

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันแล้วว่ามนุษย์คือตัวการสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์และสิ่งแวดล้อมของโลก การเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมด้วยน้ำมือของมนุษย์เหล่านี้กำลังส่งผลกระทบต่อภัยอันกลับมามีชีวิตและความเป็นอยู่ของมนุษย์เองโดยไม่อาจควบคุมได้ อันตรายจากการที่มนุษย์เราเอาแต่กอบโกยทรัพยากรทุกชนิด และพยายามเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมของโลกให้ตอบสนองความต้องการของตนอย่างไม่รู้จักจบสิ้นก็คือ มนุษย์ได้ทำหาค่าคุณภาพของโลกในการรองรับชีวิตของมนุษย์เองหมดสิ้นไป เห็นได้จากปัญหาความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมที่ดูเหมือนจะเพิ่มขึ้นตามการเพิ่มของประชากร การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุหลักของวิกฤตการณ์สิ่งแวดล้อมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อันได้แก่ การหมดเปลืองและร่อยหรอของทรัพยากรและการเกิดมลภาวะ เช่น อากาศเสีย น้ำเน่า เสียงรบกวน เป็นต้น

การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วทั้งด้านความเป็นเมือง เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม มีการเจริญเติบโตของชุมชน ตลอดจนการขยายตัวของการคมนาคมขนส่ง ทำให้ประเทศไทยประสบกับปัญหามลพิษทางอากาศทุกรูปแบบทั้งในเขตเมืองและชนบท มลพิษทางอากาศเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสุขภาพจิตเสื่อมโทรม เกิดความกดดันทางด้านจิตใจและอารมณ์เนื่องจากความแออัดและสารพิษ รวมไปถึงเป็นบ่อเกิดของโรคต่าง ๆ

ปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจรนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น เห็นได้จากสภาพการจราจรบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองหลักทั้งหลาย เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น และสงขลา กำลังเข้าขั้นวิกฤต ซึ่งเกิดจากการที่ประชากรมีจำนวนมาก ความต้องการในการเดินทางและการขนส่งจึงเพิ่มมากขึ้นตามมา ในขณะที่พื้นที่จราจรพัฒนาไม่เพียงพอและทันกับความต้องการในการสัญจร ดังตัวเลขจากกรมการขนส่งทางบกที่รายงานว่า ใน พ.ศ. 2538 พบว่าจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร มีทั้งสิ้น 3.5 ล้านคัน และรวมทั้งประเทศประมาณ 14.1 ล้านคัน (สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2541:103) และใน พ.ศ.

2539 มีรถยนต์ใหม่มาขอรับการจดทะเบียนถึงวันละ 700 คัน (สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2541 : 195)

จังหวัดเชียงใหม่มีประชากรทั้งสิ้น 1,573,757 คน อำเภอที่มีประชากรมากที่สุด คือ อำเภอเมือง มีประชากรทั้งสิ้น 255,044 คน (สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่, 2541 : 6) เชียงใหม่ถือเป็นเมืองหลักของภาคเหนือ เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว การพาณิชย์ อุตสาหกรรม และการคมนาคม จึงกลายเป็นแหล่งดึงดูดประชากรจากทั่วภูมิภาคของประเทศหลังไหลเข้ามาอย่างมากมาย ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา โดยเฉพาะการจราจรที่คับคั่งที่นับวันจะเริ่มเป็นปัญหาต่อคุณภาพของอากาศ ดังที่กรมควบคุมมลพิษได้ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศในพื้นที่ต่างจังหวัด ในปี 2538 และ 2539 พบว่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์บริเวณโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมงสูงสุดเกินมาตรฐานทั้ง 2 ปี เนื่องจากปัญหาสภาพการจราจรติดขัดเป็นเวลานาน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ระบายจากยานพาหนะเกิดการสะสมทำให้ปริมาณก๊าซสูงขึ้น. (สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, อ้างแล้ว : 109) จะเห็นได้ว่าปริมาณมลพิษที่ระบายออกสู่อากาศจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น จากการศึกษารายงานการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลของสำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่ได้แสดงจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้มีการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พบว่ามีจำนวนรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ระหว่างปี พ.ศ. 2537 - 2540 จำแนกตามประเภทของรถยนต์ส่วนบุคคล อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

หน่วย: คัน

ประเภทรถ	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.	พ.ศ.
	2537	2538	2539	2540
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน	38,696	46,081	52,694	58,521
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน	10,756	11,157	10,844	8,810
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	70,378	71,557	69,063	88,065
รวม	119,830	128,795	132,601	155,396

ที่มา : สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ (2537 - 2540)

จากการศึกษาของจีกัง คัง (2538 : 139) เรื่องระดับตะกั่วและฝุ่นละอองบนแผ่นกรอง ฝุ่นจากหน้ากากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเมืองเชียงใหม่ พบว่า การกระจายของปริมาณฝุ่นและระดับตะกั่วในอากาศ มีค่าผันแปรไปตามจุดประจำการและสภาวะการจราจร และบริเวณที่มีการก่อสร้าง จากการศึกษาครั้งนี้ได้แสดงให้เห็นว่าหากไม่มีการใช้หน้ากากในช่วงปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีโอกาสได้รับปริมาณตะกั่วโดยเฉลี่ยประมาณ 0.625 ไมโครกรัมต่อวัน และปริมาณฝุ่นละอองโดยเฉลี่ยประมาณ 2.44 ไมโครกรัมต่อวัน และจากการศึกษาของทิพวรรณ ประภามณฑล (2538 : 120) ในเรื่องการปนเปื้อนของตะกั่วในเลือดและการใช้หน้ากากป้องกันฝุ่นละอองจากมลภาวะทางอากาศซึ่งศึกษาในเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเมืองเชียงใหม่จำนวน 172 นาย พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระดับตะกั่วมากกว่าหรือเท่ากับ 10.0 ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร เป็นจำนวน 36 นาย คิดเป็นร้อยละ 20.9 และมี 1 นาย ที่มีระดับตะกั่วอยู่ในระดับที่เป็นพิษคือ 32.9 ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร ทั้งนี้โดยใช้เกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกที่กำหนดให้ระดับตะกั่วในเลือดมากกว่าหรือเท่ากับ 25.0 ไมโครกรัมต่อเดซิลิตร เป็นระดับที่เป็นพิษ จากการศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าสภาพมลพิษทางอากาศของเมืองเชียงใหม่ขณะนี้ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเสี่ยงต่อการได้รับสารตะกั่วเข้าสู่ร่างกายค่อนข้างสูง

จากข้อมูลและสภาพปัญหาต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่ามลพิษทางอากาศจากการจราจรในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางด้านธุรกิจ การค้า บริการ และการท่องเที่ยว ทำให้ประชากรในเมืองมีจำนวนมาก ประกอบกับจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี เนื่องจากมีความสะดวกสบายรวดเร็วในการใช้ แต่หากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความรู้ ความตระหนักและมีพฤติกรรมในการปฏิบัติตัวที่คำนึงถึงผลเสียของมลพิษทางอากาศมากขึ้นจะสามารถช่วยป้องกันหรือลดสารมลพิษทางอากาศได้ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ว่าเป็นอย่างไร มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านใดบ้างที่มีผลต่อพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลดังกล่าว เพื่อนำผลการวิจัยที่ได้มาเป็นแนวทางให้แก่หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องในการวางแผนป้องกันและลดมลพิษทางอากาศเนื่องจากรถยนต์ต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

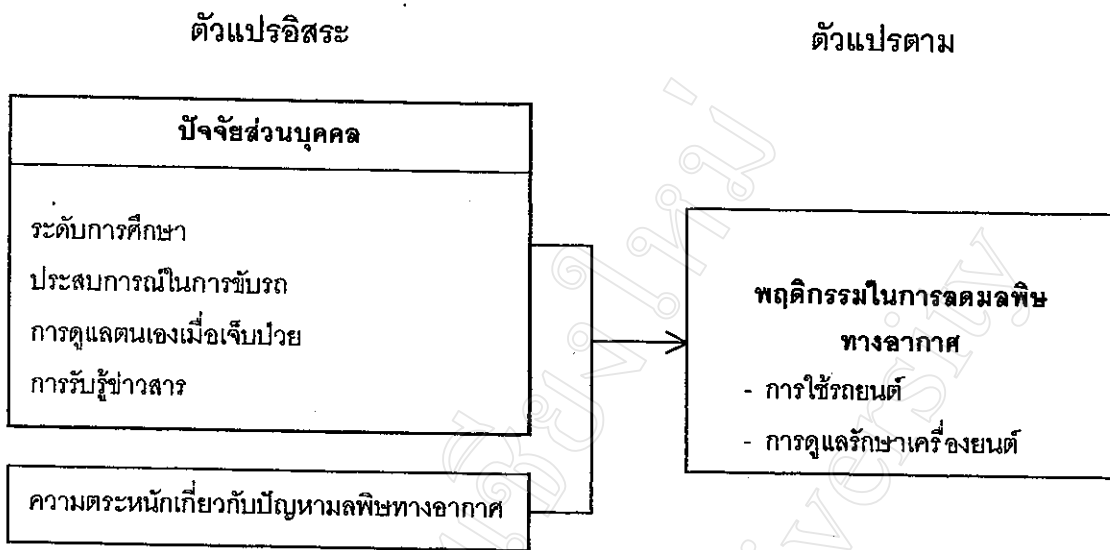
- 2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล
- 2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน
- 2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล
- 2.4 เพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในการลดมลพิษทางอากาศ

3. สมมติฐานการศึกษา

- 3.1 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศแตกต่างกัน
- 3.2 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศแตกต่างกัน
- 3.3 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีการดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศแตกต่างกัน
- 3.4 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีการรับรู้ข่าวสารแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศแตกต่างกัน
- 3.5 ความตระหนักเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศมีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ

4. กรอบแนวความคิด

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการวิจัย สามารถนำมาสร้างกรอบแนวความคิดในการวิจัย เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ตามแผนภูมิที่ 1



แผนภูมิที่ 1 ความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

5. ขอบเขตการศึกษา

5.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

5.2 ขอบเขตของเนื้อหา การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษาพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ศึกษาพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล และศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในการลดมลพิษทางอากาศ

5.3 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

- ระดับการศึกษา
- ประสบการณ์ในการขับรถ
- การดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วย
- การรับรู้ข่าวสาร
- ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศ

ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับซีรถยนต์ส่วนบุคคล แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การใช้รถยนต์และดูแลรักษาเครื่องยนต์

6. นิยามศัพท์

พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ หมายถึง ความถี่ในการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้รถยนต์และการดูแลรักษาเครื่องยนต์ของผู้ขับซีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อความพยายามในการลดมลพิษทางอากาศ วัดได้โดยใช้แบบสอบถามมาตรวัดตามประเด็นที่กำหนด

มลพิษทางอากาศ หมายถึง สภาวะอากาศที่มีเขม่า ควันดำ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ สารตะกั่ว ก๊าซไฮโดรคาร์บอนที่เกิดจากรถยนต์ส่วนบุคคล

ประสบการณ์ในการขับรถ หมายถึง จำนวนปีในการขับซีรถยนต์ของบุคคล

การดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วย หมายถึง การที่บุคคลเห็นคุณค่าหรือเห็นความสำคัญของชีวิตตนเอง เมื่อเกิดอาการเจ็บป่วยขึ้นแล้วจะมีการปรับตัวให้ได้รับอันตรายจากการเจ็บป่วยนั้นอีกและมีอาการดาวน์การกระทำที่เป็นผลเสียต่อตนเอง โดยมีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติที่ถูกต้อง ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้แบ่งการดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยออกเป็น 3 วิธี ได้แก่ 1) การไม่ทำอะไรเลย ปล่อยให้หายเอง 2) การรักษาด้วยตนเอง หมายถึง การปฏิบัติเพื่อรักษาอาการผิดปกติด้วยตนเอง เช่น การซื้อยากินเอง การนอนพัก 3) การรักษาด้วยบุคลากรทางการแพทย์ หมายถึง การปฏิบัติทางการแพทย์ที่เป็นรูปแบบของวิชาชีพ มีการจัดองค์กรที่เป็นทางการ เช่น สถานีอนามัย โรงพยาบาล

การรับรู้ข่าวสาร หมายถึง ความถี่ในการได้รับข้อมูลข่าวสารเรื่องมลพิษทางอากาศ การใช้รถยนต์และการดูแลรักษาเครื่องยนต์ จากสื่อโทรทัศน์ วิทยุ และสิ่งพิมพ์

ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศ หมายถึง ความรู้สึกที่เกิดขึ้นในสภาวะจิตใจ ที่เกี่ยวกับการจุกคิดถึงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การเห็นคุณค่า คุณประโยชน์ และมีความรู้สึกรับผิดชอบต่อปัญหามลพิษทางอากาศ วัดได้โดยใช้แบบสอบถามที่มีมาตรวัด