณ์ หลังได้ทำการสัมภาษณ์ ครั้งแรกแล้ว ครั้งต่อไปได้มีการติดต่อ โดยการโทรศัพท์ติดต่อเพื่อสอบถามข้อมูลที่ ยังขาด หรือไม่ชัดเจนต่ออีกภายใน 2 สัปดาห์ และจากนั้นได้นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาถอดเทปคำต่อคำ แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงเนื้อหา เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการศึกษา สำหรับข้อมูลส่วนบุคคลใช้ประกอบการนำเสนอและอภิปรายผลการศึกษา

ผลการศึกษาและอภิปรายผล

ผลการศึกษาแบ่งเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย 1) ข้อมูลส่วนบุคคล และข้อมูลครอบครัว 2) พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย และ 3) ความคาดหวัง ความมั่นใจ และ แหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

1. ข้อมูลส่วนบุคคลและครอบครัว

นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายทั้ง 4 ราย มีอายุระหว่าง 15-18 ปี กำลังเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 เป็นผู้ที่ขับจักรยานยนต์มาเอง 2 ราย ซ้อนเพื่อนและผู้ปกครองมาเอง 2 ราย ระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์ของกรณศึกษาเริ่มมีประสบการณ์ขับขี่ตั้งแต่อายุ 13 ปี และเคยมีประวัติได้รับอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์ทุกคน โดยไม่ได้สวมหมวกนิรภัย แต่การบาดเจ็บไม่รุนแรง จึงไม่ต้องเข้ารับรักษาในโรงพยาบาล ทุกรายเคยมีประสบการณ์เห็นเพื่อนนักเรียนด้วยกันได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และต้องเสียชีวิตจากการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย

กรณศึกษาอาศัยอยู่กับบิดา มารดา ซึ่งมีอาชีพรับราชการ ค้าขายและเกษตรกรรม โดยทั่วไปแล้วในครอบครัวจะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง และจะใช้รถปิคอัพในกรณีที่ต้องนำสินค้าไปขาย ต้องบรรทุกของจำนวนมาก หรือต้องเดินทางไปธุระที่มีระยะทางไกล

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ผลการศึกษาพบว่ากรณศึกษาที่มีความรู้ ว่า ประโยชน์ของหมวกนิรภัยสามารถกันแรงกระแทกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ในการเลือกหมวกนิรภัยจะต้องเลือกหมวกนิรภัยชนิดที่ครอบคลุมศีรษะหมด แต่ส่วนใหญ่การใช้หมวกของกรณศึกษาจะเป็นแบบครึ่งใบหรือแบบเต็มใบ กรณศึกษาทราบว่าในการเลือกหมวกจะต้องพอดีกระชับกับศีรษะและการใช้หมวก

นิรภัยเวลาจับจีวรจักรยานยนต์ต้องใส่สายรัดคางทุกครั้งเพื่อกันหกล้มเวลาเกิดอุบัติเหตุแต่กรณีศึกษายังขาดความเข้าใจในวิธีการเลือกว่าต้องทดสอบก่อน ที่จะซื้อเพียงแค่เข้าใจว่ากระชับพอดีและมีมาตรฐานอุตสาหกรรม เท่านั้น ซึ่งในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง จะต้องทำการทดลอง โดยการผลักหมวกทางด้านหลังและด้านหน้าถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่าควรเลือกหมวกใบใหม่

2. พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยโดยรวมของกรณีศึกษาพบว่า เห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ตลอดเวลา เพราะคิดว่าถ้าขับช้าๆ ไปเรื่อยๆ ไม่รีบ หรือ ขับในระยะใกล้ๆ ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวก เพราะไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากผลการศึกษาพบว่าวัยรุ่นมีความระวังความปลอดภัยน้อย การขับขี่ที่ปลอดภัยคือการขับไปถึงที่หมายโดยไม่เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ เพื่อนๆ ในกลุ่มไม่สวม ถ้าตนเองสวมมาจะรู้สึกแตกต่างจากเพื่อน เพราะผลการศึกษาพบว่าเพื่อนมีอิทธิพลต่อวัยรุ่นมาก และถือว่าการยอมรับของเพื่อนเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้ กรณีศึกษายังรู้สึกว่าการสวมหมวกนิรภัยทั่วไปไม่สวย ไม่จุใจให้อยากสวม สำหรับหมวกที่สวยก็จะมีราคาแพง

สำหรับผู้ซ้อนรถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่ากรณีศึกษามีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจาก คนทั่วไป เพื่อน หรือวัยรุ่น ไม่มีใครสวมหมวกนิรภัยเวลาซ้อนรถจักรยานยนต์ และไม่ทราบกฎหมายได้กำหนดให้คนซ้อนต้องสวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ยังเห็นว่าตำรวจไม่ได้เข้มงวด สำหรับผู้ซ้อน

นอกจากนี้ผลการศึกษาด้านการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาโดยรวม พบว่ากรณีศึกษาจะสวมหมวกนิรภัยในกรณี ที่มีการตั้งด่านตรวจของตำรวจ โดยจะนำหมวกนิรภัยแขวนไว้ที่แฮนด์รถ หรือ วางไว้ด้านหลังของรถ เมื่อพบตำรวจก็นำมาสวม และจะถอดออกเมื่อพ้นด่านตำรวจไปแล้ว หรือจะสวมป้องกันอากาศหนาว หรือเวลาฝนตก

3. ความคาดหวัง ความมั่นใจ และแหล่งสนับสนุนความสามารถในการสวมหมวกนิรภัย

ผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่ากรณีศึกษายังไม่ความคาดหวังว่าจะสามารถสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ทุกครั้ง เนื่องจากยังไม่มั่นใจ ถึงแม้ว่ากรณีศึกษามีแหล่งสนับสนุนความสามารถ ที่สามารถอธิบายได้จากทฤษฎีสมรรถนะแห่งตน ของแบนดูรา (Bandura, 1997) โดยมีต้นแบบ และมีการใช้คำพูดชักจูง

แหล่งสนับสนุนที่ส่งเสริมความมั่นใจในการสวมหมวกนิรภัยของกรณีศึกษาในครั้งนี้
คือ

3.1 การเห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น

3.1.1 ตัวแบบที่เป็นจากบุคคลจริง ผลการศึกษาพบว่า กรณีศึกษามีความเห็นว่าการได้เห็นเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากเพื่อน ๆ มีผลต่อความกลัวในการเกิดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง เพราะกลัวเป็นเหมือนเพื่อนที่เสียชีวิต และยังยอมรับว่าถ้าให้สวมหมวกนิรภัยต้องมีแบบอย่างในกลุ่มเพื่อนที่ต้องสวมเหมือนกัน แต่ถ้าให้สวมมาแล้วเพื่อนไม่สวมจะถูกเพื่อนล้อว่าสวมทำไมทำให้รู้สึกเขิน กลัวแตกเหล้าจากเพื่อน และผลการศึกษากรณีศึกษายังกล่าวว่าเพื่อนมีอิทธิพลต่อวัยรุ่นมาก เพราะพฤติกรรมของวัยรุ่นเป็นวัยที่ชอบเลียนแบบ นอกจากนี้ยังยอมรับว่า นักแสดง หรือนักกีฬาที่ตนเองชื่นชอบ หรือวัยรุ่นที่ชื่นชอบ มาเป็นตัวแบบด้วยแล้วจะรู้สึกอยากทำตามมากกว่า

3.1.2 ตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ ผลการศึกษาพบว่า กรณีศึกษาจะได้รับสื่อการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากหลายๆ สื่อด้วยกัน เช่น สื่อจากโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุโสตทัศนศึกษา และทางอินเทอร์เน็ต โดยกรณีศึกษาให้ความเห็นว่าสื่อต่าง ๆ ที่เห็นนั้นดี แต่การรณรงค์ยังไม่ต่อเนื่อง เพราะจะเน้น เฉพาะช่วงเทศกาล สงกรานต์ หรือวันปีใหม่ ดังนั้นความจะทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้วัยรุ่นเข้าใจเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

3.2 การใช้คำพูดชักจูง ผลการศึกษาพบว่าทางโรงเรียนได้มีการให้ความรู้กับนักเรียนเกี่ยวกับกฎจราจรทุกปี ในแต่ละปีการศึกษา โดยตำรวจมาบรรยายให้ความรู้ และอธิบายความสำคัญ ของประโยชน์ในการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่การบรรยายยังไม่จูงใจ ให้อยากปฏิบัติ เนื่องจากรูปแบบการบรรยาย ไม่มีภาพสื่อให้เห็นจริง กรณีศึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ควรจะเปลี่ยนการใช้รูปแบบการบรรยายให้เห็นภาพอุบัติเหตุจริงเพื่อจะได้จูงใจให้อยาก ทำตาม แต่ก็มีทำตามบ้างช่วงระยะหนึ่งแล้วก็ลืมไป ดังนั้นตำรวจควรจัดรูปแบบกิจกรรมใหม่ร่วมกับการบรรยายโดยกรณีศึกษาได้เสนอแนะว่า ความน่า บุคคลที่ชื่นชอบมาเป็นตัวอย่างด้านพฤติกรรมที่ขับขี่ยปลอดภัยมา เพื่อจูงใจให้อยากทำตาม

สำหรับแหล่งสนับสนุนที่กรณีศึกษายังขาดคือการได้รับการส่งเสริม ความมั่นใจในการประสบความสำเร็จได้ด้วยตนเอง นอกจากนี้ยังมี ข้อจำกัดและอุปสรรคอื่น ของหมวกนิรภัย จากผลการศึกษา พบว่าการสวมหมวกนิรภัย ในขณะขับขี่หรือซ้อนรถจักรยานยนต์ ทำให้ไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์ เวลาพูดคุยกับเพื่อนไม่สามารถได้ยิน และหมวกนิรภัยยังทำให้การหันไปมองด้านหลัง ไม่สะดวก ไม่สามารถเห็นรถข้างๆ หรือเวลาทำผมมาใหม่ๆ ทำให้เสียรูปทรง และ

นอกจากนี้การสวมหมวกนิรภัยยังทำให้ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน มีความรู้สึกที่ไม่สบาย อึดอัดรำคาญ ร้อน รู้สึกว่าเวลาสวมหมวกนิรภัย ทำให้การได้ยินเสียงรถข้าง ๆ ลดลง เกิดเสียงอื้อๆ ในหู หมวกนิรภัยยังทำให้หนักศีรษะ ส่วนอุปกรณ์อื่นในการสวมหมวกนิรภัยก็คือ รำคาญต้องคอยรัดคอยเกาะ ไม่เคยชิน ไม่มีที่เก็บหาที่วางลำบาก หมวกหล่นเสียหาย และ และสูญหายเมื่อวางไว้

ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ หากกรณีศึกษาที่มีการรับรู้สมรรถนะแห่งตน มีความคาดหวัง และความมั่นใจ โดยมีแหล่งสนับสนุนตามแนวคิดของแบนดูรา โดยเฉพาะส่งเสริมความมั่นใจให้สามารถกระทำได้ด้วยตนเอง เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นพฤติกรรมที่ถาวร จนเป็นพฤติกรรม ความเคยชิน ถึงแม้จะมีข้อจำกัดหรืออุปสรรคต่าง ๆ แต่เนื่องจากกรณีศึกษา ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุที่รุนแรง และขาดแหล่งสนับสนุนที่ทำให้เกิดให้เกิดความมั่นใจ ทำให้ยังไม่ตระหนักในการป้องกันตนเอง ในการที่จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อจำกัดในการศึกษา

การศึกษานี้มีข้อจำกัดในการศึกษาดังนี้

1. ผลการศึกษาไม่สามารถนำไปอ้างอิงในกลุ่มประชากรได้ เนื่องจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างเล็ก และเป็นการเลือกกลุ่มการศึกษาแบบเฉพาะเจาะจง อย่างไรก็ตามผลการศึกษาอาจนำไปเป็นแนวทางในการศึกษาในกลุ่มประชากรที่ใกล้เคียงกัน
2. สถานที่ในการสัมภาษณ์ไม่เป็นการส่วนตัวมีเสียงรบกวน เนื่องจากเป็นสถานที่ที่มีนักเรียนเดินผ่านไปมา และเวลาในการสัมภาษณ์เป็นช่วงพักกลางวัน
3. เนื่องจากเป็นช่วงระยะใกล้สอบปลายปี และ กำลังจะปิดภาคเรียนกรณีศึกษาบางรายกำลังจะจบการศึกษาทำให้ไม่สามารถทำการศึกษาได้อย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

ผลการศึกษาได้ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้ดังนี้

1. ด้านปฏิบัติทางการพยาบาลในฐานะพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนซึ่งเป็นทั้งผู้ประสานงานผู้ให้ข้อมูลกับหน่วยงานภายนอกและภายในโรงพยาบาล เป็นผู้ให้คำปรึกษาในการช่วยชุมชนร่วมมือในการดูแลสุขภาพ ดังนั้นจึงต้องมีการวางแผน ร่วมกับโรงเรียนให้นักเรียนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ด้านการให้ความรู้ควรมีการให้ความรู้ในด้านข้อปดกัยและร่วมมือประสานงานกับทางตำรวจ เพื่อปรับแผนการให้ความรู้ให้มีการุงใจ
3. ด้านการศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาในนักเรียนเพียงบางส่วน ซึ่งอาจยังไม่ครอบคลุมจำนวนนักเรียนทั้งหมดในโรงเรียนมัธยมศึกษาในเขตอำเภอด่านช้าง ดังนั้น ควรมีการศึกษาให้ครอบคลุมโดยอาจใช้วิธีการทำเป็นการสนทนากลุ่ม เพื่อเป็นการหาคำตอบที่อาจยังคลุมเครือหรือไม่แน่ชัด ซึ่งจะช่วยให้การศึกษาครั้งต่อไปสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และนอกจากนี้การศึกษาครั้งนี้ยังเป็นประโยชน์ ในแนวทางการศึกษาสำหรับผู้สนใจที่ต้องการทำการวิจัยครั้งต่อไป
4. ในการศึกษากรณีการสัมภาษณ์ หลังจากได้ทำการถอดข้อความจากข้อมูลการสัมภาษณ์แล้ว ควรนำข้อมูลที่ได้จากการถอดความนำไป ทบทวนกับกรณีศึกษา เพื่อให้การตีความหมายได้ถูกต้อง ตรงกัน

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ผลการศึกษาได้มีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ควรมีการศึกษาในกลุ่มนักเรียนชั้นระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เพราะมีรายงานในการวิจัยยืนยันว่าพบว่าเด็กวัยรุ่นมักขับรถจักรยานยนต์เมื่ออายุน้อยกว่า 18 ปี
2. ควรมีการรณรงค์ด้านการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในการให้เห็นความสำคัญของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยแก่เด็กนักเรียนโดยทำโครงการร่วมกับทางโรงเรียน ชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ปกครอง
3. ควรมีการส่งเสริม ให้นักเรียนมีความมั่นใจ ในการที่จะกระทำพฤติกรรมให้สำเร็จด้วยตนเอง ร่วมกับการให้ความรู้ ความเข้าใจและประโยชน์ในด้านการดูแลตนเอง เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่ถาวร ในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
4. หน่วยงานภาครัฐควรมีนโยบายให้ผู้ประกอบการด้านรถจักรยานยนต์ มุ่งเน้นส่งเสริมด้านความปลอดภัย ในการสวมหมวกนิรภัยเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ ร่วมกับการโฆษณาขจรถ
5. ผู้ประกอบการด้านการผลิตหมวกนิรภัยควรพัฒนารูปแบบหมวกนิรภัยให้ มีความเหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ ที่ร้อน มีการผลิตออกแบบหมวกให้ทันสมัย มีคุณภาพ ราคาถูก สำหรับวัยรุ่นเพื่อเป็นการ จูงใจ
6. ควรมีการจัดโครงการให้นักเรียนประกวดการออกแบบหมวกนิรภัยในโรงเรียน และควรมีการชมเชยสำหรับผู้ที่มีหมวกนิรภัย

**CASE STUDY : NO HELMET USE BEHAVIOR OF MOTORCYCLE RIDERS
AMONG SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS****NARUMON THONGPRADUB 4937557 RACN/M****M.N.S. (COMMUNITY HEALTH NURSE PRACTITIONER)****THEMATIC PAPER ADVISORY COMMITTEE: SUCHINDA JARUPAT
MARUO, Ph.D. (Life Science and Human Technology), NOPPAWAN PIASEU
Ph.D. (Nursing)****EXTENDED SUMMARY****Background and Significance of the Study**

Severe injury and mortality from traffic accidents cause a great economic and social loss to the country and constitute a major public health. Thus, traffic accidents are deemed as an international problem by the World Health Organization since 2004, which was announced the year of traffic safety. This is to make different countries realize the significance of reduction of morbidity and mortality caused by traffic accidents, especially developing countries. Besides, World Health Organization has estimated that in the next decade, or 2020, traffic accidents will become the third leading cause of mortality of the world population (WHO, 2004).

Thailand is one of the developing countries whose numbers of traffic-related morbidity and mortality rank higher than those in many countries, as estimated by World Health Organization. Previous research on statistics and epidemiology has also pointed out that the trends of morbidity and mortality from traffic accidents are increasing, particularly among motorcyclists (Praves Vasee et al., B.E. 2550).

Riding motorcycles is one of the unique characteristics of developing countries. Like our neighboring countries such as Vietnam, the rate of motorcycle use

in Thailand is very high. In 2002, the rates of severe morbidity and mortality caused by motorcycle accidents accounted for 81% and 62% in Thailand (Chamaipan Santikarn & Siriwan Santijarakul, B.E. 2541) and in Vietnam, respectively (WHO, 2004). A similar case is reported in Nigeria, which is also a developing country, where motorcycles become increasingly popular, and the rate of motorcycle-related accidents has increased by two times, making up 27% (Solagbery et al., 2004).

Traffic accidents can occur to people of all genders and ages, but the largest groups of people who are affected by traffic accidents are teenagers and those aged between 10 and 30 years. This is because most of the people in these age groups are those who ride motorcycles. The loss of the population in these two groups is considered a considerable loss to the country as they are seen as the future of the country. Generally, teenagers are in the age when they want to learn and search for their own identity, and traveling becomes an important activity to satisfy their natural needs. As a result, they are more likely to be at risk of traffic injuries, as evidenced by the statistics of traffic-related mortality rates of the people in these age groups, accounting for 44% in late elementary school students and 70% in secondary school students (Praves Vasee et al., B.E. 2550).

A report on problems and risk factors of traffic safety among Thai children has revealed that 2.2 Thai children die of traffic accidents everyday, which is seven times higher than those die of dengue hemorrhagic fever. The rate of severe injuries caused by motorcycle accidents is as high as 46%, especially those who are younger than 18 years old, who are at a very high risk of mortality caused by severe injuries from accidents that take place when the motorcyclists are not wearing a helmet (Adisak Phalitpholkarnpim, B.E. 2547; Chamaipan Santikarn & Siriwan Santijarakul, B.E. 2549). A similar finding has been reported in Taiwan that teenagers aged 15 to 19 years had traffic accidents and injuries that took place when the motorcyclists did not wear a helmet (Ming-Fu Chiang et al., 1997).

One of the main causes of motorcycle accidents and severe injuries in teenagers is teenagers are not so careful about their safety. Most of the teenagers like to ride their motorcycle spontaneously, at a high speed, with disregard to the law, and without a helmet. They tend to think that safe riding means riding to the destination without any accident. Moreover, teenagers are concerned that they will be teased and

made fun of by their friends if they wear a helmet when they are riding a motorcycle (Pongkulathorn Rojviroon, B.E. 2547). When accidents happen, riders and passengers who are not wearing a helmet can suffer severe injuries, which can lead to death, especially severe injuries of the head and face. It has been found that motorcyclists who do not wear a helmet are three times more likely to suffer head injuries, which can be significantly prevented by wearing a helmet (WHO, 2006). Similarly, a research study conducted at Khon Khaen Hospital in 1996 showed that motorcyclists who were wearing a helmet could reduce head injuries by as much as 27% (Chamaiporn Santikarn et al., B.E. 2541).

Not wearing a helmet when there is a motorcycling accident can have a considerable impact on the economic status of the country. The Thailand Development Research Institute studied economic losses caused by traffic accidents in 1993 and found that if motorcyclists had worn a helmet, they could have reduced economic losses by 3,030 to 6,061 million baht per year (Prapawadee Sangleela, B.E. 2536 cited in Kanokwan Borisuth, B.E. 2550). In addition to economic losses, traffic accidents can result in premature death and permanent disability in teenagers and students who are future manpower of the country.

Community practice nurses are personnel in the healthcare team who have potential in accordance with their professional rights. They play an important role in solving problems and promote health, as well as coordinate with both internal and external agencies. Community practice nurses are also consultants who encourage the community to take care of its members' health (Somjit Hanucharunkul, B.E. 2546). As a consequence, promotion of prevention of traffic accident is one of the duties of community practice nurses who should disseminate knowledge and enhance teenagers' confidence in their efficacy to prevent motorcycling accidents by wearing a helmet every time they are riding a motorcycle. This is because teenagers have less accident prevention behavior, and they do not like to wear a helmet. Thus, a case study is needed to gather in-depth information regarding lack of a helmet use so as to subsequently adjust no helmet use behavior of high school students.

Research Objectives

1. To investigate no use of helmet behavior while riding a motorcycle of high school students
2. To explore expectation, confidence, and sources of support of the efficacy to wear a helmet while riding a motorcycle of high school students

Expected Outcomes and Benefits

1. The findings of this study would shed light on the no helmet use behavior when riding a motorcycle of high school students.
2. The findings of the present study can also be used as baseline data for development of a guideline to promote use of helmets while riding a motorcycle of high school students.

Conceptual Framework of the Study

In this study, Bandura's self-efficacy theory (Bandura, 1997) was employed as the theoretical framework of the study to investigate no helmet use behavior when riding a motorcycle of high school students. According to Bandura, the self-efficacy theory can be divided into two major components: 1) perceived self-efficacy, which in this study referred to high school students' decision to express a behavior to protect themselves from severe injuries when a traffic accident happens, and 2) outcome expectation, which in the present study referred to high school students' efficacy to adjust their own behavior to protect themselves every time they are riding a motorcycle by wearing a helmet.

Methodology

The present study was a case study conducted with high school students who had no helmet use behavior when riding a motorcycle. The sample was recruited

from a high school under the Department of General Education, Ministry of Education, in Dan Chang District, Suphanburi Province.

Data Collection and Data Analysis

After the research proposal was approved by the Ethical Committee on Research Involving Human Subjects of the Faculty of Medicine, Ramathibodi Hospital, Mahidol University, the researcher coordinated with the school administrators, homeroom teachers, and administrative teachers to select the four cases who met the inclusion criterion of riding or being a passenger on a motorcycle without wearing a helmet. The parents of the selected cases signed an informed consent form to let their children participate in the study. After that, the researcher met the cases to establish the relationship and explain how data would be collected, lasting about five minutes. Then, the cases were asked to respond to the demographic characteristic questionnaire, lasting approximately five minutes as well. The researcher then proceeded to conduct an in-depth interview of each case based on the interview protocol. The interviews were conducted within two weeks, each lasting approximately 50 to 60 minutes, during lunch break and after school. During the interviews, the researcher asked for permission to audio-record the interviews and take notes from the behavioral observations. Upon completion of the first interview, the researcher made a telephone call to the cases to follow up on unclear or incomplete information within the following two weeks. After conducting the interviews, the researcher transcribed the recorded interviews word by word and carried out content analysis according to the objectives of the study. It is worth noting that data regarding demographic characteristics of the cases would be used in the presentation and discussion of research findings.

Findings and Discussion of Findings

The findings can be divided into three parts: 1) demographic characteristics of the cases, 2) no helmet use behavior when riding a motorcycle, and 3) expectation, confidence, and sources of support of the efficacy to wear a helmet.

1. Demographic characteristics of the cases

All four high school students ranged in age from 15 to 18 years, and they were studying in Mattayomsuksa 4 to Mattayomsuksa 6. Of the four cases, two rode a motorcycle to school, whereas the other two were passengers on their friend's and parent's motorcycle. As regards duration of motorcycle rides, the cases rode a motorcycle for the first time when they were 13 years old. In addition, all of them had experience with motorcycle accidents, and they were not wearing a helmet when the accidents happened. Fortunately, the injuries were not severe, and they did not have to be hospitalized. Moreover, all of them had witnessed the death of their classmates who had motorcycle accidents when they were not wearing a helmet.

When considering the family of the cases, the findings showed that all of them lived with their parents who were government officials, traders, or agriculturists. In general, the families used a motorcycle as a vehicle when traveling from one place to another, and they used a pick-up truck when they had to load goods for sales, when they had a heavy load to carry, or when they had to go some places far away from home.

2. Knowledge about a helmet

The findings indicated that the cases realized that a helmet could prevent impact when there was an accident. They also knew that when choosing a helmet, they needed to choose one that could cover their entire head. Nevertheless, the cases used both a half-head helmet and a full-head helmet. Furthermore, the cases had knowledge that when they were choosing their helmet, they needed to choose the one that fit their head, and that they needed to secure the strap under the chin every time they wore a helmet to prevent the helmet from coming off when there was an accident. However, the cases lacked understanding that the helmet should be tested before it was bought. They only assumed that the helmet had to fit their head and was manufactured in accordance with the industrial standards. In fact, when selecting a helmet, the buyer

should put a helmet on and try to push it at the back and at the front. If the edge on the back of the helmet was moved to the middle of the head or further, a new helmet should be tried on instead.

3. No helmet use behavior

On the overall, the cases felt that it was not necessary to wear a helmet all the time they were riding a motorcycle. They thought that if they rode slowly or to a short distance, they did not need a helmet because accidents should not happen. Study findings have shown that teenagers had very little concern for safety. To them, riding safely meant riding from one place to the destination without an accident. Furthermore, the cases felt that if their friends did not wear a helmet, they would be different if they wore a helmet themselves. Study findings have suggested that peers had a very strong influence on teenagers. They highly regarded acceptance from their peer groups. Finally, the cases felt that the helmets that were generally sold were not beautiful or attractive, so they did not feel like wearing them. They could not afford beautifully designed helmets, either.

As for passengers on a motorcycle, the findings revealed that they did not wear a helmet because they felt that other people including their friends or fellow teenagers did not wear a helmet when they were passengers on a motorcycle. They did not even know that the law required passengers to wear a helmet, and they felt that the police officers were more lenient with passengers on a motorcycle.

The findings regarding overall helmet use of the cases showed that the cases would wear a helmet if they saw that there was a police checkpoint. They would put their helmet in the front of the motorcycle or hang it at one of the handles. When they saw a policeman, they would put on the helmet, only to be removed as soon as they passed the checkpoint. For some cases, they also wore a helmet when the weather was cold or when it was raining.

4. Expectation, confidence, and sources of support of the efficacy to wear a helmet

According to the study findings, the cases did not have an expectation to wear a helmet every time they rode a motorcycle due to lack of confidence even though they had sources of support of their efficacy which could be explained with the self-efficacy theory of Bandura (1997) of having a model and verbal persuasion.

Sources of support that promoted confidence to wear a helmet of the cases were the following:

4.1 Having a role model or seeing others' experience

4.1.1 Having a live model: The findings showed that the cases believed that when they saw the accidents that had happened to their friends, they were scared of the accidents that might happen to them because they were afraid to die just like their friends. Moreover, they admitted that there needed to be other friends in their peer group who wore a helmet before they would begin to wear a helmet themselves. If they were to wear a helmet alone, they were afraid that they would be teased or made fun of by their friends, making them feel embarrassed and different from the rest. The findings also suggested that peer groups had a very strong influence on teenagers. This is because teenagers generally like to imitate the behaviors of favorite actors or athletes. Put another way, when teenagers see their idols do something, they will want to do the same thing as their idols.

4.1.2 Having a symbolic model: It was found that the cases had seen a campaign that promoted use of a helmet while riding a motorcycle from different kinds of media such as television, newspaper, video, and the Internet. The cases agreed that the media were beneficial, but the campaign was not continuously carried out because it was mostly conducted during festivals such as New Year's Day or Songkran Festival. Thus, they believed that campaigns should be carried out consistently and continuously to stimulate teenagers to realize the significance of wearing a helmet while riding a motorcycle.

4.2 Using verbal persuasion :The findings revealed that the school disseminated knowledge on traffic rules and laws to students on a yearly basis. Police officers were invited to give a talk to the students to explain the importance of a helmet while riding a motorcycle. However, the cases felt that the lectures were not attractive or motivating enough to make them follow what was suggested. This is because there were no pictures to help the cases visualize the contents of the lecture. The cases suggested that the lecture include photographs of actual accidents to motivate the audience to comply as in the present study most of the subjects complied with what was recommended by the police officer but for only a brief period of time before they forgot about this. Therefore, police officers should try to use both

activities and lectures. They could also include favorite people of the cases as examples of safe motorcycling so as to motivate the cases to follow suit.

In this study, it was discovered that one source of support that the cases lacked was promotion of confidence to be successful by themselves. In addition, there were other restrictions of a helmet. The cases indicated that wearing a helmet while riding a motorcycling made it inconvenient to speak of the phone, it was difficult to talk to their friends as they could not hear what their friends were saying, a helmet made it difficult to turn around and look back as well as to see the cars beside them, and it made their hair out of shape. Furthermore, the cases explained that wearing a helmet caused riders and passengers to feel the heat and discomfort. They could hear the noises of the cars beside them less, they had ringing noises in the ears, and it was heavy on their head. Other obstacles when wearing a helmet was annoyance, lack of a storage space, damage caused to the helmet, and loss when left out of sight.

Therefore, it could be concluded that if the cases had perceived self-efficacy, expectation, and confidence, with a clear and feasible source of support, they could have a permanent behavioral change that would later become their usual habit, regardless of restrictions or obstacles that they may need to overcome. However, since the cases had never experienced severe injuries and lacked sources of support to increase their confidence, they did not realize the significance of self-protection by wearing a helmet every time they were riding a motorcycle.

Limitations of the Study

The limitations of the present study were as follows:

1. The findings of the study could not be generalized to the population as the sample size was small and they were selected by means of purposive sampling. However, the findings of this study could be used as a guideline for further studies with similar sample groups.
2. The places where the interviews were conducted lacked privacy and had disturbing noises as the students at the school were walking past during lunch breaks.

3. As the data collection was conducted when the end of the semester was approaching, and some of the cases were about to graduate from school, the data could not be collected continuously and consistently.

Implications of the Findings

The implications of the study findings are as follows:

1. With regard to nursing practices, community practice nurses act as coordinators who share information for agencies within and outside the hospital and consultants who encourage community members to take care of their health, so they should collaborate with the school to come up with a guideline to raise students' awareness of traffic safety, especially when riding a motorcycle.

2. Nurses should work in collaboration with police officers to disseminate knowledge on safe riding by making the lectures and demonstrations more attractive and motivating to teenagers.

3. The present study was conducted with a small group of students at one school in Dan Chang District, which did not represent all high school students in the district. Therefore, more comprehensive studies should be carried out by using focus group discussions to further investigate unclear or ambiguous information. The findings of the present study can also be used as a guideline for others who wish to conduct research on the same topic.

4. After the audio-recorded interviews have been transcribed, the transcripts should be reviewed by the cases to ensure mutual understanding and interpretation.

Recommendations

Based on the study findings, the following recommendations can be made:

1. Studies should be conducted with early secondary students as previous studies have confirmed that teenagers tend to start riding a motorcycle before they are 18 years old.

2. A campaign should be organized for students to disseminate knowledge on safety and to raise students' awareness of the significance of a helmet when riding a motorcycle. The campaign should be a product of the collaboration between nurses and the school, community, police officers, and parents.

3. Support should be provided to students to increase their confidence to successfully carry out an activity to create a permanent behavior of wearing a helmet every time they ride a motorcycle, with clear sources of support made available.

4. Government agencies should devise a policy that requires manufacturers of motorcycles to emphasize safety and use of a helmet when advertising or selling their products.

5. Manufacturers of helmets should design helmets that are suitable for a hot country like Thailand as well as design cheap but attractive quality helmets to draw the attention of teenage motorcyclists.

6. School should organize a helmet design contest and give recognition or prizes to students who wear a helmet when riding a motorcycle.

รายการอ้างอิง

- เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ. (2542). *ก่อนและหลังการทดลองลดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา*. คณะแพทยศาสตร์มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- กฤษณ์ คำชาย. (2542). *จิตวิทยาแนะแนวเด็กวัยรุ่น*. กรุงเทพมหานคร : สถาบันราชภัฏสวนสุนันทา.
- กัญญา เรือนจ้อย. (2545). *การทดลองยุทธศาสตร์การเผชิญความเจ็บปวดในการคลอดของหญิงตั้งครรภ์แรกในโรงพยาบาลพระจอมเกล้า.วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขายุทธศาสตร์การพัฒนา สถาบันราชภัฏเพชรบุรี*.
- กนกวรรณ บริสุทธิ์. (2550). *ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร) สาขาวิชาเอก สุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล*.
- กันวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ. (2008). *การวิเคราะห์ข้อมูลเฝ้าระวังบาดเจ็บในกลุ่มผู้ประสบเหตุรถจักรยานยนต์. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย*.
- ข้อมูลการบันทึกการบาดเจ็บ. (2551) www.danchang.go.th.
- จุฬารณย์ โสตะ. (2540). *ประสิทธิผลของสื่อการสอนการป้องกันอุบัติเหตุจากจรรยาบรรณระหว่างภาพพลิกและคู่มือการป้องกันอุบัติเหตุ* จากการจรรยาบรรณของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จินตนา เกสรบัว. (2005). *โปรแกรมการสอนสุขภาพทางเพศแบบมีส่วนร่วมต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพทางเพศ ของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6*
Retrieved February 22, 2010 from <http://tdc.thailis.or.th/browse.php?option=show&Brows>.
- ชไมพันธ์ สันติกาญจน์และคณะ. (2541). *รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2539*. กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข.
- ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และ ศิริวรรณ สันติเจียรกุล. (2549). *ประมวลสถานการณ์ปัญหาการสวมหมวกประเทศไทย*. กระทรวงสาธารณสุข กรุงเทพมหานคร

- ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และศิริวรรณ สันติเจียรกุล. (2549). *ชุมชนปลอดภัย มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย อุบัติเหตุ การสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 7 นนทบุรี : เมืองทองธานี ชูศรี ประกอบกุล. (2531). ประสิทธิภาพของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการกระแทกกระแทกทางสมอง เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุข) สาขาวิชาเอกสุขศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.*
- เตือนใจ ภาภูมิ. (2550). *ประสิทธิผลของโปรแกรมทันตสุขศึกษาโดยการประยุกต์ทฤษฎีความสามารถของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรักษาฟันให้แข็งแรงและแปรงฟันอย่างถูกต้องของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 5 จังหวัดนนทบุรี. วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม. 23(3).*
- ทรงศนี นาคราช. (2550). *การพัฒนากระบวนการดูแล และป้องกันอาการหอบหืดซ้ำอย่างมีส่วนร่วมในเด็กก่อนวัยเรียน. วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน, มหาวิทยาลัยเฉลิมพระเกียรติ.*
- นัยนา เกิดวิชัย. (2546). *คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก 2522. (6), นครปฐม: สำนักพิมพ์นิตินัย.*
- นิสกร โพธิ์นาค, ھرรยา เศรษฐบุปผา และชาลินี สุวรรณวงศ์. (2540). *ผลของตัวแบบสัญลักษณ์ และตัวแบบจริงต่อพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ ของเด็กวัยรุ่นในจังหวัดเพชรบูรณ์. พยาบาลสาร. ปีที่ 5 ฉบับที่ 2. Retrieved April 1, from www.cyberclass.msu.ac.th/cyberclass/cyberclass-uploads/.../_770a.doc.*
- ประเวศ วะสีและคณะ. (2550). *เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาระดับชาติครั้งที่ 8 เรื่องอุบัติเหตุจราจร (2), ขอนแก่นการพิมพ์.*
- ประเสริฐ เก็มประโคน. (2539). *ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย: ศึกษาเฉพาะกรณีเขตการสาธารณสุขที่ 5. วิทยานิพนธ์ ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.*
- ประภา ชุมกมล. (2003). *การประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองในโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเจ้าหน้าที่พยาบาลแผนกผู้ป่วยนอก และผู้ป่วยในของโรงพยาบาลบ้านแหลม จังหวัดเพชรบุรี. Retrieved February 22, from <http://dc.thailis.or.th/tdc/browse.php?option=show&brows>.*

- สถิติอุบัติเหตุ. (2546). ผลการดำเนินงาน. กลุ่มงานโรคไม่ติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี.
- พนม เกตุมาน. (2542). การเลี้ยงดูลูกวัยรุ่น. ไพรัตน์ พฤษชาติคุณากร (บรรณาธิการ). *จิตเวชศาสตร์สำหรับประชาชน*. เชียงใหม่: นันทพันธ์.
- พัชรินทร์ ชมเดช, นงนุช ดันติธรรม และ แท้จริง ศิริพานิช. (2545). รายงานการวิจัยเรื่องการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ.2545. กรมการแพทย์กระทรวงสาธารณสุข.
- พยอม บางศิริ. (2551). ผลของการให้คำปรึกษาแบบรายบุคคลที่มีต่อความเชื่อในพลังความสามารถแห่งตนของผู้พิการในหน่วยกายอุปกรณ์เสริมและเทียม. ณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พงษ์กุลธร โรจน์วิรุฬห์. (2549). ปัจจัยลักษณะความเชื่อด้านความปลอดภัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของวัยรุ่น. *วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา*. 4(1), 19-29.
- พัฒนา จินวงษ์. (2539). การประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาลและคณะ. (2552). การประชุมสัมมนาระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9. มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- มณิรัตน์ ชีระวัฒน์. (2538). การประยุกต์ตัวทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชาย ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเอกสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- มูลนิธิเมาไม่ขับ. (2007). *หมวกนิรภัยความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์*. Retrieved March 8, 2008 from <http://www.ddd.or.th/?content=knowledge & id=6&type=1>
- ยุพา หงษ์วะชิน. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต(สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล
- รัตนา ตาบัง. (2547). ผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการควบคุมพฤติกรรมก้าวร้าวของเด็กวัยรุ่น. Retrieved February 21, 2010 from 202.28.26.163/mis/sludent/ student_detail.asp?id 4732054.

- รุจา ภูไพบูลย์. (2549). *การสร้างเสริมสุขภาพวัยรุ่นแบบมีส่วนร่วม*. ภาควิชาพยาบาลศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี กรุงเทพมหานคร.
- รุจา ภูไพบูลย์และคณะ. (2549). *การพัฒนาโปรแกรมการวางแผนพฤติกรรมเพื่อป้องกันและลดพฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น: ระยะที่ 1 การพัฒนาเครื่องมือและสำรวจพฤติกรรม*. สำนักกองทุนสนับสนุนสร้างเสริมสุขภาพ.
- ลือชัย ศรีเงินขวง. (2546). *มิติทางสังคมวัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย:กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครปฐม*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์การศาสนา สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ.
- วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ. (2535). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วันเพ็ญ บุญประกอบ .(2543). *จิตเวชศาสตร์และวัยรุ่น*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ชวนพิมพ์.
- วิจิตร บุญโหดระ. (2536). *อุบัติเหตุจากการจราจร*. กรุงเทพมหานคร: รุ่งศิลป์การพิมพ์.
- วิทยา ชาติบัญชาชัยและคณะ. (2545). *การประชุมวิชาการประจำปี กระทรวงสาธารณสุข โรงพยาบาลขอนแก่น.ขอนแก่น: องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น*.
- วินัดดา ปิยะศิลป์, และ พนมเกตุมาน (บรรณาธิการ)(2545) .*จิตเวชเด็กและวัยรุ่น*.กรุงเทพฯ: ปิยอนด์ เอ็นเทอร์ไพรซ์.
- วีระ กสานติกุล. (2546). *โครงการวิจัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย*. Retrieved December 14, 2009 from <http://www.pharm.su.ac.th/helmetinstitute/>.
- วีระพันธ์ สุวรรณไพศาลย์และคณะ. (2549). *เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาระดับชาติครั้งที่ 7 เรื่องอุบัติเหตุจราจร. (1), ขอนแก่นการพิมพ์*.
- วรารุช กิตติพัฒนานุกุล, สุกรานต์ ยุทธเกษมสันต์. (2546). *ระบาดวิทยาของการบาดเจ็บที่ศีรษะในโรงพยาบาลขอนแก่น.ขอนแก่นวารสาร.29(2), 62-69*.
- ไวยวุฒิ สิริบุญวงศ์. (2543). *ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางจราจร ณ.ห้องฉุกเฉินโรงพยาบาลนพรัตนราชธานี. วารสารโรงพยาบาลนพรัตนราชธานี.17- 25*.
- ศรีสมร การ่อน. (2539). *สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลลำพูน*. วิทยานิพนธ์วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) วิชาเอก สุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

- ศรีเรือน แก้วกังวาน. (2540). *จิตวิทยาพัฒนาการทุกช่วงวัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศิริกุล กุลเลียบ, สุนันทา ศรีวิวัฒน์ และวรศักดิ์ สุขพร. (2543). *การศึกษากระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน : กรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย*. ขอนแก่น: เพ็ญพรินตัง.
- สำนักนโยบาย และยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข. (2545). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย*. กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข : กรุงเทพมหานคร.
- สุกมา เกาะสุวรรณ, จรรยา สันตยกร, ชมนาด วรรณพรศิริ, ทวีศักดิ์ ศิริพรไพบูลย์.(2549). การศึกษาผลของโปรแกรมการสร้างเสริมความสามารถของตนเองต่อการปฏิบัติตน และน้ำหนักตัวของนักเรียนวัยรุ่นหญิงที่มีน้ำหนักเกินมาตรฐาน. *วารสารพยาบาลศาสตร์, มหาวิทยาลัยนเรศวร*.1(1), 33
- สุกรานต์ ยุทธเกษมสันต์. (2543). การศึกษาผลการรักษาผู้ป่วยบาดเจ็บทางสมองในโรงพยาบาล ขอนแก่น การวิเคราะห์ปัจจัยทางคลินิกที่มีความสัมพันธ์กับ Glasgow Outcome Scale. *วารสารอุบัติเหตุ*. 25(2), 53-75.
- สมจิต หนูเจริญกุล. (2546). *แนวทางการปฏิบัติการพยาบาลขั้นสูงในระบบสุขภาพตามนโยบายหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า*. สถาพยาบาล : กรุงเทพมหานคร.
- หยุด แสงอุทัย. (2536). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป*. (พิมพ์ครั้งที่ 11) กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เจริญผล.
- อรนุช เชว้ปรีชา. (2539). ผลการสอนโดยประยุกต์ทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถของตนเองต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองและพฤติกรรมกาปฏิบัติตัวในการป้องกันการแพร่กระจายของโรคหึ่งตั้งครรรภ์ที่เป็นพาหะของโรคไวรัสตับอักเสบบี. Retrieved February 21, 2010 from <http://cui.car.chula.ac.th/handle/123456789/7648>.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2547). *อุบัติเหตุจราจร: เหตุุนำการตายในวัยรุ่น*.ศูนย์วิจัยเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก ภาควิชากุมารเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี.
- องค์การอนามัยโลก. (2549). *เอกสารอัดสำเนาคู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ*. โรงพิมพ์องค์การอนามัยโลก.
- อนันต์ ตันมุขกุล,และ สมพล ฤกษ์สมถวิล. (2540). อุบัติเหตุในนักเรียนชั้นมัธยม. *วารสารอุบัติเหตุ*. 20(1), 3-7.

องค์การอนามัยโลก (2004). *การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน: ฉบับสรุปย่อ*. องค์การอนามัยโลก เจนีวา: โรงพิมพ์องค์การอนามัยโลก.

Andreas, Muller. (1994). Florida's motorcycle helmet law repeal and fatality rates. *American Journal Public Health*, 94,(4), 556-558. Retrieved .April 2, 2008, from PubMed ARTICLES database.

Lund, A.K., Williams, A.F., & Womack, K.N. (1977). Motorcycle helmet use in Texas. *Public health Rep.* 106(5), 576-578. Retrieved. April 2, 2008, from PubMed ARTICLES database.

Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New york: W.H. Freeman.

Claudia, Pileggi., Aida, Bianco., Carmelo, Nobile., & Italo F, Angilillo. (2006). Risky behavior among motorcycling adolescents in Italy. *The journal of Pediatrics*. 5(2) 527-531.

Ming-Fu ,Chiang., Wen-Ta, Chiu., H.Jasmine, Chao., Wan-Lin, Chen., Shu-Fen, Chu.& Shin-Jau, Chen.(1997). Head injuries in adolescents in Taiwan a comparison between urban and ural groups. *Surgical Neurology*. 66, 14-19. Retrieved .April 2, 2008, from www. Surgicalneurology-online.com.

Solagubery, B.A., Ofoegbu, C.K.P., Nasir, A.A., Ogundipe, O.K., Adekanye, A.O., & Abdur – Rahman. (2004). Motorcycle injuries in a developing country and the vulnerability of rider, passenger, and pedestrians. *Injury Prevention*, 3 (2)266-268. Retrieved. April 2, 2008, from [http://journals. Bmj.com/subscriptions/](http://journals.Bmj.com/subscriptions/).

Watson, G.S., Zador, P.L., & Wilks, A. (1975). The repeal of helmet use laws and increased motorcyclist mortality in the United States. *American Journal ublic Health*, 70,(6)79 -582. Retrieved .April 2, 2008, from PubMed ARTICLES database.

Wen -Ta ,Chiu., Chia-Ying, Kuo., Ching-Chang, Hung., & Marcelo, Chen.(1996). The effect of the Taiwan motorcycle helmet use law on head injuries[Electronic version]. *American Journal of Public Health*, 5, 793-796.



ภาคผนวก ก
คำชี้แจงพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

คำชี้แจงการพิทักษ์สิทธิของผู้เข้าร่วมการวิจัยประกอบด้วย

1. เอกสารการพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง
- 2 เอกสารรับรองโดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน



การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 1 คำชี้แจงของผู้ศึกษา

ดิฉัน นางสาวนฤมล ทองประดับ นักศึกษาปริญญาโท สาขาการพยาบาลเวชปฏิบัติ ชุมชน ภาควิชาพยาบาลศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล มีความสนใจศึกษาพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยผู้ศึกษาทำการสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งแต่ละครั้งใช้เวลาในการสัมภาษณ์ ครั้งละ 50-60 นาที โดยในการเข้าร่วม การศึกษาในครั้งนี้ ไม่มีการเปิดเผยชื่อกรณีศึกษา การศึกษาครั้งนี้ จะช่วยให้เกิดประโยชน์ ต่อการปฏิบัติการพยาบาล เพื่อเป็นแนวทางในการส่งเสริมความรู้ในเด็กนักเรียนเพื่อให้ตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 คำแสดงการยินยอมเข้าร่วมการศึกษา

ข้าพเจ้า.....ได้รับการอธิบายจากผู้ศึกษาถึงวิธีการและผลที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้แล้วและมีความยินดีที่จะเข้าร่วมการศึกษาในครั้งนี้ ข้าพเจ้าสามารถที่จะออกจากการศึกษาได้ ถ้าหากมีเหตุขัดข้อง โดยไม่ต้องให้เหตุผลใดๆ แม้ว่าข้าพเจ้าได้เซ็นยินยอมที่จะเข้าร่วมในการศึกษาแล้ว

ลงนาม.....

(.....)

วันที่.....เดือน..... พ.ศ. 2551



คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล
ถนนพระราม 6 กทม. 10400
โทร. (662) 354-7275, 201-1296 โทรสาร (662) 354-7233
Faculty of Medicine, Ramathibodi Hospital, Mahidol University
Rama VI Road, Bangkok 10400, Thailand
Tel. (662) 354-7275, 201-1296 Fax (662) 354-7233

เอกสารรับรองโดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน
คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี
มหาวิทยาลัยมหิดล

เลขที่ ๒๕๕๑/๑๐๘๘

ชื่อโครงการ กรณีศึกษา : พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับจักรยานยนต์
ของนักเรียนมัธยมปลาย

เลขที่โครงการ/รหัส ID ๑๑-๕๑-๐๑ บ

ชื่อหัวหน้าโครงการ นางสาวณฤมล ทองประดับ

ที่ทำงาน ภาควิชาพยาบาลศาสตร์
คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี
มหาวิทยาลัยมหิดล

ขอรับรองว่าโครงการดังกล่าวข้างต้นได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบโดยสอดคล้องกับแนวปฏิบัติฯ เหล่านี้
จากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี

ลงนาม _____
กรรมการและเลขานุการจริยธรรมการวิจัยในคน (รองศาสตราจารย์ แพทย์หญิงดวงฤดี วัฒนศิริชัยกุล)

ลงนาม _____
ประธานกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน (ศาสตราจารย์ นายแพทย์บุญส่ง องค์พิพัฒน์กุล)

วันที่รับรอง ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๑

ภาคผนวก ข

ตัวอย่างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐาน

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง () และหรือเขียนข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดให้ตามความเป็นจริง

1. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง
2. อายุ.....ปี
3. ปัจจุบันกำลังศึกษาอยู่ชั้น
 - ☐ มัธยมศึกษาปีที่ 4
 - ☐ มัธยมศึกษาปีที่ 5
 - ☐ มัธยมศึกษาปีที่ 6
4. ระดับการศึกษาของบิดา
 - ☐ ไม่ได้เรียน ☐ ปริญญาตรี
 - ☐ ประถมศึกษา ☐ สูงกว่าปริญญาตรี
 - ☐ มัธยมศึกษา ☐ อื่นๆ ระบุ.....
 - ☐ อนุปริญญา
5. ระดับการศึกษาของมารดา
 - ☐ ไม่ได้เรียน ☐ ปริญญาตรี
 - ☐ ประถมศึกษา ☐ สูงกว่าปริญญาตรี
 - ☐ มัธยมศึกษา ☐ อื่นๆ ระบุ.....
 - ☐ อนุปริญญา
6. อาชีพของบิดา
 - ☐ รับจ้าง ☐ ค้าขาย
 - ☐ เกษตรกรรม ☐ รับราชการ
 - ☐ รัฐวิสาหกิจ ☐ อื่นๆ ระบุ.....

7. อาชีพของมารดา

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ☐ รับจ้าง | ☐ ค้าขาย |
| ☐ เกษตรกรรม | ☐ รับราชการ |
| ☐ รัฐวิสาหกิจ | ☐ อื่นๆ ระบุ..... |
| ☐ แม่บ้าน | |

8. นักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์มาเอง หรือผู้ปกครองมาส่ง

9. ในรอบปีที่ผ่านมาเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| ☐ เคย | ☐ ไม่เคย |
|------------------------------|---------------------------------|

10. ขณะเกิดเหตุ นักเรียนสวมหมวกนิรภัยหรือไม่

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| ☐ สวม | ☐ ไม่สวม |
|------------------------------|---------------------------------|

ภาคผนวก ก

แนวคำถามในการสัมภาษณ์เชิงลึก

แนวการสัมภาษณ์เชิงลึกที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้รูปแบบทฤษฎีสมรรถนะแห่งตนของแบนดูรา (1997)

ส่วนที่ 1 ด้านความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

1. นักเรียนคิดว่าการสวมหมวกนิรภัยป้องกันอันตรายจากกระแทกที่ศีรษะได้อย่างไร
2. นักเรียนมีวิธีการเลือกและทดสอบหมวกนิรภัยอย่างไร
3. นักเรียนรู้วิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องอย่างไร

ส่วนที่ 2 การได้เห็นต้นแบบหรือประสบการณ์ของผู้อื่น การสนใจในการสวมหมวกนิรภัย

1. นักเรียนคิดอย่างไรถ้ามีเพื่อนในโรงเรียนชักจูงให้ใส่หมวกนิรภัย
2. นักเรียนเคยได้รับสื่อรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ และรู้สึกอย่างไรกับสื่อรณรงค์สวมหมวกนิรภัย และได้รับสื่อจากทางไหน
3. นักเรียนมีความคิดเห็นอย่างไรกับการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่น
4. นักเรียนรู้สึกอย่างไรที่บุคคลทั่วไปหรือเพื่อสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์
4. นักเรียนคิดว่าบุคคลใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน
5. นักเรียนคิดอย่างไรที่ตำรวจได้มาบรรยายเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์
6. นักเรียนอยากให้ใครเป็นต้นแบบบุคคลจริงในการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนักเรียนมีความคาดหวัง หรือมั่นใจว่าตามปฏิบัติตาม หรือปฏิบัติได้ด้วยตนเองอย่างไร เพราะอะไร

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยข้อจำกัดและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยในขณะ
ขับรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมปลาย

1. นักเรียนคิดอย่างไรกับการสวมหมวกนิรภัยในระยะทางใกล้ ๆ พร้อมให้เหตุผล
2. ให้นักเรียนให้เหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ซ้อนรถจักรยานยนต์
3. นักเรียนรู้สึกอย่างไรกับหมวกนิรภัยที่สวมและให้เหตุผล
4. นักเรียนคิดว่าอะไรเป็นอุปสรรคต่อการสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ – สกุล

นางสาวนฤมล ทองประดับ

วัน เดือน ปีเกิด

8 มีนาคม พ.ศ. 2504

สถานที่เกิด

กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

วิทยาลัยพยาบาลสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2526

ประกาศนียบัตรการพยาบาลและ
การผดุงการผดุงครรภ์ (ระดับต้น)

วิทยาลัยพยาบาลสวรรค์ประชารักษ์ นครสวรรค์
พ.ศ.2526

ประกาศนียบัตรการพยาบาลและ
การผดุงครรภ์ชั้นหนึ่ง

มหาวิทยาลัยมหิดล, พ.ศ.2549-2553

ปัจจุบันกำลังศึกษาปริญญาโท
สาขาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน
ภาควิชาพยาบาลศาสตร์

คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี

ที่อยู่ปัจจุบัน

94 หมู่ที่ 1 ตำบลด่านช้าง อำเภอด่านช้าง

จังหวัดสุพรรณบุรี

โทรศัพท์ 081-1977501

E-mail : th_mon @ hotmail.com

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

2526 – 2529 พยาบาลระดับต้น ประจำห้องผ่าตัด

โรงพยาบาลด่านช้าง อำเภอด่านช้าง

จังหวัดสุพรรณบุรี

2529– 2532 วิชาชีพต่อ

ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบันและสถานที่ทำงาน

2532 – 2538 พยาบาลวิชาชีพ งานห้องผ่าตัด

โรงพยาบาลด่านช้าง อำเภอด่านช้าง

จังหวัดสุพรรณบุรี

2539 – ปัจจุบัน พยาบาลวิชาชีพระดับชำนาญการ

งานห้องอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน โรงพยาบาลด่านช้าง

อำเภอด่านช้าง จังหวัดสุพรรณบุรี

โทรศัพท์ 035-595032

