

การศึกษา ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม เกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ภายหลังการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาในเขตกรุงเทพมหานคร

(The Knowledge, Attitude and Practice of Helmet Use among Motorcycle Riders and Passengers in Thailand After Helmet law Enforcement)

ขวัญทอง รักษณ์ณยุทธ Kwanthong Rakronnayut

ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ Dr. Chamaiparn Santikarn

กลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อ กองระบาดวิทยา

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

บทคัดย่อ

จากสถิติการศึกษาในประเทศไทยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่า ประมาณร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่ง จากการศึกษาของประเทศที่พัฒนาแล้ว พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ รวมถึงอัตราการตายได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในประเทศไทย โดยมีผลบังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2536 ทั้งนี้ ก่อนมีการบังคับใช้กฎหมาย กระทรวงสาธารณสุขได้มีการสำรวจความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม เกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และอีก 8 จังหวัดทั่วประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบของการใช้กฎหมาย และการรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การศึกษานี้เป็นการศึกษาครั้งที่ 2 เพื่อประเมินความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมภายหลังบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย

การศึกษา โดยศึกษาในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ 9 จังหวัด คือ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ น่าน อุตรดิตถ์ ศรีสะเกษ ราชบุรี ภูเก็ต ชลบุรี และชุมพร โดยการสัมภาษณ์เกี่ยวกับความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย ในจุดที่เป็นแหล่งที่มีคนหนาแน่นของแต่ละจังหวัด จากผู้ที่เข้าร่วมในการศึกษา 3,826 คน เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 75.8 (2,899 คน) และผู้โดยสารร้อยละ 24.2 (927 คน) พบว่า ผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ขณะที่ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 89 สำหรับ 8 จังหวัดที่ยังไม่มีการบังคับใช้กฎหมาย มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 36 และโดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 17

หมวดความรู้ ร้อยละ 50 ของผู้ตอบแบบสอบถามในกรุงเทพมหานคร ทราบเกี่ยวกับชนิดของหมวกนิรภัยที่ถูกกฎหมาย ใน 8 จังหวัดตอบถูกเพียงร้อยละ 15 ในส่วนความรู้ของบทลงโทษเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานครตอบถูกร้อยละ 53 ผู้โดยสารตอบถูกร้อยละ 61 ส่วนใน 8 จังหวัด ในผู้ขับขี่ตอบถูกร้อยละ 12 ผู้โดยสารร้อยละ 8

หมวดทัศนคติ มีการตอบแบบสอบถามทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด มากกว่าร้อยละ 90 เห็นด้วยว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันความรุนแรงที่เกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และประมาณร้อยละ 61 – 65 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยว่าควรมีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั่วประเทศ

บทนำ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นส่วนมากถึง 70 % โดยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นปัญหาสำคัญ ⁽¹⁾ และพบความพิการจากการบาดเจ็บทางสมองเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งรัฐต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังเป็นภาระของครอบครัวและสังคม รวมทั้งความสูญเสียทางเศรษฐกิจและทรัพย์สินต่าง ๆ ไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท ต่อปี ⁽²⁾

กระทรวงมหาดไทยได้ประกาศเขตบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาเพิ่มเติมโดยบังคับใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานครตั้งแต่ 1 เมษายน 2538 และใช้ทั่วประเทศในวันที่ 1 มกราคม 2539 ⁽³⁾

กองระบาดวิทยา โดยกลุ่มงานระบาดวิทยาโรคไร้เชื้อได้จัดทำโครงการ “ประเมินผลภายหลังที่มีการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในกรุงเทพมหานคร ” โดยแบ่งการศึกษาเป็น 3 ส่วน คือ

1. การสำรวจอัตราความชุกของการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดตัวแทน 8 จังหวัด
2. การศึกษา ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม เกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์หลังมีการบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร
3. การเปรียบเทียบการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร

โครงการดังกล่าวจะช่วยให้ทราบถึงสถานการณ์บังคับในกฎหมายหมวกนิรภัยดังกล่าว ในเขตพื้นที่ที่กำหนดและช่วยสะท้อนให้เห็นความตื่นตัวและการเตรียมการของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อพระราชกฤษฎีกา ซึ่งมีผลบังคับใช้ นอกจากนี้ ยังเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบและเกี่ยวข้องได้ทราบสถานการณ์และสามารถดำเนินการอย่างเหมาะสม ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและเตรียมความพร้อมของประชาชน ต่อการใช้กฎหมายดังกล่าว

รายงานการศึกษาวิจัยฉบับนี้เป็นรายงานการศึกษา ในส่วนที่ 2 ของโครงการ

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาความรู้ ทักษะ พฤติกรรม ผู้ขับขี่ภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาในกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาการเปลี่ยนแปลงความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา
3. ศึกษาปัจจัยที่ทำให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเปลี่ยนความตั้งใจมาสวมหมวกนิรภัย

สมมุติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยด้านอายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
2. การรับข่าวสารเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย และกฎหมายหมวกนิรภัย การมีหมวกนิรภัยและความพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย การเคยประสบอุบัติเหตุ การสวมหมวกขณะเกิดเหตุมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
3. ความรู้เรื่องหมวกนิรภัยการยอมรับในประโยชน์ การบังคับใช้หมวกนิรภัยตามกฎหมายหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบว่าผู้ขับขี่มีความรู้ ทักษะและมีพฤติกรรม เกี่ยวกับการบังคับใช้หมวกนิรภัยอย่างไรภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาในกรุงเทพมหานคร
2. มีการเปลี่ยนแปลงความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม เกิดขึ้นในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ภายหลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย
3. ทำให้ผู้ที่มีพฤติกรรมไม่สวมหมวกหันมาสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

กลุ่มประชากรและพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัดที่ประกาศเป็นพื้นที่ที่จะบังคับใช้พระราชกฤษฎีกาหมวก (4) นิรภัยต่อจากกรุงเทพมหานครในขณะนั้น ได้แก่ 17 จังหวัด คือ ขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี อุบลราชธานี และต่อจากนั้นให้ประกาศใช้ทั่วประเทศ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้อีกครั้งดังกล่าวแล้วในบทนำ

วิธีสุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่าง กรมการแพทย์ได้ทำการศึกษานี้ไว้ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย การเลือกพื้นที่และขนาดตัวอย่าง และวิธีสุ่มตัวอย่างเหมือนการศึกษาครั้งแรกโดยใช้วิธี Purposive Sampling จังหวัดตามพื้นที่ที่จะบังคับใช้กฎหมายตามลำดับ

กลุ่มเขตที่จะทำการศึกษาในกรุงเทพมหานครแบบ Random ในเขตพญาไท บางกอกน้อย และพระโขนง สำหรับต่างจังหวัด เลือกอำเภอเมืองแบบเจาะจง และ random sampling อำเภอ โดยกำหนดจำนวนผู้ขับขี่ที่จะสุ่มในกรุงเทพมหานคร 630 คน ผู้โดยสาร 180 คน ต่างจังหวัด ผู้ขับขี่จังหวัดละ 300 คน ผู้โดยสารจังหวัดละ 100 คน โดยจำนวน N ที่ได้มาจากสูตรคือ

$$N = \frac{Z^2 PQ}{D^2} \quad \text{โดยหาจำนวนตัวอย่างของแต่ละจังหวัดโดยใช้สูตรคำนวณโดยกำหนดให้ } P=0.5$$

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกสำหรับผู้ขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคล เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง หมวกต้องมีสายรัดคางคาดให้กระชับพอดี หมวกนิรภัย ที่ใช้ได้ตามกฎหมาย มี 3 แบบ คือ

1. หมวกชนิดครึ่งใบ (Half shell) รูปร่างกลม เมื่อสวมจะคลุมได้ครึ่งศีรษะพอดีและมีสายรัดคาง เพื่อสวมให้กระชับศีรษะสามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น จะเห็นการสวมหมวกประเภทนี้ในตำรวจจราจร

2. หมวกชนิดเต็มใบ (Full shell) เป็นการดัดแปลงมาจากหมวกชนิดครึ่งใบ ตัวหมวกจะยื่นต่ำลงมากคลุมท้ายทอยด้านหลัง และกระดุกขากรรไกรทางด้านข้าง และมีสายรัดคางเป็นที่นิยมใช้ทั่วไป

3. หมวกชนิดเต็มหน้า (Full face) เป็นหมวกเต็มใบเปิดช่วงตรงหน้าตำแหน่งตาเท่านั้น เป็นแบบที่มีส่วนป้องกันปากและคาดด้านหน้าเหมือนหมวกนักกรีฑาโบราณ หรือที่เห็นใช้ในสนามแข่งขันและมีสายรัดคาง

หมวกทั้ง 3 รูปแบบนี้ ต้องมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว

- พฤติกรรม ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ หมายถึง การกระทำที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่เห็นได้หรือสังเกตได้โดยผู้อื่น
- ผู้ขับขี่หมายถึง บุคคลเพศชายหรือหญิงที่ขับขี่และเป็นผู้ควบคุมทิศทาง และการวิ่งของรถจักรยานยนต์ภายในช่วงเวลาที่ยึดข้อมูลโดยการสัมภาษณ์
- ผู้โดยสาร หมายถึง บุคคลทั้งชายหรือหญิงที่นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้วางแผนล่วงหน้า เป็นผลให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้
- รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่มี 2 ล้อขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์

ผลการศึกษา

ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย การศึกษาเป็นลักษณะตัดขวาง (Cross sectional survey) โดยดำเนินการระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ - พฤษภาคม 2538 เครื่องมือที่ใช้และการดำเนินงานโดยปรับแบบสอบถามเดิมของกรมการแพทย์ให้เหมาะสมแล้วลงไป Pre-test ที่อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี และที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร แล้วนำแบบสอบถามที่ได้กลับมาปรับปรุงอีกครั้ง ก่อนการลงเก็บข้อมูลในจังหวัดต่าง ๆ ได้เชิญผู้เก็บข้อมูลจากจังหวัดต่าง ๆ และส่วนกลางมาอบรม 1 วัน ต่อจากนั้น จึงมีการลงเก็บข้อมูลโดยมีคนจากส่วนของกองระบาดวิทยาลงไปสังเกตการณ์ และตรวจสอบคุณภาพข้อมูลด้วยว่า ได้เก็บตามที่อบรมหรือไม่ ครบถ้วนถูกต้อง ตามที่ต้องการแค่ไหน วิธีการเก็บข้อมูลโดยสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ตามจุดที่กำหนดให้โดยใช้แบบสอบถามคนละชุด ระหว่างผู้ขับขี่และโดยสาร พร้อมทั้งสังเกตพฤติกรรมการสวมและใช้หมวกนิรภัยด้วยขณะที่สัมภาษณ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยรวบรวมแบบสอบถามทั้งกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด 8 จังหวัด และนำมา Code (ลงรหัส) และ Key (บันทึก) นำ ข้อมูลที่ Key เรียบร้อยแล้วมาตรวจสอบความถูกต้องของ code และ Key เสร็จแล้ว นำมาวิเคราะห์ออกมาเป็นร้อยละโดยใช้โปรแกรม EPI INFO Version 6

ผลจากการสัมภาษณ์ ผู้ขับขี่ 2,899 คน ผู้โดยสาร 927 คน กลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มีลักษณะทั่วไปดังนี้คือ จาก กรุงเทพมหานคร 97 % เป็นเพศชายและผู้ขับขี่ 51 % ของผู้โดยสารเป็นเพศหญิง

58 % ของผู้ขับขี่ และ 54 % ของผู้โดยสาร อยู่ในกลุ่มอายุ 20 - 29 ปี

67 % ของผู้ขับขี่ และ 60 % ของผู้โดยสาร จมมัธยมศึกษา - ประกาศนียบัตรวิชาชีพ หรือ เทียบเท่า

80 % ของผู้ขับขี่ และ 41 % ของผู้โดยสาร มีอาชีพรับจ้าง

57 % ของผู้ขับขี่ และ 52 % ของผู้โดยสาร มีรายได้เดือนละ 5001 - 10000 บาท

ส่วนใน 8 จังหวัด 65 % ของผู้ขับขี่เป็นเพศชาย และ 64 % ของผู้โดยสารเป็นเพศหญิง นอกจากนั้น จะเป็นเช่นเดียวกับกรุงเทพมหานคร ทั้งหมดในเรื่องกลุ่มอายุ การศึกษา ยกเว้นอาชีพซึ่งกลุ่มผู้โดยสารอาชีพสูงสุดเป็น นักเรียน นักศึกษารายละเอียดดังตารางที่ 1

ความรู้ในเรื่อง หมากรุกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด เกือบทั้งหมด คือ ร้อยละ 88 - 92 ตอบเช่นเดียวกันว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสตายหรือพิการจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย

ความรู้ในเรื่อง บทลงโทษเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์นั้น กลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดที่ตอบถูกเรื่องบทลงโทษ คือ ตอบว่าปรับไม่เกิน 500 บาท แต่ผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานครตอบถูกร้อยละ 53 ผู้ขับขี่ใน 8 จังหวัดตอบถูก เพียงร้อยละ 12

ผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร ตอบถูกเรื่องบทลงโทษร้อยละ 61 ใน 8 จังหวัดตอบถูกเพียงร้อยละ 8 ที่เหลือตอบผิด และตอบว่าไม่ทราบ

บทลงโทษผู้โดยสารที่โดยสารรถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ที่ต้องระวางโทษตามกฎหมาย คือ ผู้ขับขี่ในกรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่ที่ตอบถูกร้อยละ 82 ผู้โดยสารตอบถูกร้อยละ 73 ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่ที่ตอบถูกร้อยละ 58 และผู้โดยสารตอบถูกร้อยละ 44 ดังตารางที่ 2

ทัศนคติ ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัดร้อยละ 90 ขึ้นไป เห็นด้วยว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันความรุนแรงที่เกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และกฎหมายหมวกนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

สำหรับเรื่องกฎหมายหมวกนิรภัยควรมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ร้อยละ 61 - 65 เห็นด้วยกับเรื่องนี้ ร้อยละ 40 ของผู้ขับขี่ และร้อยละ 39 ของผู้โดยสารทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดบอกว่า ลงโทษเหมาะสมดีแล้วในเรื่องความเห็นต่อบทลงโทษที่กำหนดว่า หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท อย่างไรก็ตาม พบว่ายังคงมีถึงร้อยละ 41 ของผู้ขับขี่และร้อยละ 31 - 39 ของผู้โดยสารทั้งกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด เห็นว่า ลงโทษมากเกินไป ดังตารางที่ 3

พฤติกรรม ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ กรุงเทพมหานครมีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 86 ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 36 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 17

- การสวมหมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรม กรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัดร้อยละ 64 - 67 ของผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายมาตรฐานอุตสาหกรรมสำหรับผู้โดยสารนั้นในกรุงเทพมหานครมีการสวมหมวกที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรมมากกว่า คือ คิดเป็นร้อยละ 74 และใน 8 จังหวัดที่มีผู้โดยสารสวมหมวกที่มีมาตรฐานอุตสาหกรรม เพียงร้อยละ 58

- การสวมหมวกนิรภัยและคาดสายรัดคางของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่ร้อยละ 91 และ ผู้โดยสาร ร้อยละ 87 มีการคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

ในการนี้ยังมีผู้ที่มีทัศนคติว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลไม่ควรมีกฎหมายบังคับใช้ ซึ่งผู้ขับขี่ร้อยละ 39 และผู้โดยสารร้อยละ 40 ในกรุงเทพมหานคร เห็นด้วย และร้อยละ 15 ของผู้ขับขี่ ร้อยละ 17 ของผู้โดยสารบอกไม่แน่ใจ ส่วนใน 8 จังหวัด ผู้ขับขี่ถึงร้อยละ 44 และ ผู้โดยสารร้อยละ 46 เห็นด้วย และร้อยละ 17 ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่แน่ใจ

การรับข่าวสารเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ร้อยละ 87 ขึ้นไปในผู้ขับขี่ และร้อยละ 86 - 90 ในผู้โดยสาร เคยได้รับข่าวสารเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย และผู้ขับขี่และผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัด ร้อยละ 52 - 56 ของผู้ขับขี่และร้อยละ 54 - 69 ปี ของผู้โดยสารได้รับข่าวสารจากวิทยุ ร้อยละ 85 -

86 ของผู้ขับขีและร้อยละ 88 - 93 ของผู้โดยสารได้รับข่าวสารหมวกนิรภัย จากโทรทัศน์ ร้อยละ 50 - 65 ของผู้ขับขีและร้อยละ 44 - 64 ของผู้โดยสารรับข่าวสารจากหนังสือพิมพ์ ทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด แหล่งที่รับข่าวสารหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยมากที่สุดคือ โทรทัศน์

การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับข่าวสารประโยชน์ของหมวกนิรภัย คือ ร้อยละ 80 - 82 ของผู้ขับขีและร้อยละ 85 - 91 ของผู้โดยสารทั้งกรุงเทพมหานคร และ 8 จังหวัด รับข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายนิรภัยจากโทรทัศน์มากที่สุด

นอกจากนี้ คาดสายรัดคางไม่กระชับและไม่คาดสายรัดคาง ใน 8 จังหวัด ผู้ขับขีร้อยละ 88 ผู้โดยสารร้อยละ 81 มีการคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ไม่คาดสายรัดคางดังตารางที่ 4

วิจารณ์

- ความรู้หลังประกาศใช้พระราชกฤษฎีกา เรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างดี แต่ความรู้เรื่องบทลงโทษ ยังไม่ค่อยดีนักในผู้ขับขีและโดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในต่างจังหวัด

ก่อนประกาศใช้พระราชกฤษฎีการ้อยละ 9 ทราบว่า ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ มีโอกาสตายหรือพิการ แต่หลังจากใช้พระราชกฤษฎีกาแล้วร้อยละ 92 ทราบว่า ถ้าไม่สวมหมวกจะมีโอกาสตายหรือพิการมากกว่า

ร้อยละ 76 ทราบว่า การสวมหมวกนิรภัยที่ปลอดภัยต้องคาดสายรัดคาง แต่หลังประกาศพระราชกฤษฎีกา ร้อยละ 83 คาดสายรัดคางแน่นพอดี

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีทัศนคติที่ดีและดีมากต่อประโยชน์ของหมวกนิรภัย แต่ทัศนคติต่อการประกาศใช้กฎหมายทั่วประเทศอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง และประมาณร้อยละ 40 ของผู้ขับขี และร้อยละ 35 ของผู้โดยสารยังเห็นว่าลงโทษมากเกินไป

- สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร อยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมากในเขตบังคับใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในผู้ขับขี แต่สัดส่วนใน 8 จังหวัด ยังต่ำมาก โดยเฉพาะผู้โดยสาร แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของกฎหมายกับการสวมหมวกนิรภัย

- ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยในระหว่างขับขี มีปัญหามากพอควรเรื่องคุณภาพของหมวกที่สวมและมีปัญหาอยู่บ้างในเรื่องการคาดสายรัดคาง

- ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ต้องการชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังประกาศใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

- ยังคงมีความเห็นอยู่ถึงร้อยละ 39 ในผู้ขับขีและร้อยละ 40 ในผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร และร้อยละ 44 ของผู้ขับขี ร้อยละ 46 ของผู้โดยสารใน 8 จังหวัด ว่าเห็นด้วยเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคล และยังมีร้อยละ 15 ของผู้ขับขีและร้อยละ 17 ของผู้โดยสารทั้งในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด ไม่แน่ใจในเรื่องนี้ด้วย

สรุปและเสนอแนะ

- ควรเร่งรัดส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเป็นไปอย่างเคร่งครัด เพราะมีผลต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมมากกว่าการส่งเสริมความรู้ ทัศนคติ

- ควรสนับสนุนการให้ความรู้เกี่ยวกับ ประโยชน์และกฎหมายหมวกนิรภัย ทั้งผลต่อผู้ขับขีและผลต่อสังคม อย่างกว้างขวาง

- ควรแสดงให้เห็นว่า หากผู้ใช้จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีผลกระทบอย่างไรบ้างต่อประชาชน เพื่อเปลี่ยนทัศนคติเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคล

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปในกลุ่มผู้จับไข้และโดยสารโรคจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้จับไข้ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้จับไข้ (%)	ผู้โดยสาร (%)
เพศ				
- ชาย	97	49	65	36
- หญิง	3	51	36	64
อายุ (ปี)				
- 10 – 19	8	22	16	31
- 20 – 29	58	54	36	34
- 30 – 39	30	19	32	21
- 40 – 49	4	3	14	9
- 60 ปีขึ้นไป	0.3	1	1	3
การศึกษา				
- ไม่ได้เรียน	0.3	1	1	2
- จบชั้นประถมศึกษาหรือเทียบเท่า	18	16	36	40
- จบมัธยมศึกษา-ประกาศนียบัตร	67	60	42	42
- จบระดับอนุปริญญา-ปริญญาตรี	15	23	21	17
- สูงกว่าปริญญาตรี	1	1	1	0.1
อาชีพ				
- รับราชการ	6	10	21	9
- รัฐวิสาหกิจ	5	4	3	1
- รับจ้าง	72	41	34	25
- เกษตรกร	0.3	2	12	13
- ค้าขาย	6	12	11	10
- ค้าขาย	1	8	5	8
- แม่บ้าน	9	24	15	33
- นักเรียน-นักศึกษา	3	0	0	1
- อื่น ๆ				
รายได้/เดือน				
- ต่ำกว่า 1,000 บาท	1	3	6	13
- 1,001 – 2,000 บาท	1	3	8	15
- 2,001 – 3,000 บาท	2	3	14	13
- 3,001 – 5,000 บาท	14	19	27	25
- 5,001 – 10,000 บาท	57	52	33	27
- 10,001 – 15,000 บาท	17	15	9	7
- 15,001 – 20,000 บาท	6	3	2	1
- มากกว่า 20,000 บาท	3	3	1	-

ตารางที่ 2 ความรู้ความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎหมายหมกนินภัยในกลุ่มผู้จับจีและโดยสารรถจักรยานยนต์
ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้จับจี (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้จับจี (%)	ผู้โดยสาร (%)
ทราบบทลงโทษหรือไม่ว่า การไม่สวมหมวกนินภัยขณะจับจี หรือโดยสารรถจักรยานยนต์				
- ทราบตอบถูก	53	61	12	8
- ทราบตอบผิด	32	8	15	12
- ไม่ทราบ	15	31	73	78
ผู้โดยสารที่โดยสารรถจักรยานยนต์ แล้วไม่สวมหมวกนินภัยผู้ที่ต้อง ระวางโทษตามกฎหมาย คือ				
- ทราบตอบถูกว่าเป็นผู้จับจี	82	73	58	44
- ทราบตอบผิดว่าเป็น	14	17	13	21
ผู้โดยสาร	1	1	5	4
- ทราบตอบผิดว่าทั้งคู่	3	9	24	31
- ตอบว่าไม่ทราบ				
การไม่สวมหมวกนินภัยมีโอกาสตาย หรือพิการจากอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ ที่สวม				
- เห็นว่าจริง	92	96	88	86
- เห็นว่าไม่จริง	7	3	7	8
- เห็นว่าไม่แน่ใจ	1	2	5	6

ตารางที่ 3 ทศนคติเกี่ยวกับหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8

จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
การสวมหมวกนิรภัยป้องกันความรุนแรงกับสมอง				
- เห็นด้วย	92	90	95	93
- ไม่เห็นด้วย	2	2	2	1
- ไม่แน่ใจ	5	7	3	5
กฎหมายหมวกนิรภัยมีประโยชน์ต่อ ผู้ ขี บ ขี และ โ ด ย ส า ร ร จั ก ร ย า น ย น ต์				
- เห็นด้วย	63	88	65	80
- ไม่เห็นด้วย	26	4	22	4
- ไม่แน่ใจ	11	8	13	16
กฎหมายหมวกนิรภัยควรมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ				
- เห็นด้วย	63	65	65	61
- ไม่เห็นด้วย	26	24	22	21
- ไม่แน่ใจ	10	10	13	18
บทลงโทษที่กำหนดว่าหากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องระวางโทษไม่เกิน 500 บาท				
- บทลงโทษเหมาะสมดีแล้ว	47	39	41	56
- บทลงโทษมากเกินไป	41	31	43	31
- บทลงโทษน้อยเกินไป	7	7	7	7
- ไม่แน่ใจ	5	6	9	6
การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคลไม่ควรมีกฎหมายบังคับ				
- เห็นด้วย	39	40	44	46
- ไม่เห็นด้วย	46	43	38	37
- ไม่แน่ใจ	15	17	17	17

ตารางที่ 4 การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
1. การรับข่าวสารเกี่ยวกับ ประโยชน์การใช้หมวกนิรภัย				
- เคย	88	90	87	86
1.1 แหล่งข่าวที่ได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับหมวกนิรภัย				
- วิทยุ	56	69	52	54
- โทรทัศน์	86	93	85	88
- หนังสือพิมพ์	65	64	50	44
- ประชาสัมพันธ์จาก หน่วยราชการใน จังหวัด	19	17	32	28
- อื่น ๆ	5	5	7	7
2. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับ กฎหมายหมวกนิรภัย				
- เคย	91	91	78	77
2.1 แหล่งที่ได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับกฎหมายหมวก นิรภัย				
- วิทยุ	52	69	46	48
- โทรทัศน์	80	91	82	85
- หนังสือพิมพ์	63	61	46	43
- ประชาสัมพันธ์จาก หน่วยราชการใน จังหวัด	21	21	27	25
- อื่น ๆ	8	4	6	6
2.2 แหล่งที่ได้รับข่าวสาร เกี่ยวกับกฎหมายหมวก นิรภัยมากที่สุด				
- วิทยุ	49	72	44	67
- โทรทัศน์	17	11	8	8
- หนังสือพิมพ์	5	9	6	10
- ประชาสัมพันธ์จาก หน่วยราชการในจังหวัด	5	5	7	6
- อื่น ๆ	4	3	2	3
- ได้รับมากกว่า 2 แหล่ง	1	-	1	1

ตารางที่ 5 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ชนิดของหมวก เครื่องหมายมาตรฐาน การคาดสายรัดคาง
ในกลุ่มผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและ 8 จังหวัด (จากการสังเกต)

ข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กรุงเทพมหานคร		8 จังหวัด	
	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)	ผู้ขับขี่ (%)	ผู้โดยสาร (%)
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย				
- สวม	95	89	36	17
- ไม่สวม	5	12	64	83
ชนิดของหมวกนิรภัย				
- เต็มหน้า	45	22	40	36
- เต็มใบ	33	41	55	58
- ครึ่งใบ	22	37	5	6
หมวกนิรภัยมีเครื่องหมาย มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม				
- มี	67	74	64	58
- ไม่มี	33	26	36	42
การคาดสายรัดคางกระชับเมื่อสวม หมวกนิรภัย				
- คาดกระชับ	91	87	88	81
- คาดไม่กระชับ	5	7	9	15
- ไม่คาด	4	6	3	4

The Knowledge, Attitude and Practice of Helmet Use among Motorcycle Riders and Passengers in Thailand After Helmet Law Enforcement

Introduction

Worldwide, helmet use has been accepted to be an effective way to decrease severity of head injury which leads to decrease number of deaths from motorcycle accident. The legislation of helmet law in Thailand began in February 1993, only in Bangkok area. Before the implementation of helmet law in Thailand there was a study of knowledge, attitude and practice in Bangkok and other 8 provinces all over the country by the Ministry of Public Health, Thailand. This study was conducted to be the second phase of the previous study to assess the change after legislation of the law.

Methods

A cross-sectional survey was performed in Bangkok and the other 8 provinces which are same provinces as the previous study (Chiang Mai, Nan, Udon Thani, Srisaket, Ratchaburi, Phuket, Chumporn and Chonburi). The prevalence of helmet use were studied in crowded areas of each province. In addition, the knowledge, attitude and practice of motorcycle riders and passengers were compared between the province which already have law enforcement (Bangkok) and those provinces do not be implemented by the law (the other 8 provinces).

Results

From total of 3826 people being interviewed, 2899 (75.8%) were motorcycle riders and 927 (24.2%) were the passengers. The prevalence of helmet use among motorcycle riders and passengers in Bangkok was equal to 95% and 89% respectively while the prevalence were much lower in the other 8 provinces (36% in motorcycle riders and 17% in passengers).

For the knowledge, about 50% of respondent in Bangkok gave correct answer about types of helmet that were allowed by the law while 15% of the respondent in the other provinces had correct answer. About the knowledge regarding severity of punishment in those who against the law, 53% of riders in Bangkok gave correct answer while only 12% of the riders in other provinces did. Similarly, 61% of passengers in Bangkok and only 8% in the other provinces replied with the correct answer.

The attitude about advantage of helmet for protection of severe head injury were quite high in all groups (more than 90%) while the agreement to have nationwide helmet law enforcement were slightly lower (61-65 % agreement).

Discussion and recommendation

Comparing to the prevalence of helmet use in the previous study, less than 50 % of motorcycle riders and passengers in Bangkok wore helmet before the law enforcement while nearly 100% used helmet after the legislation of the law. On the other hand, the respondents in the other provinces had not much increase prevalence of helmet use although there was health education about the advantage of helmet by various routes during the enforcement of the law in Bangkok. However, the knowledge and attitude about advantage of helmet use was quite high and were not much differ between Bangkok and the other provinces, except the knowledge related to the law.

To achieve the goal of decreasing mortality from motorcycle injury, legislation of helmet law should be expanded to all area of the country since the enforcement of the law have higher effect on changing of practice than the knowledge and attitude alone.