

ความคิดเห็นและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย
ของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม
Opinion and Behavior to Using Helmet
of Nursing Student, Nakhon Phanom University

บรรจง พลไชย*
Banchong Phonchai*

* อาจารย์วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครพนม มหาวิทยาลัยนครพนม

*Lecturer Nakhon Phanom College of Broromrajchonnee Nursing Nakhon Phanom University.

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัยและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาพยาบาล ชั้นปีที่ 1-3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 207 คน ซึ่งได้มาโดยการสุ่มแบบแบ่งชั้น เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ได้ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาและหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.88 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัย พบว่า ค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย การรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง

คำสำคัญ: พฤติกรรม ความคิดเห็น หมวกนิรภัย นักศึกษาพยาบาล นครพนม

Abstract

The purpose of this research was to study perception of benefit, opinion and behavior to using helmet of nursing student, Nakhon Phanom University. The sample consisted of 207 nursing students who were stratified random sampling selected from the first, second and third-year student, in academic year 2009. The research instrument was questionnaire and it was tested for content validity and reliability with Cronbach's Alpha Coefficient = 0.88. Data were analyzed by using frequency, percentage, mean and standard deviation. The results of the study revealed that the perception of benefit and opinion to using helmet were at the good level, the behavior to using helmet was at the moderate level.

Keywords: Behavior, Opinion, Helmet, Nursing student, Nakhon Phanom

บทนำ

รถจักรยานยนต์มีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางและการขนส่งทั้งในเมืองและชนบท เป็นพาหนะที่มีความสะดวก มีระดับราคาที่ไม่สูงนัก และประหยัดน้ำมัน จากรายงานขององค์การอนามัยโลก ระบุว่าในปี พ.ศ. 2545 ในประเทศที่มีรายได้น้อยและประเทศที่มีรายได้ปานกลาง เด็กๆ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าประเทศที่มีรายได้สูง มีการคาดการณ์ว่าภายในปีพ.ศ. 2553 จำนวนอุบัติเหตุอาจเพิ่มขึ้นเป็นปีละ 200,000 ราย ผู้คนจะบาดเจ็บปีละกว่า 100,000 ราย และเสียชีวิตปีละกว่า 30,000 ราย จากจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 8 ใน 10 คนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และยังมีคนนั่งซ้อนท้ายที่เป็นกลุ่มที่อยู่ในความเสี่ยงต่อชีวิตมากที่สุดสำหรับในประเทศไทย อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 70-80% ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด และเป็นสาเหตุการตายของคนไทยทั้งชายและหญิง ไม่น้อยกว่าปีละ 10,000 คน ในปี พ.ศ. 2548 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำนวน 12,858 คน (ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิตาเรจิจิต, 2550) อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดและกลุ่มที่เสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 15 – 44 ปี กลุ่มอายุดังกล่าวเป็นวัยที่สำคัญในการพัฒนาประเทศชาติมากที่สุด อุบัติเหตุจากการจราจรยังคงเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไม่เพียงแต่กระทบด้านสาธารณสุขเท่านั้น ปัญหานี้ยังส่งผลถึงคุณภาพชีวิต คุณภาพสังคม เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ เป็นสาเหตุการเสียชีวิต การบาดเจ็บและความพิการสูงเป็นอันดับต้นๆ ของคนไทย ติดอันดับ 1 ใน 3 ของสาเหตุการเสียชีวิตในทุกจังหวัดของประเทศและมีแนวโน้มทวีจำนวนความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกปี และยิ่งก่อให้เกิด

เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ค่าเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการจราจรมีมูลค่าเพิ่มขึ้น รวมทั้งค่ารักษาพยาบาล ค่าเสียโอกาสในการประกอบอาชีพภาระเลี้ยงดูของครอบครัวและสังคมก็มีมูลค่าเพิ่มขึ้น (จุฬารักษ์ โสตะ และคณะ, 2550) การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงมากขึ้น สร้างความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะราคาถูก ถูกนำมาใช้ในการเดินทางของประชาชนจำนวนมากและเกิดการบาดเจ็บมากที่สุด โดยมีปัญหาด้านพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุยังน้อยขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่สวมหมวกนิรภัย (กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, 2546) รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่า ของรถยนต์ด้วยระยะทางการใช้งานเท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว คือ อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มากแต่ทรงตัวได้ไม่ดีเท่ารถยนต์ และไม่สะดวกสายตาผู้ใช้รถใช้ถนนเท่ารถยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์คือการเอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก เมื่อประสบอุบัติเหตุร่างกายจึงกระทบพื้นถนนหรือสิ่งกีดขวางโดยตรงและรุนแรง (ไพบูลย์ สุริยวงค์ไพศาล และวิชัย เอกพลากร, 2546) จากรายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาของสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้วิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 88.60

(กรมควบคุมโรค, 2553) และจากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โดยสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดตั้งระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด พบว่าการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปีพ.ศ. 2545-2549 โดยกลุ่มอายุที่บาดเจ็บสูงสุดคือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี และอาชีพที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงสุดคือ นักเรียนนักศึกษา (กาญจน์ย์ ด่านาคแก้ว, 2551)

การเรียนการสอนหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต เป็นการเรียนการสอนที่ใช้กระบวนการเรียนรู้ตามสภาพการณ์จริงในชุมชน เน้นผู้เรียนเป็นสำคัญ มุ่งสร้างเสริมสุขภาพ ป้องกันความเจ็บป่วย ดูแลและฟื้นฟูสภาพ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพให้ประชาชนสามารถดูแลและพึ่งตนเองได้ เพื่อกำหนดชีวิตได้อย่างมีคุณภาพ เป็นสมาชิกพลเมืองที่ดีและดำรงชีวิตได้อย่างมีความสุข ผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต จะต้องสามารถดูแลสุขภาพของตนเองได้ มีสุขภาพที่ดี ป้องกันการเจ็บป่วยและส่งเสริมสุขภาพของตนเอง บุคคล ครอบครัวและชุมชนได้ รวมทั้งสามารถวินิจฉัยและแก้ปัญหาสุขภาพของชุมชนได้ ในขณะที่เป็นนักศึกษาในสถาบันการศึกษา มีการจัดการเรียนการสอนในรายวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วย ซึ่งในรายวิชานี้มีวัตถุประสงค์การเรียนรู้เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อสุขภาพของบุคคลในภาวะปกติในวัยเด็ก วัยรุ่น วัยผู้ใหญ่ วัยผู้สูงอายุ ครอบครัว กลุ่มคน ชุมชน ได้ ประเมินภาวะสุขภาพและแบบแผนการดำเนินชีวิต สร้างเสริมสุขภาพและป้องกันการเจ็บป่วย ของบุคคล วัยเด็ก วัยรุ่น วัยผู้ใหญ่ วัยผู้สูงอายุ ครอบครัว กลุ่มคน และชุมชน ได้ รวมทั้งเป็นตัวอย่างที่ดีในการสร้างเสริมสุขภาพ

การใช้หมวกนิรภัยเป็นตัวอย่างหนึ่งของการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วยของคนทุกกลุ่มวัย นักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม ซึ่งมีอายุในช่วง 19 – 30 ปี เป็นช่วงอายุที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด นักศึกษามีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงสนใจและต้องการศึกษาความคิดเห็น และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล เพื่อนำผลของการวิจัยมาประยุกต์ใช้ในการจัดการเรียนการสอนวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วย ในด้านการป้องกันการเจ็บป่วยในกลุ่มประชากรวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่ รวมทั้งนักศึกษาพยาบาลสามารถดูแลสุขภาพของตนเอง ป้องกันการเจ็บป่วยและส่งเสริมสุขภาพของตนเองได้ และเป็นผู้นำที่ดีในการใช้หมวกนิรภัย เพื่อเป็นแบบอย่างแก่บุคคลอื่น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล
2. เพื่อศึกษาการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนครพนม ชั้นปีที่ 1 – 3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 449 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยนครพนม ชั้นปีที่ 1 – 3 ปีการศึกษา 2552 จำนวน 207 คน ซึ่งได้มาโดยการสุ่มแบบแบ่งชั้น

เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยอ่านจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 เป็นข้อมูลความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ 3 เป็นข้อมูลการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย

ตอนที่ 4 เป็นข้อมูลพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย

การทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ทดสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา และนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ได้แบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์ แล้วนำแบบสอบถามที่ได้แก้ไขแล้วไปทดลองใช้กับกลุ่มนักศึกษาที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงและใกล้เคียงกันกับกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา จำนวน 30 คน ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.88 หลังจากได้ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและความเชื่อมั่นแล้วนำแบบสอบถามที่ได้ทดสอบคุณภาพแล้วมาพิมพ์เป็นฉบับจริงสำหรับการใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยชี้แจงนักศึกษาในชั้นเรียน พร้อมทั้งแจกแบบสอบถาม และรวบรวมแบบสอบถามที่ได้รับคืนมา ได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาทั้งหมด จำนวน 207 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของแบบสอบถามทั้งหมด ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของแบบสอบถามแต่ละฉบับเพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลแบบสอบถามที่ได้รับคืนมา ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าร้อยละ

2. ข้อมูลความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย การรับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป แล้วนำค่าเฉลี่ยที่ได้มาแปลความหมายโดยใช้เกณฑ์ในการแปลความหมาย ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.50

หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.51 – 2.50

หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.51 – 3.50

หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.51 – 4.50

หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 4.51 – 5.00

หมายถึง ปฏิบัติพฤติกรรมนั้นอยู่ในระดับมากที่สุด

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามสรุปได้ ดังนี้

1.1 ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 92.13 และเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 7.89 ตามลำดับ

1.2 ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากกำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 1 มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.89 รองลงมา คือ กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 33.33 และกำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 2 คิดเป็นร้อยละ 27.78 ตามลำดับ

1.3 ผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้หมวกนิรภัยบางครั้งมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.65 รองลงมา คือ ไม่ใช้หมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 11.57 และใช้หมวกนิรภัยทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.78 ตามลำดับ

1.4 ผู้ตอบแบบสอบถาม มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 6 ปี มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59.26 รองลงมาคือ 4-6 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.39 และ 1-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.41 ตามลำดับ

1.5 ผู้ตอบแบบสอบถาม เคยได้รับการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 84.26 และไม่เคยได้รับการอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 15.74

2. ระดับความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก (Mean = 3.51 S.D. = 0.95) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) (Mean = 4.41 S.D. = 0.74) การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (Mean = 4.34 S.D. = 0.74)

และขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง (Mean = 4.28 S.D. = 0.80) ตามลำดับ

3. ระดับการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก (Mean = 3.73 S.D. = 0.89) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยนอกจากจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้แล้ว ยังสามารถป้องกันการกระคายเคืองจากฝุ่นเข้าตาได้อีกด้วย (Mean = 4.37 S.D. = 0.68) การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ (Mean = 4.35 S.D. = 0.72) และถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยหากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ (Mean = 4.31 S.D. = 0.78) ตามลำดับ

4. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (Mean = 3.16 S.D. = 0.78) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Mean = 3.10 S.D. = 0.85) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล (Mean = 3.39 S.D. = 0.89) และสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง (Mean = 3.49 S.D. = 0.97) ตามลำดับระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก 3 อันดับ ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ (Mean = 3.78 S.D. = 0.82) สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ (Mean = 3.71 S.D. = 0.92) และสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) (Mean = 3.67 S.D. = 0.90) ตามลำดับ

สรุปและอภิปรายผล

1. ความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ หมวกนิรภัยที่ดีต้องได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เสรี เศรษฐกร (2541) พบว่า นักศึกษามีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ในข้อที่ว่าถ้าใส่หมวกนิรภัยแล้วจะทำให้ลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หมวกนิรภัยใส่แล้วรู้สึกปลอดภัย ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ทุกคน ควรสวมหมวกนิรภัย และขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ถ้าได้สวมหมวกนิรภัยแล้วสบายใจ สอดคล้องกับวิจัยของ วันศิริ เจาตระกูล (2546) พบว่า พฤติกรรมการตัดสินใจซื้อหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เคยสังเกตสัญลักษณ์รับรองมาตรฐาน มอก. ข้างหมวกนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ มหิธร ประภาสะโนบล (2551) พบว่า นักศึกษามีทัศนคติและความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัยในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่หน้า ศีรษะ และสมองได้ เมื่อสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้สึกปลอดภัยขึ้น และควรสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) สอดคล้องกับงานวิจัยของแอลเลแกรนท์ (Allegrant, 1979) พบว่า ร้อยละ 78.80 ของกลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อว่าการใช้หมวกนิรภัยจะช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ และร้อยละ 85.00 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

บอกว่า หมวกนิรภัยสามารถช่วยป้องกันชีวิตได้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจิราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) พบว่า นักเรียนให้เหตุผลในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งว่า การสวมหมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ สามารถอธิบายได้ว่านักศึกษาได้มีความพร้อมด้านจิตใจอันเกิดจากการเรียนรู้และมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย และส่วนใหญ่ นักศึกษาพยาบาลเป็นเพศหญิง มีอายุ 18 – 22 ปี ซึ่งมีเจตคติที่ดีต่อการใช้หมวกนิรภัย ดังผลการวิจัยของปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจิราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) พบว่า นักเรียนหญิงมีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนชาย นักเรียนที่มีอายุ 19 -22 ปี มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนอายุ 15 – 18 ปี ซึ่งนักศึกษาพยาบาลส่วนมากมีเพศและอายุอยู่ในช่วงดังกล่าว จึงทำให้นักศึกษามีความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก

2. การรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ระดับการรับรู้อยู่ในระดับมาก 3 อันดับแรก ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัยนอกจากจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้แล้ว ยังสามารถป้องกันการกระชากเคื่องจากฝุ่นเข้าตาได้อีกด้วย การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ และถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยหากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของเสรี เศรษฐกร (2541) ที่ได้ศึกษาการส่งเสริมให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย พบว่า นักศึกษามีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ในข้อที่ว่าถ้าสวมหมวกนิรภัยแล้วจะทำให้

ลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และสอดคล้องกับงานวิจัยของมทิสร ประภาสะโนบล (2551) ที่ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี พบว่า นักศึกษามีทัศนคติและความคิดเห็นต่อการใช้หมวกนิรภัย ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ในข้อ หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่หน้า ศีรษะ และสมองได้ สามารถอธิบายได้ว่า นักศึกษาได้รับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยจากสื่อวิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ ได้เรียนรู้จากการเรียนในห้องเรียน การจัดอบรมของฝ่ายพัฒนานักศึกษา เพื่อให้ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย การจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร และแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ของหน่วยราชการ จึงทำให้นักศึกษาได้รับความรู้เรื่องประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก ฉกาจน์ เทียมวงศ์(2540) ได้กล่าวว่า การรับรู้ข่าวสารไม่ดีหรือไม่ค่อยได้รับรู้ข่าวสาร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงได้อาศัยความรู้หรือความเคยชินที่เคยปฏิบัติอยู่เป็นประจำเป็นหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจหรือในการปฏิบัติและกิดคิดว่าสิ่งที่ปฏิบัติอยู่นั้นถูกต้อง ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ค่อยมีความรู้หรือมีพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยน้อย เป็นผลให้การรับรู้ถึงความปลอดภัยหรืออันตรายที่เกิดกับตนเองไม่ดีไปด้วย แต่ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับรู้ข่าวสารและมีความรู้ดีแล้วก็จะทำให้รู้ว่า ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วจะเกิดอันตรายอย่างไร รุนแรงอย่างไร ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรับรู้ถึงความปลอดภัยหรืออันตรายที่จะเกิดตามมานั้นดีไปด้วย ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิทา เริงจิต (2550) กล่าวว่า การรณรงค์ให้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น การขับขี่ให้ปลอดภัยและ

ถูกกฎจราจร ซึ่งสังคมไทยใช้มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้การศึกษาแก่ประชาชนด้านความปลอดภัย สร้างสำนึก ทำให้ประชาชนมีพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนน ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นักศึกษาได้รับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก

3. พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ระดับพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง 3 อันดับแรก ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยเฉพาะตอนที่พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อนั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ในระยะทางไกลๆ และสวมหมวกนิรภัย โดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ มทิสร ประภาสะโนบล (2551) ได้ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งมากถึงร้อยละ 68.00 การปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย และพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรมรับรอง และรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ พัทธพงษ์ ครอบงม (2545) ได้ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลบางละมุง สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งถึงร้อยละ 55.80 ผู้ที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ ร้อยละ 70.00

สวมใส่หมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี โดยใส่สายรัดคาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ วลัยพันธุ์สุตา พัฒนไพบูลย์ (2549) ได้ศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย: ปัญหาและข้อเสนอแนะ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ในข้อ การเดินทางระยะไกล รู้สึกปลอดภัยมากขึ้น หากต้องเดินทางในระยะไกล กลัวว่าจะถูกจับ ถ้าไม่ใส่หมวกนิรภัยตามที่กฎหมายกำหนด อภิปรายได้ว่า ความเข้มงวดและความต่อเนื่องของการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ตำรวจจราจร ซึ่งเป็นบุคคลที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบของกฎหมายด้วยความยุติธรรม ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เลือกปฏิบัติ ก็จะทำให้ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ได้รู้และเข้าใจว่าการกระทำอย่างไรเป็นการกระทำที่ผิด และไม่กระทำอีก ส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมสวมใส่หมวกนิรภัยมากขึ้น รวมทั้ง การสวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางกายของแต่ละบุคคล ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้และประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง คือ ความรู้ ทักษะที่บุคคลได้รับ เกณฑ์ของกลุ่มที่กำหนดขึ้นให้ปฏิบัติตาม ได้แก่ กฎระเบียบต่างๆ ถ้าบุคคลไม่ปฏิบัติตามกฎ ก็จะถูกลงโทษ ถ้าปฏิบัติตามกฎ ก็จะได้รับรางวัลหรือได้รับการยกย่อง ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะส่งผลให้บุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้ (วิไลวรรณ ศรีสงคราม และคณะ, 2549)

ข้อเสนอแนะ

1. วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครพนม ควรจัดให้มีการดำเนินการรณรงค์การใช้หมวกนิรภัยเพื่อเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อการใช้หมวกนิรภัย เป็นการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายโดยสารรถจักรยานยนต์ได้รู้จักการป้องกันอันตรายจากการใช้รถจักรยานยนต์
2. ควรมีการจัดอบรมให้ความรู้เรื่องประโยชน์และโทษของหมวกนิรภัย เพื่อปลูกฝังให้นักศึกษามีจิตสำนึกในการป้องกันอันตรายอุบัติเหตุจากการจราจร
3. วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครพนม ควรประสานความร่วมมือกับบริษัทห้างร้านภาคเอกชน นำหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพดีได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) ราคาไม่แพงเกินไปจำหน่ายให้กับนักศึกษา เพื่อให้นักศึกษาได้ใช้หมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานและราคาถูก
4. ควรเพิ่มเนื้อหาเรื่องการใช้หมวกนิรภัยอุบัติเหตุจากการจราจร ในรายวิชาการสร้างเสริมสุขภาพและการป้องกันการเจ็บป่วย
5. ควรดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อนำ ไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2553). ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประเด็น : พฤติกรรมเสี่ยงและการประเมินผลการดำเนินงานควบคุม ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์, 41(9), 129-132.
- กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. นนทบุรี: กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข.
- กาญจน์ย์ ด่านาคแก้ว. (2551). ลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในตำนานเรื่อง อุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์. วิทยา ชาติปัญญาชัย (บ.ก.) (พิมพ์ครั้งที่ 2). ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- จุฬารณ โสตะ, พรทิพย์ คำพอ, พงษ์ศักดิ์ ภูคาขาว, อุดมการณ์ สารรัตน์, และกฤติยา พลางวัน. (2550). ความพร้อมของชุมชนริมทางหลวงในการป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติภัยจากการจราจร. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ขอนแก่น, 14(2), 47-50.
- ฉกาจน์ เทียมวงศ์. (2540). การรับรู้ถึงความปลอดภัยและทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีการสวมหมวกกันน็อค (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหาร). กรุงเทพฯ: คณะสังคมสงเคราะห์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). การวิจัยเบื้องต้น (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาสน์.
- ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ, และ จีราพร หิรัญรัตนธรรม. (2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การสวมหมวกของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต เทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. สงขลานครินทร์ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 14(2), 271-288.
- พวงน้อย แสงแก้ว. (2546). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่าง ปลอดภัยของนักศึกษาในระดับอุดมศึกษา ในจังหวัดลำปาง (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). ลำปาง: สถาบันราชภัฏลำปาง.
- พิทักษ์พงษ์ ครองชนม์. (2545). ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองบางละมุง จังหวัดชลบุรี (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, และวิชัย เอกพลากร. (2546). ตำราะบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ: โฮลิสติก พับลิชชิ่ง

- มทิศร ประภาสะโนบล. (2551). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. วารสารวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี, 5(1), 35–44.
- ยุทธนา วรณปิตกุล, และสุพิดา เรืองจิต. (2550). บันทึกโฉมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- วลักษณ์สุตา พัฒนไพโรจน์. (2549). การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย: ปัญหาและข้อเสนอแนะ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- วิไลวรรณ ศรีสงคราม และคณะ. (2549). จิตวิทยาทั่วไป. กรุงเทพฯ: ทริปเพิ้ล กรุ๊ป.
- เสรี เศรษฐกร. (2541). การส่งเสริมให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อนุรักษ ปานจินดาสกุล. (2546). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.