

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยสำหรับ รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวร

กัญญา เปลียนบางข้าง*
กุลธิดา ไชยจินดา*
หรรักษ์ โล่ห์พัฒนานนท์†
จิรประภา มากลิ่น‡

วิภา เพิ่มผลนิรันดร์†
นันทวรรณ กิติกรรณากรณ์*
บุญญรัตน์ โชคบันดาลชัย‡
กัญชลี เจติยานนท์§

*คณะเภสัชศาสตร์, †กองบริการวิชาการ, ‡คณะนิติศาสตร์

§คณะเกษตรศาสตร์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยนเรศวร พิษณุโลก

บทคัดย่อ

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ได้ การวิจัยภาคตัดขวางเบื้องต้นนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และสำรวจความคิดเห็นของนิสิตเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวร เครื่องมือวิจัย คือ แบบสอบถามชนิดกรอกด้วยตนเอง เก็บข้อมูลจากนิสิตจำนวนทั้งสิ้น 224 คน ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ. 2553 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ผลการวิจัยพบว่า นิสิตเกือบทั้งหมดใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเลขหรือสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ได้แก่ เมื่อเดินทางระยะไกล หรือพบเห็นตำรวจ มีเพียงส่วนน้อยที่รายงานว่า สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยของนิสิต ได้แก่ เดินทางระยะใกล้ภายในมหาวิทยาลัย ความไม่สะดวกทางกายภาพ ไม่มีหมวกนิรภัย และไม่เห็นความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัย นิสิตกว่าครึ่งเห็นด้วยในการบังคับให้สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัย และเสนอกลวิธีต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมให้นิสิตสวมหมวกนิรภัย เช่น การจัดหาสื่อออกเอร์เก็บหมวกนิรภัยตามอาคารเรียนการจัดการจัดหาหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานมาบริการนิสิตในราคาถูกลง และการให้ความรู้ที่ถูกต้องแก่นิสิตเกี่ยวกับความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้น มหาวิทยาลัยควรพิจารณาใช้กลยุทธ์ผสมผสานเพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวร

คำสำคัญ: หมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์, พฤติกรรม, นิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวร, ประเทศไทย

บทนำ

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุการเสียชีวิตก่อนวัยอันควร รวมทั้งการเจ็บป่วยและพิการของคนไทยมาเป็นเวลานาน เมื่อ พ.ศ. 2548 อุบัติเหตุเป็น

สาเหตุการตายอันดับ 2 ของคนไทย⁽¹⁾ อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ และพบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ

โดยเฉพาะการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ⁽²⁾ ด้วยเหตุนี้ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพจึงจัดให้ใช้จักรยานยนต์โดยการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อสุขภาพที่สำคัญ 1 ใน 5 อันดับแรกของคนไทย⁽³⁾

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญสำหรับมหาวิทยาลัยนครสวรรค์เช่นกัน รายงานจากโรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ระบุว่า เมื่อ พ.ศ. 2551 มีนิสิตประสบอุบัติเหตุทางถนน 255 ราย เพิ่มขึ้นเป็น 466 ราย ใน พ.ศ. 2552 และจากสถิติ 8 เดือนแรกของ พ.ศ. 2553 มีนิสิตประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนถึง 330 ราย เห็นได้ว่า อัตราการประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้นจาก 21 คนต่อเดือน เป็น 37 คนต่อเดือนและ 41 คนต่อเดือนตามลำดับ ในจำนวนนี้ เกือบทั้งหมดเป็นอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะหลักที่นิสิตใช้ในการเดินทาง ร้อยละ 42 ของนิสิตที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย

การวิจัยจำนวนมากยืนยันว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นมาตรการที่สามารถลดอัตราการเสียชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้⁽⁴⁻⁹⁾ สำหรับประเทศไทย นอกจากมาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยแล้ว⁽¹⁰⁾ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีมาตรการเชิงรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง เป็นที่น่าเสียดายว่า การวิจัยที่ผ่านมาพบอัตราความร่วมมือในเรื่องนี้ค่อนข้างต่ำ^(2,11-12)

การบังคับใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในพื้นที่ในมหาวิทยาลัย มีประเด็นที่จะต้องพิจารณา คือ พื้นที่ภายในมหาวิทยาลัยเป็น "ทาง" ตามนิยามของคำว่า "ทาง" ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(2) หรือไม่ ซึ่งจากการศึกษากฎหมายอาจตีความได้ว่า พื้นที่ภายในมหาวิทยาลัยเข้าข่ายเป็น "ทาง" ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4(2) เนื่องจากมีลักษณะเป็นทางที่เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรร่วม

กัน* นอกจากนี้ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2539 ได้มีมติให้ทุกกระทรวง ทบวง กรม และรัฐวิสาหกิจ ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัดเพื่อเป็นตัวอย่างแก่ประชาชน โดยให้รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย โดยหมวกนิรภัยอย่างกว้างขวาง ดังนั้นผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยจึงต้องสวมหมวกนิรภัยตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามพบว่า นิสิตมักไม่ปฏิบัติตาม ส่งผลให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุโดยไม่จำเป็น ดังนั้น เพื่อแสวงหามาตรการที่เหมาะสมในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในหมู่นิสิตมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ คณะผู้วิจัยจึงสำรวจโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ รวมทั้งศึกษาความคิดเห็นของนิสิตมหาวิทยาลัยนครสวรรค์เกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

วิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาภาคตัดขวาง โดยใช้แบบสอบถามเพื่อสำรวจพฤติกรรมและความคิดเห็นเบื้องต้นของนิสิตระดับปริญญาตรีในมหาวิทยาลัยนครสวรรค์ เลือกตัวอย่างแบบบังเอิญจากนิสิตทั้ง 3 กลุ่มสาขาวิชา ได้แก่ สาขาวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี วิทยาศาสตร์สุขภาพ และสังคมศาสตร์ สำรวจระหว่างเดือนกุมภาพันธ์-มีนาคม พ.ศ. 2553 เครื่องมือเก็บข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามชนิดกรอกด้วยตนเองที่สร้างจากการทบทวนวรรณกรรมแบบสอบถามประกอบด้วย 3 ส่วน คือ (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

*ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (2) บัญญัติว่า "ทาง" หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(2) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และ (3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในหมู่นิสิต ข้อคำถามเป็นแบบปลายปิดให้เลือกตอบ ร่วมกับแบบปลายเปิดสำหรับตัวเลือก "อื่น ๆ" ในกรณีที่ตัวเลือกที่จัดเตรียมไว้ไม่สอดคล้องกับความคิดเห็นของนิสิต เก็บข้อมูลโดยการทอบแบบสอบถามให้กับผู้ประสานงานตามคณะวิชาต่าง ๆ ผู้ประสานงานแจกแบบสอบถามให้กับนิสิตเพื่อตอบตามความสมัครใจ โดยยืนยันการรักษาความลับของผู้ตอบแบบสอบถามจากนั้นผู้วิจัยรับแบบสอบถามคืนจากผู้ประสานงาน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป

มีนิสิตให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามครั้งนี้ทั้งสิ้น 224 คน ส่วนใหญ่เป็นนิสิตหญิง (136 คน, 60.7%) อายุมากกว่า 20 ปี (148 คน, 66.1%) สัดส่วนนิสิตสายวิทยาศาสตร์สุขภาพ วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และ สังคมศาสตร์ ใกล้เคียงกัน และกระจายกันตั้งแต่ชั้นปีที่ 1 ถึง 4 (ตารางที่ 1)

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

นิสิตในกลุ่มตัวอย่างเกือบทุกคน (218 คน, 97.3%) มีพฤติกรรมขับขี่และ/หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ในจำนวนนี้ มีเพียงร้อยละ 7.6 (17 คน) ที่รายงานว่าจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งทั้งที่ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ (159 คน, 71%) สวมเป็นบางครั้ง นิสิตที่รายงานว่าจะสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้งมักสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ระยะทางไกล เช่น เข้าในตัวเมืองพิษณุโลกหรือกลับบ้าน (155 คน) ที่เหลือสวมเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์นอกเขตมหาวิทยาลัย (58 คน) และสวมเมื่อพบเห็นตำรวจ (49 คน)

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (n=224 คน)

คุณลักษณะ	จำนวน (ร้อยละ)
เพศ	
ชาย	88 (39.3)
หญิง	136 (60.7)
ช่วงอายุ (ปี)	
< 20	76 (33.9)
≥ 20	148 (66.1)
กลุ่มสาขา	
วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี	81 (36.2)
สังคมศาสตร์	73 (32.6)
วิทยาศาสตร์สุขภาพ	70 (31.2)
ชั้นปี	
1	83 (37.1)
2	24 (10.7)
3	70 (31.2)
4	47 (21.0)

นิสิต 42 คน (18.8%) รายงานว่า ไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเลย ด้วยเหตุผลที่ว่า ขับขี่หรือโดยสารเฉพาะในเขตมหาวิทยาลัย (27 คน) ไม่สะดวก (11 คน) ไม่มีหมวกนิรภัย (4 คน) และไม่เห็นความจำเป็นของการสวม 2 คน (ตารางที่ 2)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

แม้นิสิตเกือบทั้งหมดจะไม่มีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในเขตมหาวิทยาลัย แต่เมื่อสอบถามถึงความเหมาะสมของการบังคับให้นิสิตสวมหมวกนิรภัย นิสิตเกินครึ่ง (126 คน, 56.2%) เห็นว่า ควรบังคับ ด้วยเหตุผลต่าง ๆ กัน ส่วนใหญ่ระบุว่า เพื่อความปลอดภัย ป้องกันอุบัติเหตุ และลดความเสี่ยง ที่เหลือไม่เห็นด้วยกับการบังคับ เนื่องจากเห็นว่าไม่สะดวก กลัวหมวกนิรภัยหาย และไม่เชื่อว่าจะมีความเสี่ยงต่อการเกิด

อุบัติเหตุเนื่องจากข้อซ้หรือโดยสารระยะทางไกล
ต่อข้อคำถามที่ว่า หากมหาวิทยาลัยไม่บังคับ แต่
จัดมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะข้อซ้และ
โดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัย นิสิต

แต่ละคนเสนอแนะหลายมาตรการควบคุมกัน โดย ส่วน
ใหญ่แนะนำว่า ควรมีมาตรการจัดหาสื่อเคอร์เก็บ
หมวกนิรภัยตามอาคารเรียน (116 คน) จัดหาหมวก
นิรภัยที่ได้มาตรฐานจำหน่ายแก่นิสิตในราคายุติธรรม (99

ตารางที่ 2 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะข้อซ้หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ของนิสิต (n=224 คน)

พฤติกรรม	จำนวน (ร้อยละ)
ข้อซ้หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา	
ใช่	218(97.3)
ไม่ใช่	6 (2.7)
สวมหมวกนิรภัยเมื่อข้อซ้หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ (n=218)	
ทุกครั้ง	17 (7.6)
บางครั้ง เมื่อ... (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)159 (71.0)	
ข้อซ้หรือโดยสารระยะไกล เช่น เข้าเมือง กลับบ้าน	155 (59.1)*
ข้อซ้หรือโดยสารออกนอกพื้นที่มหาวิทยาลัย	58 (22.1)*
พบเห็นตำรวจ	49 (18.7)*
ไม่สวมเลย เนื่องจาก... (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	42 (18.8)
ข้อซ้หรือโดยสารเฉพาะในพื้นที่มหาวิทยาลัย	27 (61.4)*
ไม่สะดวก เช่น ร้อน มองเห็นไม่ชัด	11 (25.0)*
ไม่มีหมวกนิรภัย	4 (9.1)*
ไม่เห็นความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัย	2 (4.5)*

หมายเหตุ: * ร้อยละ คำนวณแบบ multiple response จากจำนวนการเลือกตอบทั้งหมด

ตารางที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะข้อซ้หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัยนเรศวร (n=224 คน)

ความคิดเห็น	จำนวน (ร้อยละ)
มาตรการใดที่ท่านยินดีปฏิบัติหากมหาวิทยาลัยจัดมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะข้อซ้หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัยนเรศวร (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	
จัดหาสื่อเคอร์เก็บหมวกนิรภัยตามอาคารเรียน	116 (30.0)*
จัดหาหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานบริการนิสิตในราคายุติธรรม	99 (25.6)*
จัดอบรมให้ความรู้แก่นิสิตเกี่ยวกับประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย	68 (17.6)*
ตั้งป้อมตำรวจไว้ตามประตูมหาวิทยาลัย เพื่อจับและปรับผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย	49 (12.7)*
ไม่มีมาตรการใดที่จะทำให้ผม/ดิฉันสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่มหาวิทยาลัยได้	37 (9.6)*
จัดณรงค์สร้างจิตสำนึกให้แก่นิสิต	17 (4.4)*

หมายเหตุ: * ร้อยละ คำนวณแบบ multiple response จากจำนวนการเลือกตอบทั้งหมด

คน) จัดอบรมให้ความรู้แก่นิสิตเกี่ยวกับประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย (68 คน) ตั้งป้อมตำรวจเพื่อจับ/ปรับผู้ไม่ปฏิบัติ (49 คน) และข้อเสนอแนะอื่น ๆ เช่น ใช้การรณรงค์ การปลูกจิตสำนึกแก่นิสิต (17 คน) อย่างไรก็ตาม มีนิสิตจำนวนหนึ่ง (37 คน) แสดงความคิดเห็นว่า ไม่มีมาตรการใดที่จะทำให้ตนสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่มหาวิทยาลัยได้ (ตารางที่ 3)

วิจารณ์

ผลการวิจัยเบื้องต้นครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า นิสิตส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น ไม่สะดวก อากาศร้อน เหตุผลเหล่านี้เคยมีรายงานการวิจัยทั้งในและต่างประเทศ⁽¹²⁻¹⁴⁾ และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้จำนวนนิสิตได้รับบาดเจ็บ พิการ หรือแม้กระทั่งเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

ความเชื่อเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยที่นำไปสู่พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยหลายประการขัดแย้งกับหลักฐานเชิงประจักษ์ทางวิทยาศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นไม่เห็นความจำเป็นเนื่องจากเดินทางในระยะใกล้และขับขี่ด้วยความเร็วต่ำ หรือการสวมหมวกนิรภัยขัดขวางการมองเห็นหรือการได้ยิน ในความเป็นจริง หมวกนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้เฉพาะเมื่อขับขี่ด้วยความเร็วจำกัดเท่านั้น⁽¹³⁾ นอกจากนี้โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุไม่ได้แปรผันตามระยะทางการเดินทาง⁽¹⁴⁾ การวิจัยทางวิศวกรรมจำนวนมากยืนยันว่า หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานไม่ขัดขวางการมองเห็นหรือการได้ยินของผู้สวม หากแต่ผู้สวมอาจต้องปรับพฤติกรรมเล็กน้อยในระยะแรก เช่น ต้องหันศีรษะมากขึ้นเพื่อให้มองเห็นภาพด้านข้าง เป็นต้น⁽¹⁵⁾

เป็นที่น่าสนใจว่า แม้นิสิตเกือบทั้งหมดจะไม่มีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในเขตมหาวิทยาลัย แต่กว่าครึ่งเห็นด้วยกับการบังคับให้นิสิตสวมหมวกนิรภัยด้วย

เหตุผลต่าง ๆ กัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการให้เหตุผลเพื่อเตือนสติผู้อื่นหรือให้เหตุผลทั่วไป ดังเช่นข้อเหตุผลที่ว่า **นิสิตไม่ค่อยระมัดระวัง นิสิตส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะไปเรียน หรือ ความปลอดภัย มหาวิทยาลัยลดค่าใช้จ่ายข้อค้นพบนี้แสดงให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องระหว่างสิ่งที่เชื่อกับสิ่งที่ปฏิบัติ ตามแบบแผนความเชื่อแห่งตน⁽¹⁶⁾** ปรากฏการณ์เช่นนี้บ่งชี้ว่า ผู้ให้ข้อมูลขาดการรับรู้ความเสี่ยงของตนต่ออันตรายที่เกิดขึ้นจากการไม่สวมหมวกนิรภัย กล่าวคือ ไม่เชื่อว่าตนมีความเสี่ยง ในขณะที่คนอื่นมีความเสี่ยงดังกล่าว

จากข้อค้นพบข้างต้น คณะผู้วิจัยสังเคราะห์ข้อเสนอแนะจากการวิจัยดังนี้ การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นมาตรการเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการ เนื่องจากผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า นิสิตมหาวิทยาลัยนครสวรรค์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำมาก ซึ่งนอกจากจะเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตก่อนวัยอันควรแล้ว ยังเป็นการกระทำที่ขัดต่อกฎหมายด้วย แม้การบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายจะทำให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น แต่การใช้มาตรการทางกฎหมายแต่อย่างเดียวเป็นการสิ้นเปลืองทรัพยากรและมักไม่ยั่งยืน^(14,17)

ตามคำจำกัดความขององค์การอนามัยโลก⁽¹⁸⁾ การสร้างเสริมสุขภาพเป็นกระบวนการเสริมพลังให้บุคคลและชุมชนมีความสามารถในการดูแลสุขภาพของตนเอง การดำเนินงานสร้างเสริมสุขภาพให้ประสบผลสำเร็จจำเป็นต้องอาศัยกลยุทธ์หลายประการควบคู่กัน ตั้งแต่การนโยบายสาธารณะ การจัดสิ่งแวดล้อมที่เอื้อ การเสริมพลังชุมชน การเพิ่มทักษะส่วนบุคคล และการปรับระบบบริการสุขภาพ นอกจากนี้ กลวิธีต่าง ๆ ควรตั้งอยู่บนพื้นฐานของความต้องการที่แท้จริงของผู้รับประโยชน์ จากการวิจัยครั้งนี้ นิสิตได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยหลายข้อ เมื่อประมวลแล้วพบว่า ควรใช้กลยุทธ์หลายประการควบคู่กัน ตั้งแต่การกำหนดนโยบายของมหาวิทยาลัยที่ชัดเจนเกี่ยวกับ

การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และควรบังคับใช้อย่างเสมอภาค ทั้งนิสิต อาจารย์ และบุคลากรสายสนับสนุน การจัดสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการสวมหมวกนิรภัย เช่น การจัดหาสื่อเกอร์ที่ปลอดภัยสำหรับเก็บหมวกนิรภัยประจำตามอาคารเรียนต่างๆ การสร้างอัตลักษณ์ใหม่สำหรับนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวรเรื่องการสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากปัจจุบันนิสิตมีทัศนคติที่เป็นลบเนื่องจากรู้สึกแปลกแยก ไม่เข้าพวกกับนิสิตส่วนใหญ่ซึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย การใช้การเสริมแรงเชิงบวก (positive reinforcement) เช่น สำนักรถจักรยานยนต์เฉพาะนิสิตที่สวมหมวกนิรภัย และการให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยแม้จะเดินทางระยะใกล้หรือขับขี่ด้วยความเร็วต่ำ รวมทั้งการจัดหาหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานจำหน่ายให้กับนิสิตในราคายุติธรรม

การวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดที่ควรกล่าวถึง 3 ประการ ประการแรก ระยะเวลาการเก็บข้อมูลอยู่ในช่วงสอบปลายภาคต่อกับปิดภาคเรียนฤดูร้อน นิสิตบางส่วนอาจสอบเสร็จและเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือออกฝึกปฏิบัติงานแล้ว ดังนั้น นิสิตที่ตอบแบบสอบถามอาจไม่ใช่ตัวแทนที่ดีของนิสิตทั้งหมดในมหาวิทยาลัยนเรศวร ประการที่สอง การวิจัยนี้คัดเลือกตัวอย่างแบบบังเอิญ นิสิตที่ตอบแบบสอบถามอาจไม่ใช่ตัวแทนที่ดีของนิสิตในมหาวิทยาลัยนเรศวรทั้งหมด และประการที่สาม การใช้แบบสอบถามที่กรอกด้วยตนเองมีข้อดีที่ให้ความเป็นส่วนตัวและให้เวลาผู้ตอบอย่างเต็มที่ในการให้ข้อมูล ดังจะเห็นได้ว่า นิสิตได้แสดงความคิดเห็นอย่างหลากหลาย นอกจากนี้ยังสามารถเก็บข้อมูลจากตัวอย่างจำนวนมากได้ด้วยทรัพยากรจำกัด จุดอ่อนของวิธีเก็บข้อมูลนี้ คือ อาจมีอคติในการให้ข้อมูลในทิศทางที่สังคมต้องการ กล่าวคือ ผู้ให้ข้อมูลอาจตอบคำถามเพื่อให้ตนเองดูดีในสายตาของผู้อื่น ทั้งที่ขัดแย้งกับความเชื่อหรือพฤติกรรมที่แท้จริงของตนเอง ดังนั้น อัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ที่นิสิตรายงานอาจต่ำกว่าความเป็นจริงได้

ข้อยุติ

การสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวรครั้งนี้พบว่า นิสิตเกือบทั้งหมดไม่เคยสวมหมวกนิรภัยหรือสวมเพียงบางครั้งในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา เหตุผลสำคัญที่ทำให้นิสิตไม่สวมหมวกนิรภัย คือ ความไม่สะดวกทางกายภาพ และการขาดความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย แม้เดินทางในระยะใกล้หรือขับขี่ด้วยความเร็วต่ำ แม้จะไม่มีพฤติกรรมที่เหมาะสม นิสิตมากกว่าครึ่งเห็นด้วยกับการบังคับสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่มหาวิทยาลัย และเสนอแนะกลยุทธ์ผสมผสานเพื่อส่งเสริมอัตราการสวมหมวกนิรภัยในหมู่นิสิต

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผู้สนับสนุนทุนวิจัย ขอขอบคุณพลชนก ชวัญโพธิ์ สำหรับความอนุเคราะห์จัดการข้อมูลวิจัย และขอใจนิสิตที่สละเวลาให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. อรพินท์ ทรัพย์ลัน, ชูจิตร นาชีวะ, นิพิท ไชยธรรม, นพรัตน์ จันทศรี. สถิติสาธารณสุข พ.ศ. 2551. นนทบุรี: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข; 2551.
2. กลิ่นสุคนธ์ จิวารมณ. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บ เสียชีวิต และปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนส่งจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2549-2551. เชียงใหม่: กลุ่มงานสนับสนุนและพัฒนาบริการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่; 2552.
3. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. รายงานประจำปี 2550. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ; 2550.
4. Branas CC, Knudson MM. Helmet laws and motorcycle rider death rates. *Accident Anal Prev* 2001; 33: 641-8.
5. Evans L, Frick MC. Helmet effectiveness in preventing motorcycle driver and passenger fatalities. *Accident Anal Prev* 1988; 20:447-58.
6. Keng S. Helmet use and motorcycle fatalities in Taiwan. *Accident Anal Prev* 2005; 37:349-55.

7. Mayrose J. The effects of mandatory motorcycle helmet law on helmet use and injury patterns among motorcyclist fatalities. *J Safety Res* 2008; 39:429-32.
8. Muller A. Evaluation of the costs and benefits of motorcycle helmet laws. *Am J Public Health* 1980; 70: 586-92.
9. Peek-Asa C, McArthur DL, Kraus JF. The prevalence of non-standard helmet use and head injuries among motorcycle riders. *Accident Anal Prev* 1999; 31:229-33.
10. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96, ตอน 8 ก ฉบับพิเศษ. (ลงวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2522).
11. ขนิษฐา นันทบุตร. ประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรของรัฐบาลในช่วงปีใหม่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดขอนแก่น. ขอนแก่น: คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น; 2546.
12. อนุรักษ์ ปานจินดากุล. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอวังจันทร์ จังหวัดระยอง. ชลบุรี: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา; 2546.
13. Hung DV, Stevenson MR, Ivers RQ. Barriers to, and factors associated with, observed motorcycle helmet use in Vietnam. *Accident Anal Prev* 2008; 40:1627-33.
14. Skalkidou A, Petridou E, Papadopoulos FC, Dessypris N, Trichopoulos D. Factors affecting motorcycle helmet use in the population of Greater Athens, Greece. *Inj Prev* 1999; 5:264-7.
15. National Center for Statistics and Analysis (NCSA). Motorcycle helmet effectiveness revisited (Technical Report DOT HS 809-715). Washington, DC: US Department of Transportation; 2004.
16. Champion VL, Skinner CS. The Health Belief model. In: Glanz K, Rimer BK, Viswanath K, editors. *Health behavior and health education: theory, research, and practice*. 4th ed. San Francisco, CA: Jossey-Bass; 2008. p. 45-66.
17. Bastos YGL, de Andrade SM, Soares DA, Matsuo T. Seat belt and helmet use among victims of traffic accidents in a city of Southern Brazil, 1997-2000. *Public Health* 2005; 119:930-2.
18. World Health Organization. *Milestones in health promotion: statements from global conferences*. Geneva: World Health Organization Press; 2009.

Abstract **Motorcycle Helmet Wearing Behavior among Naresuan University Students**
Pinyupa Plianbangchang*, **Wipa Poempholniran[†]**, **Kultida Chaijinda***, **Nantawarn Kitikannakorn***, **Harirak Lopattananon[‡]**, **Boonyarat Chokebandanchai[‡]**, **Jiraprapa Maglin[‡]**, **Kanchalee Jetiyanon[§]**

*Faculty of Pharmacy, [†]Department of Education Service, [‡]Faculty of Law, [§]Faculty of Agriculture, Natural Resource and Environment, Naresuan University, Phitsanulok

Journal of Health Science **2011; 20:51-58.**

Helmets were reported to be an effective equipment to reduce the severity of head injuries in motorcycle-related accidents. This cross-sectional preliminary study was carried out to survey (1) helmet wearing behavior among Naresuan University students and (2) their opinions regarding measures to encourage helmet wearing behavior. The survey tool was a self-administered questionnaire. The sample was 224 students. The data were collected between February and March of 2010, and analyzed by descriptive statistics. The results indicated that, during the past six months, the majority of Naresuan University students never wore, or wore helmet sporadically such as when traveling long distance or when spotting the police. Very few reported wearing helmets whenever they traveled on motorcycles. The reasons given for not wearing helmets were traveling short distance for example within the campus; physical discomforts; and unnecessary. More than half of the sample agreed with compulsory helmet wearing on campus. In addition, they proposed various measures to encourage helmet wearing behavior such as providing helmet storages, providing standard helmets to students at reasonable price, and educating students about the importance of wearing helmets. For this reason, the university should consider multi-faceted approach to increase the rate of helmet wearing among students.

Key words: motorcycle helmet, behavior, Naresuan University students, Thailand