

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

จากสภาพปัจจุบันความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี การคมนาคมและการขนส่งเพิ่มมากขึ้น อุบัติภัยจึงเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกทั้งในประเทศกำลังพัฒนา และประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งอัตราการตายจากอุบัติเหตุในประเทศกำลังพัฒนาสูงกว่าประเทศพัฒนาแล้วประมาณ 10-40 เท่า (วิจิตร บุญะโนดระ, 2531 ก. หน้า 9) และการประเมินความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (components of loss) จากการศึกษาในประเทศบราซิล โดยทีมงานจากมหาวิทยาลัยจอห์นส์ ฮอปกินส์ พบว่า เฉพาะค่าของความสูญเสียโดยตรงมีร้อยละ 6 ของความสูญเสียทั้งหมด (De codes, J. อ้างใน วิจิตร บุญะโนดระ, 2530 ข. หน้า 21-23) และผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นได้ศึกษาพบว่า การสูญเสียโดยตรงซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายและค่าชดเชยสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุตกראയจะ 15,000 บาท และ 300,000 บาท สำหรับผู้บาดเจ็บและตายตามลำดับ (Jica, 1985, p.252) และจากการศึกษาของธนาคารโลกร่วมกับองค์การอนามัยโลก พบว่าการสูญเสียเศรษฐกิจ เฉพาะด้านอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนอย่างเดียวกว่าประมาณร้อยละ 1 - 2 ของผลิตภัณฑ์รวมของชาติ (Gross National Product-G.N.P.) หรือปีละประมาณ 10,000 ล้านบาท เฉพาะการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างเดียว (วิจิตร บุญะโนดระ, 2528, หน้า 3) นอกจากนี้องค์การอนามัยโลกยังได้ศึกษาพบว่า อุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนเป็นสาเหตุที่ทำให้เด็กพิการถึงร้อยละ 50 ของจำนวนเด็กพิการทั้งหมด (วิจิตร บุญะโนดระ, 2530 ก. หน้า 1, 92)

สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรสูงชันนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2512 เป็นต้นมาจนถึงปี พ.ศ. 2532 มีอัตราตายของประชากรต่อแสนคนจากอุบัติเหตุจราจร 11.9 (กองสถิติสาธารณสุข, 2532, หน้า 167) ซึ่งพบคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 9,030 คน และบาดเจ็บจำนวน 503,152 คน อุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ต่อปี (พงษ์ศักดิ์ วัฒนา, 2535, หน้า 1 - 3)

และสิ่งที่น่าวิตกของประชากรไทยคือ จากการศึกษาพบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนประมาณร้อยละ 50 เป็นผู้ที่มียุทธระหว่าง 15 - 24 ปี (วิจิตร บุญชะโหดระ, 2530 ช. หน้า 83) ซึ่งเป็นวัยที่มีประโยชน์ในการพัฒนาประเทศมากที่สุด ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียบุคลากรที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาประเทศ และรัฐต้องลงทุนสูญเสียไปทางการศึกษา การแพทย์และสาธารณสุขเป็นจำนวนมาก และเป็นการลงทุนของชาติที่สูงยิ่งกว่าประชากรในวัยอื่นๆ ยิ่งกว่านั้นประเทศชาติและสังคมยังต้องรับภาระเลี้ยงดูเด็กกำพร้าและครอบครัว อันเป็นผลจากอุบัติเหตุจราจร และคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้ทำการศึกษพบว่าอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นกับคนขับรถจักรยานยนต์สูงถึง 15 เท่า ของผู้ใช้รถประเภทอื่น ประกอบกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์นั้นจัดอยู่ในจำพวกผู้ใช้ถนนที่ไร้สิ่งป้องกัน และมีโอกาสบาดเจ็บและตายสูงกว่าคนอยู่ในรถยนต์ถึง 10 - 50 เท่า และเกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่าในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ตลอดจนคนเดินทางได้รับอันตรายจากจักรยานยนต์สูงกว่ารถประเภทอื่น (วิจิตร บุญชะโหดระ, 2530 ช. หน้า 104, 156) นอกจากนี้ยังไม่มิกฎหมายควบคุมมาตรฐานของรถและวิธีการสอนขับรถยังไม่ได้มาตรฐาน รวมทั้งยังขาดการควบคุมการใช้อุปกรณ์นิรภัยของผู้ขับขี่

ส่วนแนวทางการลดอุบัติเหตุจราจรที่ดีที่สุด คือการป้องกันสาเหตุต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร และการลดอุบัติเหตุจราจรระยะยาวนั้น ควรเริ่มตั้งแต่เด็กทั้งที่บ้านและที่โรงเรียน นิภา มนุษย์ และคณะ (2527) ได้ศึกษาพบว่า เด็กไทยยังขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย (safety conscience) ดังนั้นจึงความมุ่งที่จะปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัยเพื่อปลูกฝังไม่ให้เกิดเด็กและเยาวชน เกิดความประมาทและมีความระมัดระวังรอบคอบในชีวิตประจำวันอันเป็นผลดีแก่เด็ก เยาวชนและส่วนรวม (หน้า 303 - 311) ซึ่งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้ยึดหลักการป้องกันแก้ไข 3 ประการคือ การให้การศึกษา การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย และการควบคุมทางด้านวิศวกรรม (วิจิตร บุญชะโหดระ, 2528, หน้า 3)

เด็กและเยาวชนของประเทศไทยปัจจุบันมีประมาณร้อยละ 60 ของประชากรทั้งหมด (วิจิตร บุญชะโหดระ, 2528, หน้า 3) ซึ่งส่วนใหญ่ชอบใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะและการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ เด็กและเยาวชนเป็นทรัพยากรที่จะเป็นกำลังของชาติต่อไปในอนาคตจึงควรได้รับความรู้ ทักษะคิด การปฏิบัติตัวที่ถูกต้อง การสร้างจิตสำนึกและค่านิยมในเรื่องอุบัติเหตุจราจรสามารถสร้างได้จากทฤษฎีการเรียนรู้ ถ้าเกิดอุบัติเหตุจราจรและเคยประสบ

อุบัติเหตุจากรถมาก่อนย่อมจะรู้ถึงผลที่จะเกิดขึ้น อุบัติเหตุจากรถอาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต ความพิการ บาดเจ็บจากการสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม มีผลกระทบต่อทรัพย์สิน ร่างกาย ชีวิต นายแพทย์ เอ็ดการ์ เดล (Dr. Edgar Dale) ได้กล่าวไว้ว่า กระบวนการสอนแบบประสบการณ์ที่ได้อำหนดให้ (contrived experience) เป็นการสอนวิธีหนึ่งซึ่งแสดงให้เห็นชัดและให้ประโยชน์ต่อประสาทสัมผัสต่าง ๆ ของเด็กนักเรียน สามารถสร้างสรรค์ให้แก่ตนเองได้ (มังกร ทองสุคติ, 2523, หน้า 26,32) ผู้วิจัยจึงเกิดแนวความคิดการนำกระบวนการสอนแบบประสบการณ์ที่จัดให้จากการปฐมนิเทศและการศึกษาผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถและญาติผู้ป่วยในโรงพยาบาล เพื่อให้เด็กนักเรียนได้เรียนรู้จากตัวแบบ (model) และจัดสนทนากลุ่มเกี่ยวกับการป้องกันแก้ไขและลดอุบัติเหตุทางจราจร เพื่อให้เด็กในวัยเรียนได้มีโอกาสรับรู้ถึงผลที่ได้รับจากอุบัติเหตุจากรถ ในสถานบริการสาธารณสุข จากการบาดเจ็บ การสูญเสียอวัยวะและอื่น ๆ ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยและจิตสำนึกในขณะวัยเรียนก่อนที่นักเรียนจะใช้ชีวิตนักศึกษา ทำงานหรือใช้ชีวิตผู้ใหญ่ในสังคมต่อไป

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 ของโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ เหตุที่สนใจศึกษาเนื่องจากการเพิ่มปริมาณของรถจักรยานยนต์ที่สูงเพิ่มขึ้นและอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในชุมชนที่มีสภาพความเป็นเมืองแออัดเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะจังหวัดเชียงใหม่มีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม การคมนาคมเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการมีจราจรพลุกพล่านรองจากกรุงเทพฯ ดังนั้นวัยหนุ่มสาวจึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่สูง ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และมีผลกระทบต่อ ทรัพย์สิน ร่างกาย ชีวิต และประชากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญของชาติ ตลอดจนครอบครัวและสังคม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถที่ถาวรนั้นจะต้องเริ่มที่วัยเด็ก โดยเฉพาะวัยเรียน เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัยที่ดี ในการเลือกกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากเป็นโรงเรียนประจำจังหวัด และเป็นนักเรียนชายทั้งหมด ส่วนเกณฑ์อายุอยู่ในช่วงวัยเด็กและวัยรุ่น โดยเฉพาะวัยรุ่นที่อยู่ในวัยเรียนเป็นวัยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางสรีระร่างกาย อารมณ์ จิตใจ สังคม และขาดความรู้ ประสบการณ์ รวมทั้งการตัดสินใจต่ำกว่าผู้ใหญ่ เป็นช่วงวัยที่วิกฤติแห่งการปรับตัว และเป็นวัยเกือบสุดท้ายของ

ชีวิต สำหรับการปลูกฝังความคิด และปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสม ถ้าพ้นช่วงวัยนี้แล้ว การปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมลักษณะสำคัญ ๆ มักจะกระทำไต่ยากเนื่องจากพฤติกรรมในวัยผู้ใหญ่ มักจะหยั่งรากลึกจนเกินกว่าจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ และนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 เริ่มมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์แต่มีความ จำเป็นต้องใช้เป็นยานพาหนะมาโรงเรียน ซึ่งการปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัยด้านการสอนโดย ประสบการณ์ที่จัดให้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อช่วยลดอุบัติเหตุจราจร และป้องกันอุบัติเหตุจราจรในชีวิตประจำวันต่อตนเองและสาธาณชนที่เกี่ยวข้อง และเป็นแนวทางในด้านการจัดการเรียนการสอนใน วัยเรียน และกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ในอนาคต นอกจากนี้เหตุผลประการสำคัญ เพื่อลดการสูญเสียทางการศึกษา การสาธาณสุข การเศรษฐกิจ ของชาติและปัญหาทางสังคม จากผลของอุบัติเหตุจราจรของประชากรในชาติรวมทั้ง เพื่อ เป็นจุดร่วม ที่จะแสวงหาแนวทางในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรให้กว้างขวางยิ่งขึ้น และยังเป็น การสนับสนุนนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขและรัฐด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้กับกลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ดังนี้คือ

1.1 ศึกษาเปรียบเทียบผลของการจัดประสบการณ์ด้านความรู้ของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

1.2 ศึกษาเปรียบเทียบผลของการจัดประสบการณ์ด้านทัศนคติของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

1.3 ศึกษาเปรียบเทียบผลของการจัดประสบการณ์ ด้านพฤติกรรมการปฏิบัติของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความรู้ ทัศนคติ พฤติกรรมการปฏิบัติก่อนและหลังการจัดประสบการณ์ในกลุ่มที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้

สมมติฐานของการวิจัย

1. ผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียน ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในกลุ่มที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้สูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ ดังนี้คือ

1.1 นักเรียนที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ จะมีคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้

1.2 นักเรียนที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ จะมีคะแนนทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้

1.3 นักเรียนที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ จะมีคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร สูงกว่านักเรียนที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้

2. ผลของคะแนนความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในกลุ่มที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้หลังจัดประสบการณ์ สูงกว่าก่อนจัดประสบการณ์

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (quasi - experimental research) เพื่อศึกษาถึงผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียน ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในด้านความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตนเองและชุมชนของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่เคยเรียนอุบัติเหตุจราจรในวิชา สุขศึกษาของชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 ตามแผนการสอนของกระทรวงศึกษาธิการและมีรถจักรยานยนต์ ซัซซี เป็นของตนเอง และได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองในการศึกษาผู้ช่วย และมาตีผู้ช่วยใน โรงพยาบาล กลุ่มตัวอย่างสุ่มมาจากประชากรจำนวน 70 คน โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ในแต่ละกลุ่มเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 จำนวน 12 คนและนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จำนวน 23 คน รวมเป็นกลุ่มละ 35 คน ระยะเวลาดำเนินการเก็บข้อมูล ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2535 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2535

ข้อตกลงเบื้องต้น

ข้อมูลติดตามพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติ เป็นข้อมูลที่ได้เฉพาะจากแบบสอบถามของนัก เรียน เท่านั้น มิได้จากการติดตามและสังเกตพฤติกรรมอย่างต่อเนื่อง และใกล้ชิดตลอดเวลา

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. **การจัดประสบการณ์** หมายถึง การเรียนรู้โดยการปฐมนิเทศ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ และเข้าใจ การเกิดอุบัติเหตุจราจร ปัญหาและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร หลักความปลอดภัยของอุบัติเหตุจราจร การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการเรียนรู้จากตัวแบบจากการศึกษาประสบการณ์ตรงจากผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจร ในโรงพยาบาลมหาราชนคร เชียงใหม่ แผนกผู้ป่วยนอก และตึกผู้ป่วยใน รวมทั้งญาติผู้ป่วย ตลอดจนสนทนากลุ่ม เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสรุป เนื้อหาในภาพรวม

2. **จิตสำนึก** หมายถึง การตระหนักในด้านความรู้ ทักษะและการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ความรู้ คือ การรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับข้อเท็จจริงรวมทั้งเข้าใจบทบาทของตนเองต่อสังคม เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในขณะนั้น

ทัศนคติ คือ การตระหนักในตนเองในฐานะบุคคล และเห็นคุณค่าในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับตนเอง ครอบครัว และสังคม ในขณะนั้น

การปฏิบัติ คือ การกระทำหรือการแสดงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรต่อตนเอง ครอบครัว และสังคมในขณะนั้น

3. **นักเรียน** หมายถึง นักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย จังหวัด เชียงใหม่ ที่มีรถจักรยานยนต์ขับขี่ เป็นของตนเอง

4. **อุบัติเหตุจราจร** หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดมาก่อน โดยไม่ตั้งใจให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายต่อร่างกายและจิตใจ

5. การป้องกันอุบัติเหตุจราจร หมายถึง พฤติกรรมในด้านการปฏิบัติของนักเรียนต่อตนเอง ครอบครัว โรงเรียน ชุมชน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร และระงับการยานยนต์ตามหลักความปลอดภัยทางจราจรของกรมตำรวจ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เป็นแนวทางแก่ครู และผู้บริหารโรงเรียนในด้านการจัดการ เรียนการสอนวิชา สุขศึกษา ในมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
2. นักเรียน เกิดจิตสำนึกความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรต่อตนเอง และ ชุมชนที่เกี่ยวข้อง
3. นักเรียนสามารถนำความรู้จากประสบการณ์ที่จัดให้ ไปใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรในชีวิตประจำวัน
4. เป็นแนวทางในด้านการจัดการ เรียนการสอนกลุ่ม เสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุจราจร นักเรียนประถมศึกษาและประชาชนทั่วไปในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยต่อไปในอนาคต