

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมประชาชนมีฐานะดีขึ้น อุบัติเหตุจากรถกลับกลายเป็นปัญหาทางสาธารณสุขที่ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นทุกปีจนเป็นสาเหตุการตายอันดับต้นๆของประเทศ จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บรุนแรงระดับชาติ จากอุบัติเหตุขนส่ง ปี 2546 พบว่า อุบัติเหตุจากรถเกิดขึ้น 55,019 ครั้งต่อปี โดยเฉพาะจากรถจักรยานยนต์มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 42,048 รายต่อปี สาเหตุที่พบบ่อยคือ ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะและเสียชีวิตมากที่สุด จำนวน 3,144 รายต่อปี คิดเป็นอัตรา 7.5 คน (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2549) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนำไปสู่ความเสียหายทางสุขภาพ เศรษฐกิจ และสังคมอย่างใหญ่หลวง (เสวตสรร งามวาท, 2547) การบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะซึ่งคุกคามต่อชีวิตทำให้ผู้บาดเจ็บต้องได้รับการดูแลรักษาเร่งด่วน ต้องใช้บุคลากรทางการแพทย์ เวลาในการผ่าตัด การรักษาพยาบาลรวมถึงการใช้เตียงผู้ป่วยในหอผู้ป่วยหนักมากกว่าผู้ป่วยทั่วไป และใช้งบประมาณค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยที่เก็บสำหรับผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย (Rowland et al, 1996) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า (ลัดดา ภัทรพรพันธ์, วิมลวรรณ พลบุรี และเสงี่ยมลักษณ์ แสนทวิสุข, 2539) และมีโอกาสบาดเจ็บที่ศีรษะโดยไม่ถึงตายมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย (Williamson et al, 1996; Sankarath, Giannoudis, Barlow, Bellamy, Matthewes, and Smith, 2002; Hutchings, Knight, and Reading, 2003)

การสวมหมวกนิรภัยยังลดการบาดเจ็บของศีรษะและสมองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(Kraus et al, 1994;1995; Ichikawa, Chadbunchachai, and Marui, 2003; Deekollu, Besag, and Aylett, 2005; ธีรพงศ์ นครินทร์ดีและคณะ, 2539) แม้ว่าจะมีการบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัยทั่วประเทศมาตั้งแต่ปี 2538 แต่พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ยังไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (Rakhi, Kumar, and Dandona, 2006) ทำให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิตบางส่วนยังได้รับบาดเจ็บและพิการ และยังก่อให้เกิดความสูญเสียทรัพย์สินของประเทศชาติปีละ

หลายหมื่นล้านบาท (วิทยา ชาติบัญญัติชัยและคณะ, 2540; บัญชร แก้วสองและคณะ, 2541) อุบัติเหตุจากรถมักพบผลกระทบในกลุ่มวัยแรงงานสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น และผู้เสียชีวิตหรือพิการส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาวและวัยทำงานซึ่งเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าและเป็นกำลังสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ (ธีระ พิทักษ์ประเวช , 2540) ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรจึงนับเป็นภาระที่หนักของสังคมไทย เป็นปัญหาที่มีความจำเป็นและเร่งด่วนในการแก้ไขและป้องกัน หากประชาชนทุกคนมีจิตสำนึกในการระมัดระวังตัวเอง (วิฑูร แสงสิงแก้ว, 2536) ซึ่งปัจจัยสำคัญของปัญหานี้คือ "พฤติกรรม" ที่เป็นตัวกำหนดภาวะสุขภาพและนำมาซึ่งผลกระทบต่อพฤติกรรมสุขภาพของบุคคล (Skalkidou, Petridou, Papadopoulos, Dessypris, and Trichopoulos, 1999) ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2547 องค์การอนามัยโลก (WHO) จึงได้กำหนดเรื่องความปลอดภัยบนถนนเป็นประเด็นที่ทั่วโลกทั้งภาครัฐและภาคประชาชนจะร่วมมือกันสร้างความเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น อันจะส่งผลให้ประชากรโลกมีสุขภาพและคุณภาพที่ดี โดยกำหนดคำขวัญในการรณรงค์ไว้ว่า "Road Safety is No Accident" หรือในคำขวัญภาษาไทยว่า "สำนึกดี ขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ" (สุดารัตน์ เกตุราพันธ์, 2547) ภาครัฐบาลและเอกชน ทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด ได้ตระหนักถึงปัญหานี้และได้กำหนดมาตรการการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรและการป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับระบบสมองให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ คือ การสวมหมวกนิรภัย การที่จะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นจะต้องมีตัวกำหนดที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้ ความเข้าใจ ความรู้สึก ทศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้นๆ เพราะว่าทราบดีที่ยังมีชีวิตอยู่การรับรู้ในเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรยังมีความสำคัญและจำเป็น (มนัส ยอดคำ, 2548) มีการรณรงค์ระดับประเทศ กำหนดให้ปี พ.ศ. 2549 เป็นปีแห่งรถจักรยานยนต์ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ลง (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2549)

ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรในสวนภูมิภาคมีสูงกว่าในกรุงเทพมหานครถึง 2.7 เท่า (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546) โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ประกอบด้วย 8 จังหวัด คือ นครราชสีมา บุรีรัมย์ ชัยภูมิ สุรินทร์ ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี ซึ่งมีเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด มีการขยายตัวและพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และแหล่งการศึกษาทำให้มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น ปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงและเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด แม้ว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่ที่ผ่านมา จังหวัดต้นแบบที่สนับสนุนการลดอุบัติเหตุทางถนนใน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างซึ่งประกอบด้วย นครราชสีมา ชัยภูมิ สุรินทร์ บุรีรัมย์ รวมทั้งจังหวัดอุบลราชธานีที่ร่วมรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์มีมากที่สุดและไม่สวมหมวกนิรภัย จึงเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบ

อุบัติเหตุเสียชีวิตเกือบทั้งหมดประมาณร้อยละ 86 ถึงร้อยละ 100 (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2548)

จากข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บและรายงานข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรปี พ.ศ. 2548 ของจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2549) พบว่า จังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนผู้บาดเจ็บมากที่สุด 5,401 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 519 คน รองลงมาคือจังหวัดอุบลราชธานี มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 5,061 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 483 คน และจังหวัดบุรีรัมย์ มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 2,690 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 174 คน และจังหวัดสุรินทร์ มีจำนวนผู้บาดเจ็บ คือ 2,597 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 142 คน เป็นต้น

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ในช่วง 7 วันระวางอันตรายกับเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2550 ข้อมูลจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 449 คน เป็นชาย 371 คน และหญิง 78 คน และผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 4,945 คน เป็นชาย 3,717 คน และ หญิง 1,226 คน (สถิติแห่งชาติ, 2550)

จากข้อมูลกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำหรับยอดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วง 7 วัน อันตราย ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี พ. ศ. 2550 พบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นรวม 3,406 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 318 คน และผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด 4,392 คน ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ และสาเหตุการกระทำผิดเนื่องมาจาก ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่พกพาใบขับขี่ และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (บัญญัติ จันทร์เสนะ, 2550)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัย คือ ความตั้งใจ ซึ่งความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจของบุคคลเกี่ยวกับการวางแผนที่จะทำการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในอนาคต และเป็นตัวทำนายถึงความสำเร็จในการสวมหมวกนิรภัยของบุคคล (Quine, Rutter, and Arnold, 1998; 2001; 2002, Timo and Mikko, 2004) ผู้วิจัยจึงเลือกใช้แนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผน (Theory of Planned Behavior) ของ Ajzen (1985, 1988) ที่เสนอว่า ความตั้งใจจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม โดยความตั้งใจจะทำพฤติกรรมขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ เจตคติ (Attitude) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norms) และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Perceived behavioral control) ซึ่งหากบุคคลมีเจตคติทางบวกต่อการสวมหมวกนิรภัย และเชื่อว่าบุคคลที่มีความสำคัญสำหรับเขายอมรับให้เขาทำการสวมหมวกนิรภัย และเชื่อว่าบุคคลที่มีความสำคัญสำหรับเขายอมรับให้เขาทำการสวมหมวกนิรภัย และ

บุคคลนั้นเชื่อว่าเขามีทรัพยากร มีความสามารถ และมีโอกาสที่เพียงพอในการสวมหมวกนิรภัย บุคคลนั้นก็จะมีความตั้งใจที่หนักแน่นในการสวมหมวกนิรภัย สอดคล้องกับการศึกษาของ Quine , Rutter, and Arnold (2001) พบว่า เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุม พฤติกรรม สามารถร่วมกันทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานของ นักศึกษาในสหราชอาณาจักรได้ ร้อยละ 25 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และการศึกษา ของ Timo and Mikko (2004) ศึกษาแบบจิตสังคมในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับที่รถจักรยานของนักศึกษาในประเทศฟินแลนด์ พบว่า องค์ประกอบของทฤษฎีการกระทำตามแผน ทั้งสามตัวแปร สามารถทำนายความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยได้ ร้อยละ 49 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรม (Behavioral intention) หมายถึง การรับรู้โอกาสของการกระทำพฤติกรรมนั้นในอนาคต ยิ่งบุคคลนั้นมีความตั้งใจที่จะพยายามกระทำพฤติกรรมนั้นมาก บุคคลนั้นยังมีแนวโน้มที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นมากเช่นกัน ความตั้งใจของนักศึกษาต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย หมายถึง ความตั้งใจของนักศึกษาที่จะพยายามกระทำการสวมหมวกนิรภัย ก็มีแนวโน้มที่จะกระทำการสวมหมวกนิรภัย โดยความตั้งใจมีความสัมพันธ์กับ เจตคติ (Attitude) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norms) และ การรับรู้การควบคุมตนเอง (Perceived behavioral control)

เจตคติ (Attitude) เป็นการประเมินทางบวกหรือทางลบของบุคคลต่อพฤติกรรมใด พฤติกรรมหนึ่ง โดยได้รับอิทธิพลจากความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำพฤติกรรมและการ ประเมินผลของการกระทำพฤติกรรมนั้นของบุคคล (Ajzen and Fishbein, 1985) เจตคติของ นักศึกษาต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มี 2 แบบ คือ เจตคติทางบวกและเจตคติทางลบต่อ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เจตคติทางบวกต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ นักศึกษา เชื่อในความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยทำให้ลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง โดยการสวม หมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย (Quine, Rutter, and Arnold, 1998; 2001; 2002) ส่วนนักศึกษา ที่มีเจตคติทางลบต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ นักศึกษาเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่ สามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองได้ นักศึกษาก็จะมีความตั้งใจอย่างแน่วแน่ที่จะไม่สวม หมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Jonathan et al. (2001) ที่นักศึกษาในสหราชอาณาจักร เชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สบาย น่ารำคาญ ร้อน และไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย ทำให้ไม่อยากสวมหมวกนิรภัย

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norms) ตามแนวคิดของ Ajzen และ Fishbein (1980 cited in Ajzen, 1985) หมายถึง ความเชื่อของบุคคลว่าคนอื่น ๆ ที่มีความสำคัญและเป็น

แรงจูงใจสำหรับเขา คิดว่าเขาควรกระทำ (should) หรือไม่ควร (should not) กระทำ พฤติกรรมนั้นๆ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย คือ ความเชื่อของนักศึกษาว่า คนๆ นั้นมีความสำคัญและเป็นแรงจูงใจสำหรับนักศึกษา (เช่น คนรัก เพื่อน พ่อแม่) คิดว่า นักศึกษาควรสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัย จากการศึกษาของ Jonathan et al. (2001) ศึกษาผลของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงกับพฤติกรรมของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย พบว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (พ่อแม่ เพื่อน) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการสวมหมวกนิรภัย โดยนักศึกษาที่เชื่อว่า พ่อแม่และเพื่อนนักศึกษา เป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์และได้รับคำชมเชย จะทำให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ลดอุบัติเหตุการบาดเจ็บที่ศีรษะซึ่งมีความสัมพันธ์กันมากและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอำนาจในการทำนายความตั้งใจของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ Fatimah et al. (1997) ได้ศึกษา ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในนักศึกษาประเทศมาเลเซีย พบว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนแก่ผู้ปกครองจะเป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาเกิดความตระหนักในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรได้

การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Perceived behavioral control) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าเป็นการยากหรือง่ายที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ (Ajzen, 1985) การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ของนักศึกษาว่าเป็นการยากหรือง่ายที่จะสวมหมวกนิรภัย จากการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (2001) พบว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย โดยนักศึกษาที่รับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยทำได้ง่ายและสะดวก ก็จะมีความตั้งใจว่าจะสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ และหากนักศึกษารับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยทำได้ยากไม่สะดวก นักศึกษาก็จะไม่มีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์

ผู้วิจัยเป็นบุคลากรพยาบาล หนึ่งในทีมสุขภาพสาธารณสุข มีความสนใจและต้องการที่จะส่งเสริมให้ผู้ขี่ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายระเบียบของสังคมและกฎจราจร เป็นการพัฒนามาตราชองพยาบาลในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษาที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากขึ้น ซึ่งเป็นบทบาทที่อิสระของวิชาชีพพยาบาล และสามารถใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติการพยาบาลเพื่อช่วยเหลือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของแต่ละบุคคล โดยค้นหาความเชื่อที่มีผลต่อเจตคติในการสวม

หมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมของบุคคล ต่อความตั้งใจ สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เมื่อทราบปัจจัยเหล่านี้แล้วสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการ ปฏิบัติการพยาบาล โดยช่วยให้บุคคลเกิดความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ ด้วยการส่งเสริมและสร้างเสริมการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม เช่น ให้ข้อมูล เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดกับศีรษะเนื่องจากการไม่สวมหมวกนิรภัย แหล่งประโยชน์ ที่สนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย

จากการทบทวนวรรณกรรมงานวิจัยในประเทศไทยที่มีการศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีการ กระทำตามแผน งานวิจัยในประเทศไทยที่นำทฤษฎีนี้ไปใช้ส่วนใหญ่จะเป็นการประยุกต์ทฤษฎีใช้ กับพฤติกรรมกรรมการสูบบุหรี่ของนักเรียน นักศึกษา หญิงบริการ (สุรชาติ นันทนรินทร์, 2537; Ua-Kit, 2004; พัชราวดี ทองเนื่อง, 2548) การบริโภคโลหิตของนักเรียน (มันทนา สิริรัตโนภาส, 2538) จริยธรรมของพยาบาลในโรงพยาบาลรัฐบาล (อัญชลี โมกขาว, 2539) การใช้การผูกยึดผู้ป่วย (สุวิธ สุนันต์, 2545) การบริโภคอาหารของวัยรุ่น (วรรณุช เชื้อบาง, 2545) การประเมินความ เจ็บปวดของผู้ป่วย (กนิษฐ ศรีปานแก้ว, 2547) เป็นต้น มีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการสวม หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวัยรุ่น 1 เรื่อง คือ การพัฒนาโปรแกรมการ วางแผนพฤติกรรมเพื่อป้องกันและลดพฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น (รุจา ภูไพบูลย์ และคณะ, 2549) ส่วนในต่างประเทศ พบว่า มีการใช้แนวคิดทฤษฎีการกระทำตามแผน (Ajzen, 1988) ใน การศึกษาความตั้งใจของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานไปเรียน (Quine, Rutter, and Arnold, 1998; 2001; 2002) พฤติกรรมการรับประทานอาหาร (Dennison and Shepherd, 1995; Conner et al., 1996; Povey et al., 2000) การคุมกำเนิด (Jamner et al., 1998) การใช้ถุงยางอนามัย (Sheeran and Taylor, 1999) การออกกำลังกาย (Blue., 1995; Hausenblas et al., 1997; Courneya et al., 2001; Hagger et al., 2002) การใช้ยา (Conner and Sherlock., 1998; Godin et al., 1992) ความปลอดภัยบนถนน (Manstead, 1991; Parker et al., 1992, 1995; Evans and Norman, 1998; Carcary et al., 2001) ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจ ศึกษาในกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เนื่องด้วยเป็น กลุ่มที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างชัดเจน มีการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ รถจักรยานยนต์จากสาเหตุไม่สวมหมวกนิรภัยสูงและอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ผลจากการศึกษาจะนำไปพัฒนาเป็นโปรแกรมทดลองเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมที่ดีเหมาะสมยิ่งขึ้นและส่งเสริมพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นข้อมูลเบื้องต้นที่ เป็นประโยชน์ต่อนักศึกษา และบุคคลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อาจารย์ บุคลากรในทีมสุขภาพทั้งแพทย์

พยาบาล เจ้าหน้าที่สาธารณสุขและเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเพิ่มมาตรการกวดขันการใช้หมวกนิรภัยให้มากขึ้น การวางแผนการส่งเสริมสุขภาพเชิงรุกที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุลดลง ลดเวลาในการรักษาตัวในโรงพยาบาล ลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ภาครัฐส่งเสริมสร้างเพื่อการขับเคลื่อนการรณรงค์ที่ปลอดภัยและพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและสังคมต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
3. เพื่อศึกษาอำนาจในการทำนายของเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ต่อความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

### คำถามการวิจัย

1. เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม และความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาเป็นอย่างไร
2. เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาหรือไม่ อย่างไร
3. เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม มีอำนาจในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาหรือไม่ อย่างไร

### แนวคิดเหตุผลและสมมติฐานการวิจัย

การสวมหมวกนิรภัย นับว่าเป็นการส่งเสริมความปลอดภัยและป้องกันอันตรายที่จะเกิดกับศีรษะจากอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะจากรถจักรยานยนต์ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษา หากว่าไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยอันตรายที่จะเกิดกับศีรษะจนทำให้โลหิตคั่ง (Intracranial Hemorrhage) ซึ่งโรคนี้นับบ่อภัยโอกาสที่ผู้ป่วยจะรอดชีวิตกลับเป็นปกติ

มีน้อยมาก จะรอดชีวิตก็ต่อเมื่อพาไปโรงพยาบาลได้เร็วพอที่จะผ่าตัดเปิดกระโหลกศีรษะเพื่อระบายก้อนเลือดออก มิฉะนั้นก้อนเลือดก็จะกดทับเนื้อสมองจนสมองตายทั้งหมด (เสียชีวิต) หรือสมองตายบางส่วน (เป็นอัมพาต) นำมาซึ่งปัญหาสุขภาพของบุคคล ครอบครัว เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ทฤษฎีการกระทำตามแผน (Theory of Planned Behavior) ของ Ajzen (1985, 1988, 1991) เป็นทฤษฎีที่ใช้ทำนายพฤติกรรมของบุคคล และช่วยให้เข้าใจพฤติกรรมของบุคคล โดยทฤษฎีนี้พัฒนามาจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (A Theory of Reasoned Action หรือ TRA) ของ Ajzen และ Fishbein (ธีระพร อูวรรณโณ, 2535; Ajzen and Fishbein, 1980) ซึ่งเป็นทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันและส่งเสริมสุขภาพ มีจุดมุ่งหมายที่อธิบายการกระทำพฤติกรรมของบุคคล โดยพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เฉพาะเจาะจง เพื่อผลในขั้นสุดท้าย คือ ต้องการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทฤษฎีนี้มีข้อตกลงเบื้องต้นว่า มนุษย์เป็นผู้ที่มีเหตุผลและใช้ข้อมูลที่ตนมีอยู่อย่างเป็นระบบ มนุษย์พิจารณาผลที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของตน ก่อนลงมือทำหรือไม่ทำพฤติกรรมหนึ่ง สารสำคัญของทฤษฎีการกระทำตามแผนกล่าวไว้ว่า พฤติกรรมส่วนมากของบุคคลจะอยู่ภายใต้การควบคุมของความตั้งใจของบุคคลที่จะกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมนั้นๆ และความตั้งใจที่จะทำพฤติกรรมขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ เจตคติ (Attitude) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective norms) และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (Perceived behavioral control)

เจตคติของนักศึกษาต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มี 2 แบบ คือ เจตคติทางบวกและเจตคติทางลบต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เจตคติทางบวกต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ นักศึกษาเชื่อในความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยทำให้ลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง โดยการสวมหมวกนิรภัยเพื่อความปลอดภัย (Quine, Rutter, and Arnold, 1998; 2001; 2002) ส่วนนักศึกษาที่มีเจตคติทางลบต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย คือ นักศึกษาเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมองได้ นักศึกษาก็จะมีความตั้งใจอย่างแน่วแน่ที่จะไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Jonathan et al. (2001) พบว่านักศึกษาในสหราชอาณาจักร เชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สบาย นำรำคาญ ร้อน และไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย ทำให้ไม่ยอมสวมหมวกนิรภัย

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย คือ ความเชื่อของนักศึกษาว่า คนๆ นั้นมีความสำคัญและเป็นแรงจูงใจสำหรับนักศึกษา (เช่น คนรัก เพื่อน พ่อแม่) คิดว่านักศึกษาควรสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัย จากการศึกษาของ Jonathan et al. (2001) ศึกษาผลของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงกับพฤติกรรมของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย พบว่า การคล้อยตาม



กลุ่มอ้างอิง (พ่อแม่ เพื่อน) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการสวมหมวกนิรภัย โดยนักศึกษาที่เชื่อว่า พ่อแม่และเพื่อนนักศึกษา เป็นแรงผลักดันให้นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และได้รับคำชมเชย จะทำให้นักศึกษามีความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ลดอุบัติเหตุการบาดเจ็บที่ศีรษะซึ่งมีความสัมพันธ์กันมากและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมีอำนาจในการทำนายความตั้งใจของนักศึกษาในการสวมหมวกนิรภัย

การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ของนักศึกษาว่าเป็นการยากหรือง่ายที่จะสวมหมวกนิรภัย จากการศึกษาของ Quine, Rutter, and Arnold (2001) พบว่า การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย โดยนักศึกษาที่รับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยทำได้ง่ายและสะดวก ก็จะมีเจตคติตั้งใจว่าจะสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และหากนักศึกษารับรู้ว่าการสวมหมวกนิรภัยทำได้ยากไม่สะดวกนักศึกษาก็จะไม่มีเจตคติตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

จากทฤษฎีและเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานดังนี้

1. เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
2. เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมมีอำนาจในการทำนายความตั้งใจสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

#### ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียนทุกวัน อายุระหว่าง 20-24 ปี
2. ตัวแปรที่ศึกษาประกอบด้วย
  - ตัวแปรต้น คือ เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม
  - ตัวแปรตาม คือ ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย

#### คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

**ความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง การที่นักศึกษาพยายามจะทำหรือไม่ทำการสวมหมวกนิรภัยในอนาคต

วัดได้จากแบบสอบถามความตั้งใจต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ซึ่งผู้วิจัยดัดแปลงสร้างขึ้นจากแบบสอบถามความตั้งใจของ Ajzen และ Fishbein (1980) และจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen และ Fishbein (1980) และ Ajzen (1985) จำนวน 1 ข้อ โดยใช้มาตรวัด 5 ระดับ คือ ไม่สวมแน่นอน - สวมแน่นอน

**เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง ความเชื่อของนักศึกษาที่มีต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ทางบกหรือทางลบนขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ ซึ่งได้มาจากผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการประเมินผลของการกระทำพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา

วัดได้จากแบบสอบถามเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen และ Fishbein (1980) และ Ajzen (1985) ประกอบด้วย มาตรวัดความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ ใช้มาตรวัด 5 ระดับ คือ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง – เห็นด้วยอย่างยิ่ง และมาตรวัดการประเมินผลของการกระทำ ใช้มาตรวัด 5 ระดับ คือ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง – เห็นด้วยอย่างยิ่ง

**การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง ความเชื่อของนักศึกษาที่มีต่อคนอื่น ๆ (พ่อแม่, คนรัก, เพื่อน) ที่นักศึกษาให้ความสำคัญ โดยการรับรู้ว่าคุณอื่น คิดว่านักศึกษาควรหรือไม่ควรกระทำการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ ซึ่งได้มาจากผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับบุคคลอื่นที่นักศึกษาให้ความสำคัญและคนอื่นเป็นแรงจูงใจให้นักศึกษาคล้อยตาม

วัดได้จากแบบสอบถามการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการประเมินความรู้สึกของนักศึกษาที่มีต่อคนอื่น ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและทฤษฎีการกระทำตามแผนของ Ajzen และ Fishbein (1980) และ Ajzen (1985) ประกอบด้วย มาตรวัดความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง ใช้มาตรวัด 5 ระดับ คือ ไม่ควรทำอย่างยิ่ง – ควรทำอย่างยิ่ง และมาตรวัดแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ใช้มาตรวัด 5 ระดับ คือ น้อยที่สุด – มากที่สุด

**การรับรู้การควบคุมพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย** หมายถึง ความเชื่อของนักศึกษาว่าเป็นการยากหรือง่ายที่นักศึกษาจะควบคุมตนเองให้สวมหมวกนิรภัย ซึ่งได้มาจากผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุมของนักศึกษาในการกระทำพฤติกรรมการ

สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีปัจจัยส่งเสริมหรือขัดขวาง แบ่งเป็น 2 ปัจจัย คือ

1. ปัจจัยภายใน หมายถึง นักศึกษารับรู้ว่าตนเองควรหรือไม่ควรสวมหมวกนิรภัย และความสามารถในการกระทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง
2. ปัจจัยภายนอก หมายถึง นักศึกษารับรู้ว่าตนเองจะทำตามหรือไม่ทำตาม กลุ่มอ้างอิง และโอกาสในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง

ประเมินจากแบบสอบถามการรับรู้การควบคุมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างจากแนวคิดทฤษฎีของ Ajzen (1988) ประกอบด้วย มาตรการวัดความเชื่อเกี่ยวกับการควบคุม ใช้มาตรการวัด 5 ระดับ คือ ยากมาก - ง่ายมาก และมาตรการวัดการรับรู้การควบคุมใช้มาตรการวัด 5 ระดับ คือ เป็นไปไม่ได้เลย - เป็นไปได้อย่างยิ่ง

**นักศึกษามหาวิทยาลัย** หมายถึง นักศึกษาที่ศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยของรัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มี 8 จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา บุรีรัมย์ ชัยภูมิ สุรินทร์ ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียนเป็นประจำ อายุ 20-24 ปี

**หมวกนิรภัย** หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยกระทรวงอุตสาหกรรมที่ได้รับเครื่องหมาย มอก. รับรองโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เป็นแนวทางสำหรับพยาบาลและบุคลากรทางสาธารณสุขในการวางแผนสุขภาพเชิงรุกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ลดการบาดเจ็บบริเวณศีรษะของผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุ
2. เป็นแนวทางสำหรับการศึกษาวิจัยทางการแพทย์เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนหรือสร้างโปรแกรมส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถเข้าใจถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย
3. เป็นแนวทางสำหรับการศึกษาวิจัย เพื่อนำข้อค้นพบที่ได้เป็นหลักฐานทางวิชาการมาพัฒนาสู่การวิจัยเชิงทดลองทางการแพทย์ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพิ่มมาตรการการใช้หมวกนิรภัยและลดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคม