

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สภาพสังคมปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างมาก โดยมีความเจริญในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นระบบสื่อสาร ระบบเทคโนโลยีในสาขาต่างๆ รวมทั้งมีการพัฒนาทางการแพทย์มาจนส่งอย่างรวดเร็วและมีความสะดวกขึ้น จากการพัฒนาอย่างรวดเร็วก่อให้เกิดผลกระทบอย่างหนึ่งคือ ปัญหาอุบัติเหตุจราจร จากสถิติองค์การอนามัยโลกในปี ค.ศ.1998 มีอุบัติการณ์เกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดถึงร้อยละ 16 ของการบาดเจ็บทุกสาเหตุ โดยเกิดมากที่สุดในกลุ่มอายุ 15-44 ปี และส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (World Health Organizing, 1999, pp.17-18) ในสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1995 พบว่า การบาดเจ็บจากยานพาหนะ เป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 29 ของการบาดเจ็บทั้งหมด และกลุ่มที่เสียชีวิตส่วนมากอยู่ในช่วงอายุ 15-34 ปี (Bonnie, R. J., et al., 1999, p.44-47) ในประเทศไทย สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในช่วงปี พ.ศ. 2540 และ 2541 พบว่า มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น 65,932 และ 82,386 ครั้งต่อปี จำนวนผู้บาดเจ็บ 46,035 และ 48,711 รายต่อปี คิดเป็นอัตรา 75.7 และ 80.1 ต่อประชากรแสนคน จำนวนผู้เสียชีวิต 11,252 และ 13,836 รายต่อปี คิดเป็นอัตรา 18.5 และ 22.7 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ (สุวิทย์ วิบุลผลประเสริฐ, 2542, หน้า 129-131) สำหรับจังหวัดอุบลราชธานี ปัญหาอุบัติเหตุจากจราจรเป็นสาเหตุการตายอันดับที่ 3 รองจากโรคหัวใจและโรคมะเร็ง ถึงแม้ว่าหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนจะร่วมกันรณรงค์ป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาโดยตลอด แต่อัตราป่วยและอัตราตายด้วยอุบัติเหตุจราจรยังไม่ลดลงเป็นที่น่าพอใจ เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดใหญ่มีประชากรอาศัยกันอยู่อย่างหนาแน่น โดยเฉพาะในเขตเมือง มีการเพิ่มปริมาณยานพาหนะอย่างรวดเร็วจึงเป็นผลให้การเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากรายงานอุบัติเหตุจราจร สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี ปี พ.ศ. 2541 และ 2542 มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 21,179 และ 21,244 รายต่อปี อุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรพบมากในเขตเมืองถึง 6,481 และ 8,196 รายต่อปี ตามลำดับ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี, 2543)

จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุและสาธารณภัยในประเทศไทย พ.ศ. 2540 พบว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่งผลกระทบต่อกลุ่มที่มีอายุอยู่ในวัยรุ่นและวัยแรงงานสูงกว่ากลุ่มอายุอื่น โดยพบว่า กลุ่มอายุที่มีอัตราตายสูงสุดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คือกลุ่มอายุ 15-39 ปี อัตราตาย ของเพศชายสูงกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่า (กระทรวงสาธารณสุข, 2542, หน้า 5-6) นอกจากนี้ ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ และคณะ (2540, หน้า 63-66) ยังได้รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในประเทศไทย พ.ศ. 2538 ว่าสาเหตุการบาดเจ็บและตายที่สำคัญของประเทศไทยเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยผู้บาดเจ็บในกลุ่มอายุ 10-29 ปี มีมากที่สุด และยังพบว่าความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มอายุ 16-19 ปี มีมากกว่ากลุ่มอายุ 13-15 ปี ถึง 3 เท่า สำหรับในจังหวัดอุบลราชธานี ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ใน พ.ศ. 2541 และ 2542 มีจำนวน 584 และ 579 รายต่อปี คิดเป็นอัตราตายเท่ากับ 32.86 และ 32.18 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุบลราชธานี, 2543) และจากสถิติข้อมูลผู้ได้รับบาดเจ็บที่มารับบริการที่โรงพยาบาลสรรพสิทธิประสงค์ อุบลราชธานี พบว่า กลุ่มอายุที่ได้รับอุบัติเหตุสูงสุดคือ กลุ่มอายุ 12-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 80 ของผู้ได้รับอุบัติเหตุทั้งหมด ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 84.03 และเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 23.56 (ศิริวิทย์ หลิมโตประเสริฐ, 2543, หน้า 167-179)

ผลของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นอกจากจะทำให้เกิดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตแล้ว ยังก่อให้เกิดความสูญเสียทรัพย์สินของประเทศชาติปีละหลายหมื่นล้านบาท (วิทยา ชาติบัญชาชัยและคณะ, 2540, หน้า 1-4) นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อครอบครัวที่ยากจะประมาณค่าได้ ทั้งในด้านของภาระค่ารักษาพยาบาล ความทุกข์ทรมาน ภาระของครอบครัวและสังคม ตลอดจนผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจเพราะผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน (วิวิธ ภูมิวิวัฒน์ และวารกรณ์ พันธุ์พงศ์, 2541, หน้า 47) ในด้านทรัพย์สินพบว่าใน พ.ศ. 2531 ประเทศสูญเสียทรัพย์สินเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 76.6 ล้านบาท และเพิ่มเป็น 1,571.7 ล้านบาทใน พ.ศ. 2540 ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 20 เท่า ในช่วงเวลา 10 ปี (กระทรวงสาธารณสุข, 2542, หน้า 9) ใน พ.ศ. 2541 มีมูลค่าความสูญเสียทั้งหมดที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เฉพาะที่ได้รับแจ้งเหตุมากกว่า 1,378 ล้านบาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2542, หน้า 72) นอกเหนือจากสูญเสียทรัพย์สินแล้ว ยังมีมูลค่าความเสียหายด้านอื่นๆ ที่ไม่ได้นำมาคำนวณ เช่น ค่าอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ ค่าจ้างบุคลากร ค่าใช้จ่ายของภาคเอกชนที่มีส่วนช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผู้พิการและผู้เสียชีวิต (วิลาวัลย์ ศรีพรหม, 2541, หน้า 1) ในแง่มุมนี้ ความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยรวมอาจสูงถึง 50 เท่า ของความสูญเสียทางตรง ณ จุดที่เกิดเหตุ ซึ่งคิดเป็นมูลค่าประมาณปีละ 70,000-90,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.5 ของงบประมาณแผ่นดิน (ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์ อังไฉน สุวิทย์ วิบุลผลประเสริฐ, 2542, หน้า 131)

๑) ในส่วนของจังหวัดอุบลราชธานี พบว่ามูลค่าทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถจักรยานที่ได้รับบาดเจ็บใน พ.ศ. 2542 มีมูลค่า 7,914,607 บาท (แผนกนโยบายและแผน สถานีตำรวจจังหวัดอุบลราชธานี, ธันวาคม 2543) นอกจากนี้ในส่วนของ การสูญเสียด้านครอบครัว และสังคม ไม่สามารถประเมินความสูญเสียเป็นมูลค่าได้ เช่น ผลกระทบต่อจิตใจของผู้บาดเจ็บ หรือพิการ ผลกระทบต่อครอบครัว โดยเฉพาะครอบครัวที่ผู้เสียชีวิตเป็นผู้นำครอบครัว จะส่งผลกระทบต่อคนรอบข้างเป็นอย่างมากเนื่องจากเป็นแรงงานและเป็นกำลังสำคัญของครอบครัว หากผู้บาดเจ็บอยู่ในวัยศึกษา เมื่อต้องหยุดพักรักษาในโรงพยาบาลด้วยอาการรุนแรงจากผลของอุบัติเหตุจราจร ย่อมทำให้เสียโอกาสในการศึกษาเล่าเรียน และหากผู้ประสบอุบัติเหตุเกิดความพิการ แขน ขา ขาด ไม่สามารถช่วยตัวเองได้ในระยะยาว ย่อมก่อให้เกิดภาวะเครียดทั้งตนเองและญาติ ขาดโอกาสในการมีชีวิตที่สมบูรณ์ทั้งทางร่างกายและจิตใจ ประสิทธิภาพการทำงานลดลง ผู้พิการต้องตกเป็นภาระของครอบครัว สังคม และรัฐบาลในการให้ความช่วยเหลือต่อไป และจากการที่ผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาว วัยแรงงาน ซึ่งกลุ่มดังกล่าวถือเป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่า และเป็นบุคคลที่มีความสำคัญยิ่งในการพัฒนาประเทศ จึงนับว่าเป็นความสูญเสียที่ยิ่งใหญ่ของประเทศ (ธีระ พิทักษ์ประเวช, 2540) ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร จึงกลายเป็นภาระที่หนักของสังคมไทย เป็นปัญหาสำคัญของประเทศ ทั้งด้านสาธารณสุข เศรษฐกิจและสังคม ที่มีความจำเป็นต้องป้องกันแก้ไข อุบัติเหตุจราจรนั้นเป็นปัญหาที่สามารถป้องกันได้ หากประชาชนทุกคนมีจิตสำนึกในการระมัดระวังตัวเอง (วิฑูร แสงสิงแก้ว, 2536, หน้า 16)

✕ การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีสาเหตุจากปัจจัยที่สำคัญ คือ ปัจจัยเกี่ยวกับบุคคลที่ขาดทักษะและประสบการณ์การขับขี่ ความไม่พร้อมของสภาพร่างกาย สภาพจิตใจและอารมณ์ การดื่มแอลกอฮอล์ และมีพฤติกรรมในการขับขี่ไม่เหมาะสม ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด อุปกรณ์บกพร่อง ขาดการตรวจสภาพ การตัดแปงรถไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย และปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น สภาพถนนชำรุด ผิวจราจรไม่เหมาะสม มีอุปสรรคทางธรรมชาติ รวมทั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม, 2537, หน้า 40-43) ซึ่งเป็นสาเหตุให้ทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้เดินถนนได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจำนวนมาก จากเหตุปัจจัยดังกล่าว สาเหตุสำคัญที่สุดเกิดจากตัวบุคคลเป็นผู้ก่อขึ้น โดยมาจากพฤติกรรม การขับขี่ที่ผิดกฎหมายในลักษณะที่ไม่ถูกต้อง เพราะขาดจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาท ตึกคะนอง มีความเครียด ต้องการถ่มแก๊งผู้อื่น ไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่ขณะเมาสุรา หรือใช้ยาที่มีผลต่อการขับขี่ยานพาหนะ ความเจ็บป่วยหรือสภาพร่างกายที่ไม่พร้อม ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพราะมีความรีบเร่ง ซึ่งจากการศึกษาของ กิตติ พุฒิกานนท์ (2531, หน้า 1-13) ที่ศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของ

นักเรียน ขณะเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนในจังหวัดลำปาง พบว่า ลักษณะส่วนบุคคลในกลุ่มนักเรียน คือ ชอบเลี้ยง ชอบความตื่นเต้น ผอุนผอ้น ไม่ชอบความจำเจ จะเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุสูงสุด และจากการศึกษาของ เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนาและคณะ (2542, หน้า 126-131) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่า นักศึกษากลุ่มที่คัดแปลงรถจักรยานยนต์ให้วิ่งเร็วขึ้นจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่า ของกลุ่มที่ไม่ได้คัดแปลง

ภายใต้แผนพัฒนาสาธารณสุขฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) ได้มีเป้าหมายที่มุ่งลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุให้เหลือไม่เกิน 50 ต่อประชากรแสนคน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2539, หน้า 8) ในการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลงนั้น สามารถกระทำได้โดยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มีการปฏิบัติป้องกันที่เหมาะสม ซึ่งในด้านตัวบุคคล ได้แก่ การมีสภาพร่างกาย อารมณ์และจิตใจที่พร้อม การมีทักษะและพฤติกรรมที่ขับขี่ที่ถูกต้องโดยปฏิบัติตามกฎจราจร ด้านสภาพยานพาหนะ ได้แก่ การเอาใจใส่และตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ เป็นต้น ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนี้ควรปลูกฝังความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยตั้งแต่เด็กโดยเฉพาะวัยรุ่น เนื่องจากเป็นช่วงวัยที่วิกฤตต่อการปรับตัวเพราะเป็นวัยศึกษาค้นคว้า ปรมาทเป็นวัยเกือบสุดท้ายของชีวิตสำหรับการปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัย หากพ้นวัยนี้แล้วการแก้ไขพฤติกรรมจะกระทำได้ยาก (กัลยาณี วัชโรสินธุ์, 2535, หน้า 4)

โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช เป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาประจำจังหวัดอุบลราชธานี ที่มีนักเรียนมากที่สุด และมีนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนมากกว่าหลายโรงเรียนในเขตอำเภอเมือง โดยนักเรียนทั้งหมด 4,185 คน นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเฉลี่ย 706 คนต่อปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ทางโรงเรียนได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักเรียน จึงได้ดำเนินการ จัดอบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัยเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรแก่เด็กและเยาวชน ด้วยความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ บริษัทเอกชนและสำนักงานขนส่งจังหวัด แต่ยังมีอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดขึ้นทุกปี ซึ่งพบว่า ในปี พ.ศ. 2542-2543 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเฉลี่ย 15-20 ครั้งต่อเดือน นักเรียนได้รับบาดเจ็บเฉลี่ย 50 และ 30 คนต่อปี ตามลำดับ (โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช, คัดค้านการส่วนตัว, พฤศจิกายน 2543) ถึงแม้ว่าอัตราการบาดเจ็บจะมีแนวโน้มลดลงแต่ยังถือว่าอยู่ในอัตราที่สูง จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้ผู้ศึกษาสนใจศึกษาถึง การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช ว่ามีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างไร ข้อมูลที่ได้จากการศึกษา คาดว่าจะเป็นข้อมูลเบื้องต้นที่เป็นประโยชน์ต่อบุคลากรในทีมสุขภาพ ครู อาจารย์ และ ผู้เกี่ยวข้อง ในการวางแผนส่งเสริมพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ศึกษาการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษา

ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษารั้งนี้เป็นการศึกษาการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับปัจจัยด้านตัวบุคคลและด้านยานพาหนะ ของนักเรียนมัธยมศึกษาโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางมาโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอจนถึงปีการศึกษา 2544 รวบรวมข้อมูลระหว่างวันที่ 9-13 กรกฎาคม 2544

คำจำกัดความที่ใช้ในการศึกษา

การป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การปฏิบัติของผู้ขับขี่เพื่อช่วยให้การขับขี่ปลอดภัย ทั้งในด้านตัวบุคคล ได้แก่ การดูแลและใส่ใจในสุขภาพตนเองให้มีสภาพร่างกาย อารมณ์และจิตใจที่พร้อม ไม่ดื่มสุราหรือยาเสพติดก่อนการขับขี่ การมีทักษะและพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยปฏิบัติตามกฎจราจร การหลีกเลี่ยงสิ่งมีนเมาหรือยากระตุ้นประสาท ด้านยานพาหนะ ได้แก่ การตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพดี ทั้งสภาพเส้นทาง ระบบสัญญาณไฟ ระบบห้ามล้อ ไม่ดัดแปลงเครื่องยนต์หรือดัดแปลงรถจากมาตรฐานความปลอดภัย

* นักเรียน หมายถึง นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางมาโรงเรียนอย่างสม่ำเสมอจนถึงปีการศึกษา 2544

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำมาเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่บุคลากรในทีมสุขภาพ ครู อาจารย์และผู้เกี่ยวข้อง ใช้ประกอบการพิจารณาในการดำเนินการจัดการอบรม สอน หรือรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยแก่นักเรียน