

ผลของโปรแกรมขับชีปลดภัยในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

วรรณวิษา ภูผิวก้าว

เสนอต่อมหาวิทยาลัยมหาสารคาม เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์
กันยายน 2560
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยมหาสารคาม



ผลของโปรแกรมขับเคลื่อนปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

วรรริษา ภูผิวแก้ว

เสนอต่อมหาวิทยาลัยมหาสารคาม เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธาณสุขศาสตร์
กันยายน 2560
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยมหาสารคาม





คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาวิทยานิพนธ์ของนางสาววรวิษา ภูผินแก้ว
แล้วเห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....

(ผศ.ดร.วรพจน์ พรหมสัถยพต)

ประธานกรรมการ

(อาจารย์ระดับบัณฑิตศึกษาประจำคณะ)

.....

(อาจารย์ ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก)

.....

(อาจารย์ ดร.นันทวรรณ ทิพยเนตร)

กรรมการ

(อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม)

.....

(อาจารย์ ดร.สันติสิทธิ์ เชี่ยวเงิน)

กรรมการ

(อาจารย์ระดับบัณฑิตศึกษาประจำคณะ)

.....

(อาจารย์ ดร.สงัด เชื้อลิ้นฟ้า)

กรรมการ

(ผู้ทรงคุณวุฒิ)

มหาวิทยาลัยอนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ ของมหาวิทยาลัยมหาสารคาม

.....

(รศ.ดร.วิทยา อยู่สุข)

คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์

.....

(ศ.ดร.ประดิษฐ์ เทอดทูล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ 30 เดือน ก.ย. พ.ศ. 2560



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความรู้และความช่วยเหลืออย่างสูงยิ่งจาก อาจารย์ ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และอาจารย์ ดร.นันทวรรณ ทิพนเนตร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วรพจน์ พรหมสัตยพรต ประธานกรรมการสอบ อาจารย์ ดร.สันติสิทธิ์ เขียวเงิน และ อาจารย์ ดร.สงัด เชื้อลิ้นฟ้า กรรมการสอบ ที่ได้กรุณาสละเวลามาเป็นคณะกรรมการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์จนสำเร็จด้วยดี

ขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.ราณี วงศ์คงเดช, อาจารย์ ดร.นิรันดร์ อินทร์ตัน อาจารย์ประจำ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, อาจารย์ ดร.รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์ อาจารย์ประจำคณะ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม และอาจารย์ ดร.เทอดศักดิ์ พรหมอารักษ์ ที่ให้คำแนะนำทางวิชาการและตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา พร้อมทั้งเป็นกำลังใจและเป็น แบบอย่างที่ดีในการทำงานให้แก่ผู้วิจัยตลอดมา

ขอขอบพระคุณคณะผู้บริหาร คณาจารย์ เจ้าหน้าที่ และนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏ มหาสารคาม และมหาวิทยาลัยมหาสารคาม ที่ให้กำลังใจ ช่วยเหลือ ให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรม ระหว่างการวิจัยเป็นอย่างดี และสนับสนุนงบประมาณให้ผู้วิจัยได้สำเร็จการศึกษาในหลักสูตรนี้

สุดท้ายนี้ ผลประโยชน์และความดีงามอันเกิดจากการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบแด่คุณ พ่อคุณแม่ และครอบครัวอันเป็นที่รักยิ่ง หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับด้วยความ ขอขอบพระคุณยิ่ง

วรรณวิษา ภูผิวแก้ว



ชื่อเรื่อง	ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม		
ผู้วิจัย	นางสาววรรวิษา ภูผิวก้าว		
ปริญญา	สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต	สาขาวิชา	สาธารณสุขศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ อาจารย์ ดร.นันทวรรณ ทิพยเนตร		
มหาวิทยาลัย	มหาวิทยาลัยมหาสารคาม	ปีที่พิมพ์	2560

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคจัดเป็นกิจกรรม ประกอบด้วย การบรรยายด้วยสไลด์ สื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การนำเสนอเหตุการณ์จริง การสาธิตและฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัย และการวิเคราะห์จุดเสี่ยง เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1 จำนวน 74 คน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่มอย่างง่าย แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 37 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 37 คน กลุ่มทดลองได้เข้าร่วมกิจกรรมตามโปรแกรมขับขี่ปลอดภัย ระยะเวลาดำเนินการ 8 สัปดาห์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์เปรียบเทียบด้วยสถิติเชิงอนุมาน คือ Paired Samples t-test และ Independent Samples t-test

ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความตั้งใจในการปฏิบัติตัว และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

โดยสรุป ผลของการดำเนินกิจกรรมตามโปรแกรมส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกลุ่มนักศึกษาให้เปลี่ยนแปลงดีขึ้น โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จจากการสร้างการเรียนรู้และความตระหนักในรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมาย โดยมีแบบอย่างที่ดีที่จัดขึ้นในสถานศึกษา และชี้ให้เห็นและเข้าใจในจุดเสี่ยงที่ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังและให้ความร่วมมือ ซึ่งเป็นแนวทางการป้องกันและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เหมาะสมต่อไป

คำสำคัญ: โปรแกรมขับขี่ปลอดภัย; การป้องกันอุบัติเหตุจราจร; รถจักรยานยนต์



TITLE Effects of a Driving Safety Program of Motorcycle Accident Prevention among Students in Rajabhat Mahasarakham University

AUTHOR Miss Wanwisa Poopiwkaew

DEGREE Master of Public Health **MAJOR** Public Health

ADVISORS Wisit Thongkum, Ph.D.
Nantawan Tippayanate, Ph.D.

UNIVERSITY Mahasarakham University **YEAR** 2017

ABSTRACT

This study was quasi-experimental research and aimed to study the effects of a driving safety program of motorcycle accident prevention among students in Rajabhat Mahasarakham University. This program was applied the protection motivation theory to create activities. The implementations consisted of activities such as teaching with VCD media, demonstration and practice, analyzing for mapping of risk in areas of accident. Samples were randomly selected, the samples were 74 students and divided into an experimental group and a comparison group, each group had 37 students. The experimental group received health education program of motorcycle accident prevention. The duration of implementation was 8 weeks. Data was collected by self-administrative questionnaires. Data was analyzed by descriptive statistics such as percentage, mean and standard deviation. Comparative analysis was used in paired sample t- test and independent samples t-test

The results showed that after the experiment, the experimental group had mean scores of knowledge, perceived susceptibility, perceived severity, response efficacy, self-efficacy, intension and practice for motorcycle accident prevention was significantly higher than before the experiment and comparison groups ($p\text{-value} < 0.001$).

In conclusion, this program has influenced to behavioral change increasingly. The key success factors were comprised as 1) new learning method which understanding to the target group behavioral 2) a new activity model for prevention and control in the institution and 3) analyses carefully risk points and awareness concern which informed directly to the group. It was encouraged their participation and involvement among the students.

Key Words: driving safety program; accident prevention; motorcycle

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพประกอบ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ภูมิหลัง	1
1.2 คำถามการวิจัย	3
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.4 สมมติฐานของการวิจัย	3
1.5 ขอบเขตของการวิจัย	4
1.6 ข้อจำกัดของการวิจัย	4
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 ปรัชศน์เอกสารข้อมูล	7
2.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ	7
2.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of cause of accident)	11
2.3 พฤติกรรมสุขภาพ	11
2.4 พฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์	17
2.5 ทฤษฎีแรงจูงใจการป้องกันโรค (Protection Motivation Theory)	19
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับวัยรุ่น	23
2.7 ความรู้เกี่ยวกับจุดเสี่ยงอันตราย	26
2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	29
2.9 กรอบแนวคิดการวิจัย	33
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	34
3.1 รูปแบบการวิจัย	34
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	36
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	39
3.4 จริยธรรมในการวิจัย	43
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	44
3.6 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ	44
3.7 ขั้นตอนดำเนินการวิจัย	46
3.8 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล	53



	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	54
4.1 ผลการวิจัย	54
4.1.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป	54
4.1.2 ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร	61
4.1.3 ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย	64
4.1.4 ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา	70
4.1.5 ส่วนที่ 5 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์	76
4.1.6 ส่วนที่ 6 การปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร	79
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	83
5.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	83
5.2 สรุปผล	84
5.3 อภิปรายผล	88
5.4 ข้อเสนอแนะ	92
เอกสารอ้างอิง	94
ภาคผนวก	99
ภาคผนวก ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	100
ภาคผนวก ข ผลการวิเคราะห์รายข้อ	112
ภาคผนวก ค แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับขี่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์	146
ภาคผนวก ง แบบบันทึกพฤติกรรมของนักศึกษาระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ (โดยนักศึกษานักเอง)	153
ภาคผนวก จ รายนามผู้เชี่ยวชาญในการตรวจเครื่องมือ	155
ภาคผนวก ฉ ใบรับรองการอนุมัติจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์	157
ภาคผนวก ช หนังสือขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ	159
ภาคผนวก ซ หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูลวิจัย	164
ภาคผนวก ฌ ตัวอย่างภาพกิจกรรม	166
ภาคผนวก ญ แผนที่จุดเสี่ยงภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม	174
ประวัติย่อผู้วิจัย	176



สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 2.1	สาเหตุที่เป็นไปได้ในการชนลักษณะต่างๆ
ตาราง 4.1	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลทั่วไป
ตาราง 4.2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังทดลอง จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและ การขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร
ตาราง 4.3	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและ การขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังทดลอง
ตาราง 4.4	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ
ตาราง 4.5	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลัง การทดลอง จำแนกตามระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร จาการรถจักรยานยนต์
ตาราง 4.6	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจาการรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ
ตาราง 4.7	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจาการรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ
ตาราง 4.8	จำนวนและร้อยละการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจาก รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองภายในกลุ่มทดลองและ กลุ่มเปรียบเทียบ
ตาราง 4.9	เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจาการรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ
ตาราง 4.10	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของ อุบัติเหตุจราจรจาการรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ
ตาราง 4.11	จำนวนและร้อยละความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาการรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลัง การทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ



หน้า

ตาราง 4.12	เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ	72
ตาราง 4.13	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	73
ตาราง 4.14	จำนวนและร้อยละความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	74
ตาราง 4.15	เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ	75
ตาราง 4.16	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	76
ตาราง 4.17	จำนวนและร้อยละความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ	77
ตาราง 4.18	เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ	78
ตาราง 4.19	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	79
ตาราง 4.20	จำนวนและร้อยละการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ	80
ตาราง 4.21	เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ	81
ตาราง 4.22	เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ	82



หน้า

ตารางภาคผนวก ข.1	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ตามคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาก รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง	1 13
ตารางภาคผนวก ข.2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	114
ตารางภาคผนวก ข.3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	116
ตารางภาคผนวก ข.4	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	118
ตารางภาคผนวก ข.5	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	120
ตารางภาคผนวก ข.6	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้ความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	122
ตารางภาคผนวก ข.7	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้ความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	123
ตารางภาคผนวก ข.8	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	124
ตารางภาคผนวก ข.9	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	125
ตารางภาคผนวก ข.10	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังใน ประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจรก่อนการทดลอง	126
ตารางภาคผนวก ข.11	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังใน ประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร หลังการทดลอง	128
ตารางภาคผนวก ข.12	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามความคาดหวังใน ประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนการทดลอง	130
ตารางภาคผนวก ข.13	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังใน ประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจรหลังการทดลอง	132
ตารางภาคผนวก ข.14	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนการทดลอง	134



หน้า

ตารางภาคผนวก ข.15	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร หลังการทดลอง	135
ตารางภาคผนวก ข.16	จำนวนและร้อยละของเปรียบเทียบ ตามความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนการทดลอง	136
ตารางภาคผนวก ข.17	จำนวนและร้อยละของเปรียบเทียบ ตามความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร หลังการทดลอง	137
ตารางภาคผนวก ข.18	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความตั้งใจที่จะปฏิบัติใน การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	138
ตารางภาคผนวก ข.19	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความตั้งใจที่จะปฏิบัติใน การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	139
ตารางภาคผนวก ข.20	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามความตั้งใจที่จะ ปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	140
ตารางภาคผนวก ข.21	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามความตั้งใจที่จะ ปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	141
ตารางภาคผนวก ข.22	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการปฏิบัติในการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	142
ตารางภาคผนวก ข.23	จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการปฏิบัติในการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	143
ตารางภาคผนวก ข.24	จำนวนและร้อยละของเปรียบเทียบ ตามการปฏิบัติในการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง	144
ตารางภาคผนวก ข.25	จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการปฏิบัติใน การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง	145



สารบัญภาพประกอบ

	หน้า
ภาพประกอบ 2.1 ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคของ Rogers (The Protection Motivation Theory)	22
ภาพประกอบ 2.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย	33
ภาพประกอบ 3.1 รูปแบบการวิจัย	34
ภาพประกอบ 3.2 สรุปรูปขั้นตอนในการดำเนินวิจัย	51
ภาพประกอบ 3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย	52



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ภูมิหลัง

สถานการณ์การใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายประเทศ จึงทำให้ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตมากขึ้นตามไปด้วย จากรายงานสถิติอุบัติเหตุจราจรขององค์การอนามัยโลกปี พ.ศ. 2558 พบว่า วัยรุ่น เยาวชน และกลุ่มเริ่มทำงาน ช่วงอายุ 15-29 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 พบว่าทั่วโลกมีประชากรเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี ทั้งนี้ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มอาเซียน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 36.20 คนต่อแสนประชากร ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันอุบัติเหตุ รายงานว่า สาเหตุที่ประเทศไทยยังติดอันดับสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของกลุ่มอาเซียนนั้น มีสาเหตุมาจากความประมาท ขาดวินัยจราจร ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถย้อนศร ขับรถเร็ว และเมาแล้วขับ (องค์การอนามัยโลก, 2558) จากการศึกษาวิจัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบสาเหตุและแนวโน้มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย คือ รู้สึกไม่มีความเสี่ยงที่จะถูกตรวจจับ ไม่ค่อยพบเห็นจุดตรวจหรือด่านตรวจ หลบเลี่ยงได้เพราะรู้สถานที่และเวลาของจุดตรวจหรือด่านตรวจ ไม่รู้ว่าการที่ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นถือว่าผิดกฎหมาย และรู้สึกว่าตำรวจไม่กวัดจับกุมอย่างเข้มงวด (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเอไอที, 2559)

ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ยวันละ 30 คน ส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพบว่ามีผู้เสียชีวิตจากการขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เฉลี่ยวันละประมาณ 24 คน หรือในแต่ละชั่วโมง มีผู้เสียชีวิต 1 คน ขณะที่จำนวนผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลมีมากถึง 1 แสนคน โดยร้อยละ 6 ของผู้บาดเจ็บกลายเป็นผู้พิการ หรือพบว่าเฉลี่ยในทุก 2 ชั่วโมง จะมีผู้พิการเพิ่มขึ้น 1 คน (วิทยา ขาติปัญชาชัย, 2554) จากการวิเคราะห์อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2558 ของจังหวัดในพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น จำนวน 4 จังหวัด ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดร้อยเอ็ด กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ขอนแก่น พบว่ามีอัตราตายในภาพรวม เท่ากับ 17.37 คนต่อแสนประชากร ซึ่งยังสูงกว่าเป้าหมาย ที่กำหนดไว้ที่ไม่เกิน 16 คนต่อแสนประชากร (สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2559)

จังหวัดมหาสารคาม พบการเกิดอุบัติเหตุจราจร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2558 จำนวน 6,407 6,190 และ 6,407 ครั้ง ตามลำดับ ในพื้นที่เขตอำเภอเมืองมหาสารคาม พบว่าเกิดอุบัติเหตุจราจรจำนวน 1,498 2,145 และ 2,253 ครั้ง ตามลำดับ ซึ่งจากรายงานพบว่าเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นในทุกปี หากทุกภาคส่วนยังไม่รีบดำเนินการ หาวิธีแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนนั้น จะยิ่งทวีความรุนแรงขึ้นได้ และจากการปฏิบัติงานออกเหตุของชมรมศรีโสภณซึ่งเป็นหน่วยงานที่สังกัดภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่า เกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 191, 173 และ 171 ครั้ง ตามลำดับ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2559) โดยส่วนใหญ่ชมรมศรีโสภณปฏิบัติงานออกเหตุรอบบริเวณมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม และเขตอำเภอเมืองมหาสารคาม และยังพบว่าตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2558 ถึงเดือน



ตุลาคม พ.ศ. 2559 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ขึ้นภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม 12.12 คนต่อแสนประชากร (ศูนย์สุขภาพชุมชนเมืองราชภัฏศรีสวสดี, 2559) หากเปรียบเทียบกับอัตราการออกเหตุของชมรมศรีโสภณ ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏเกิดอุบัติเหตุจราจร คิดเป็นร้อยละ 41.00 ของเหตุทั้งหมดซึ่งอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในมหาวิทยาลัยเพียงเล็กน้อยอาจเป็นจุดเริ่มต้นของความรุนแรงของอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความพิการ หรือเสียชีวิตตามมาได้

รัฐบาลไทยได้ยกให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมาย คือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อแสนประชากร แม้ว่าปัจจุบันจะยังมีการณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย แจกแผ่นพับ สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ ทางสังคมออนไลน์ ก็ยังไม่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรลงได้ รวมทั้งยังไม่สามารถทำให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยเป็น 100 เปอร์เซ็นต์ได้อย่างยั่งยืน (มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเอไอที, 2559) หากไม่มีการลงมือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อยับยั้งการเกิดอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ตอนนี้แล้ว องค์การอนามัยโลกพยากรณ์ว่า อุบัติเหตุจราจรจะกลายเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต สาเหตุที่ 5 ภายในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งจะสร้างความเสียหายทางสังคม เศรษฐกิจ และการเงิน เป็นมูลค่าสูงกว่าปีละประมาณ 5 แสนล้านเหรียญสหรัฐ (คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน, 2558)

สำหรับแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่ดีที่สุดแนวทางหนึ่ง คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของเยาวชนให้ถูกต้อง โดยการให้ความรู้และสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัย และการนำไปปฏิบัติจนเป็นนิสัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้การจัดการเรียนรู้ภายในห้องเรียนเพียงอย่างเดียว ไม่ได้เน้นการปฏิบัติจริงนอกห้องเรียน ไม่สามารถทำให้เยาวชนเกิดความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ซึ่งการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เกิดจาก 3 ปัจจัย ซึ่งประกอบด้วย ปัจจัยด้านคน ได้แก่ พฤติกรรมของทุกคนที่เกี่ยวข้องในเหตุการณ์ เช่น ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า ปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้แก่ แรงปะทะที่เกิดจากการชน การดัดแปลงสภาพรถ การขับซิ่งที่ไม่พร้อมใช้งาน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ถนน สภาพอากาศ ความสว่าง การจราจร สัญญาณจราจร สิ่งแวดล้อมข้างทาง เป็นต้น (นันทพร กลิ่นจันทร์, 2558) ดังนั้นหากเราต้องการจะป้องกันอุบัติเหตุจราจรจะต้องคำนึงถึงปัจจัยทั้ง 3 ประการ ทั้งนี้มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามยังไม่มีโครงการส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์อย่างเป็นรูปธรรม มีเพียงโครงการการณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น จากการศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่า มีการสวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 37.58 และคะแนนความรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่อยู่ในระดับพอใช้ คิดเป็นร้อยละ 50.00 ($\bar{x}=5.69$, $S.D.=0.85$) (วิมลวรรณ ปิยะวงษ์ และคณะ, 2559) และในปี พ.ศ. 2558 ถึง 2559 นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 12 และ 11 ครั้ง ตามลำดับ (งานรักษาความปลอดภัยและงานจราจร มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, 2560) ซึ่งปัญหาเหล่านี้อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อตัวนักศึกษาในหลาย ๆ ด้าน เช่น บาดเจ็บต้องขาดเรียน ทำให้เรียนไม่ทันเพื่อน ทรัพย์สินเสียหาย เสียโอกาส พักการ และอาจรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้



ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ซึ่งประกอบด้วยการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์มาใช้ในการจัดทำโปรแกรมขับเคลื่อนปลอดภัย เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของนักศึกษาให้รู้จักการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย และนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ทั้งนี้ยังเป็นแนวทางในการวางแผน ดำเนินงานส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมแก่นักศึกษาอย่างยั่งยืนสืบไป

1.2 คำถามการวิจัย

โปรแกรมขับเคลื่อนปลอดภัยสามารถป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ได้อย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมขับเคลื่อนปลอดภัยในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

1.3.2 วัตถุประสงค์เฉพาะ

1.3.2.1 เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม

1.3.2.2 เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ หลังการเข้าร่วมโปรแกรม

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

1.4.1 หลังทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนอง ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลอง



1.4.2 หลังทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนอง ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ หลังการทดลอง

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

1.5.1 ดำเนินการศึกษาในนักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ประจำปีการศึกษา 2559 จำนวน 3,125 คน

1.5.2 กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ประจำปีการศึกษา 2559 ในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 74 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มทดลอง จำนวน 37 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 37 คน ซึ่งนักศึกษาในกลุ่มเปรียบเทียบจะไม่ได้รับโปรแกรมใด ๆ ทั้งสิ้น ส่วนนักศึกษาในกลุ่มทดลองจะได้รับโปรแกรมขับขี่ปลอดภัย มีระยะเวลาการศึกษาทั้งสิ้น 8 สัปดาห์

1.5.3 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1.5.3.1 ตัวแปรต้น คือโปรแกรมขับขี่ปลอดภัย

1.5.3.2 ตัวแปรตามคือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย

- 1) ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
- 2) การประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
 - 2.1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
 - 2.2) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 3) การประเมินการเผชิญปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
 - 3.1) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
 - 3.2) ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 4) ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 5) การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร

1.6 ข้อจำกัดของการวิจัย

กลุ่มทดลอง มีโอกาสที่จะได้รับความรู้จากแหล่งอื่น เช่น ทางโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต การเรียนการสอนตามปกติ เป็นต้น โดยทางผู้วิจัยไม่สามารถจำกัดหรือควบคุมการได้รับข้อมูลจากการใช้ชีวิตประจำวันได้



1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.7.1 โปรแกรมข้อห้ามปฏิบัติ หมายถึง กระบวนการจัดประสบการณ์หรือกิจกรรม เพื่อก่อให้เกิดการเรียนรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยประยุกต์ใช้แนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค โดยการสร้างการรับรู้การประเมินอันตราย อันประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การประเมินเผชิญปัญหา อันประกอบด้วย ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เป็นทฤษฎีหลักในการกำหนดกิจกรรมของโปรแกรม ให้แก่กลุ่มทดลอง โดยการจัดกิจกรรมการบรรยายให้ความรู้ประกอบสื่อ เรื่องอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โอกาสเสี่ยงและผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุจราจร กฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่ แผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ การนำเสนอสถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจร และความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งการนำเสนอตัวแบบจากวีดีทัศน์ การศึกษาเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้นในมหาวิทยาลัย การสาธิตและฝึกปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย การแบ่งกลุ่มวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงภายในมหาวิทยาลัย พร้อมทั้งนำเสนอ การแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย อภิปรายกลุ่มทำอย่างไรจึงจะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ชมรมคนหัวแข็ง สายรหัสหัวแข็ง การบันทึกพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้เวลาในการดำเนินกิจกรรม 8 สัปดาห์

1.7.2 นักศึกษา หมายถึง นักศึกษาซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ปีการศึกษา 2559 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

1.7.3 อุบัติเหตุจราจร หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ โดยมีได้คาดหมายจากการจราจรบนท้องถนน ก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินได้

1.7.4 การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำใด ๆ ที่แสดงให้เห็นว่านักศึกษาหลีกเลี่ยงจากสถานการณ์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร สามารถป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.7.5 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร หมายถึง การรับรู้ของนักศึกษาว่าตนมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ตลอดเวลา หากมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนนอย่างประมาท และไม่เคารพกฎจราจร เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก การถอดกระจกส่องหลังออก การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องจราจร การรับประทานยาแก้หวัดทำให้เกิดอาการง่วงขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับขี่รถจักรยานยนต์เวลาเข้ามืดหรือพลบค่ำแล้วไม่เปิดไฟรถ การขับรถยนต์ย้อนศร ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

1.7.6 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร หมายถึง การรับรู้ของนักศึกษาว่าอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรืออาจถึงแก่ชีวิตได้ หากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เกิดการบาดเจ็บทางสมอง พิการและเสียชีวิตได้ ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้เกิดความรุนแรงต่อร่างกาย เป็นต้น



1.7.7 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร หมายถึง การรับรู้ของนักศึกษาถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับหากตนเองมีพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น สวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดยางทุกครั้งที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์จะช่วยลดความรุนแรงที่สมองได้ การขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่าง ระวังระมัดระวังและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จะช่วย ลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ได้ การตรวจสอบสภาพรถและซ่อมแซมรถก่อนการขับซิ่ง จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับซิ่ง เป็นต้น

1.7.8 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร หมายถึง การรับรู้ของนักศึกษาว่าตนเองมีความสามารถที่จะป้องกัน หรือหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ จราจร เช่น ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ไม่หยอกล้อกับบุคคลอื่นที่นั่ง ซ้อนท้ายหรือเพื่อนที่ขับรถคันอื่นขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้ง เมื่อขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ตรวจสอบเช็คสภาพรถก่อนการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ไม่ขับซิ่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน เป็นต้น

1.7.9 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ หมายถึง ความตั้งใจที่จะปฏิบัติตัว เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา เช่น ตั้งใจปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ตั้งใจสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ที่ขับซิ่งและซ้อนท้าย รถจักรยานยนต์ ตั้งใจไม่หยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น เป็นต้น

1.7.10 การปฏิบัติในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร หมายถึง การกระทำใด ๆ ของนักศึกษาเพื่อที่จะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ทั้งในขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ การใช้ถนน ได้แก่ ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ที่ขับซิ่งและซ้อนท้าย รถจักรยานยนต์ ไม่ขับซิ่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่เลี้ยวตัดหน้าคันอื่น ให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณ มือทุกครั้งก่อนเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องจราจร ไม่ขับซิ่งคู่ขนานกับรถคันอื่น ไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับ ซิ่งรถจักรยานยนต์ ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง ไม่หยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น ไม่ดื่มสุรา ก่อนการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เป็นต้น



บทที่ 2

ปริทัศน์เอกสารข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม โดยผู้วิจัยได้นำแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาประยุกต์ใช้ในการจัดโปรแกรมขับขี่ปลอดภัย พร้อมทั้งสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย ซึ่งแบ่งการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังสาระสำคัญ ต่อไปนี้

- 2.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ
- 2.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ
- 2.3 พฤติกรรมสุขภาพ
- 2.4 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2.5 ทฤษฎีแรงจูงใจการป้องกันโรค
- 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับวัยรุ่น
- 2.7 ความรู้เกี่ยวกับจุดเสี่ยงอันตราย
- 2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.9 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

2.1.1 ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้น โดยไม่ตั้งใจให้เกิด โดยไม่คาดคิดมาก่อน ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและจิตใจและอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2536)

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ร่างกายและชีวิตได้ (จุฬารักษ์ โสตะ, 2541)

อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง ผลหรืออันตรายที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ (บุษบา จันทร์ผ่อง, 2542)

สรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์หรืออันตรายที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้คาดการณ์มาก่อน ส่งผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจ รวมทั้งทรัพย์สินเสียหาย

2.1.2 ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 4 ประเภท (นิรมล เมืองโสม, 2555) ได้แก่

2.1.2.1 อุบัติเหตุภายในบ้าน (Home Accident) หมายถึง ผลของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในบริเวณบ้าน เช่น มีดบาด ประตุหรือหน้าต่างหนีบมือ ไฟดูด ตกบันได น้ำร้อนลวก เป็นต้น

2.1.2.2 อุบัติเหตุในสาธารณสถาน (Public Accident) หมายถึง ผลของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสถานที่สาธารณะ เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน ห้างสรรพสินค้า สถานเริงรมย์ สถานที่ตากอากาศ เป็นต้น



2.1.2.3 อุบัติภัยจากการประกอบอาชีพ (Occupational Accident) หมายถึง ผลของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในการประกอบอาชีพหรือขณะทำงาน อันตรายที่ได้รับอาจเนื่องมาจากเครื่องมืออุปกรณ์ในการทำงาน เครื่องใช้ในการเกษตร เป็นต้น

2.1.2.4 อุบัติภัยจากการจราจร (Traffic Accident) หมายถึง ผลของเหตุการณ์ทางจราจรทุกประเภททั้งทางน้ำ ทางบก ทางอากาศ เช่น เรือล่ม แพคว่ำ เครื่องบินตก เครื่องบินชนภูเขา รถยนต์ชนคน รถยนต์ชนกัน เป็นต้น

สรุปได้ว่า ประเภทของอุบัติเหตุ สามารถแบ่งได้ 4 ประเภท ได้แก่ อุบัติภัยภายในบ้าน อุบัติภัยในที่สาธารณะ อุบัติภัยจากการประกอบอาชีพ และอุบัติเหตุจากการจราจร

2.1.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (นิรมล เมืองโสม, 2555)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก มี 4 สาเหตุหลัก ๆ ดังนี้

2.1.3.1 ตัวบุคคล (Person) เกิดจากความประมาทของตัวบุคคลเอง เช่น ขับรถประมาท เลินเล่อ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เสพยาเสพติดหรือรับประทานยาที่มีผลต่อประสาท ก่อนขณะขับขี่รถ มีภาวะความเครียดทางอารมณ์และความอ่อนล้าของร่างกาย ความเหน็ดเหนื่อยจากการทำงาน มีพฤติกรรมที่เบี่ยงเบน เช่น ขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ขับรถในท่าที่ที่หวาดเสียว ส่วนผู้เดินเท้ามีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อันได้แก่ ไม่เคารพกฎจราจร ขาดมารยาท ขาดระเบียบวินัย ไม่มีความรู้ในการปฏิบัติตนที่ถูกต้อง ปลอดภัยตามกฎหมาย

2.1.3.2 ยานพาหนะ (Vehicle) ยานพาหนะมีสภาพไม่สมบูรณ์หรือไม่พร้อมใช้งาน ได้แก่ ไฟเลี้ยวไม่ทำงาน เบรกขาด ยางล้อเสื่อมสภาพ สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มากขึ้น

2.1.3.3 ถนน (Road) ลักษณะพื้นผิวถนนทำให้เกิดความเสี่ยงของอุบัติเหตุแตกต่างกัน เช่น ถนนลูกรัง เมื่อสภาพพื้นผิวถนนเปียกน้ำจะทำให้เกิดเป็นโคลนและลื่นไถลได้ง่าย ถนนที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีต ถนนที่มีทางโค้งมาก ๆ หรือต้องขึ้นและลงเขาบ่อย ๆ หรือถนนที่โค้งหักงอที่เรียกว่า โค้งหักศอก ทำให้เกิดมุมอับหรือจุดบอดของการเห็นสภาพการจราจรข้างหน้าหรือลักษณะของพื้นผิวถนน ล้วนทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น

2.1.3.4 สภาพแวดล้อม (Environment) ได้แก่ สภาพดินฟ้าอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย เช่น ฝนตกทำให้ถนนลื่นมีหมอกหนาทึบ ทำให้ไม่สามารถมองเห็นพื้นผิวถนน หรือจากควันที่เกิดจากกรณีที่เกิดอุบัติเหตุตามข้างทางและไฟไหม้ป่าที่แผ่ขยายเป็นวงกว้าง ทำให้มีทัศนวิสัยที่ไม่ดี อีกทั้งการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางคืน มีความรุนแรงมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุในเวลากลางวัน เนื่องจากความมืด ทำให้ไม่สามารถมองเห็นวัตถุหรือคนที่อยู่บนถนน สภาพการจราจรในเวลากลางคืนไม่คับคั่งเหมือนเวลากลางวัน ทำให้ผู้ขับขี่ขับรถเร็ว ประมาทมากขึ้น และมีสภาพร่างกายที่อ่อนล้า สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

สรุปได้ว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจากตัวบุคคล ยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อม



2.1.4 การป้องกันอุบัติเหตุจากจราจรทางบก (นิรมล เมืองโสม, 2555)

ประกอบด้วยหลักใหญ่ ๆ 3 ประการ ได้แก่

2.1.4.1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ควรปฏิบัติดังนี้

1) มาตรการทางการศึกษา ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกชนิดควรผ่านการฝึกสอนการขับขี่จากโรงเรียนที่ได้รับรองจากหน่วยงานของรัฐ โดยการฝึกการขับอย่างถูกวิธี ปลอดภัยและฝึกให้มีความชำนาญในการคำนวณระยะทางที่จะหยุดรถอย่างปลอดภัย เมื่อมีวัตถุหรือสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า เช่น รถที่วิ่งด้วยความเร็ว 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะสามารถหยุดรถได้เมื่อเบรกกระทันหันที่อยู่ห่างจากวัตถุ 47 เมตร หรือประมาณ 3 ช่วงรถยนต์ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ควรมีความรู้ว่าถ้าขับขี่รถจักรยานหรือรถจักรยานยนต์ในเวลากลางคืน ควรแต่งกายด้วยสีสว่าง เพื่อให้รถใหญ่สามารถมองเห็นได้ชัดในระยะไกล

2) มาตรการทางวิศวกรรม โดยการออกแบบเข็มขัดนิรภัยตามสภาพของรถหรือออกแบบหมวกนิรภัยให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศของประเทศไทย เช่น ราคาไม่แพง ได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) สวมใส่สบาย ไม่หนักมากเกินไป

3) มาตรการทางกฎหมาย พระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้กำหนดแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับกฎจราจรพร้อมบทลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของผู้ศึกษาที่จะบังคับใช้ และมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจังให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนดหรือวัยรุ่นที่ชอบการขับขี่รถด้วยท่าทางที่โลดโผน รถที่มีอุปกรณ์ไฟส่องสว่างหรือสัญญาณไฟชำรุด และกฎหมายกำหนดห้ามมิให้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกิด 1 คน ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

2.1.4.2 ผู้เดินเท้า ควรที่จะปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ดังนี้

1) มาตรการทางการศึกษา ผู้เดินทางควรศึกษาวิธีการเดินหรือการเดินข้ามถนนอย่างปลอดภัย ได้แก่ สัญญาณไฟ ศึกษากฎจราจร เพื่อที่จะได้เดินข้ามถนนอย่างปลอดภัย ควรเดินบนทางเท้าหรือบาทวิถี ควรเดินหันหน้าสวนทางรถ เพื่อที่จะได้เห็นรถที่วิ่งสวนมาและเดินเรียงแถว จูงเด็กให้เด็กเดินชิดริมใน ไม่วิ่งหยอกล้อกันหรือเล่นกัน หากจะเดินในเวลากลางคืน ควรใส่เสื้อที่มีสีสว่าง เช่น สีขาว เนื่องจากผู้ขับขี่จะได้มองเห็น ขึ้นรถประจำทาง เมื่อรถหยุดสนิทที่ป้ายหยุดรถประจำทาง และเมื่อลงจากรถประจำทางแล้วจะข้ามถนน ควรรอให้รถออกจากป้ายไปให้พ้นเสียก่อน จะได้มองเห็นรถอื่น ๆ ที่แล่นมาได้อย่างชัดเจน ขณะเดินข้ามถนน ควรข้ามทางม้าลาย สะพานลอยหรืออุโมงค์ ก่อนข้ามถนนให้หยุดมองซ้าย มองขวาและมองซ้ายอีกครั้งก่อนข้ามถนน เพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีรถแล่นผ่าน และการเดินข้ามถนนให้เดินด้วยความเร็ว ระวังระวัง แต่อย่าวิ่ง เพราะอาจจะสะดุดล้มกลางถนนและห้ามวิ่งถอยกลับถ้ามีรถวิ่งมาด้วยความเร็ว ควรหยุดนิ่งอยู่กับที่ เพราะโดยสัญชาตญาณผู้ขับขี่จะพยายามหลบรถไปทางใดทางหนึ่ง อย่าข้ามถนนตรงทางแยกต่าง ๆ ที่อนุญาตให้รถที่จะเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดได้

2) มาตรการทางวิศวกรรมจราจร ให้มีการติดตั้ง ดูแล ซ่อมแซมแผ่นป้ายจราจรหรือสัญญาณไฟจราจรอย่างสม่ำเสมอ สามารถมองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

3) มาตรการทางกฎหมาย เจ้าหน้าที่ควรกวาดล้างและจับกุมผู้เดินเท้าที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น บริเวณที่มีสัญญาณไฟจราจร แต่ไม่รอสัญญาณไฟจราจรด้านทางม้าลายให้ปรากฏเป็นสีเขียว เดินข้ามถนนทั้ง ๆ ที่ยังเป็นไฟสัญญาณสีแดง ไม่เดินข้ามตรงทางม้าลาย สะพานลอยทางข้าม



2.1.4.3 สภาพโครงสร้างของถนน การเลือกพื้นผิวที่จะใช้ทำถนน ควรเลือกสร้างถนน ให้ได้ระดับความเอียง การหักมุม ความลาดชัน เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศในแต่ละภาคหรือมีป้ายจราจรเตือนตามจุดต่าง ๆ เช่น อีก 500 เมตร ถึงทางแยก อีก 300 เมตร มีการปรับปรุงพื้นผิวการจราจร ดีเส้นจราจรให้ชัดเจน นอกจากนี้ควรมีการจัดช่องทางเดินรถสำหรับรถจักรยานยนต์ เพื่อจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรได้มากยิ่งขึ้น จัดให้ทางม้าลายสำหรับผู้เดินเท้าได้เดินข้ามถนน ควรมีการปรับปรุงให้ความปลอดภัยกับผู้พิการ เช่น ประเทศญี่ปุ่น จุดที่มีทางม้าลายสำหรับผู้เดินเท้าได้ใช้ข้ามถนน เมื่อไฟสัญญาณจราจรด้านทางม้าลายปรากฏเป็นสีเขียว จะมีเสียงดนตรีขึ้น เพื่อให้ผู้พิการทราบว่าขณะนี้ปลอดภัยในการข้ามถนน นอกจากนี้ตามบริเวณทางแยกที่มีทางม้าลายจะสร้างให้พื้นผิวของบาทวิถีค่อย ๆ ลาดจนอยู่ในระดับเดียวกับถนนตรงจุดทางม้าลาย และพื้นผิวบาทวิถีในบริเวณนั้นจะมีปุ่มนูนสีเหลืองจากพื้นถนน

สรุปได้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถป้องกันได้จากสาเหตุหลัก 3 ประการ ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ผู้เดินเท้า และสภาพโครงสร้างทางถนน

2.1.5 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน สามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ดังนี้ (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศิริธร, 2549)

2.1.5.1 ความสูญเสียทางกายภาพ (Human Cost) ในที่นี้หมายถึง ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต (Death) และผู้บาดเจ็บ

2.1.5.2 ความสูญเสียทางจิตและสังคม (Psychological and Social Loss) กล่าวได้ว่าเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจเห็นได้ด้วยตาเรา เพราะเป็นนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึกของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้น ๆ ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ ได้แก่ ความเจ็บปวด ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียขวัญ การเสียจริต จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคม และการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนกันได้ด้วยเงิน และยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติอีกด้วย

2.1.5.3 ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ (Economic Loss) ซึ่งได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนหลายพันล้านบาท และนอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย

สรุปได้ว่า อุบัติเหตุจราจรทางบกก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม ก่อให้เกิดสูญเสียแก่ผู้ประสบภัยมากน้อยต่างกันตามเหตุการณ์ โดยประมาณค่าความเสียหายไม่ได้

ผู้วิจัยได้นำความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุมาประยุกต์ใช้ในการกำหนดกิจกรรม โดยการบรรยายให้ความรู้ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์



2.2 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ (Theory of cause of accident)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ (วิจิตร บุญยโทธระ, 2536: 7 อ้างอิงจาก Heinrich, 1959) เฮนริช กล่าวว่า การบาดเจ็บเป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่ 1 ล้ม ย่อมทำให้ตัวโดมิโนตัวถัดไปล้มตามกันไปด้วย ได้แก่

โดมิโนตัวที่ 1 สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment of Background) ได้แก่ สภาพการเลี้ยงดูของครอบครัว ขนบธรรมเนียมประเพณี ตลอดจนสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ชุมชนแออัด ชุมชนเมือง ย่อมมีความแตกต่างกัน

โดมิโนตัวที่ 2 ความบกพร่อง หรือความผิดปกติของบุคคล (Defects of Person) ได้แก่ ความพิการของร่างกาย เช่น ตาบอดสี หูหนวก และการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Condition) ได้แก่ การกระทำหรือพฤติกรรมของบุคคลที่เสี่ยงต่ออันตราย เช่น การขับรถด้วยความเร็วสูงในขณะที่ฝนตกถนนลื่น เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติเหตุ (Accident) ได้แก่ ผลที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคมหรือความบกพร่องทางร่างกายของบุคคลหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น หลับในขณะขับขีรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injuries of Damage) ได้แก่ นี้อาการ เสียดวงตา ขาหัก อัมพาต เป็นต้น

สรุปได้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่อุบัติเหตุ เมื่อตัวโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของบุคคลออก การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่อุบัติเหตุ มาประยุกต์ใช้ในการให้ความรู้ โดยการบรรยายของวิทยากร ถึงพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร มีการฝึกขับขีรถปลอดภัย รวมทั้งการวิเคราะห์จุดเสี่ยง เพื่อที่จะนำไปสู่การมีพฤติกรรมการขับขีที่ปลอดภัย เป็นแนวทางในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรอีกทางหนึ่ง

2.3 พฤติกรรมสุขภาพ

2.3.1 ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพ

พฤติกรรมสุขภาพ (Health Promotion) (สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, 2541 อ้างอิงจาก Glossary, 1986) หมายถึง กิจกรรมหรือการปฏิบัติใด ๆ ของปัจเจกบุคคล ที่กระทำไปเพื่อจุดประสงค์ในการส่งเสริม ป้องกัน หรือบำรุงรักษาสุขภาพโดยไม่คำนึงถึงสถานะสุขภาพที่ดำรงอยู่หรือรับรู้ได้ ไม่ว่าพฤติกรรม นั้น ๆ จะสัมฤทธิ์ผลสมความมุ่งหมายหรือไม่ในที่สุด



พฤติกรรมสุขภาพ (จีระศักดิ์ เจริญพันธ์ และเฉลิมพล ต้นสกุล, 2549 อ้างอิงจาก Gochman, 1982) ได้กล่าวว่า “พฤติกรรมสุขภาพ ได้แก่ คุณสมบัติต่าง ๆ ของบุคคล อาทิ เช่น ความเชื่อ ความคาดหวัง แรงจูงใจ ค่านิยม การรับรู้ และองค์ความรู้อื่น ๆ ซึ่งหมายความว่ารวมถึงลักษณะบุคลิกภาพ ความรู้สึก และอารมณ์ ลักษณะอุปนิสัย และรูปแบบพฤติกรรมที่ปรากฏเด่นชัด การกระทำ และลักษณะนิสัย ซึ่งเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการส่งเสริมสุขภาพ การฟื้นฟูสุขภาพ และป้องกัน”

พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง การกระทำ หรือกิจกรรมทุกชนิดของสิ่งมีชีวิต ซึ่งมีทั้งที่อยู่ภายใน และแสดงออกภายนอก (ธนิดา ผาติเสนะ, 2550)

พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง พฤติกรรมสุขภาพเป็นการปฏิบัติที่สอดคล้องกับชีวิตในด้านสุขภาพอนามัยที่ทำให้คนได้คงรักษารูปแบบการดำเนินที่เอื้ออำนวยต่อความมีสุขภาพดีไว้ได้ หรือสร้างรูปแบบการดำรงชีวิตที่ส่งผลดีต่อสุขภาพอนามัยให้เกิดขึ้นใหม่ (ปาริชา นิพนพานนท์, 2555 อ้างอิงจาก Green et al., 1972)

สรุปได้ว่า พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง การกระทำหรือการปฏิบัติใด ๆ ทั้งที่เป็นพฤติกรรมภายในและพฤติกรรมภายนอกของบุคคลที่กระทำไป เพื่อจุดประสงค์ในการส่งเสริม ป้องกัน ฟื้นฟูและเอื้ออำนวยให้มีสุขภาพอนามัยที่ดี เป็นการแสดงศักยภาพของมนุษย์ เพราะฉะนั้นพฤติกรรมสุขภาพมีทั้งพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ และพฤติกรรมการป้องกันโรค

2.3.2 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ

ได้แบ่งพฤติกรรมออกได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ (ธนิดา ผาติเสนะ, 2550 อ้างอิงจาก Bloom, 1975)

2.3.2.1 พฤติกรรมด้านพุทธิศึกษา (Cognitive Domain)

พฤติกรรมด้านพุทธิศึกษา (Cognitive Domain) หรือพฤติกรรมด้านความรู้ พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวข้องกับการรู้ – การจำ ข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถและทักษะทางสติปัญญา การใช้วิจารณญาณ เพื่อประกอบการตัดสินใจ พฤติกรรมด้านพุทธิศึกษานี้ประกอบด้วยความสามารถระดับต่าง ๆ ซึ่งเริ่มต้นจากการรู้ในระดับง่าย ๆ และเพิ่มการใช้ความคิด และพัฒนาสติปัญญามากขึ้นเรื่อย ๆ ขึ้นความสามารถระดับต่าง ๆ มีดังนี้

1) ความรู้ (Knowledge) เป็นพฤติกรรมขั้นต้น เป็นความสามารถเกี่ยวกับความจำได้ (Memorization) และระลึกได้ (Recall) เกี่ยวกับความรู้ที่ได้รับไปแล้ว ได้แก่ ความรู้ในเนื้อหาที่เป็นทั้งรูปธรรม ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎเกณฑ์ คำศัพท์ คำจำกัดความ ความรู้เกี่ยวกับวิธีดำเนินการ และกระบวนการ ความรู้รวบยอดในเนื้อเรื่อง ซึ่งเป็นการจำข้อสรุป โครงสร้าง หรือหลักเกณฑ์ใหญ่ ๆ ของเนื้อหาวิชานั้น ๆ หรือเป็นข้อสรุปโครงสร้างหรือหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการแก้ปัญหา

2) ความเข้าใจ (Comprehension) เป็นพฤติกรรมที่ต่อเนื่องจากความรู้ ต้องมีความรู้มาก่อนจึงจะเข้าใจ ความเข้าใจนี้แสดงออกมาในรูปทักษะ เช่น สามารถให้ความหมาย แปลความตีความ แปลสรุป ขยายความ คาดคะเนจากข้อความและเขียนเนื้อหาที่กำหนดขึ้นใหม่ได้

3) การนำไปใช้ (Application) เป็นการนำเอาวัสดุ วิธีการ แนวคิดทฤษฎีมาใช้ในสถานการณ์ที่แตกต่างจากที่ได้เรียนรู้มาอย่างเหมาะสม สามารถให้เหตุผลสนับสนุน และเลือกใช้หลักการที่เหมาะสมกับปัญหาอื่น ๆ หรือที่กำหนดให้



4) การวิเคราะห์ (Analysis) เป็นขั้นที่บุคคลมีความสามารถ

ขั้นที่ 1 สามารถแยกองค์ประกอบของปัญหาหรือสภาพการณ์ออกเป็นส่วน ๆ เพื่อทำความเข้าใจกับองค์ประกอบต่าง ๆ

ขั้นที่ 2 สามารถมองเห็นความสัมพันธ์อย่างแน่ชัดระหว่างส่วนประกอบนั้น

ขั้นที่ 3 สามารถมองเห็นหลักของการผสมผสานระหว่างส่วนประกอบที่มารวมกันขึ้นเป็นปัญหา หรือสภาพการณ์นั้น ๆ

นั่นคือ เป็นขั้นที่สามารถแยก จำแนกองค์ประกอบที่สลับซับซ้อนออกเป็น ส่วน ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างส่วนย่อยต่าง ๆ เช่น สามารถวิเคราะห์บทความได้ว่าส่วนไหนเป็นข้อเท็จจริง ส่วนไหนเป็นความคิดเห็น ส่วนไหนเป็นสมมติฐาน และส่วนไหนเป็นสรุปผล

5) การสังเคราะห์ (Synthesis) เป็นขั้นที่บุคคลมีความสามารถรวบรวมหรือนำองค์ประกอบหรือส่วนต่าง ๆ เข้ามารวมกัน เป็นภาพพจน์ที่สมบูรณ์ มีโครงสร้างใหม่ที่ชัดเจนและมีคุณภาพสูงขึ้น หรือนำแต่ละส่วนย่อย ๆ จัดรวมกันเป็นหมวดหมู่ให้เกิดเรื่องใหม่ โครงสร้างใหม่ที่มีความชัดเจนกว่าเดิมหรือนำเอาประสบการณ์เก่ามารวมกับประสบการณ์ใหม่แล้วเป็นแบบแผนหรือหลักสำหรับปฏิบัติ

6) การประเมินค่า (Evaluation) เป็นความสามารถของบุคคลในการวินิจฉัยหรือตัดสิน ดีราค่าคุณภาพของสิ่งต่าง ๆ โดยมีเกณฑ์หรือมาตรฐาน เป็นเครื่องช่วยประกอบการวินิจฉัย ซึ่งมี 2 แบบคือ

6.1) การประเมินค่าโดยอาศัยข้อเท็จจริงภายใน เช่น ตัดสินคุณค่าของเรื่องราวโดยให้เนื้อหาของเรื่องราวนั้น เป็นเกณฑ์ตัดสิน

6.2) การประเมินค่าโดยอาศัยเกณฑ์ภายนอก เช่น ตัดสินคุณค่าของสิ่งต่าง ๆ โดยเอาสิ่งที่สังคมยอมรับเป็นเกณฑ์ตัดสิน มาตรฐานอาจจะออกมาในรูปคุณภาพหรือปริมาณก็ได้ และมาตรฐานที่ใช้อาจมาจากการที่บุคคลผู้นั้นตั้งขึ้นเอง หรือมาจากมาตรฐานที่มีอยู่แล้ว เมื่อบุคคลเป้าหมายหรือกลุ่มเป้าหมายมีการพัฒนาความสามารถด้านพุทธิศึกษานี้แล้วก็จะสามารถท่องได้หรือบอกได้

2.3.2.2 พฤติกรรมด้านเจตคติ (Affective Domain)

พฤติกรรมด้านเจตคติ หมายถึง ความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ - ไม่ชอบ การให้คุณค่าหรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถืออยู่ เป็นการเกิดขึ้นภายในจิตใจของบุคคล การเกิดพฤติกรรมด้านเจตคติ แบ่งออกเป็นขั้นตอน ดังนี้

1) การรับหรือการให้ความสนใจ (Receiving or Attending) เป็นขั้นที่บุคคลถูกกระตุ้นให้ทราบว่ามีเหตุการณ์หรือสิ่งเร้าบางอย่างเกิดขึ้น และบุคคลนั้นมีความยินดีหรือมีภาวะจิตใจที่พร้อมจะรับหรือให้ความสนใจต่อสิ่งเร้านั้น ดังนั้นในขั้นนี้ จะมีส่วนประกอบ คือ ความตระหนัก ความยินดีหรือเต็มใจที่จะรับ การเลือกรับ หรือการเลือกให้ความสนใจ

2) การตอบสนอง (Responding) เป็นขั้นที่บุคคลถูกจูงใจให้เกิดความรู้สึกผูกมัดต่อสิ่งเร้า เป็นเหตุให้บุคคลพยายามทำปฏิกิริยาตอบสนอง พฤติกรรมในขั้นนี้ ประกอบด้วย การยินยอมในการตอบสนอง หรือการเชื่อฟัง ความตั้งใจที่จะตอบสนอง และความพอใจในการตอบสนอง

3) การให้ค่า (Valuing) เป็นขั้นที่บุคคลมีปฏิกิริยาที่แสดงว่ายอมรับว่าเป็นสิ่งที่มีคุณค่าสำหรับตัวเขา และได้นำไปพัฒนาให้เป็นของเขาอย่างแท้จริง แสดงว่าเกิดค่านิยม พฤติกรรมขั้นนี้ประกอบด้วย การยอมรับ ความชอบและผูกมัดค่านิยมเข้ากับตัวเขา



4) การจัดกลุ่มค่านิยม (Organization) เป็นขั้นที่บุคคลจัดระบบของค่านิยมต่าง ๆ ให้เข้ากลุ่ม โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่านิยมเหล่านั้น ในการจัดค่านิยมนี้ ประกอบด้วยการสร้างแนวคิดเกี่ยวกับค่านิยมและจัดระบบของค่านิยม

5) การแสดงลักษณะค่านิยมที่ยึดถือ (Characterization by a Value or Value Complex) พฤติกรรมนี้ถือว่าบุคคลมีค่านิยมหลายชนิด จัดอันดับของค่านิยมเหล่านั้นจากที่ดีที่สุดไปถึงน้อยที่สุด พฤติกรรมเหล่านี้จะเป็นตัวคอยควบคุมพฤติกรรมของบุคคล พฤติกรรมขั้นนี้และการวางแผนทางปฏิบัติ และการแสดงลักษณะที่จะปฏิบัติตามแนวทางที่เขากำหนด

2.3.2.3 พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain)

เป็นพฤติกรรมที่ใช้ความสามารถในการแสดงออกทางร่างกาย ซึ่งรวมถึงการปฏิบัติที่อาจแสดงออกในสถานการณ์หนึ่ง และสังเกตหรืออาจเป็นพฤติกรรมที่ล่าช้าคือ บุคคลยังไม่ได้ปฏิบัติแต่คาดคะเนว่าจะปฏิบัติในโอกาสต่อไป

สรุปได้ว่า การที่คนจะแสดงพฤติกรรมขั้นสุดท้ายคือการปฏิบัติออกมานั้น ต้องอาศัยด้านพุทธิศึกษา คือ ความรู้กับพฤติกรรมด้านเจตคติเป็นส่วนประกอบ กระบวนการที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ ต้องอาศัยเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน เป็นพฤติกรรมที่สามารถประเมินผลได้ง่าย แต่กระบวนการที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมต้องอาศัยเวลา และการตัดสินใจหลายขั้นตอน ในทางสุภาพอนามัยถือว่าพฤติกรรมด้านการปฏิบัติของบุคคลเป็นเป้าหมายขั้นสุดท้ายที่ช่วยให้บุคคลมีสุภาพอนามัยที่ดี

2.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม สามารถแบ่งเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ดังนี้ (ธนิดา ผาติเสนะ, 2550 อ้างอิงจาก บุญเยี่ยม ตระกูลวงษ์, 2530)

แนวความคิดที่ 1 ปัจจัยภายในตัวบุคคล (Intra Individual Causal Assumption) รากฐานของแนวคิดมาจากสมมติฐานเบื้องต้นว่า สาเหตุของการเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมาจากองค์ประกอบภายในตัวบุคคล อันได้แก่ ความรู้ เจตคติ ความเชื่อ ค่านิยม แรงจูงใจ ความตั้งใจใฝ่พฤติกรรม เป็นต้น จากแนวความคิดข้างต้น นักพฤติกรรมศาสตร์ในกลุ่มนี้สนใจศึกษาและสร้างทฤษฎีเกี่ยวกับทฤษฎีการเรียนรู้ ทฤษฎีเจตคติ และการเปลี่ยนแปลงเจตคติ ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจ ทฤษฎีค่านิยม เป็นต้น วิธีการศึกษาก็จะยึดทฤษฎีดังกล่าวเป็นหลัก โดยเน้นการให้ความรู้ การเปลี่ยนเจตคติ การสร้างแรงจูงใจ การสร้างค่านิยม เป็นต้น การวัดผลการดำเนินการศึกษาก็จะวัดในรูปของการเปลี่ยนแปลงความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ซึ่งเราเรียกว่า KAP Study ทางด้านการวางแผนครอบครัวของประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศพบว่า ความรู้ และเจตคติของการศึกษาและวิจัยบางเรื่องก็สัมพันธ์กับพฤติกรรมบางเรื่องก็ไม่พบว่า ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กัน ทำให้นักพฤติกรรมศาสตร์ตั้งข้อสงสัยว่า KAP จะมีใช้เครื่องมือที่ดีที่จะใช้วัดพฤติกรรมสุภาพ

แนวความคิดที่ 2 ปัจจัยภายนอกตัวบุคคล (Extra Individual Causal Assumption) กลุ่มนี้มีรากฐานแนวคิดจากสมมติฐานที่ว่า สาเหตุของการเกิดพฤติกรรมมาจากปัจจัยภายนอกตัวบุคคล นักพฤติกรรมศาสตร์กลุ่มนี้สนใจศึกษาปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม และระบบโครงสร้างทางสังคม เช่น ระบบการเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา ศาสนา องค์ประกอบด้านประชากรและลักษณะทางภูมิศาสตร์มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของคนอย่างไร ทฤษฎีนี้จะนำมาประยุกต์ใช้จะเกี่ยวข้องกับทฤษฎีทางประชากรศาสตร์ สังคมศาสตร์ จิตวิทยาสังคม และเศรษฐศาสตร์ เป็นต้น



แนวความคิดที่ 3 ปัจจัยหลายปัจจัย (Multiple Causality Assumption) กลุ่มนี้มีรากฐานแนวคิดมาจากสมมติฐานที่ว่า พฤติกรรมของคนนั้นเกิดมาจากปัจจัยภายในบุคคลและปัจจัยภายนอกบุคคล

สรุปได้ว่า พฤติกรรมเกิดจากปัจจัยภายในตัวบุคคล ได้แก่ ความรู้ เจตคติ ความเชื่อ ค่านิยม แรงจูงใจ ความตั้งใจใฝ่พฤติกรรม เป็นต้น และปัจจัยภายนอกตัวบุคคล ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม และระบบโครงสร้างทางสังคม เช่น ระบบการเมือง เศรษฐกิจ การศึกษา ศาสนา องค์ประกอบด้านประชากรและลักษณะทางภูมิศาสตร์ ทั้งนี้อาจเกิดจากหลายปัจจัยรวมกัน

2.3.4 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ แบ่งได้ 3 ประการ (ธนิดา ผาติเสนะ, 2550)

2.3.4.1 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพโดยวิธีการทางการศึกษา วิธีการศึกษาหมายถึง วิธีการที่วางแผนไว้อย่างมีระบบโดยประยุกต์แนวคิดจากด้านการศึกษา เพื่อดำเนินงานให้ได้ผลตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ วัตถุประสงค์ส่วนใหญ่ของการจัดการศึกษานั้นก็เพื่อจะให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับเรื่องหนึ่ง ๆ ซึ่งหมายถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอันเนื่องมาจากการมีประสบการณ์ของบุคคล

แนวคิดที่นำมาประยุกต์ใช้ในการจัดวิธีการทางการศึกษานั้น ส่วนใหญ่จะได้มาจากหลักและทฤษฎีทางด้านวิธีการสอน หลักและทฤษฎีการเรียนรู้ การติดต่อสื่อสาร เป็นต้น

การจัดวิธีการทางการศึกษาในงานทางกายภาพและสาธารณสุขนั้น คือ สุขศึกษานั้นเอง สรุปว่า สุขศึกษา หมายถึง การจัดกิจกรรมทางการศึกษาเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย เพื่อให้ผู้เรียนได้เกิดการเรียนรู้ เกิดแนวคิด เปลี่ยนความเชื่อ ทศนคติที่ถูกต้อง สมควรใจและลงมือปฏิบัติด้วยตนเอง เป็นประการสำคัญ การสุขศึกษาที่มีได้ก่อให้เกิดปฏิบัติย่อมถือว่ายังไม่ได้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างแท้จริง

2.3.4.2 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพโดยการบังคับและการออกกฎหมาย วิธีการบังคับโดยการออกกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ข้อบังคับเป็นวิธีหนึ่งที่ใช้เพื่อแก้ปัญหาสาธารณสุข และเป็นวิธีที่สะดวกต่อผู้ดำเนินงาน ไม่ต้องใช้เงินมาก แต่ก็มีขอบเขตจำกัด จะนำมาใช้ในทุกปัญหาไม่ได้ ในกรณีปัญหาเร่งด่วน หรือโครงการระยะสั้น อาจจะได้ผลรวดเร็วทันใจ เช่น เมื่อมีการระบาดของโรคบางชนิด รัฐบาลจะออกกฎหมายให้ประชาชนไปรับวัคซีนคุ้มกันโรค ถ้าตรวจพบว่าใครไม่ได้ไปรับบริการจะถูกปรับ เป็นต้น

วิธีการนี้จะได้ดีสำหรับในบุคคลบางกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มที่มองเห็นความสำคัญของการไปรับบริการ และที่กลัวความผิด แต่ในประชาชนบางกลุ่มอาจจะไม่เห็นความสำคัญและไม่กลัวการลงโทษก็อาจจะไม่ปฏิบัติตาม ในทางทฤษฎีนั้นกล่าวว่า การบังคับหรือออกกฎหมาย เพื่อบังคับให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้น จะเกิดผลต่อการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติชั่วคราวเท่านั้น แต่ความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องนั้นมักจะไม่เปลี่ยนแปลง ตรงใดที่เขาคิดว่ามาสั่ง มาบังคับเขา หรือผลที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติ นั้น ๆ นำความน่ากลัวหรือภัยอันตรายมาให้เขา ก็อาจจะปฏิบัติอยู่ แต่ตรงใดไม่มีสิ่งบังคับเขาก็จะไม่ปฏิบัติ ดังนั้นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจะไม่ยืนยาวถาวร การใช้การบังคับหรือออกกฎหมายนี้ ในบางกรณีอาจไม่ได้ผลเลย และอาจก่อให้เกิดปฏิกิริยาในกลุ่มประชาชนในทางที่ไม่ดีขึ้นได้ การบังคับนี้ นอกจากจะเป็นการบังคับโดยการออกกฎหมายแล้ว ยังมีการบังคับในลักษณะที่กระทำพฤติกรรมเนื่องจากความเกรงกลัว เช่น ระหว่างหัวหน้างานและผู้ใต้บังคับบัญชา พ่อแม่กับลูก พี่กับน้อง หรือแม้แต่ในบุคคลระดับเดียวกัน เช่น เพื่อนกับเพื่อน ซึ่งลักษณะของการบังคับจะออกมาในลักษณะผลสืบเนื่องที่เกิดขึ้นเนื่องจากการทำ หรือไม่ทำพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่ง เช่น ลูก ๆ จะต้องแปรงฟันให้สะอาดก่อนถึงจะดูโทรทัศน์ ผู้ใต้บังคับบัญชามาทำงานเช้าเมื่อเวลาหัวหน้างานอยู่ เพื่อหวังผลทางด้านความดีความชอบ เป็นต้น



2.3.4.3 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพโดยการสร้างแบบอย่างที่ดี แนวคิดของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ โดยการสร้างแบบอย่างที่ดีนั้นมีพื้นฐานมาจากทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงของเคลแมน ซึ่งเชื่อว่าวิธีหนึ่งที่บุคคลเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยการเลียนแบบหรือเอาแบบอย่างบุคคลที่เขาชอบยกย่องนับถือ หรือบุคคลที่ยอมรับเขาเข้าเป็นสมาชิกในกลุ่ม หรือเพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดีระหว่างสมาชิกในกลุ่ม พฤติกรรมสุขภาพก็เช่นเดียวกัน บุคคลเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติทางสุขภาพโดยการเลียนแบบบุคคลอื่น ที่มีความสำคัญสำหรับตัวเขา เช่น นิสัยการรับประทานอาหาร การแสดงออกทางอารมณ์ การพูดจา การรักษาความสะอาดของร่างกาย การแต่งกาย การแปรงฟัน ทักษะติดต่อแพทย์ ทันตแพทย์ ความรู้ทางด้านสุขภาพอนามัย เป็นต้น บุคคลเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพได้ โดยการเลียนแบบเช่นนี้ การสร้างแบบอย่างที่ดีจะเป็นส่วนสำคัญจะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพได้ การสร้างแบบอย่างที่ดีทางสุขภาพอนามัยนั้น เป็นหน้าที่รับผิดชอบของบุคคลทุกคน ตลอดถึงชุมชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับบุคคล เริ่มตั้งแต่บ้าน โรงเรียน และชุมชน

สรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพเกิดได้จากวิธีการทางการศึกษา เช่น การให้ความรู้เพื่อให้ผู้เรียนได้เกิดการเรียนรู้ เกิดแนวคิด เปลี่ยนความเชื่อ ทักษะที่ต้อง สม่ครใจและลงมือปฏิบัติด้วยตนเอง การบังคับและการออกกฎหมายวิธีการนี้จะได้ผลดีสำหรับในบุคคลบางกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มที่มองเห็นความสำคัญของการไปรับบริการ และที่กลัวความผิด แต่ในประชาชนบางกลุ่มอาจจะไม่เห็นความสำคัญและไม่กลัวการลงโทษก็อาจจะไม่ปฏิบัติตาม โดยการสร้างแบบอย่างที่ดี การสร้างแบบอย่างที่ดีจะเป็นส่วนสำคัญจะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพได้

2.3.5 การพัฒนาพฤติกรรม

การพัฒนาพฤติกรรม (รุจิรา ดวงสงค์, 2549 อ้างอิงจาก David et al., 1964) ได้อธิบายเกี่ยวกับการพัฒนาพฤติกรรมประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้คือ

2.3.5.1 พฤติกรรมด้านพุทธิพิสัย (Cognitive Domain) คือ การพัฒนาเน้นความจำ ความรู้ ความเข้าใจ การใช้ความคิดวิจารณ์ญาณ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ การประเมินค่า

2.3.5.2 พฤติกรรมด้านจิตพิสัย (Affective Domain) การพัฒนาความนึกคิด ความรู้สึก ทักษะคิด อารมณ์ ความศรัทธา ความเชื่อ ค่านิยม ฯลฯ

2.3.5.3 พฤติกรรมด้านทักษะพิสัย (Psychomotor Domain) ได้แก่ การแสดงออกทางร่างกาย หรือการฝึกปฏิบัติ โดยมีการประสานกันของกล้ามเนื้อส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย ซึ่งพบว่าทักษะจะเกิดขึ้นได้นั้น มีความสัมพันธ์กับความถี่ของการฝึกปฏิบัติ เช่น การวาดเขียน การกีฬา การพูด ฯลฯ

สรุปได้ว่า พฤติกรรมที่จำเป็นและมีความสำคัญอย่างยิ่ง คือ พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่บุคคลแสดงออกทางร่างกาย การที่บุคคลจะมีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติที่ดีต้องมีความรู้ มีเจตคติ ค่านิยม ความเชื่อ แรงจูงใจ ความตั้งใจที่ดี จึงจะมีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติที่ดีตามมา

ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพมาประยุกต์ใช้ในการให้ความรู้ โดยการบรรยายของวิทยากร สร้างทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับชี่ปลอดภัย โดยการฝึกขับชี่ปลอดภัยซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญดูแลอย่างใกล้ชิด เพื่อที่จะนำไปสู่การปฏิบัติในการป้องกันตนเองไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจราจร



2.4 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.4.1 ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน

พฤติกรรมการป้องกัน คือ กิจกรรมที่บุคคลกระทำด้วยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันการเกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งการสืบค้นโรคขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค (อิลิซา จันท์เรือง, 2545 อ้างอิงจาก Langli, 1977)

พฤติกรรมการป้องกัน (Protective Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลที่กระทำเป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกัน ส่งเสริม หรือคงไว้ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี (อิลิซา จันท์เรือง, 2545 อ้างอิงจาก Harris and Guten, 1979)

สรุปได้ว่า พฤติกรรมการป้องกัน หมายถึง กิจกรรมของบุคคลที่กระทำ หรือแสดงออกอย่างสม่ำเสมอ โดยมีเจตนาหรือวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันโรค ป้องกันความพิการ ส่งเสริมและคงไว้เพื่อให้มีสุขภาพที่ดีสมบูรณ์

2.4.2 ความหมายของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นภดล บำรุงกิจ (2544) ได้นิยามความหมายของ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจร หมายถึง การปฏิบัติหรือการกระทำที่ถูกต้องเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติภัย ประกอบด้วยพฤติกรรมก่อนการขับขี่ เช่น การตรวจสอบสภาพรถ การเตรียมความพร้อมของร่างกาย พฤติกรรมระหว่างการขับขี่ เช่น การบังคับและควบคุมรถ การปฏิบัติตามกฎจราจร และพฤติกรรมหลังการขับขี่ เช่น การตรวจสอบสภาพรถหลังการใช้งาน นอกจากนี้ยังรวมถึงการป้องกันการบาดเจ็บหรืออันตรายต่อร่างกาย และชีวิตเมื่อเกิดอุบัติภัย

เรณู บุญล้อม (2548) ได้นิยามความหมายของคำว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติกฎจราจร เช่น การสวมหมวกนิรภัย การไม่ขับขี่ซ้อนกันเกิน 1 คน

พัชรินทร์กร ทาน้อย (2551) ได้นิยามความหมายของ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง การกระทำใด ๆ ที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงจากสถานการณ์เสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติภัย สามารถป้องกันตนจากการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่ด้วยความระมัดระวัง การไม่ขับขี่รถขณะมีเมเมา หรือในขณะที่ร่างกายไม่พร้อม (เช่น ขณะง่วงนอน อ่อนเพลีย) การสวมหมวกนิรภัย การไม่ขับขี่ด้วยความเร็วสูงเกินที่กฎหมายกำหนด การตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้ เป็นต้น

สรุปได้ว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจรการขับขี่รถจักรยานยนต์หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำใด ๆ ที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่หลีกเลี่ยงจากสถานการณ์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติภัยจราจร สามารถป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือสูญเสียทรัพย์สิน และเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น ไม่ขับเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ประมาท ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมสมบูรณ์เพื่อพร้อมใช้งาน เป็นต้น



2.4.3 ขั้นตอนการป้องกันอุบัติเหตุ (นิรมล เมืองโสม, 2555) ได้แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

2.4.3.1 การป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ (Primary Prevention) เป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับสาเหตุ และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับนักเรียน นักศึกษา เจ้าหน้าที่ และประชาชนทั่วไป

2.4.3.2 การป้องกันขณะเกิดอุบัติเหตุ (Secondary Prevention) เป็นการให้ความรู้เพื่อช่วยเหลือฉุกเฉิน

2.4.3.3 การป้องกันหลังเกิดอุบัติเหตุ (Tertiary Prevention) เป็นการรักษาผู้ป่วยให้พ้นจากชีวิต อันตราย ป้องกันภาวะแทรกซ้อน และภาวะทุพพลภาพหรือบาดเจ็บ

สรุปได้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุ สามารถป้องกันได้ 3 ขั้นตอน คือ ป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ ป้องกันขณะเกิดอุบัติเหตุ ป้องกันหลังเกิดอุบัติเหตุ

2.4.4 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อแนะนำสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากบทความ “หลักพื้นฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย 10 ประการ” มีรายละเอียดดังนี้ (ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า บริษัทฮอนด้า, 2551)

2.4.4.1 สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์

2.4.4.2 หมั่นตรวจระบบเบรก ยาง และระบบส่องสว่างให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

2.4.4.3 มองดูด้านหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเปลี่ยนช่องทาง

2.4.4.4 สัญญาณจราจรที่สำคัญและควรจดจำ

2.4.4.5 อย่าขับขี่รถจักรยานยนต์สวนทาง หรือข้ามช่องทางวิ่ง

2.4.4.6 ระวังระยะวังและลดความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุม

2.4.4.7 อย่าขับเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด

2.4.4.8 ห้ามเสพหรือดื่มของมึนเมาขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2.4.4.9 การขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณสี่แยกที่มีการจราจรติดขัดในด้านตรงข้าม ควรหยุดรถ หรือชะลอความเร็วของรถ และตรวจดูว่าปลอดภัยจากยานพาหนะอื่น แล้วจึงเคลื่อนรถเข้าสู่บริเวณสี่แยก โดยระวังรถคันอื่นที่จะออกมาจากมุมที่มองไม่เห็น หรือจุดบอดที่เกิดจากรถที่กำลังจอดติดกันอยู่ อาจมาจากรถบนทางตรงของถนนที่ตัดกัน หรือรถที่เลี้ยวมาจากด้านตรงข้าม

2.4.4.10 การขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่าง และมีปริมาณรถน้อยในเวลากลางคืน ในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่างในเวลากลางคืนจะสามารถมองเห็นได้เพียงบริเวณไฟหน้ารถส่องสว่างถึง ดังนั้นจึงควรขับโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าเวลากลางวัน เพื่อให้สามารถคาดการณ์และแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันได้

สรุปได้ว่า การป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้นั้น ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร และหลักพื้นฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย 10 ประการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาประยุกต์ใช้ โดยการนำวิทยากรจากขนส่งจังหวัดมหาสารคามและทีมวิทยากรด้านความปลอดภัยจากบริษัท ฮอนด้า จำกัด (มหาชน) มาให้ความรู้ในการปฏิบัติตามกฎจราจร และการฝึกปฏิบัติขับขี่ที่ปลอดภัย เพื่อให้ นักศึกษามีความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัยและเพื่อเป็นการกระตุ้นให้นักศึกษามีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและปลอดภัย



2.5 ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค (Protection Motivation Theory) (จุฬารณย์ โสตะ, 2554 อ้างอิงจาก Rogers, 1975)

Rogers (จุฬารณย์ โสตะ, 2554 อ้างอิงจาก Rogers, 1975) ได้พัฒนาทฤษฎีนี้ขึ้นครั้งแรกในปี ค.ศ.1975 เพื่อช่วยสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับความกลัวของบุคคล โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาแบบแผนของกระตุ้นให้เกิดความกลัวเพื่ออธิบายแรงจูงใจที่มีอิทธิพลต่อความกลัวหรือความกังวลใจจากการสื่อสารที่เข้ามาคุกคาม เน้นเกี่ยวกับการประเมินการรับรู้ด้านข้อมูลข่าวสารที่เป็นความรู้ หรือประสบการณ์ทางสุขภาพการให้ความสำคัญกับสิ่งที่มาคุกคามสุขภาพ และขบวนการของบุคคลที่ใช้แก้ปัญหาในสิ่งที่กำลังคุกคามอยู่นั้น รวมถึงการประเมินปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นผลให้เกิดการเพิ่มหรือลดของการตอบสนองของบุคคลต่อสิ่งที่มาคุกคามทางสุขภาพ ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งปัจจัยภายในหรือภายนอกร่างกายบุคคล ประกอบด้วย ความรุนแรงของโรคหรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (Noxiousness) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคหรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (Perceived Probability) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง

จากองค์ประกอบหรือตัวแปรที่ทำให้เกิดความกลัวจะทำให้เกิดสื่อกลางของกระบวนการรับรู้ในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ทำให้เกิดการรับรู้ในความรุนแรง จนสามารถประเมินความรุนแรงได้ ทำให้เกิดการรับรู้ในการทบทวนการณ และเกิดความคาดหวังในการทบทวนการณ ทำให้เกิดการรับรู้ในความสามารถในการตอบสนองการทบทวนการณ

ทั้งหมดนี้ทำให้เกิดแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพและความตั้งใจที่จะตอบสนองในที่สุด ต่อมาทฤษฎีนี้ได้มีการปรับปรุง พัฒนาและนำมาใช้ในปี ค.ศ.1983 โดยนำตัวแปรทั้ง 4 ตัว คือ การรับรู้ในความรุนแรงของโรค (Noxiousness) การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived Probability) ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนอง (Response Efficacy) และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) มาสรุปเป็นกระบวนการรับรู้ 2 แบบ ดังนี้

2.5.1 การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (Threat Appraisal) เป็นการประเมินปัจจัยที่เพิ่มหรือลด ความน่าจะเป็นในการทำให้เกิดพฤติกรรมตอบสนองที่ไม่เหมาะสม เช่น พฤติกรรมการเริ่มต้นสูบบุหรี่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ตัวแปรที่เพิ่มโอกาสการเกิดพฤติกรรมตอบสนองที่ไม่เหมาะสมคือ รางวัลจากภายใน (Intrinsic Rewards) เช่น สุขสบายทางกาย และรางวัลจากภายนอก (Extrinsic Rewards) เช่น การยอมรับจากสังคม การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ ประกอบไปด้วยการรับรู้ 2 ลักษณะ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived Probability) และการรับรู้ความรุนแรงของโรค (Noxiousness) ซึ่งการรับรู้นี้จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม โดยมีโอกาสเกิด พฤติกรรมสุขภาพทั้งแบบพึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ ดังนี้

2.5.1.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived Probability) หมายถึง ความเชื่อหรือการคาดคะเน ว่าตนเองมีโอกาเสี่ยงต่อการเป็นโรคหรือมีปัญหาสุขภาพ โดยใช้การสื่อสารที่ทำให้เกิดความกลัว สื่อออกมาว่าหากกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่างจะทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ ซึ่งจะทำให้บุคคลเชื่อว่าตนเองกำลังตกอยู่ในภาวะเสี่ยง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค จะขึ้นอยู่กับความตั้งใจของแต่ละบุคคลว่า ถ้าไม่ปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่เกิดขึ้นก็จะทำให้ตนเองมีโอกาเสี่ยงต่อการเป็นโรคสูงได้ บุคคลที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรคสูงและ



เห็นความสำคัญของการมีสุขภาพดี จึงมีการปฏิบัติตนในการส่งเสริมสุขภาพและปกป้องตนเองเพื่อไม่ให้เกิดโรคขึ้น

2.5.1.2 การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Noxiousness) หมายถึง ความเชื่อที่บุคคลเป็นผู้ประเมินเองในด้านความรุนแรงของโรคที่มีต่อร่างกาย การก่อให้เกิดความพิการ เสียชีวิต ความยากลำบาก การใช้เวลานานในการรักษา และการเกิดโรคแทรกซ้อนหรือมีผลกระทบต่อบทบาททางสังคมของตน ซึ่งการรับรู้ความรุนแรงของโรคนั้น อาจมีความแตกต่างจากความรุนแรงของโรค ซึ่งแพทย์เป็นผู้ประเมิน (วิชัย สิริวิบูลยภักดิ์, 2553) การทำให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของโรค จะใช้การสื่อสารเพื่อทำให้เกิดความกลัวว่า ถ้ากระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง จะทำให้บุคคลได้รับผลลัพธ์ร้ายแรง ลักษณะข้อความที่ใช้ในการสื่อสารได้แก่ การบรรยายว่าจะได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยหรือเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต เป็นต้น โดยทั่วไปข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวสูง จะส่งผลให้บุคคลเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้มากกว่าข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวสูง อาจไม่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยตรง แต่ต้องใช้ในการกระตุ้นหรือการปลุกเร้า ร่วมกับการสื่อสารให้เกิดความกลัว จึงจะส่งผลให้ข้อมูลนั้นมีลักษณะเด่นและชัดเจนขึ้น ซึ่งการใช้สื่อกระตุ้น จะทำให้บุคคลเกิดการรับรู้ความรุนแรงของโรคได้ดีกว่าการกระตุ้นตามปกติ และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้

2.5.2 การประเมินการเผชิญปัญหา (Coping Appraisal) ประกอบด้วย การรับรู้ 2 ลักษณะ คือ การรับรู้ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response-efficacy) และการรับรู้ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่พึงประสงค์และทำให้หลีกเลี่ยงอันตรายได้ แต่สิ่งที่ทำให้การเกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองลดลง คือ ความไม่สะดวก การมีค่าใช้จ่าย ความไม่น่าชื่นชม ความยากลำบาก ความสับสน ยุ่งยาก การเกิดอาการแทรกซ้อน และความไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิต ปฏิสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเองจึงเป็นสิ่งสำคัญมากในการก่อให้เกิดความตั้งใจที่จะแก้ไขปัญา ซึ่งต้องพยายามสร้างให้เกิดขึ้น และรักษาความตั้งใจนั้นไว้ให้มั่นคง

2.5.2.1 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response-efficacy) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองหมายถึง การที่บุคคลทราบถึงผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำว่าจะช่วยลดการเกิดโรคหรือปัญหาสุขภาพได้ สามารถกระทำได้โดยการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค ซึ่งเป็นการสื่อสารที่ทำให้บุคคลเกิดความกลัว โดยปกติจะเป็นการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบของการลดพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้จัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการบรรยายและแจกแผ่นพับให้ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและการเลือกใช้ให้เหมาะสม ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยซึ่งช่วยลดความรุนแรงจากการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การสาธิตและฝึกปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ซึ่งจะทำให้นักศึกษาเห็นว่าตนเองสามารถปฏิบัติได้ในชีวิตประจำวัน ไม่มีความยุ่งยากซับซ้อน อีกทั้งยังสะดวก รวดเร็วในการปฏิบัติ และไม่ทำให้เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม เพื่อให้นักศึกษาเกิดความคาดหวังในผลดีที่เกิดขึ้นจากการสวมหมวกนิรภัย และจากการดูวีดิทัศน์อุบัติเหตุจราจร จะทำให้นักศึกษาเกิดความกลัวจะหาวิธีป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุภัยนั้นได้



2.5.2.2 ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง เป็นตัวแปรที่เพิ่มขึ้นมา ซึ่ง Bandura (1997) เชื่อว่ากระบวนการเปลี่ยนแปลงทางจิตวิทยา ขึ้นอยู่กับความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่มีต่อทางเลือกนั้น ๆ ซึ่งสามารถกระทำได้หลายวิธีเช่น การเลียนแบบ การเรียนรู้ หรือการสอนด้วยคำพูด ดังนั้นการทำให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำได้ จึงต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสาร ซึ่งควรจะมีเนื้อหาที่มีผลทำให้บุคคลปฏิบัติตามได้จริง จึงจะทำให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และเป็นพื้นฐานให้บุคคลปฏิบัติตามได้

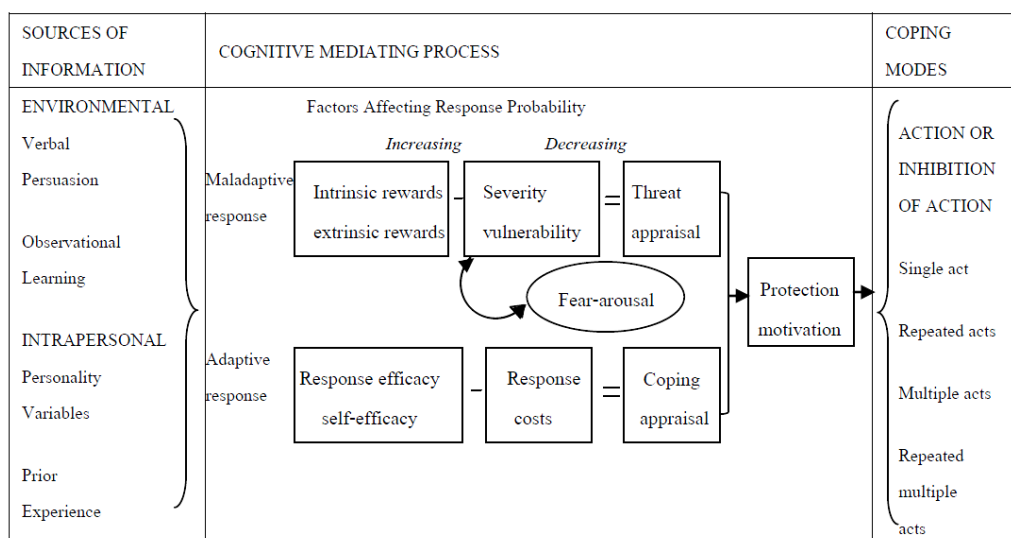
ในการวิจัยครั้งนี้ได้จัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้นักศึกษาเกิดความเชื่อว่า ตนเองสามารถสวมหมวกนิรภัยได้ การนำเสนอตัวแบบที่สวมหมวกนิรภัยถูกต้อง ซึ่งจะทำให้เกิดการเลียนแบบพฤติกรรม และเกิดความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยงจะทำให้นักศึกษาเห็นว่าตนเองสามารถป้องกันตนเองได้อย่างไรบ้าง เมื่อต้องเดินทางผ่านจุดเสี่ยงเหล่านั้น

กระบวนการรับรู้ทั้ง 2 ประการของแต่ละบุคคลนี้ อาจมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับอิทธิพลของสิ่งแวดล้อม การพูดชักชวน การเรียนรู้จากการสังเกต และลักษณะของบุคคล (บุคลิกและประสบการณ์) ซึ่งจะทำให้เกิดความตั้งใจที่จะปฏิบัติและนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

กล่าวโดยสรุป ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค มีความเชื่อว่า แรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคจะกระทำได้ดีที่สุด เมื่อบุคคลมีความเชื่อในความรุนแรงของโรค โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสนองต่อพฤติกรรมของตนเอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะกระทำ พฤติกรรมได้ ดังนี้

- 1) บุคคลเห็นว่าอันตรายต่อสุขภาพนั้นรุนแรง
- 2) บุคคลมีความรู้สึกไม่มั่นคงหรือเสี่ยงต่ออันตรายนั้น
- 3) บุคคลเชื่อว่าการตอบสนองโดยการปรับตัว เป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่จะกำจัดอันตรายนั้น
- 4) บุคคลมีความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถปรับตัวตอบสนองหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นได้อย่างสมบูรณ์
- 5) ผลดีจากการตอบสนองด้วยการปรับตัวแบบที่ไม่พึงประสงค์นั้นมีน้อย
- 6) อุปสรรคเกี่ยวกับการปรับตัวหรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นต่ำ ซึ่งจะมีผลต่อความตั้งใจ และช่วยให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเฉพาะบางอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามกรอบแนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคของ Rogers ดังภาพประกอบ 2.1





ที่มา: (จุฬารณ โสตะ, 2554 อ้างอิงจาก Rogers, 1975)

ภาพประกอบ 2.1 ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคของ Rogers (The Protection Motivation Theory)

จากการศึกษาทฤษฎีดังกล่าวสรุปได้ว่า ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคสามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลได้ เมื่อบุคคลมีความเชื่อว่า แรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคจะกระทำได้ดีที่สุด มีความเชื่อในความรุนแรงของโรค โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสนองต่อพฤติกรรมของตนเอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะกระทำ ก็จะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลให้ดีขึ้นได้

ผู้วิจัยจึงได้เลือกใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค ในประเด็นของการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติตัว มาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรม เนื่องจากอิทธิพลของแหล่งข้อมูลข่าวสาร สิ่งแวดล้อม การพูดชักชวน การเรียนรู้จากสังเกต หรือประสบการณ์ที่บุคคลได้รับ จะมีส่วนช่วยโน้มน้าวให้นักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ เห็นความสำคัญของการป้องกันอันตราย จากการไม่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในลักษณะที่พึงประสงค์ และนำสิ่งที่ได้ศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้อย่างเหมาะสมต่อไป



2.6 แนวคิดเกี่ยวกับวัยรุ่น

2.6.1 ความหมายของวัยรุ่น

วัยรุ่น ในภาษาอังกฤษเรียกว่า Adolescence มีรากศัพท์มาจากภาษาละตินว่า Adolescere หมายถึง การเจริญสู่วุฒิภาวะ (Grow into Maturity)

วินัส ศรีศักดา (2545) วัยรุ่นเป็นลักษณะที่เด็กจะพัฒนาไปสู่ความเป็นผู้ใหญ่ เป็นวัยที่อยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในชีวิตอย่างรวดเร็วในทุกด้าน ทั้งด้านร่างกาย สติปัญญาอารมณ์ และสังคม เป็นเหตุให้วัยรุ่นเป็นวัยที่ประสบปัญหาและเผชิญวิกฤติการณ์ในการปรับตัวมากที่สุดในชีวิต

เพ็ญพิไล ฤทธาคนานนท์ (2550) วัยรุ่นเป็นวัยที่สำคัญของชีวิต ต้องพบกับการเปลี่ยนแปลงในหลาย ๆ ด้าน ซึ่งต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ โดยทั่วไป นักจิตวิทยาแบ่งช่วงระยะวัยรุ่นเป็น 3 ระยะ ดังต่อไปนี้

1) วัยรุ่นตอนต้น (Early Adolescence) เป็นระยะเริ่มแรกในการเข้าสู่วัยรุ่น โดยอยู่ในช่วงอายุ 12-15 ปี วัยรุ่นในช่วงนี้จะเป็นช่วงของการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ อย่างเต็มที่และรวดเร็วมาก ทำให้ต้องปรับตัวต่อปัญหาทางร่างกาย สังคม อารมณ์

2) วัยรุ่นตอนกลาง (Middle Adolescence) อยู่ในช่วงอายุ 15-18 ปี ช่วงนี้เป็นช่วงที่ผ่านการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ได้

3) วัยรุ่นตอนปลาย (Late Adolescence) อยู่ในช่วงอายุ 18-25 ปี ระยะนี้เป็นช่วงสุดท้ายก่อนจะเข้าสู่ผู้ใหญ่

สรุปได้ว่า วัยรุ่น เป็นช่วงชีวิตของบุคคลที่พัฒนาจากเด็กไปเป็นผู้ใหญ่อ่างสมบูรณ์ เป็นระยะหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตระหว่างความเป็นเด็กและความเป็นผู้ใหญ่ โดยมีการเปลี่ยนแปลงของพัฒนาการทุกด้านทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ สังคม และสติปัญญา ซึ่งถือว่าช่วงชีวิตนี้เป็นระยะวิกฤตของชีวิต เนื่องจากเป็นช่วงระยะเวลามีความสับสนทางจิตใจมากกว่าวัยอื่น ๆ

2.6.2 พฤติกรรมและความต้องการของวัยรุ่น

วัยรุ่น เป็นวัยที่กำลังเจริญเติบโต อยากรู้ อยากเห็น ชอบเลียนแบบและแสดงออกมีอารมณ์รุนแรง ไม่ค่อยมีความยับยั้งชั่งใจ อ่อนความรู้และด้อยประสบการณ์ จึงอาจหลงผิด หรือถูกชักจูงไปในทางที่ผิดได้ง่าย โดยเฉพาะวัยรุ่น เป็นวัยเปลี่ยนจากเด็กสู่ผู้ใหญ่ นับเป็นวัยหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตคืออาจเสียคนเสียอนาคตได้ง่ายกว่าช่วงอายุในวัยอื่น ซึ่งนักจิตวิทยาที่มีชื่อเสียงคือ G.Stanley Hall ได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่งวิชาวัยรุ่น กล่าวว่า “วัยรุ่น เป็นวัยแห่งพายุ (Storm and Stress) เป็นวัยที่มีความต้องการและอารมณ์รุนแรง มีพลังมาก เนื่องจากร่างกายและจิตใจเปลี่ยนจากเด็กมาเป็นผู้ใหญ่ อารมณ์จึงแปรปรวนและจิตใจไม่ปกติ เกิดความขัดแย้งภายในจิตใจ ถ้าอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีเด็กและวัยรุ่นเหล่านี้ก็จะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบน และนำไปสู่การกระทำผิดได้ง่าย

พฤติกรรมเบี่ยงเบน (Delinquency) คือความประพฤติที่ออกนอกกลุ่มนอกทางไปจากทำนองคลองธรรมที่ดี (บรรทัดฐาน) ของสังคม ซึ่งถ้าทำสะสมนานเข้าก็จะทำให้ก่ออาชญากรรมได้ในที่สุด



2.6.3 ความต้องการของวัยรุ่น

ต้องการของมนุษย์โดยเฉพาะของวัยรุ่นมักจะขึ้นอยู่กับค่านิยมที่แต่ละคนยึดถือ และส่วนใหญ่มักจะยึดถือค่านิยมในกลุ่มที่ตนเข้าร่วมด้วย กลุ่มมีอิทธิพลมาก ต่อความต้องการของวัยรุ่น ดังนั้นความต้องการที่เป็นจริงก็คือความต้องการของตนเองบวกกับความต้องการของสังคมอันที่จริงความต้องการของวัยรุ่นคล้ายกับความต้องการของมนุษย์โดยทั่ว ๆ ไปในสังคมคือ ต้องการความมั่นคง ต้องการการยอมรับ ต้องการประสบการณ์ใหม่ ๆ ฯลฯ แต่ในที่นี้จะสรุปความต้องการออกเป็นข้อ ๆ เพื่อง่ายต่อการเข้าใจ คือ

2.6.3.1 ต้องการความรัก ความรักในที่นี้มีหลายแบบคือ รักพ่อแม่ญาติพี่น้อง รักเพื่อนรักพวกพ้อง ในขณะเดียวกันอยากให้เพื่อนรัก รักตัวเอง อยากดี อยากมีความสำเร็จ รักเพื่อนต่างเพศ ซึ่งเป็นความรักแบบหนุ่มสาว ฯลฯ

2.6.3.2 ต้องการความสนุกสนานเพลิดเพลิน ซึ่งส่วนมากมักจะออกมาในรูปของกิจกรรมกีฬาหรือการบันเทิง

2.6.3.3 ต้องการความเป็นอิสระ ความต้องการนี้จะรุนแรงมากในวัยรุ่น เพราะเป็นวัยที่อยู่ระหว่างวัยเด็กกับวัยผู้ใหญ่ จึงอยากจะแสดงออกซึ่งความเป็นตัวของตัวเอง ฉะนั้น จึงไม่ชอบให้ผู้ใหญ่มากำก่ายในชีวิตของตน ไม่ชอบให้ใครสอน คอยช่วยเหลือ บางคนจึงทำอะไรโดยผู้ใหญ่ไม่รู้ไม่เห็น

2.6.3.4 ต้องการได้รับการยกย่อง ต้องการมีชื่อเสียง วัยนี้เป็นวัยที่อยากให้สังคมยอมรับหรือชมเชยหรืออยากเด่น อยากดัง เช่น อยากเป็นนักกีฬาที่เก่ง เป็นขวัญใจ เป็นต้น หรืออาจจะออกมาในแง่เทิดทูนนักกีฬาดาวประจำคณะ หรือมหาวิทยาลัย หรือไม่ก็ตั้งชมรมต่าง ๆ เพื่อแสดงให้เห็นสังคมได้รู้ว่าเขาได้พยายามทำดีที่สุดแล้ว

2.6.3.5 มีอุดมคติสูง วัยรุ่นยังอยู่ในวัยที่เรียนรู้ทางทฤษฎีและยังไม่เคยออกไปประสบกับสภาพความเป็นจริง จึงละเลยมองข้ามความเป็นจริงไปบ้าง คือ เป็นพวกอุดมคตินิยม (Idealist) มากกว่ามุ่งไปในทางปฏิบัติได้จริง ๆ (Pragmatist) ซึ่งบางครั้งก็ตกเป็นเครื่องมือของผู้ที่มีอำนาจมีอิทธิพล มีบารมี แสวงหาประโยชน์ได้ เพราะวัยรุ่นมักจะเป็นพวกที่มีอุดมคติแรงกล้า มีความกล้าเสี่ยง และมีพลังผลักดันสูง เชื่อคนง่าย โดยไม่คิดว่ามนุษย์ในโลกอาจมีวิธีการลึกลับ มีลักษณะไปในทางไม่สุจริตและอาจแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัวได้จุดอ่อนสำคัญของวัยรุ่นอีกประการหนึ่ง คือ ถ้ามีความเชื่อแล้วมักจะเชื่ออย่างจริงจัง แต่ในขณะเดียวกันก็มีความระแวงไม่ยอมเชื่ออะไรง่าย ๆ นอกจากจะมีหลักฐานมาอ้างอิงให้เชื่อถือ และถ้าเชื่อแล้วเกิดไม่เป็นจริงจะเปลี่ยนความเชื่ออย่างรวดเร็ว เพราะเป็นวัยที่ชอบวิพากษ์ คือ เชิดชูทั้งคนกล้าจริงและคนกล้าไม่จริง

2.6.3.6 มีความสนใจเรื่องเพศและเพื่อนต่างเพศ เป็นวัยที่ต้องการความรู้ ความเข้าใจทางเพศอย่างถูกต้อง ถ้าถูกกีดกันจะแสดงออกทางอ้อมโดยการปิดบัง และพูดคุยนัยเฉพาะในกลุ่มเพศเดียวกันหาความรู้จากการได้ยินได้ฟังคนอื่นพูด ซึ่งอาจถูกบ้างผิดบ้าง หรือไม่ก็อ่านจากหนังสือเรื่องเพศหนุ่มสาวมักจะชอบดู

2.6.3.7 ต้องการการรวมกลุ่ม เพื่อนมีความสำคัญมาก เป็นวัยที่อยากให้เพื่อนยอมรับ เพราะฉะนั้นจึงพยายามทำตามเพื่อน แม้บางครั้งจะขัดกับความรู้สึกส่วนตัวก็ตาม เช่น เพื่อนชวนเดินขบวนแต่ไม่อยากเดินก็เดินด้วย เพราะกลัวเพื่อนจะไม่รัก หรือไม่ก็ไม่กล้าขัดใจเพื่อน เป็นต้น



2.6.3.8 ต้องการการยอมรับจากผู้ใหญ่ คือ อยากให้ผู้ใหญ่ออมรับบ้างว่ามีความสามารถ หรือมีประโยชน์ต่อสังคม เพราะฉะนั้นผู้ใหญ่ไม่ควรจะเพิกเฉย ควรให้วัยรุ่นช่วยรับผิดชอบในกิจกรรม บางอย่าง จะช่วยให้วัยรุ่นรู้จักความรับผิดชอบ เป็นตัวของตัวเองหรือช่วยตัวเองได้มากขึ้น

2.6.3.9 ต้องการแบบอย่างที่ดี วัยรุ่นในปัจจุบันมักจะชอบความอิสระ ก็ยังอยากได้ คำแนะนำจากผู้ใหญ่ที่ดี ผู้ใหญ่จะต้องเป็นปูชนียบุคคลที่ดี วัยรุ่น จึงจะมีแนวโน้มที่ดีได้ ผู้ใหญ่จะต้อง คอยนำทางคอยตักเตือนเมื่อทำผิดและให้รางวัลเมื่อทำดี

2.6.3.10 ต้องการความปลอดภัยและความมั่นคง คือ อยากได้หลักประกันว่าถ้าหาก ทำในสิ่งที่ดีแล้วจะไม่ถูกลงโทษหรือเป็นที่พอใจของผู้ใหญ่ เพราะในสายตาของผู้ใหญ่สิ่งที่วัยรุ่นคิดว่าดีแล้ว

2.6.3.11 ต้องการประสบการณ์ใหม่ ๆ ความต้องการนี้อาจจะรุนแรง และหาความ พึงพอใจโดยทางใดทางหนึ่งให้จนได้ ซึ่งผู้ใหญ่บางคนก็มักจะกีดกัน ห้ามไม่ให้หนุ่มสาวรับความสนุกสนาน เพลิดเพลิน ทั้ง ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดอันตรายแต่อย่างใด เช่น อยากแต่งกายแปลก ๆ ตามสมัยนิยม อยากมี เพื่อนต่างเพศ เป็นต้น ผลที่ติดตามมา คือ เกิดการช่อนเร้น หลอกลวง และในที่สุดอาจจะเกิดการเสื่อม เสี่ยเพราะเป็นวัยที่มีความรักกับความเกลียดเกลียดกันมาก (ศรีเรือน แก้วกังวาน, 2549)

สรุปได้ว่า วัยรุ่นระยะนี้เป็นระยะที่สำคัญที่สุด เป็นวัยที่เชื่อมต่อระหว่างเด็กกับผู้ใหญ่ โดยเฉพาะในช่วงอายุ 15-19 ปีเป็นช่วงที่วัยรุ่นชอบทดลองสิ่งแปลกใหม่ มีความคึกคะนอง และมี พฤติกรรมเลียนแบบ ในช่วงวัยนี้เป็นช่วงเริ่มหัดขับขี่ยานพาหนะทำให้ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ และ ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง นอกจากนี้มีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย มักมีพฤติกรรม การดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยา ก่อนการขับขี่ และไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งหมดวก นิรภัยและเข็มขัดนิรภัย ซึ่งพฤติกรรมที่เสี่ยงเหล่านี้จึงควรเร่งหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อป้องกันความสูญเสียที่จะตามมาอีกมากมาย

ผู้วิจัยได้นำแนวคิดเกี่ยวกับวัยรุ่นมาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรม โดยการนำกรณีตัวอย่าง จากเหตุการณ์ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม มาเป็นกรณีศึกษาให้ นักศึกษาได้รับรู้และเกิดความกลัวถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น และด้วยวัยรุ่นจะชอบ ทดลองสิ่งแปลกใหม่ มีความคึกคะนอง และมีพฤติกรรมเลียนแบบ ในช่วงวัยนี้เป็นช่วงที่ใช้ รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง และเป็นวัยที่ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ ผู้วิจัยจึงได้ นำวิทยากรจากขนส่งจังหวัดมหาสารคามและทีมวิทยากรด้านความปลอดภัยจากบริษัท ฮอนด้า จำกัด (มหาชน) มาให้ความรู้ในการปฏิบัติตามกฎจราจร และการฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัย เพื่อให้ให้นักศึกษามี ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ยังสนับสนุนให้นักศึกษาเป็นผู้นำใน การป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยแต่งตั้งคณะกรรมการแกนนำขับขี่ปลอดภัย โดยความสมัครใจของ นักศึกษา



2.7 ความรู้เกี่ยวกับจุดเสี่ยงอันตราย

2.7.1 ความหมายจุดอันตราย

จุดอันตราย (Black Spots) (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548) หมายถึง บริเวณบนโครงข่ายถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งและหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข เนื่องจากการที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นที่จุดเดียวกันหลาย ๆ ครั้ง และหากมีลักษณะการเกิดที่คล้ายกัน มีความเป็นไปได้ที่จะมีสาเหตุหนึ่งจากความบกพร่องของถนนและสภาพแวดล้อม

จุดอันตราย (Black Spots) (ภัทรสุตา วิชยพงศ์, 2554 อ้างอิงจาก OECD, 1976) หมายถึง บริเวณที่มีความเสี่ยงสูงที่เกิดอุบัติเหตุ อาจจะเป็นจุดซึ่งเป็นตำแหน่งที่สามารถกำหนดได้ชัดเจน

จุดอันตราย (Black Spots) (ภัทรสุตา วิชยพงศ์, 2554 อ้างอิงจาก Austroads, 1997) หมายถึง บริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นซ้ำที่ตำแหน่งเดิมบ่อยครั้ง โดยอาจเป็นทางแยก ทางตรง ทางโค้ง หรือสะพาน เป็นต้น อย่างไรก็ตามบริเวณที่มีแนวโน้มหรือมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง (โดยไม่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง) ก็อาจพิจารณาเป็นบริเวณอันตรายได้

สรุปได้ว่า จุดอันตราย หมายถึง บริเวณที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ เกิดซ้ำที่ตำแหน่งเดิมบ่อยครั้ง โดยอาจเป็นทางแยก ทางตรง ทางโค้ง หรือสะพาน เป็นต้น

2.7.2 กระบวนการแก้ไขจุดอันตราย

กระบวนการในการดำเนินการแก้ไขจุดอันตราย ประกอบด้วย 6 ขั้นตอนพร้อมภาพประกอบที่ 2 ดังนี้ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548)

2.7.2.1 การบ่งชี้จุดหรือบริเวณอันตราย (Identification of Black Spots) จากข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ข้อมูลจราจร เช่นปริมาณการจราจรและข้อมูลถนน (ความกว้าง ลักษณะผิวทาง รัศมี ความโค้ง) ทำการบ่งชี้ (Identify) จุดหรือบริเวณอันตรายบนถนนหรือทางแยก

2.7.2.2 การวิเคราะห์ในรายละเอียดของบริเวณอันตราย (Detailed Analysis of Identified Spots หรือ Diagnosis Phase) สามารถแบ่งเป็นขั้นตอนย่อย 3 ขั้นตอน คือ

- 1) สรุปลักษณะทั่วไปหรือรูปแบบของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละบริเวณ
- 2) สร้างไดอะแกรมการชน (Collision Diagram)
- 3) การตรวจสอบสถานที่เพื่อหาปัจจัยที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุ (Contributing Factors) ณ บริเวณนั้น ปัจจัยที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุมีมากมายหลายปัจจัย ตัวอย่างเช่น สภาพมองเห็น จำกัด ผิวทางลื่น มีหลุมบ่อ การไม่แนชัดว่ารถทางไหนมีสิทธิไปก่อน หรือแสงสว่างไม่พอ เป็นต้น

2.7.2.3 เสนอแนะมาตรการที่ใช้เพื่อลดปัจจัยที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุอันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุ (Countermeasure Selection) เช่น ถ้าเห็นว่าการจราจรที่สับสนที่ทางแยกเป็นปัจจัยสำคัญก็แก้ไขด้วยการแบ่งช่องจราจรให้เหมาะสม การติดตั้งไฟสัญญาณจะช่วยลดอุบัติเหตุจากการชนด้านข้างหรือถ้าตั้งเวลาไฟเหลืองให้เหมาะสมกับความเร็วรถที่เข้าสู่ทางแยกอุบัติเหตุชนท้ายก็ควรจะลดลง เป็นต้น แล้วจัดทำเป็นแผนงานและโครงการลดอุบัติเหตุ

2.7.2.4 การจัดลำดับความสำคัญว่าจะปรับปรุงที่บริเวณใดก่อนหลัง (Priority Ranking and Programming) โดยพิจารณาเปรียบเทียบผลประโยชน์จากอุบัติเหตุที่คาดว่าจะลดลงได้กับค่าลงทุน (Benefit or Cost Ratio) ณ บริเวณนั้นหรือในโครงการนั้น



2.7.2.5 การปรับปรุง หรือก่อสร้าง หรือดำเนินการตามมาตรการในโครงการที่คัดเลือกแล้วใน Plan or Countermeasure Implementation)

2.7.2.6 ประเมินผลมาตรการหรือการปรับปรุงที่เพิ่มขึ้น (Evaluation) ปรับวิธีแก้ไขหรือปรับมาตรการ (ถ้าจำเป็น)

2.7.3 การวิเคราะห์รายละเอียดจุดอันตราย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548)

2.7.3.1 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

รูปแบบของอุบัติเหตุเป็นข้อมูลที่มีความสำคัญมากในการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ได้แก่

- 1) ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงคนเดินเท้า และผู้ใช้ทางอื่น ๆ
- 2) ช่วงเวลาในการเกิดอุบัติเหตุ (กลางวัน กลางคืน)
- 3) มูลเหตุที่สันนิษฐาน เช่น ขับรถประมาท มึนเมา
- 4) ทิศนะวิสัยและสภาพแวดล้อม เช่น สภาพอากาศ ไฟฟ้าแสงสว่าง สภาพผิวทาง
- 5) จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต แยกเป็นชาย-หญิง อายุ
- 6) ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน

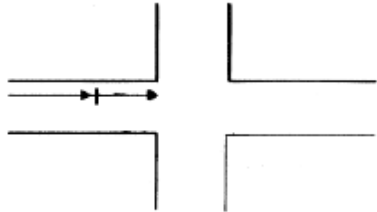
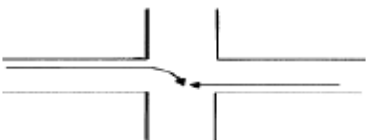
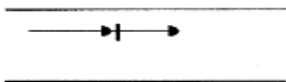
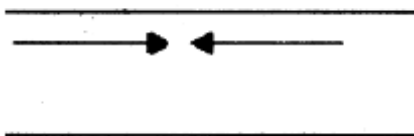
2.7.4 การวิเคราะห์สาเหตุที่เป็นไปได้ในการชนลักษณะต่าง ๆ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548) สาเหตุที่เป็นไปได้ในการชนลักษณะต่าง ๆ ดังแสดงในตาราง 2.1

ตาราง 2.1 สาเหตุที่เป็นไปได้ในการชนลักษณะต่าง ๆ

ลำดับที่	ลักษณะการชน	สาเหตุที่เป็นไปได้
1.	รถชนคนเดินเท้า	- คนเดินเท้าไม่ได้รับการปกป้องเพียงพอ - คนขับไม่ทราบว่าจะมีทางข้าม หรือจะมีคนข้าม - เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ - ไฟส่องสว่างบริเวณทางข้ามไม่เพียงพอ - ระยะมองเห็นจำกัด - เฟสสัญญาณไฟไม่เหมาะสม หรืออาจไม่มีจังหวะให้คนข้ามได้
2.	การชนแบบตั้งฉากที่ทางแยกมีสัญญาณไฟ	 - ระยะมองเห็นบริเวณทางแยกจำกัด - ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป - มองไม่ค่อยเห็นสัญญาณจราจร - เวลาเปิด/ปิด สัญญาณไฟ ไม่เหมาะสม - ถ้ามีอุบัติเหตุกลางคืนมาก ไฟฟ้าส่องสว่างอาจไม่เพียงพอ - ป้ายเตือนทางแยกข้างหน้าไม่เพียงพอ - ผ่าฝืนสัญญาณไฟ



ตาราง 2.1 (ต่อ)

ลำดับที่	ลักษณะการชน	สาเหตุที่เป็นไปได้
3.	การชนท้ายที่ทางแยก 	- ผู้ขับขี่ไม่ได้ตระหนักว่ามีทางแยกข้างหน้า - เวลาเปิด/ปิด สัญญาณไฟ ไม่เหมาะสม - ปริมาณรถเลี้ยวมาก และไม่มีช่องว่างเพียงพอสำหรับรถที่รอเลี้ยว - ความเร็วเข้าสู่ทางแยกสูง - พฤติกรรมขับรถตามหลังกระชั้นชิด
4.	ชนกับรถเลี้ยวขวาที่ทางแยก 	- ระยะมองเห็นจำกัด - ระยะไฟเหลืองสั้นเกินไป - ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป - ฝ่าฝืนสัญญาณ - ไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน
5.	การชนท้ายบนทาง 	- มีรถจอดล้ำเข้ามาในช่องจราจร - ผิวทางลื่น - ไฟท้ายของรถไม่มี/ไม่สว่างพอ - เบรกชำรุด - ขับรถตามหลังกระชั้นชิดเกินไป
6.	ชนแบบประสานงานบนทาง 	- เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน - ไม่มีป้ายหรือเส้นห้ามแซง หรือแซงรถในขณะที่ยังมองเห็นไม่พอ - ช่องจราจรแคบ

2.7.5 การค้นหาจุดเสี่ยงอันตราย

การค้นหาจุดเสี่ยงสามารถทำได้โดยการร่วมกันสร้างแผนที่จุดเสี่ยงจากแผนที่ โดยสามารถทำตามขั้นตอนดังนี้

2.7.5.1 แผนที่ชุมชน

ร่วมกันสร้างแผนที่ชุมชนโดยอาจขยายแผนที่ที่มีอยู่เดิม หรือช่วยกันเขียนขึ้นใหม่ ซึ่งแผนที่ควรประกอบด้วย ถนน และสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ



2.7.5.2 สร้างแผนที่จุดเสี่ยง

เมื่อได้ทำความเข้าใจแผนที่ร่วมกันแล้ว สมาชิกในชุมชนสามารถร่วมกันสร้างแผนที่จุดเสี่ยง โดยช่วยกันระบุตำแหน่งจุดเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีต่อไปนี้ ลงบนแผนที่เปล่า

- 1) ตำแหน่งที่มีผู้เสียชีวิต
- 2) ตำแหน่งที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส
- 3) ตำแหน่งที่มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (ทนายหม่องยาแดง) และจุดฮิยาริ (บริเวณที่มีประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เกิดล้ม เกิดชน)

โดยการกำหนดตำแหน่ง อาจใช้สติ๊กเกอร์หลากสีหรือเข็มหมุดติดลงบนแผนที่ โดยอาจกำหนดให้

สีแดง แทนจุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต
 สีเขียว แทนจุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส
 สีเหลือง แทนจุดเกิดอุบัติเหตุที่มีบาดเจ็บเล็กน้อย และจุดฮิยาริ
 (จุดที่เกิดเหตุการณ์เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เกิดล้ม เกิดชน)

สรุปได้ว่า การวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย เป็นการระบุจุดหรือพื้นที่บนถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นจุดที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไข เนื่องจากการที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นที่จุดเดียวกันหลาย ๆ ครั้ง และหากมีลักษณะการเกิดที่คล้ายกัน มีความเป็นไปได้ ที่จะมีสาเหตุหนึ่งจากความบกพร่องของถนนและสภาพแวดล้อม การวิเคราะห์จุดเสี่ยงอันตราย จึงเป็นวิธีหนึ่งที่จะช่วยให้เราสามารถทราบบริเวณที่อาจเกิดอันตรายได้ และขับข้อย่างระมัดระวัง

ผู้วิจัยได้นำความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์จุดเสี่ยงมาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมในโปรแกรมขับข้อยปลอดภัยเพื่อให้นักศึกษาได้ร่วมกันระบุจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ลงในแผนที่ภายในมหาวิทยาลัย เพื่อกระตุ้นให้นักศึกษาเกิดความระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีส่วนร่วมในการร่วมกันค้นหาจุดเสี่ยง เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ที่ถูกต้อง

2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชุดิมา เจียมใจ, กรัณพรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ และประเสริฐศักดิ์ กายนาคา (2559) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจ ในการสร้างเสริมพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศจังหวัดเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี พบว่า โปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจ ในการสร้างเสริมพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศจังหวัดเพชรบุรี มีประสิทธิผล คือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของคะแนนเฉลี่ยความรู้ทางสุขภาพ และพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



ตติยา นิมชัยภูมิ และจุฬารณณ์ โสตะ (2559) ศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก่ง อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดชัยภูมิ พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้ความสามารถตนเองของนักเรียน ความคาดหวังผลจากการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

ศิวาภรณ์ ศรีสกุล (2558) ศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอสครีราชา จังหวัดชลบุรี พบว่า กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนการเปลี่ยนแปลงของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมพบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

กานต์พิชชา หนูบุญ และพรรณี บัญชรพัฒน์กิจ (2557) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา พบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรสูงกว่าก่อนการทดลอง สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

ดาริกา บิลโสภา และจินตนา สรายุทธพิทักษ์ (2557) ศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

มะลิ โพธิ์พิมพ์ และพนิดา เทพชาลี (2557) ศึกษาการสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ภายหลังการจัดโปรแกรมผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าก่อน การจัดโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05 ส่วนคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรผู้ใช้รถยนต์ไม่แตกต่างกันทางสถิติ อุบัติเหตุการจราจรลดลงจาก ร้อยละ 24.80 เป็นร้อยละ 7.80 ยานพาหนะที่เกิดส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ลดลงจาก ร้อยละ 85.90 เป็นร้อยละ 64.50



การคาดเข็มขัดนิรภัยผู้ประสบอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 71.40 เป็นร้อยละ 81.80 ส่วนการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 58.80 เป็นร้อยละ 70.00

กนกวรรณ วังสระ (2555) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 โรงเรียนคอนสารวิทยาคม ตำบลทุ่งนาเลา อำเภอกอนสาร จังหวัดชัยภูมิ ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร เจตคติ ความเชื่อ ความตั้งใจ และการปฏิบัติตัวต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 0.05

สุนทรี ศรีเที่ยง, เฉลิมพล ต้นสกุล และศิริกัญญา ฤทธิ์แปลก (2555) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา จังหวัดศรีสะเกษ ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และกลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในทิศทางที่ดีขึ้น

สิริกัลยา เคิกศิริ และจุฬารณ โสตะ (2553) ศึกษาการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ยิยาวีฮัตตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ความโอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในผลของการตอบสนอง ความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$)

อรอนงค์ สุทธิ (2553) ศึกษาการประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุญทริกวิทยาการ อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน และค่าเฉลี่ยความแตกต่างของคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความสามารถตนเองของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ทศนคติของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมปฏิบัติตัวของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

พัชรินทร์กร ทาน้อย (2551) ศึกษาประสิทธิผลของการสร้างเสริมทักษะชีวิตและการจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน ด้านความรู้เกี่ยวกับการจราจรและอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ด้านทักษะชีวิตในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และด้านพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติทุกด้าน



สรุปได้ว่า การประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ซึ่งประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์มาใช้ในการจัดทำโปรแกรมขับเคลื่อนที่ปลอดภัย จะสามารถพัฒนาพฤติกรรมของนักศึกษาให้รู้จักการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย และนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ทั้งนี้ยังเป็นแนวทางในการวางแผนดำเนินงานส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมแก่นักศึกษาอย่างยั่งยืนสืบไป



2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในครั้งนี ผู้วิจัยได้กรอบแนวคิด ดังนี้



ภาพประกอบ 2.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 3

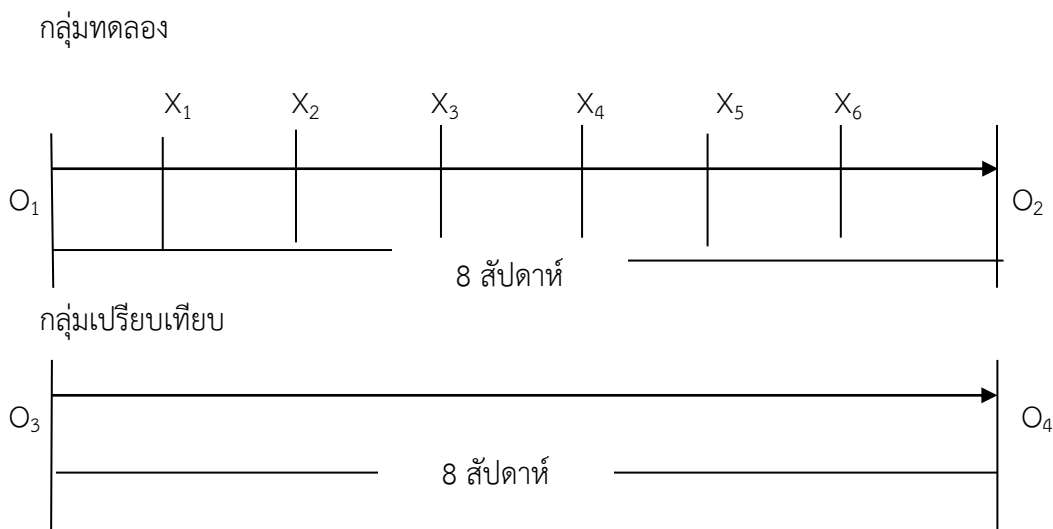
วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมตามโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม โดยมีวิธีดำเนินการศึกษา ดังนี้

- 3.1 รูปแบบการวิจัย
- 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 จริยธรรมในการวิจัย
- 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ
- 3.7 ขั้นตอนดำเนินการวิจัย
- 3.8 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 รูปแบบการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi - experimental Research) กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง (Experimental Group) และกลุ่มเปรียบเทียบ (Comparison Group) (ธวัชชัย วรพงศธร, 2543) โดยกลุ่มทดลองจะได้รับโปรแกรมที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้น ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบไม่ได้รับโปรแกรมใด ๆ มีการเรียนตามปกติ ใช้เวลาในการดำเนินการวิจัยทั้งหมด 8 สัปดาห์ (ดาริกา บิลโສະ และจินตนา สรายุทธพิทักษ์, 2557) เก็บรวบรวมข้อมูลทั้งก่อนทดลองและหลังการทดลอง (The Pretest-Posttest Control Group Design) ดังรูปแบบการศึกษาค้นคว้าและแผนภูมิการทดลองดังนี้



ภาพประกอบ 3.1 รูปแบบการวิจัย



O₁, O₃ หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลองทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ โดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

O₂, O₄ หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลเมื่อสิ้นสุดการทดลองทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

X₁ การจัดโปรแกรม ครั้งที่ 1 ในกลุ่มทดลอง โดยการจัดกิจกรรมการให้ความรู้โดยการบรรยายประกอบสื่อ เรื่องความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุจราจร โดยผู้วิจัย และให้นักศึกษาได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากประสบการณ์ที่นักศึกษาที่พบเห็น

X₂ หมายถึง การจัดกิจกรรม ครั้งที่ 2 ในกลุ่มทดลอง โดยการบรรยายให้ความรู้ประกอบภาพสื่อ เรื่องกฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่กับการขับขี่อย่างปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ โดยวิทยากร

X₃ หมายถึง การจัดกิจกรรม ครั้งที่ 3 ในกลุ่มทดลอง โดยการบรรยายสถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งการนำเสนอตัวแบบประกอบสื่อที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการชมหนังสือ โดยวิทยากร และให้นักศึกษาร่วมกันคิด วิเคราะห์เพื่อหาแก่นเรื่องของหนังสือที่นักศึกษาได้รับชม

X₄ หมายถึง การจัดกิจกรรม ครั้งที่ 4 ในกลุ่มทดลอง โดยการสาธิตและฝึกปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยวิทยากร พร้อมทั้งแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

X₅ หมายถึง การจัดกิจกรรม ครั้งที่ 5 ในกลุ่มทดลอง อบรมเรื่องการวิเคราะห์จุดเสี่ยงให้นักศึกษาสำรวจสถานที่จริง เพื่อวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรภายในมหาวิทยาลัย พร้อมทั้งนำเสนอ และอภิปรายกลุ่มทำอย่างไรจึงจะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ สรุปผลการจัดกิจกรรมที่ผ่านมา

X₆ หมายถึง การจัดกิจกรรม ครั้งที่ 6 โดยให้นักศึกษาร่วมตั้งชมรมคนหัวแข็ง และประชุมปรึกษาหารือเพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการ และให้กลุ่มทดลองออกศึกษาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้น รวมทั้งเชิญชวนสายรหัสของตนเข้าร่วมกิจกรรมสายรหัสหัวแข็ง และถ่ายรูปสายรหัสหัวแข็ง (สวมหมวกนิรภัย) เข้าร่วมประกวด ชิงรางวัล โดยมีการตัดสินในสัปดาห์สุดท้ายของกิจกรรม พร้อมทั้งโดยผู้วิจัยแจกแบบบันทึกพฤติกรรมและอธิบายการบันทึกข้อมูลในแบบบันทึกกิจกรรมให้นักศึกษา พร้อมทั้งนัดหมายให้ส่งแบบบันทึกพฤติกรรม



3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ปีการศึกษา 2559 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 3,125 คน

3.2.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ปีการศึกษา 2559 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งมีรายละเอียดเกณฑ์ในการคัดเลือกดังนี้

3.2.2.1 เกณฑ์ในการคัดเลือก มีดังนี้

1) เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ประจำปีการศึกษา 2/2559 ทั้งเพศชายและเพศหญิง ที่ลงทะเบียนเรียนในรายวิชา วิทยาศาสตร์เพื่อสุขภาพ (หมวดศึกษาทั่วไป)

2) นักศึกษายินยอมเข้าร่วมการศึกษา โดยความสมัครใจของนักศึกษา

3) นักศึกษาสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้จนสิ้นสุดการโครงการ

4) เป็นนักศึกษาที่มีรถจักรยานยนต์และขับขึ้นไปและกลับมหาวิทยาลัยทุกวัน (วันจันทร์ ถึงวันศุกร์)

5) เป็นนักศึกษารหัส 59

3.2.2.2 เกณฑ์ในการคัดออก มีดังนี้

1) กลุ่มตัวอย่างยกเลิกการเข้าร่วมการศึกษา

2) กลุ่มตัวอย่างเปลี่ยนวิธีการเดินทางโดยไม่ใช้รถจักรยานยนต์

3) นักศึกษาเกิดการเจ็บป่วยระหว่างการทดลอง

4) กลุ่มตัวอย่างย้ายสถานศึกษาไปที่อื่น

3.2.2.3 ขั้นตอนการเลือกกลุ่มตัวอย่าง มีดังนี้

1) กลุ่มตัวอย่าง ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยประชากร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (อรุณ จิรวัดนกุล, 2553) ซึ่ง กานต์พิชชา หนูบุญ และพรรณี บัญชรหัตถกิจ (2558) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 63.64 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 1.64 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 48.73 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 5.16 จากการศึกษาดังกล่าวสามารถนำมาใช้ในการคำนวณขนาดตัวอย่างได้ดังนี้

$$n/\text{group} = \frac{2\sigma^2(Z_{\alpha} + Z_{\beta})^2}{(\mu_1 - \mu_2)^2}$$



เมื่อกำหนดให้

n = จำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่ม

σ = ความแปรปรวนของค่าเฉลี่ยคะแนนในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

Z_α = ค่าสถิติการแจกแจงปกติมาตรฐาน ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 และเป็นการทดสอบสมมุติฐานทางเดียว กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% เท่ากับ 1.64

Z_β = ค่าอำนาจการทดสอบที่ 90% เท่ากับ 1.28

μ_1 = ค่าเฉลี่ยของคะแนน ในกลุ่มทดลอง

μ_2 = ค่าเฉลี่ยของคะแนน ในกลุ่มเปรียบเทียบ

โดยความแปรปรวนร่วม (Pool Variance) สามารถคำนวณได้จากสูตร

$$\sigma = \frac{(n_1 - 1)S.D._1^2 + (n_2 - 1)S.D._2^2}{(n_1 + n_2) - 2}$$

$$\sigma = \frac{(34 - 1)(1.64)^2 + (34 - 1)(5.16)^2}{(34 + 34) - 2}$$

$$= \frac{967.4016}{64}$$

$$= 15.1156378 = 15.12$$

ความแปรปรวนของค่าเฉลี่ยคะแนนในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบเท่ากับ

15.12

เมื่อกำหนดให้

n_1 = ขนาดตัวอย่างในกลุ่มทดลอง

n_2 = ขนาดตัวอย่างในกลุ่มเปรียบเทียบ

$S.D._1^2$ = ความแปรปรวนของค่าเฉลี่ยคะแนนในกลุ่มทดลอง

$S.D._2^2$ = ความแปรปรวนของค่าเฉลี่ยคะแนนในกลุ่มเปรียบเทียบ

$$n/\text{group} = \frac{2\sigma^2(Z_\alpha + Z_\beta)^2}{(\mu_1 - \mu_2)^2}$$



แทนค่าในสูตร

$$= \frac{2(15.12)^2 (1.96 + 1.28)^2}{(63.64 - 48.73)}$$

$$= \frac{3,847.35724}{222.3081}$$

$$= 17.31 = 18$$

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษากลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม กลุ่มละ 18 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม มีจำนวน 36 คน ด้วยกลุ่มตัวอย่างยังไม่เพียงพอในการศึกษา ขนาดกลุ่มตัวอย่างควรมากกว่าหรือเท่ากับ 30 คน ซึ่งเป็นจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มากพอที่จะทำให้ข้อมูลมีการแจกแจงปกติ และเพื่อจัดการสุ่มตัวอย่างระหว่างการทดลอง จึงปรับเพิ่มขนาดตัวอย่างที่คาดว่าจะสูญหายร้อยละ 30 เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างครบตามจำนวนที่ต้องการ โดยไม่ต้องตัดผู้เสียหายจากการติดตามจากการติดตามออกจากการทดลอง ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้เพิ่มขนาดตัวอย่างต่อกลุ่ม โดยปรับเพิ่มร้อยละ 30 ดังสูตรต่อไปนี้ (อรุณ จิรวัดณ์กุล, 2553)

$$\begin{aligned} \text{จากสูตร} \quad n_{\text{adj}} &= \frac{n}{(1 - R^2)} \\ n_{\text{adj}} &= \frac{18}{(1 - 0.30^2)} \\ &= \frac{18}{0.49} = 36.73 = 37 \end{aligned}$$

ดังนั้น จะต้องใช้ขนาดตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ กลุ่มละ 37 คน
เมื่อกำหนดให้

n = ขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้จากสูตรการคำนวณตัวอย่าง

n_{adj} = ขนาดตัวอย่างที่ปรับแล้ว

R = สัดส่วนการตกสำรวจหรือสูญหายจากการติดตาม

3.2.2.4 ทำการสุ่มตัวอย่างจากนักศึกษาชั้นปีที่ 1 จากทุกคณะ ในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบสุ่มอย่างง่าย จากเกณฑ์คัดเข้า - คัดออก

สรุปว่า ในการวิจัยครั้งนี้จึงใช้กลุ่มตัวอย่าง รวม 74 คน โดยแบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 37 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 37 คน



3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมตำราทางวิชาการ เอกสารประกอบและงานวิจัยต่าง ๆ โดยแบ่งเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง

ประกอบด้วยโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ดังนี้

3.3.1.1 บรรยายประกอบสื่อการสอน (Power Point) เรื่องอุบัติเหตุจราจร กฎจราจร ความหมายของอุบัติเหตุ ประเภทของอุบัติเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความสูญเสียของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่ แผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ พร้อมทั้งนำเสนอวิธีทัศนเกี่ยวกับความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้ นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและรู้จักการประเมินอันตราย การประเมินการเผชิญปัญหาเพื่อให้ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

3.3.1.2 หนังสือเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ให้ นักศึกษาได้รับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์จากสื่อที่เตรียมมานำเสนอ

3.3.1.3 การนำเสนอตัวแบบผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ผ่านสื่อวิธีทัศน สถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พร้อมทั้งให้นักศึกษาแสดงความคิดเห็นจากการดูตัวแบบผ่านวิธีทัศน รวมทั้งให้นักศึกษาออกศึกษาดูงานเหตุการณ์จริงที่เกิดขึ้น

3.3.1.4 คู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยโดยผู้วิจัยแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้นักศึกษา เพื่อให้ นักศึกษาได้ศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมายจราจร ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย และกฎจราจรที่ควรรู้และข้อควรปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้ นักศึกษาได้ทราบวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร

3.3.1.5 การสาธิตและฝึกปฏิบัติในเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยและการปฏิบัติตามกฎจราจร บรรยายให้ความรู้แก่นักศึกษาเกี่ยวกับวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร หมวกนิรภัย วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย และให้นักศึกษาฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

3.3.1.6 การจัดกิจกรรมวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรภายในมหาวิทยาลัย และอภิปรายกลุ่มแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ โดยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่ม ๆ ละ 7-8 คน ให้นักศึกษาแต่ละกลุ่มช่วยกันวิเคราะห์และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับพื้นที่ภายในมหาวิทยาลัยใดบ้างที่เป็นพื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ และแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งตัวแทนกลุ่มนำเสนอ

3.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามทั้งหมด 6 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสพการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์



การประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การเป็นเจ้าของมีหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ การถูก เจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ สภาพรถจักรยานยนต์ การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมี เมา ก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถามเป็นแบบเติมคำลงในช่องว่างและเลือกตอบ

ส่วนที่ 2 มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและ ถูกต้องตามกฎหมาย ได้แก่ ความรู้ในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ประเภท สาเหตุ ความ สูญเสีย การป้องกันของอุบัติเหตุและกฎจราจร ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก ตอบถูกต้อง ได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน จำนวน 10 ข้อ คะแนนเต็ม 10 คะแนน

วัดผลตามเกณฑ์การประเมินความรู้จากการเรียนรู้ของบลูม (ศุภสวัสดิ์ รุจิวรรณ, 2560 อ้างอิงจาก Bloom, 1971: 129) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และ ระดับต่ำ ได้ดังนี้

ความรู้ระดับสูง	หมายถึง ได้คะแนนตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไป	(8-10 คะแนน)
ความรู้ระดับปานกลาง	หมายถึง ได้คะแนนตั้งแต่ร้อยละ 60-79	(6-7 คะแนน)
ความรู้ระดับต่ำ	หมายถึง ได้คะแนนต่ำกว่าร้อยละ 60	(0-5 คะแนน)

ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย ประกอบด้วย

1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 11 ข้อ เป็นแบบสอบถามวัดเจตคติ ลักษณะของคำถามเป็นการวัดแบบมาตราส่วนการประมาณค่า (Rating Scale) เลือกตอบ 5 ตัวเลือก ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง โดยเลือกตอบเพียง 1 คำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุด ตามแบบวัดเจตคติของ ลิเคิร์ท (Likert's scale) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับการรับรู้ ดังนี้

	ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงลบ
มากที่สุด	ให้คะแนน 5 คะแนน	ให้คะแนน 1 คะแนน
มาก	ให้คะแนน 4 คะแนน	ให้คะแนน 2 คะแนน
ปานกลาง	ให้คะแนน 3 คะแนน	ให้คะแนน 3 คะแนน
น้อย	ให้ คะแนน 2 คะแนน	ให้คะแนน 4 คะแนน
น้อยที่สุด	ให้คะแนน 1 คะแนน	ให้คะแนน 5 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาระดับการรับรู้ พิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยใช้ เกณฑ์ของเบสต์ และแดเนียล (สุ่มทนา กลางคาร และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, 2553: 112 อ้างอิงจาก Best and Daniel, 1995: 180) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ ดังนี้

การรับรู้ระดับสูง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00
การรับรู้ระดับปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66
การรับรู้ระดับต่ำ	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33



2) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 6 ข้อ เป็นแบบสอบถามวัดเจตคติ ลักษณะของคำถามเป็นการวัดแบบมาตราส่วนการประมาณค่า (Rating Scale) เลือกตอบ 5 ตัวเลือก ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยเลือกตอบเพียง 1 คำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุด ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's scale) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับการรับรู้ ดังนี้

	ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงลบ
มากที่สุด	ให้คะแนน 5 คะแนน	ให้คะแนน 1 คะแนน
มาก	ให้คะแนน 4 คะแนน	ให้คะแนน 2 คะแนน
ปานกลาง	ให้คะแนน 3 คะแนน	ให้คะแนน 3 คะแนน
น้อย	ให้ คะแนน 2 คะแนน	ให้คะแนน 4 คะแนน
น้อยที่สุด	ให้คะแนน 1 คะแนน	ให้คะแนน 5 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาระดับการรับรู้ พิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยใช้เกณฑ์ของเบสต์และแดเนียล (สุมัทนา กลางการ และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, 2553: 112 อ้างอิงจาก Best and Daniel, 1995: 180) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ดังนี้

การรับรู้ระดับสูง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00
การรับรู้ระดับปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66
การรับรู้ระดับต่ำ	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33

ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา ประกอบด้วย

1) ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมายจราจร จำนวน 13 ข้อ เป็นแบบสอบถามวัดเจตคติ ลักษณะของคำถามเป็นการวัดแบบมาตราส่วนการประมาณค่า (Rating Scale) เลือกตอบ 5 ตัวเลือก ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยเลือกตอบเพียง 1 คำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุด ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's scale) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับความคาดหวัง ดังนี้

	ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงลบ
มากที่สุด	ให้คะแนน 5 คะแนน	ให้คะแนน 1 คะแนน
มาก	ให้คะแนน 4 คะแนน	ให้คะแนน 2 คะแนน
ปานกลาง	ให้คะแนน 3 คะแนน	ให้คะแนน 3 คะแนน
น้อย	ให้ คะแนน 2 คะแนน	ให้คะแนน 4 คะแนน
น้อยที่สุด	ให้คะแนน 1 คะแนน	ให้คะแนน 5 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาระดับความคาดหวัง พิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยใช้เกณฑ์ของเบสต์และแดเนียล (สุมัทนา กลางการ และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, 2553: 112 อ้างอิงจาก Best and Daniel, 1995: 180) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ดังนี้

ความคาดหวังระดับสูง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00
ความคาดหวังระดับปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66
ความคาดหวังระดับต่ำ	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33



2) ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย จำนวน 11 ข้อ เป็นแบบสอบถามวัดเจตคติ ลักษณะของคำถามเป็นการวัดแบบมาตราส่วนการประมาณค่า (Rating Scale) เลือกตอบ 5 ตัวเลือก ได้แก่ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยเลือกตอบเพียง 1 คำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุด ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's scale) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับการรับรู้ ดังนี้

ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงบวก		ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงลบ
มากที่สุด	ให้คะแนน 5 คะแนน	ให้คะแนน 1 คะแนน
มาก	ให้คะแนน 4 คะแนน	ให้คะแนน 2 คะแนน
ปานกลาง	ให้คะแนน 3 คะแนน	ให้คะแนน 3 คะแนน
น้อย	ให้ คะแนน 2 คะแนน	ให้คะแนน 4 คะแนน
น้อยที่สุด	ให้คะแนน 1 คะแนน	ให้คะแนน 5 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาระดับความคาดหวัง พิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยใช้เกณฑ์ของเบสต์และแดเนียล (สุ่มทนา กลางการ และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, 2553: 112 อ้างอิงจาก Best and Daniel, 1995: 180) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ดังนี้

ความคาดหวังระดับสูง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00
ความคาดหวังระดับปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66
ความคาดหวังระดับต่ำ	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33

ส่วนที่ 5 ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ เป็นแบบสอบถามความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะของคำถามเป็นการวัดแบบมาตราส่วนการประมาณค่า (Rating Scale) เลือกตอบ 5 ตัวเลือก ได้แก่ ตั้งใจปฏิบัติทุกครั้ง ตั้งใจปฏิบัติบ่อยครั้ง ตั้งใจปฏิบัติบางครั้ง ตั้งใจปฏิบัติบ้าง และไม่ตั้งใจปฏิบัติ โดยเลือกตอบเพียง 1 คำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุด ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's scale) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับความตั้งใจ ดังนี้

ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงบวก		ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงลบ
ตั้งใจปฏิบัติทุกครั้ง	ให้คะแนน 5 คะแนน	ให้คะแนน 1 คะแนน
ตั้งใจปฏิบัติบ่อยครั้ง	ให้คะแนน 4 คะแนน	ให้คะแนน 2 คะแนน
ตั้งใจปฏิบัติบางครั้ง	ให้คะแนน 3 คะแนน	ให้คะแนน 3 คะแนน
ตั้งใจปฏิบัติบ้าง	ให้ คะแนน 2 คะแนน	ให้คะแนน 4 คะแนน
ไม่ตั้งใจปฏิบัติ	ให้คะแนน 1 คะแนน	ให้คะแนน 5 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาระดับความตั้งใจ พิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยใช้เกณฑ์ของเบสต์และแดเนียล (สุ่มทนา กลางการ และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, 2553: 112 อ้างอิงจาก Best and Daniel, 1995: 180) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ดังนี้

ความตั้งใจระดับสูง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00
ความตั้งใจระดับปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66
ความตั้งใจระดับต่ำ	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33



ส่วนที่ 6 การปฏิบัติในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย จรรยา จำนวน 13 ข้อ เป็นแบบสอบถามการปฏิบัติตัวในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลักษณะของคำถามเป็นการวัดแบบมาตราส่วนการประมาณค่า (Ration Scale) เลือกตอบ 5 ตัวเลือก ได้แก่ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัติบ้าง และไม่ปฏิบัติ โดยเลือกตอบเพียง 1 คำตอบที่ตรงกับความรู้สึกของผู้ตอบมากที่สุด ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's scale) ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนระดับการปฏิบัติ ดังนี้

ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงบวก		ข้อคำถามที่เป็นข้อคำถามเชิงลบ
ปฏิบัติทุกครั้ง	ให้คะแนน 5 คะแนน	ให้คะแนน 1 คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ให้คะแนน 4 คะแนน	ให้คะแนน 2 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	ให้คะแนน 3 คะแนน	ให้คะแนน 3 คะแนน
ปฏิบัติบ้าง	ให้ คะแนน 2 คะแนน	ให้คะแนน 4 คะแนน
ไม่ปฏิบัติ	ให้คะแนน 1 คะแนน	ให้คะแนน 5 คะแนน

เกณฑ์การพิจารณาระดับการปฏิบัติ พิจารณาค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยใช้เกณฑ์ของ เบสต์และแดเนียล (สุมัทนา กลางคาร และวรพจน์ พรหมสัตยพรต, 2553: 112 อ้างอิงจาก Best and Daniel, 1995: 180) โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ดังนี้

การปฏิบัติระดับสูง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00
การปฏิบัติระดับปานกลาง	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66
การปฏิบัติระดับต่ำ	หมายถึง คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33

การเก็บข้อมูลการปฏิบัติในการขับชีร์ถจักรยานยนต์ มีการใช้แบบสังเกตเฉพาะหลังการทดลอง คือ ผู้วิจัยใช้แบบบันทึกพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยเท่านั้น เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการปฏิบัติ

3.4 จริยธรรมในการวิจัย

ผู้วิจัยมีความตระหนักถึงจริยธรรมในการวิจัย เนื่องจากต้องคำนึงถึงเรื่องสิทธิมนุษยชนของอาสาสมัครหรือกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยจะต้องแนะนำตัวเองและชี้แจงวัตถุประสงค์ในการทำวิจัย รวมถึงรายละเอียดกิจกรรมโดยการดำเนินกิจกรรมต้องคำนึงถึงประโยชน์ที่อาสาสมัครจะได้รับและความปลอดภัยขณะเข้าร่วมกิจกรรมให้มากที่สุด และต้องขอความยินยอมจากอาสาสมัครก่อนการดำเนินการวิจัย ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาจะต้องเก็บเป็นความลับ ในกรณีที่นำข้อมูลไปเปิดเผยจะต้องสรุปโดยภาพรวมเท่านั้น จะไม่นำเสนอเป็นรายบุคคล

โดยงานวิจัยนี้ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สาขาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม เลขที่ PH 009/2560 ให้ไว้ ณ วันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2560



3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลองทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

3.5.2 เก็บรวบรวมข้อมูลเมื่อสิ้นสุดการทดลองทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบโดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

3.5.3 จากแบบบันทึกพฤติกรรมกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์

3.6 การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

3.6.1 ตรวจสอบคุณภาพด้านความตรงของเนื้อหา (Content Validity)

ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าและรวบรวมตำราทางวิชาการ เอกสารประกอบและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยปรับปรุงจากแบบสอบถามเรื่องผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา (กานต์พิชชา หนูบุญ และพรณี ปัญชรหัตถกิจ, 2557) ซึ่งแบบสอบถามมีทั้งหมด 6 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1	แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป	จำนวน 16 ข้อ
ส่วนที่ 2	ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย	จำนวน 15 ข้อ
ส่วนที่ 3	การประเมินอันตราย	จำนวน 17 ข้อ
ส่วนที่ 4	การประเมินการเผชิญปัญหา	จำนวน 24 ข้อ
ส่วนที่ 5	ความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์	จำนวน 15 ข้อ
ส่วนที่ 6	การปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย	จำนวน 13 ข้อ



และนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน
ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1) อาจารย์ ดร.ราณี วงศ์คงเดช | อาจารย์คณะแพทยศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม |
| 2) อาจารย์ ดร.นิรันดร์ อินทร์ดี | อาจารย์คณะแพทยศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม |
| 3) อาจารย์ ดร.รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์ | อาจารย์คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม |

ตรวจสอบและพิจารณาแก้ไขความตรงเชิงเนื้อหา และความเข้าใจของภาษาที่ใช้ในข้อ
คำถามแต่ละข้อ ตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม ความสอดคล้องของข้อคำถามกับตัวแปรที่ใช้ใน
การวิจัย ก่อนนำไปทดลองหาค่าตรวจสอบหาความเที่ยง (Reliability) ของเครื่องมือต่อไป

3.6.2 ตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability)

3.6.2.1 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบความตรงของเนื้อหาและนำไป
ทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างโดยทดสอบกับนักศึกษา
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 จำนวน 30 คน จากนั้นนำผลที่ได้ไปวิเคราะห์หา
ค่าความเที่ยง (Reliability) เพื่อปรับปรุงแบบสอบถามให้มีคุณภาพ ค่าความเที่ยงยอมรับได้ตั้งแต่ 0.7
ขึ้นไปได้แยกเป็นส่วนคำถามได้ดังนี้

1) แบบสอบถามส่วนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
และถูกต้องตามกฎหมาย โดยแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก ตอบถูกได้ 1 คะแนน ตอบผิดได้ 0 คะแนน
นำมาวิเคราะห์ความเที่ยงด้วยวิธีของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Kuder Richardson 20 : KR 20) โดยค่าความ
เที่ยงยอมรับได้ตั้งแต่ 0.7 ขึ้นไป ได้ค่าความเที่ยงของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่
รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เท่ากับ 0.75

2) แบบสอบถามส่วนการประเมินอันตรายและการประเมินการเผชิญปัญหา ความ
ตั้งใจที่จะปฏิบัติ การปฏิบัติ หาค่าความเที่ยงด้วยสูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาช (Cronbach's
Alpha Coefficient) ค่าความเที่ยงที่ยอมรับได้ตั้งแต่ 0.7 ขึ้นไป ดังนี้

การรับรู้โอกาสเสี่ยง เท่ากับ 0.75

การรับรู้ความรุนแรง เท่ากับ 0.78

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม เท่ากับ 0.76

ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรม เท่ากับ 0.79

ความตั้งใจที่จะปฏิบัติ เท่ากับ 0.78

การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เท่ากับ 0.76



3.7 ขั้นตอนดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาวิจัยตามลำดับขั้น ดังต่อไปนี้

3.7.1 ขั้นเตรียมการ

3.7.1.1 ขออนุญาตและขอหนังสือแนะนำตัว และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากคณบดี คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม ถึงอธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูล และดำเนินงานวิจัย

3.7.1.2 ติดต่อประสานงานกับอธิการบดี พร้อมทั้งคณาจารย์และผู้ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา และชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ ของการวิจัยนี้

3.7.1.3 คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์คัดเข้า – คัดออก

3.7.1.4 จัดเตรียมสื่อและอุปกรณ์ที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

3.7.1.5 ปรับปรุงและพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

3.7.1.6 ทดสอบเครื่องมือและปรับปรุงคุณภาพตามเกณฑ์ทางวิชาการ

3.7.1.7 ประชุมทีมผู้ช่วยวิจัย ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา บทบาทของผู้ช่วยวิจัย และทำความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องมือ และกิจกรรมต่าง ๆ ที่ใช้ในการวิจัยอย่างละเอียด รวมทั้งกระบวนการในการบันทึกพฤติกรรม การขับชีรธจักรยานยนต์ จนเกิดความเข้าใจตรงกันระหว่างผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัย

3.7.1.8 ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัย ขอพบนักศึกษาและขอคำยินยอมในการเป็นอาสาสมัคร เข้าร่วมโครงการโดยลงนามในแบบฟอร์มยินยอมเข้าร่วมโครงการ และการทำการเก็บรวบรวมข้อมูล ก่อนการทดลอง (Pre-test) ในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ โดยการตอบแบบสอบถาม

3.7.1.9 ผู้วิจัยตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการทดสอบก่อนการทดลองให้คะแนน และแปลผล

3.7.2 ขั้นดำเนินการ

ผู้วิจัยดำเนินการทดลองโดยจัดโปรแกรมขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาก รดจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ในระหว่างเดือนพฤษภาคม 2560 ถึง เดือนมิถุนายน 2560 ใช้ระยะเวลารวมทั้งสิ้น 8 สัปดาห์ ดังนี้

ผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการดำเนินการวิจัยในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ นัดหมายสถานที่ ระยะเวลา และเก็บรวบรวมข้อมูล ครั้งที่ 1 (ก่อนการทดลอง) ทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยแบบสอบถาม ใช้เวลาประมาณ 40 นาที

สัปดาห์ที่ 1 จัดกิจกรรม ครั้งที่ 1 โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ประกอบด้วยการจัดกิจกรรมให้ความรู้โดยการจัดการกิจกรรมการให้ความรู้โดยการบรรยายประกอบ สื่อ เรื่องความรู้เรื่องอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุจราจร โดยผู้วิจัย และให้นักศึกษาได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากประสบการณ์ที่นักศึกษาที่พบเห็น (ใช้เวลา 2 ชั่วโมง ในวันเสาร์ เวลา 10.00 น.-12.00 น.)



การดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ผู้วิจัยทักทาย แนะนำตัวแก่นักศึกษา แนะนำวิทยากร และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียนโดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 20 นาที)
- 2) วิทยากร บรรยายประกอบสไลด์ ประกอบด้วยเนื้อหาในเรื่องความหมายของอุบัติเหตุ ประเภทของอุบัติเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ความสูญเสียของการเกิดอุบัติเหตุจราจร (ใช้เวลา 30 นาที)
- 3) วิทยากรนำเสนอสไลด์วีดิทัศน์เกี่ยวกับความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุจราจร ชักถามและสะท้อนความคิดเห็น (ใช้เวลา 30 นาที)
- 4) ผู้วิจัยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่ม เป็น 5 กลุ่ม ๆ ละ 7 - 8 คน ให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากประสบการณ์ที่นักศึกษาได้พบเห็น และนำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม (ใช้เวลา 30 นาที)
- 5) ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม และนัดหมายในครั้งต่อไป (10 นาที)

หมายเหตุ: พักประมาณ 10 นาที

สัปดาห์ที่ 2 จัดกิจกรรม ครั้งที่ 2 โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค โดยผู้วิจัยบรรยายให้ความรู้ประกอบสื่อเรื่องกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่กับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมายจราจร การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ความรู้และประโยชน์ของหมวกนิรภัย และบรรยายเรื่องแผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ (ใช้เวลา 2 ชั่วโมง วันเสาร์ เวลา 10.00 น. ถึง 12.00 น.)

การดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ผู้วิจัยทักทาย แนะนำวิทยากร และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียนโดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที)
- 2) วิทยากร บรรยายให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่ การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ความรู้และประโยชน์ของหมวกนิรภัย และแผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ (ใช้เวลา 40 นาที)
- 3) วิทยากร และผู้วิจัยซักถามนักศึกษาถึงกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่ ความสำคัญของหมวกนิรภัย โดยการสุ่มถามนักศึกษา 5-6 คน (ใช้เวลา 40 นาที)
- 4) ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม และนัดหมายในครั้งต่อไป (20 นาที)

หมายเหตุ: พักประมาณ 10 นาที

สัปดาห์ที่ 3 จัดกิจกรรมครั้งที่ 3 โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค โดยการบรรยายสถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งการนำเสนอตัวประกอบสื่อที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการชมหนังสือ โดยผู้วิจัย และให้นักศึกษาร่วมกันคิด วิเคราะห์เพื่อหาแก่นเรื่องของหนังสือที่นักศึกษาได้รับชม และหลังจากการดำเนินกิจกรรมสิ้นสุดลง ให้นักศึกษาศึกษาเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงในมหาวิทยาลัย (ใช้เวลา 2 ชั่วโมง ในวันเสาร์ เวลา 10.00 น.-12.00 น.)



การดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ผู้วิจัยทักทาย แนะนำวิทยากร และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียน โดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที)
- 2) วิทยากรบรรยายสถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งการนำเสนอตัวแบบประกอบสื่อที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จากการชมหนังสือ (ใช้เวลา 60 นาที)
- 3) ผู้วิจัยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่มเป็น 5 กลุ่ม ๆ ละ 7 - 8 คน ให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการนำเสนอตัวแบบผ่านสื่อวีดิทัศน์ และนำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม (ใช้เวลา 30 นาที)
- 4) ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม และนัดหมายในครั้งต่อไป (10 นาที)

หมายเหตุ: พักประมาณ 10 นาที

- 5) หลังจากการดำเนินกิจกรรมครั้งที่ 3 สิ้นสุดลง ให้นักศึกษาออกหน่วยร่วมกับกู้ชีพ เมื่อมีอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์เกิดขึ้น
- สัปดาห์ที่ 4 จัดกิจกรรม ครั้งที่ 4 โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค โดยวิทยากรสาธิตและฝึกปฏิบัติในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พร้อมทั้งแจกคู่มือการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (ใช้เวลา 2 ชั่วโมง วันเสาร์ เวลา 10.00 น.-12.00 น.)

การดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ผู้วิจัยทักทาย แนะนำวิทยากร และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียน โดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที)
- 2) วิทยากรบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร โดยสาธิตเป็นตัวอย่างและนักศึกษาได้ฝึกปฏิบัติจริงในเรื่องการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร การตรวจเช็คสภาพรถ การสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นการส่งเสริมพฤติกรรมให้นักศึกษามีความคาดหวังในผลลัพธ์ของการขับซิ่งที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร (ใช้เวลา 90 นาที)
- 3) ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรมแจกคู่มือการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และนัดหมายในครั้งต่อไป (10 นาที)

หมายเหตุ: พักประมาณ 10 นาที

- สัปดาห์ที่ 5 จัดกิจกรรมครั้งที่ 5 โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค โดยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่มวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัย พร้อมทั้งนำเสนอและอภิปรายกลุ่มทำอย่างไรจึงจะขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งเสนอแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ สรุปผลการจัดกิจกรรมที่ผ่านมา (ใช้เวลา 2 ชั่วโมง ในวันเสาร์ เวลา 10.00 น.-12.00 น.)



การดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ผู้วิจัยทักทาย และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียนโดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที)
- 2) ผู้วิจัยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่ม เป็น 5 กลุ่ม ๆ ละ 7-8 คน ให้นักศึกษาแต่ละกลุ่มวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรภายในมหาวิทยาลัย ทำอย่างไรจึงจะซับซ้อนรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และนำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม (ใช้เวลา 60 นาที)
- 3) ผู้วิจัยให้นักศึกษาทุกคนเขียนแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่งผู้วิจัย (ใช้เวลา 20 นาที)
- 4) ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม พร้อมนัดหมายครั้งต่อไป (20 นาที)

หมายเหตุ: พักประมาณ 10 นาที

สัปดาห์ที่ 6-7 จัดกิจกรรมโดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค โดยให้นักศึกษาร่วมตั้งชมรมคนหัวแข็ง และประชุมปรึกษาหารือเพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการแกนนำ และให้กลุ่มทดลองเชิญชวนสายรหัสของตนเข้าร่วมกิจกรรมสายรหัสหัวแข็ง และถ่ายรูปสายรหัสหัวแข็ง (สวมหมวกนิรภัย) เข้าร่วมประกวด ชิงรางวัล โดยมีการตัดสินในสัปดาห์สุดท้ายของกิจกรรม พร้อมทั้งให้ผู้วิจัยแจกแบบบันทึกพฤติกรรมและอธิบายการบันทึกข้อมูลในแบบบันทึกกิจกรรมให้นักศึกษา พร้อมทั้งนัดหมายให้ส่งแบบบันทึกพฤติกรรม

การดำเนินงานดังนี้

- 1) ผู้วิจัยให้นักศึกษาร่วมตั้งแกนนำซับซ้อนปลอดภัย และประชุมปรึกษาหารือเพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการ และให้กลุ่มทดลองเชิญชวนสายรหัสของตนเข้าร่วมกิจกรรมสายรหัสหัวแข็ง และถ่ายรูปสายรหัสหัวแข็ง (สวมหมวกนิรภัย) เข้าร่วมประกวด ชิงรางวัล โดยมีการตัดสินในสัปดาห์สุดท้ายของกิจกรรม
- 2) ผู้วิจัย แจกแบบบันทึกพฤติกรรมและอธิบายการบันทึกข้อมูลในแบบบันทึกกิจกรรม
- 3) ผู้วิจัยนัดหมายให้นักศึกษาส่งแบบบันทึกพฤติกรรม
- 4) ผู้วิจัยนัดหมายนักศึกษาครั้งต่อไป

สัปดาห์ที่ 12

- 1) ผู้วิจัยสรุปผลการจัดกิจกรรมที่ผ่านมา
- 2) ผู้วิจัยมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้เข้าร่วมโครงการ
- 3) ผู้วิจัยมอบรางวัล ให้แก่ผู้บันทึกพฤติกรรมอย่างสม่ำเสมอ และเชิญชวนให้สายรหัสของตนเองสวมหมวกนิรภัยได้มากที่สุด
- 4) ผู้วิจัยสนับสนุนผู้ที่มีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรที่ดี โดยการมอบหมวกนิรภัยให้กับผู้ที่จับสลากได้ 2 คน
- 5) ผู้วิจัยให้เซ็นเอกสารจิตอาสาให้แก่ผู้เข้าร่วมโครงการ เดือนละ 1 ครั้ง



3.7.3 ขั้นหลังดำเนินการ

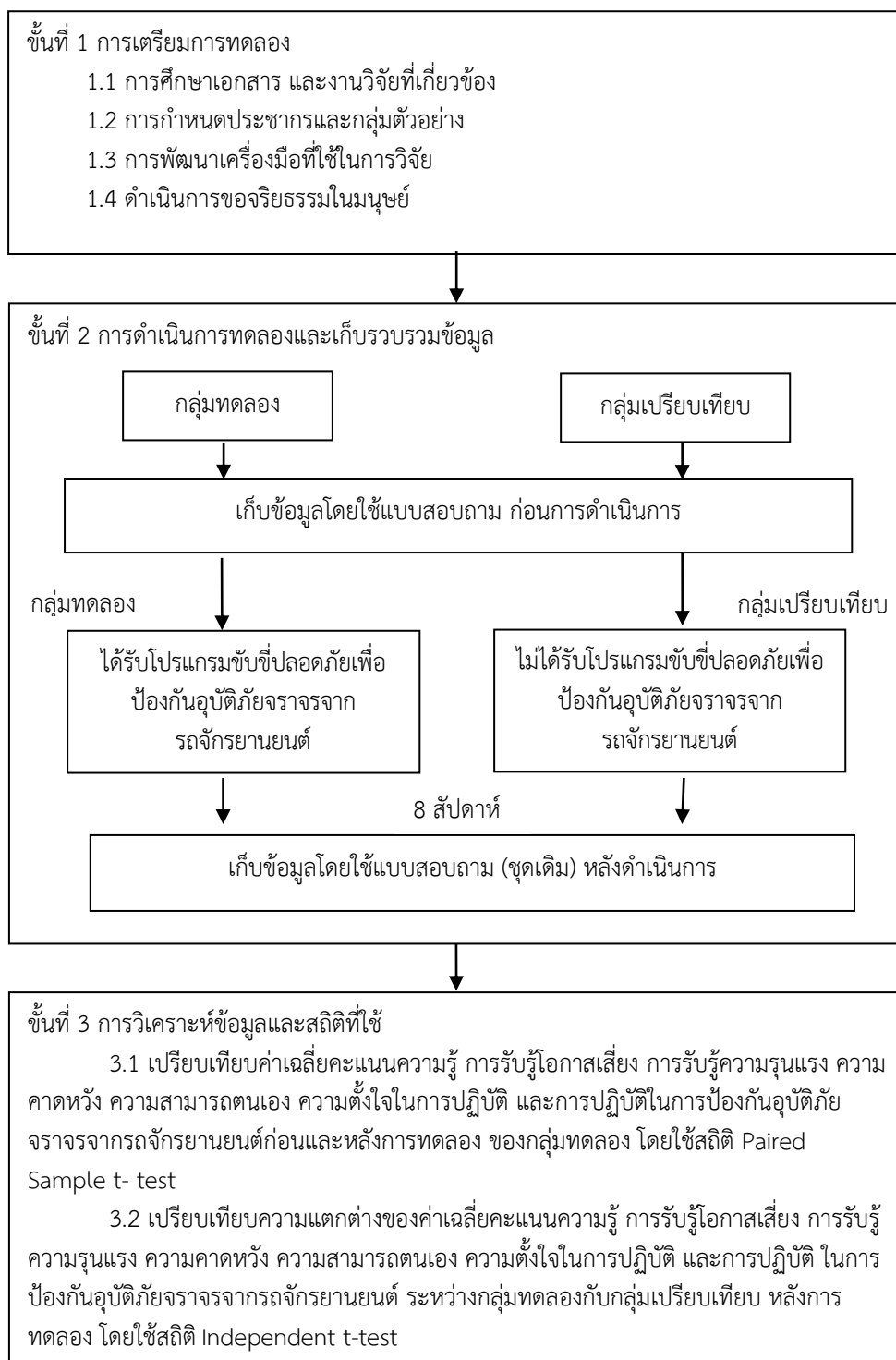
3.7.3.1 กลุ่มทดลองบันทึกพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ทุกวันเป็นเวลา 2 สัปดาห์ โดยบันทึกเฉพาะวันจันทร์-ศุกร์ โดยให้กลุ่มทดลองบันทึกพฤติกรรมเฉพาะการขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามเท่านั้น

3.7.3.2 เก็บรวบรวมข้อมูลครั้งที่ 2 (หลังสิ้นสุดการทดลอง) ทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกับแบบสอบถามชุดเดิมกับก่อนทดลอง

3.7.3.3 ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของแบบสอบถาม

3.7.3.4 นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS



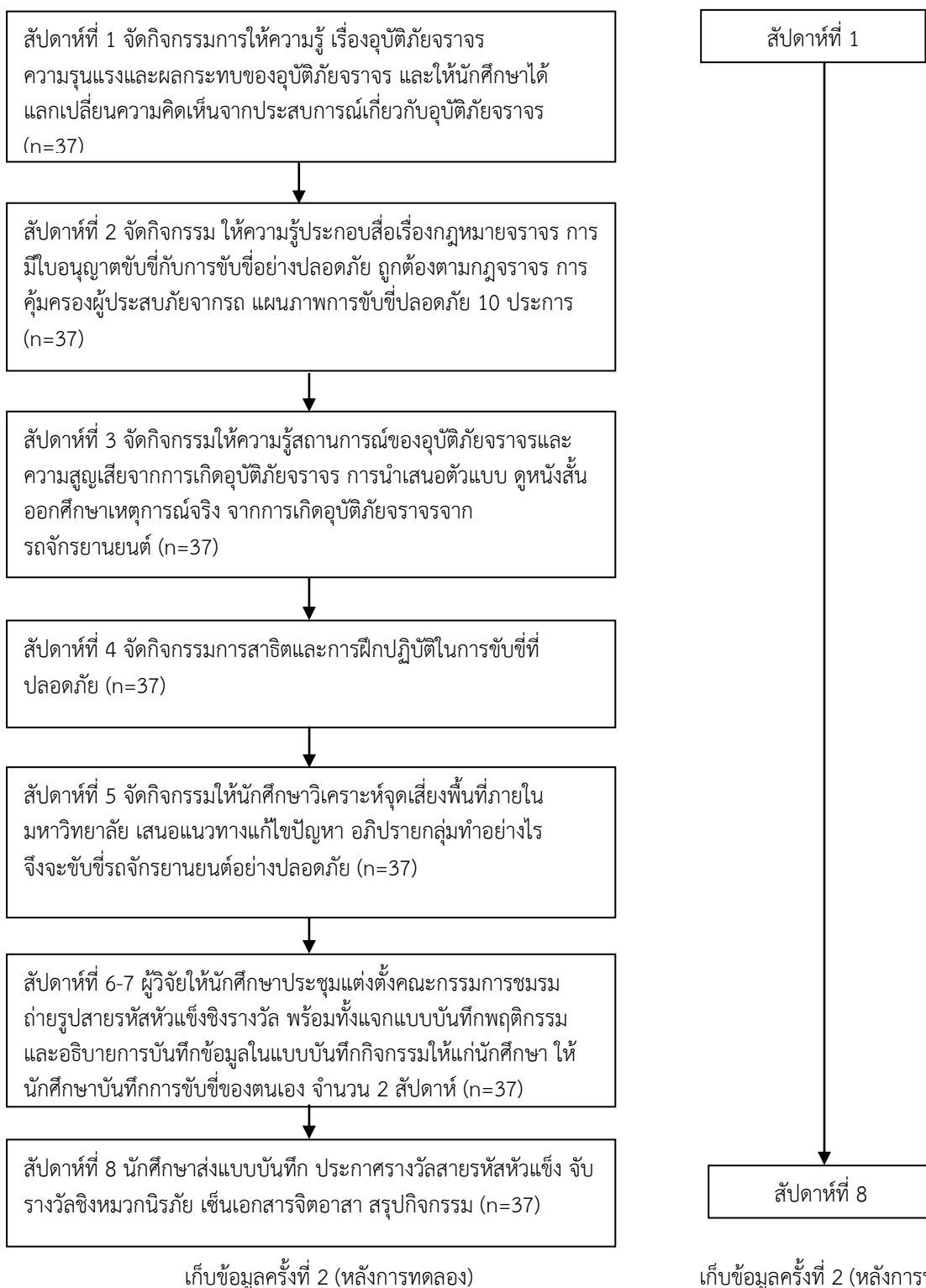


ภาพประกอบ 3.2 สรุปรูปขั้นตอนในการดำเนินวิจัย



กลุ่มทดลอง
เก็บข้อมูล ครั้งที่ 1 (ก่อนการทดลอง)

กลุ่มเปรียบเทียบ
เก็บข้อมูล ครั้งที่ 1 (ก่อนการทดลอง)



เก็บข้อมูลครั้งที่ 2 (หลังการทดลอง)

เก็บข้อมูลครั้งที่ 2 (หลังการทดลอง)

ภาพประกอบ 3.3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย



3.7 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินการเป็น 2 ขั้นตอน

3.7.1 ขั้นเตรียมข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล ในการวิเคราะห์ครั้งนี้วิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS ซึ่งใช้สถิติที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา โดยกำหนดระดับนัยสำคัญในการทดสอบที่ระดับ 0.05 เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจในการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

3.7.1.1 จัดทำสมุดคู่มือลงรหัส

3.7.1.2 ตรวจสอบแบบสอบถามและลงรหัสตามที่กำหนดในสมุดคู่มือลงรหัส

3.7.1.3 บันทึกและเก็บข้อมูลลงในโปรแกรมคอมพิวเตอร์โดยบันทึก 2 ครั้งผู้บันทึกไม่ซ้ำกัน

3.7.1.4 ตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลทั้ง 2 ชุด ที่บันทึกอีกครั้งว่าครบถ้วน ถูกต้อง ตรงกันแล้วจึงนำไปวิเคราะห์ข้อมูล เปรียบเทียบผลการทดลองในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ และเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง

3.7.2 ขั้นวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

3.7.2.1 สถิติเชิงพรรณนา เพื่อบรรยายข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ด้วยจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

3.7.2.2 สถิติเชิงอนุมาน

1) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ภายในกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ด้วยสถิติ Paired Samples t-test

2) เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ ภายหลังการทดลอง ด้วยสถิติ Independent Samples t-test



บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi - experimental Research) โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจการป้องกันโรค ในการจัดกิจกรรมตามโปรแกรมขับชีปลดภัยเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ในครั้งนี้ โดยมีกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 74 คน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง จำนวน 37 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 37 คน ใช้ระยะเวลาในการทดลองทั้งสิ้น 12 สัปดาห์ แล้วนำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบความถูกต้องและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS ซึ่งประกอบด้วยผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

4.1 ผลการวิจัย

4.1.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

เพศ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 19 คน (ร้อยละ 51.40) และเพศชาย จำนวน 18 คน (ร้อยละ 48.60) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 21 คน (ร้อยละ 56.80) และเพศชาย จำนวน 16 คน (ร้อยละ 43.20)

อายุ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีอายุ 19 ปี จำนวน 16 คน (ร้อยละ 43.30) รองลงมา คือ มีอายุ 20 ปี จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) และน้อยที่สุด คือ มีอายุ 18 ปี จำนวน 6 คน (ร้อยละ 16.20) กลุ่มทดลองมีอายุเฉลี่ย 19.24 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70 อายุน้อยสุด คือ 18 ปี และอายุมากที่สุด คือ 20 ปีตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี จำนวน 18 คน (ร้อยละ 48.70) รองลงมา คือ มีอายุ 19 ปี จำนวน 14 คน (ร้อยละ 37.80) มีอายุ 18 ปี จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) และน้อยที่สุด คือ มีอายุ 21 ปี จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) กลุ่มเปรียบเทียบมีอายุเฉลี่ย 19.43 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70 อายุน้อยสุด คือ 18 ปี และอายุมากที่สุด คือ 21 ปีตามลำดับ

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 22 คน (ร้อยละ 59.50) ยังใช้งานได้ จำนวน 20 คน (ร้อยละ 91.00) หמדอายุ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 9.00) รองลงมา คือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 26 คน (ร้อยละ 70.30) ยังใช้งานได้ จำนวน 23 คน (ร้อยละ 88.50) หמדอายุ จำนวน 3 คน (ร้อยละ 11.50) รองลงมา คือ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 11 คน (ร้อยละ 29.70) ตามลำดับ

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 28 คน (ร้อยละ 75.70) รองลงมา คือ ระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 7 คน (ร้อยละ 18.90) และน้อยที่สุด คือ มากกว่า 10 ปี จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) กลุ่มทดลองมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 6.60 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 25.00 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยที่สุด 2.20 ปี และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด 10.30 ปี ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 27 คน (ร้อยละ 73.00) รองลงมา คือ ระหว่าง 1-5 ปี



จำนวน 6 คน (ร้อยละ 16.20) และน้อยที่สุด คือ มากกว่า 10 ปี จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) กลุ่มเปรียบเทียบมีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์เฉลี่ย 7.20 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 30.40 ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์น้อยที่สุด 1.50 ปี และประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์มากที่สุด 13 ปี ตามลำดับ

ความเร็วในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) รองลงมา คือ 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 9 คน (ร้อยละ 24.40) 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 7 คน (ร้อยละ 18.90) มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) และน้อยที่สุด คือ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และ 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) กลุ่มทดลองขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย 66.40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 15.10 ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยน้อยสุด 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากที่สุด 107 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) รองลงมา คือ 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 9 คน (ร้อยละ 24.40) 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 5 คน (ร้อยละ 13.50) 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 3 คน (ร้อยละ 8.10) 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) และน้อยที่สุด คือ มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) กลุ่มเปรียบเทียบขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย 61.00 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 12.40 ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยน้อยสุด 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากที่สุด 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับ

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี พบว่ากลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 26 คน (ร้อยละ 70.30) รองลงมา คือ เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 11 คน (ร้อยละ 29.70) ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง จำนวน 9 คน (ร้อยละ 81.80) เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง และ 3 ครั้ง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 9.10) ขณะเกิดอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 54.50) และขณะเกิดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 45.50) ความรุนแรงที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า บาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 5 คน (ร้อยละ 45.50) บาดเจ็บ ไปรับการรักษา แต่ไม่ต้องไปนอนโรงพยาบาล จำนวน 5 คน (ร้อยละ 45.50) และบาดเจ็บมาก ต้องนอนโรงพยาบาล จำนวน 1 คน (ร้อยละ 9.00) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 24 คน (ร้อยละ 64.90) รองลงมา คือ เคยประสบอุบัติเหตุ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 35.10) ซึ่งเคยเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 92.30) เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 9.70) ขณะเกิดอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 7 คน (ร้อยละ 53.80) และขณะเกิดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 46.20) ความรุนแรงที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า บาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 9 คน (ร้อยละ 69.20) และบาดเจ็บ ไปรับการรักษา แต่ไม่ต้องไปนอนโรงพยาบาล จำนวน 4 คน (ร้อยละ 30.80) ตามลำดับ

การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง จำนวน 37 คน (ร้อยละ 100.00) ซึ่งหมวกนิรภัยนั้นได้รับมาตรฐาน มอก. จำนวน 34 คน (ร้อยละ 94.40) และไม่ทราบ/ไม่แน่ใจว่าหมวกนิรภัยได้มาตรฐานหรือไม่ จำนวน 3 คน (ร้อยละ 8.10) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง จำนวน 37 คน (ร้อยละ



100.00) ซึ่งหมวกนิรภัยนั้นได้รับมาตรฐาน มอก. จำนวน 32 คน (ร้อยละ 86.50) และไม่ทราบ/ไม่แน่ใจว่าหมวกนิรภัยได้มาตรฐานหรือไม่ จำนวน 5 คน (ร้อยละ 13.50) ตามลำดับ

การสวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง จำนวน 22 คน (ร้อยละ 59.50) รองลงมา คือ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จำนวน 13 คน (ร้อยละ 35.10) และน้อยที่สุด คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) รองลงมา คือ สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง จำนวน 16 คน (ร้อยละ 43.20) และน้อยที่สุด คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) ตามลำดับ

การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 36 คน (ร้อยละ 97.30) ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 94.60) อินเทอร์เน็ต จำนวน 27 คน (ร้อยละ 73.00) เพื่อน จำนวน 19 คน (ร้อยละ 51.40) หนังสือพิมพ์ จำนวน 18 คน (ร้อยละ 48.60) วิทยุ และการอบรม/สัมมนา จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) ป้ายรณรงค์ และบุคคลในครอบครัว จำนวน 14 คน (ร้อยละ 37.80) แผ่นพับ/โปสเตอร์ จำนวน 7 คน (ร้อยละ 18.90) และน้อยที่สุด คือ ไม่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 35 คน (ร้อยละ 94.60) ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ จำนวน 34 คน (ร้อยละ 91.90) อินเทอร์เน็ต จำนวน 29 คน (ร้อยละ 78.40) หนังสือพิมพ์ จำนวน 24 คน (ร้อยละ 64.90) เพื่อน จำนวน 21 คน (ร้อยละ 56.80) ป้ายรณรงค์ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 51.40) บุคคลในครอบครัว จำนวน 18 คน (ร้อยละ 48.60) วิทยุ จำนวน 16 คน (ร้อยละ 43.20) การอบรม/สัมมนา จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) แผ่นพับ/โปสเตอร์ จำนวน 7 คน (ร้อยละ 18.90) และน้อยที่สุด คือ ไม่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) ตามลำดับ

การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 37 คน (ร้อยละ 100.00) ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 94.60) อินเทอร์เน็ต จำนวน 28 คน (ร้อยละ 75.70) หนังสือพิมพ์ จำนวน 20 คน (ร้อยละ 54.10) ตำรวจ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 51.40) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข จำนวน 16 คน (ร้อยละ 43.20) เอกสาร/โปสเตอร์ และวิทยุ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 35.10) เพื่อน จำนวน 12 คน (ร้อยละ 32.40) และร้านจำหน่ายรถจักรยานยนต์ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 37 คน (ร้อยละ 100.00) ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ จำนวน 33 คน (ร้อยละ 89.20) อินเทอร์เน็ต จำนวน 29 คน (ร้อยละ 78.40) ตำรวจ จำนวน 27 คน (ร้อยละ 73.00) หนังสือพิมพ์ จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข จำนวน 19 คน (ร้อยละ 54.10) เพื่อน จำนวน 13 คน (ร้อยละ 35.10) วิทยุ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 27.00) เอกสาร/โปสเตอร์ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 24.30) และร้านจำหน่ายรถจักรยานยนต์ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) ตามลำดับ

การตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ จำนวน 32 คน (ร้อยละ 86.50) และไม่เคยตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ จำนวน 5 คน (ร้อยละ 13.50) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ



ส่วนใหญ่เคยตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 94.60) และไม่เคยตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) ตามลำดับ

การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง จำนวน 20 คน (ร้อยละ 54.00) และเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 46.00) ซึ่งสาเหตุที่เจ้าหน้าที่เรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง พบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 11 คน (ร้อยละ 64.70) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 52.90) ขับรถผิดกฎจราจร จำนวน 3 คน (ร้อยละ 17.60) ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ และ พ.ร.บ.หมตอายุ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 11.80) และไม่พกใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 5.90) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง จำนวน 20 คน (ร้อยละ 54.00) และไม่เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 46.00) ซึ่งสาเหตุที่เจ้าหน้าที่เรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง พบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 14 คน (ร้อยละ 70.00) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 45.00) ขับรถผิดกฎจราจร สภาพรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์ ไม่พกใบอนุญาตขับขี่ และใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หมดอายุ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 5.00) ตามลำดับ

อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 23 คน (ร้อยละ 62.20) รองลงมา คือ ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 10 คน (ร้อยละ 27.00) น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 3 คน (ร้อยละ 8.10) และน้อยที่สุด คือ มากกว่า 10 ปี จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ระหว่าง 1-5 ปี จำนวน 29 คน (ร้อยละ 78.40) รองลงมา คือ ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 6 คน (ร้อยละ 16.20) และน้อยที่สุด คือ น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) ตามลำดับ

สภาพรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ มีสภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบ จำนวน 35 คน (ร้อยละ 94.60) และมีสภาพไม่สมบูรณ์ อุปกรณ์ชำรุดหรือดัดแปลง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) ตามลำดับ

การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 22 คน (ร้อยละ 59.50) และไม่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 31 คน (ร้อยละ 83.80) และไม่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย จำนวน 6 คน (ร้อยละ 16.20) ตามลำดับ

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมา ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 27 คน (ร้อยละ 73.00) และเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 27.00) ตามลำดับ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 22 คน (ร้อยละ 59.50) และเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมาก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) ตามลำดับ

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.1



ตาราง 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	n=37		n=37	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	18	48.60	16	43.20
หญิง	19	51.40	21	56.80
อายุ				
18 ปี	6	16.20	4	10.80
19 ปี	16	43.30	14	37.80
20 ปี	15	40.50	18	48.70
21 ปี	0	0.00	1	2.70
กลุ่มทดลอง อายุเฉลี่ย 19.24 ปี, S.D.= 0.7, Min = 18 ปี, Max = 20 ปี				
กลุ่มเปรียบเทียบ อายุเฉลี่ย 19.43 ปี, S.D.=0.7, Min = 18 ปี, Max = 21 ปี				
ใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์				
ไม่มี	15	40.50	11	29.70
มี	22	59.50	26	70.30
โดยใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ (n=22)				
ยังใช้งานได้	20	91.00	23	88.50
หมดอายุ	2	9.00	3	11.50
ประสบการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์				
1 ปี – 5 ปี	7	18.90	6	16.20
6 ปี – 10 ปี	28	75.70	27	73.00
มากกว่า 10 ปี	2	5.40	4	10.80
กลุ่มทดลอง ประสบการณ์เฉลี่ย 6.6 ปี, S.D.= 25.0, Min = 2.2 ปี, Max = 10.3 ปี				
กลุ่มเปรียบเทียบ ประสบการณ์เฉลี่ย 7.2 ปี, S.D.= 30.4, Min = 1.5 ปี, Max = 13 ปี				
ขับซึ่รถจักรยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)				
40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	1	2.70	2	5.40
50 กิโลเมตร/ชั่วโมง	7	18.90	9	24.40
60 กิโลเมตร/ชั่วโมง	15	40.50	17	45.90
70 กิโลเมตร/ชั่วโมง	1	2.70	3	8.10
80 กิโลเมตร/ชั่วโมง	9	24.40	5	13.50
มากกว่า 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง	4	10.80	1	2.70
กลุ่มทดลอง ความเร็วเฉลี่ย 66.40 kg/hr., S.D.= 15.10, Min = 40 kg/hr., Max = 107 kg/hr.				
กลุ่มเปรียบเทียบ ความเร็วเฉลี่ย 61.00 kg/hr., S.D.=12.40 , Min = 40 kg/hr., Max = 100 kg/hr.				



ตาราง 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	n=37		n=37	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ในรอบ 1 ปีเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์				
ไม่เคย	26	70.30	24	64.90
เคย	11	29.70	13	35.10
ซึ่งจำนวนครั้งที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ (n=11)				
เคยเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง	9	81.80	12	92.30
เคยเกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง	1	9.10	1	9.70
เคยเกิดอุบัติเหตุ 3 ครั้ง	1	9.10	0	0.00
การสวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ (n=11)				
สวมหมวกนิรภัย ขณะประสบอุบัติเหตุ	5	45.50	6	46.20
ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ	6	54.50	7	53.80
ความรุนแรงของการประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ (n=11)				
บาดเจ็บเล็กน้อย	5	45.50	9	69.20
บาดเจ็บ ไปรับการรักษาแต่ไม่ต้องไปนอนโรงพยาบาล	5	45.50	4	30.80
บาดเจ็บมากต้องนอนโรงพยาบาล	1	9.00	0	0.00
มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง				
มี	37	100.0	37	100.0
ซึ่งหมวกนิรภัยได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม				
หมวกนิรภัยได้มาตรฐาน	34	91.90	32	86.50
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจว่าหมวกนิรภัยได้มาตรฐานหรือไม่	3	8.10	5	13.50
การสวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์				
ไม่สวม	2	5.40	4	10.80
สวมเป็นบางครั้ง	22	59.50	16	43.20
สวมทุกครั้ง	13	35.10	17	45.90
การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร				
ไม่เคย	1	2.70	2	5.40
เคย	36	97.30	35	94.60
เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจรจาก (n=36)				
โทรทัศน์	35	94.60	34	91.90
วิทยุ	15	40.50	16	43.20
หนังสือพิมพ์	18	48.60	24	64.90
แผ่นพับ/โปสเตอร์	7	18.90	7	18.90
ป้ายณรงค์	14	37.80	19	51.40



ตาราง 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	n=37		n=37	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจากรจาก (ต่อ) (n=36)				
เพื่อน	19	51.40	21	56.80
อินเทอร์เน็ต	27	73.00	29	78.40
บุคคลในครอบครัว	14	37.80	18	48.60
การอบรม/สัมมนา	15	40.50	15	40.50
การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรจากรถจักรยานยนต์				
เคย	37	100.00	37	100.00
เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรจากรถจักรยานยนต์				
เอกสาร/โปสเตอร์	13	35.10	9	24.30
โทรทัศน์	35	94.60	33	89.20
อินเทอร์เน็ต	28	75.70	29	78.40
หนังสือพิมพ์	20	54.10	15	40.50
วิทยุ	13	35.10	10	27.00
เพื่อน	12	32.40	13	35.10
เจ้าหน้าที่สาธารณสุข	16	43.20	19	51.40
ร้านจำหน่ายรถจักรยานยนต์	4	10.80	4	10.80
ตำรวจ	19	51.40	27	73.00
การตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์				
ไม่เคย	5	13.50	2	5.40
เคย	32	86.50	35	94.60
เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่ง				
ไม่เคย	20	54.00	17	46.00
เคย	17	46.00	20	54.00
สาเหตุจากการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่ง (n=17)				
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	9	52.90	9	45.00
ขับรถผิดกฎจราจร	3	17.60	1	5.00
ไม่สวมหมวกนิรภัย	11	64.70	14	70.00
สภาพรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์	0	0.00	1	5.00
ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์	2	11.80	0	0.00
ไม่พกใบอนุญาตขับขี่	1	5.90	1	5.00
พ.ร.บ. หมดอายุ	2	11.80	0	0.00



ตาราง 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ	
	n=37		n=37	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สาเหตุจากการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่ง (n=17) (ต่อ)				
ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	0	0.00	1	5.00
รถจักรยานยนต์ของท่านมีอายุการใช้งาน				
น้อยกว่า 1 ปี	3	8.10	2	5.40
1 ปี – 5 ปี	23	62.20	29	78.40
6 ปี – 10 ปี	10	27.00	6	16.20
มากกว่า 10 ปี	1	2.70	0	0.00
สภาพรถจักรยานยนต์				
สภาพสมบูรณ์ มีอุปกรณ์ครบ	35	94.60	35	94.60
สภาพไม่สมบูรณ์ อุปกรณ์ชำรุดหรือดัดแปลง	2	5.40	2	5.40
เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย				
ไม่เคย	15	40.50	6	16.20
เคย	22	59.50	31	83.80
เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีนเมา ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์				
ไม่เคย	27	73.00	22	59.50
เคย	10	27.00	15	40.50

4.1.2 ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร

4.1.2.1 จำนวนและร้อยละของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) รองลงมาคือ ระดับสูง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 32.50) และน้อยที่สุดคือ ระดับปานกลาง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 21.60) และภายหลังการทดลองมีคะแนนความรู้ส่วนใหญ่ในระดับสูง จำนวน 32 คน (ร้อยละ 86.50) รองลงมา คือ ระดับปานกลาง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) และน้อยที่สุดคือ ระดับต่ำ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบ มีคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) รองลงมาคือ ระดับสูง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 32.50) น้อยที่สุดคือ ระดับปานกลาง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 21.60) และภายหลังการทดลองมีคะแนนอยู่ในระดับต่ำ จำนวน



17 คน (ร้อยละ 45.90) รองลงมาคือ ระดับสูง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 32.50) น้อยที่สุดคือ ระดับปานกลาง จำนวน 8 คน (ร้อยละ 21.60) ตามลำดับ

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.2

ตาราง 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังทดลอง
จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและ
ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

ระดับความรู้	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	12	32.50	32	86.50	12	32.50	23	62.20
ปานกลาง	8	21.60	4	10.80	11	29.70	7	18.90
ต่ำ	17	45.90	1	2.70	14	37.80	7	18.90
Mean (S.D.)	6.65 (1.69)		8.78 (1.06)		6.89 (1.33)		7.86 (1.33)	
Min, Max	3.00, 9.00		6.00, 10.00		4.00, 9.00		5.00, 10.00	

4.1.2.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังทดลอง ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 6.65 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.69) ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้หลังทดลอง เท่ากับ 8.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น 2.14 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 1.55 ถึง 2.72)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 6.89 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.33) ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้หลังทดลอง เท่ากับ 7.86 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.34) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}=0.002$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น 0.97 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 0.38 ถึง 1.56)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.3



ตาราง 4.3 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังทดลอง

ความรู้	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	37	6.65	1.69	2.14	1.55 ถึง 2.72	7.35	<0.001*
หลังการทดลอง	37	8.78	1.06				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	37	6.89	1.33	0.97	0.38 ถึง 1.56	3.34	0.002*
หลังการทดลอง	37	7.86	1.34				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.2.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เท่ากับ 6.65 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.69) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 6.89 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.33) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยน้อยกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 0.24 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value}>0.05$)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เท่ากับ 8.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 7.87 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.34) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 0.91 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}=0.002$)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.4



ตาราง 4.4 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี
รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่ม
ทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความรู้	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean	95%CI	t	p-value
Difference							
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	6.65	1.69	-0.24	-0.95 ถึง	-0.69	0.493
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	6.89	1.33		0.46		
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	8.78	1.06	0.92	0.36 ถึง	3.28	0.002*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	7.87	1.34		1.48		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.3 ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย

4.1.3.1 จำนวนและร้อยละคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของเกิดอุบัติเหตุจราจรจาก
รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง ผลการวิเคราะห์เป็น
ดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของเกิด
อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ในระดับปานกลาง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 83.80)
รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 2 คน (ร้อยละ
5.40) และภายหลังการทดลองมีคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมี
คะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ในระดับปานกลาง
จำนวน 23 คน (ร้อยละ 62.20) และรองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 14 คน (ร้อยละ 37.80) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนการรับรู้โอกาส
เสี่ยงของเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 22 คน (ร้อยละ
59.50) และรองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) และภายหลังการทดลองมีคะแนน
การรับรู้โอกาสเสี่ยง ส่วนใหญ่ในระดับปานกลาง จำนวน 36 คน (ร้อยละ 93.70) และรองลงมา คือ
ระดับต่ำ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.5



ตาราง 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง จำแนกตามระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ระดับการรับรู้ โอกาสเสี่ยง	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	4	10.80	14	37.80	15	40.50	0	0.00
ปานกลาง	31	83.80	23	62.20	22	59.50	36	97.30
ต่ำ	2	5.40	0	0.00	0	0.00	1	2.70
Mean (S.D.)	37.11 (4.06)		42.24 (3.80)		42.89 (5.21)		36.73 (1.98)	
Min, Max	28.00, 46.00		34.00, 50.00		33.00, 55.00		32.00, 40.00	

4.1.3.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 37.11 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.06) ค่าเฉลี่ยคะแนนหลังทดลอง เท่ากับ 42.24 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.80) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยง เพิ่มขึ้น 5.14 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 3.63 ถึง 6.64)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 42.89 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.21) ค่าเฉลี่ยคะแนนหลังทดลอง เท่ากับ 36.73 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.98) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงลดลง 6.16 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -8.07 ถึง 4.26)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.6



ตาราง 4.6 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

การรับรู้โอกาสเสี่ยง	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	37	37.11	4.06	5.14	3.63 ถึง 6.64	6.94	<0.001*
หลังการทดลอง	37	42.24	3.80				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	37	42.89	5.21	-6.16	-8.07 ถึง 4.26	-6.56	<0.001*
หลังการทดลอง	37	36.73	1.98				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.3.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 37.11 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.06) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 42.89 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.21) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยน้อยกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.78 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 42.24 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.80) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 36.73 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.98) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.51 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.7



ตาราง 4.7 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การรับรู้โอกาสเสี่ยง	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	37.11	4.06	-5.78	-7.95 ถึง 3.62	-5.33	<0.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	42.89	5.21				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	42.24	3.80	5.51	4.10 ถึง 6.93	7.82	<0.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	36.73	1.98				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.3.4 จำนวนและร้อยละการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ในระดับปานกลาง จำนวน 26 คน (ร้อยละ 70.30) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 9 คน (ร้อยละ 24.30) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) และภายหลังการทดลองมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ในระดับสูง จำนวน 34 คน (ร้อยละ 91.90) และรองลงมา คือ ระดับปานกลาง จำนวน 3 คน (ร้อยละ 8.10) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 83.80) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 5 คน (ร้อยละ 13.50) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) และภายหลังการทดลองมีคะแนนการรับรู้ความรุนแรง ส่วนใหญ่ในระดับปานกลาง จำนวน 36 คน (ร้อยละ 93.70) และรองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.8



ตาราง 4.8 จำนวนและร้อยละการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ระดับการรับรู้ ความรุนแรง	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	9	24.30	34	91.90	5	13.50	1	2.70
ปานกลาง	26	70.30	3	8.10	31	83.80	36	97.30
ต่ำ	2	5.40	0	0.00	1	2.70	0	0.00
Mean (S.D.)	21.95 (2.52)		26.32 (2.08)		21.35 (2.40)		21.84 (0.90)	
Min, Max	15.00 , 27.00		21.00 , 30.00		17.00 , 27.00		20.00 , 24.00	

4.1.3.5 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 21.95 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.52) ค่าเฉลี่ยคะแนนหลังทดลอง เท่ากับ 26.32 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.08) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรง เพิ่มขึ้น 4.38 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 3.51 ถึง 5.24)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 21.35 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.40) ค่าเฉลี่ยคะแนนหลังทดลอง เท่ากับ 21.84 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.90) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$) โดยพบว่าหลังการทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยง เพิ่มขึ้น 0.49 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -0.35 ถึง 1.32)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.9



ตาราง 4.9 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

การรับรู้ความรุนแรง	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	37	21.95	2.52	4.38	3.51 ถึง 5.24	10.26	<0.001*
หลังการทดลอง	37	26.32	2.08				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	37	21.35	2.40	0.49	-0.35 ถึง 1.32	-1.30	0.194
หลังการทดลอง	37	21.84	0.90				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.3.6 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 21.95 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.52) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 21.35 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.40) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 0.60 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 26.32 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.08) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 21.84 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.90) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 4.49 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.10



ตาราง 4.10 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจาก
รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การรับรู้ความ รุนแรง	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	21.95	2.52	0.60	-0.54 ถึง 1.73	1.04	0.301
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	21.35	2.40				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	26.32	2.08	4.49	3.74 ถึง 5.24	-6.92	<0.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	21.84	0.90				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.4 ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา

4.1.4.1 จำนวนและร้อยละความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายใน
กลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผล
ของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ
ปานกลาง จำนวน 26 คน (ร้อยละ 70.30) และรองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 11 คน (ร้อยละ 29.70)
และภายหลังการทดลองมีคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 20 คน (ร้อยละ
54.10) และรองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนความคาดหวังใน
ประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่
ในระดับปานกลาง จำนวน 26 คน (ร้อยละ 70.30) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 8 คน (ร้อยละ
21.60) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 3 คน (ร้อยละ 8.10) และภายหลังการทดลองมีคะแนน
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาก
รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 29 คน (ร้อยละ 78.40) และรองลงมา คือ
ระดับสูงและระดับต่ำ จำนวน 4 คน (ร้อยละ 10.80) ตามลำดับ

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.11



ตาราง 4.11 จำนวนและร้อยละความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่ม ทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

ระดับความ คาดหวัง	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	11	29.70	17	45.90	8	21.60	4	10.80
ปานกลาง	26	70.30	20	54.10	26	70.30	29	78.40
ต่ำ	0	0.00	0	0.00	3	8.10	4	10.80
Mean (S.D.)	49.97 (4.19)		50.97 (2.06)		46.59 (5.53)		45.65 (5.34)	
Min, Max	42.00, 61.00		48.00, 55.00		34.00, 58.00		34.00, 58.00	

4.1.4.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.19) ค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังหลังทดลอง เท่ากับ 50.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.06) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น 1.00 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -0.56 ถึง 2.56)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 46.59 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.53) ค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังหลังทดลอง เท่ากับ 45.65 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.34) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} = 0.029$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ลดลง 0.95 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -1.79 ถึง 0.10)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.12



ตาราง 4.12 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลอง และภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวังใน ประสิทธิผล	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	37	49.97	4.19	1.00	-0.56 ถึง 2.56	1.30	0.203
หลังการทดลอง	37	50.97	2.06				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	37	46.59	5.53	-0.95	-1.79 ถึง 0.10	-2.27	0.029*
หลังการทดลอง	37	45.65	5.34				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.4.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.19) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 46.59 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.53) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 3.38 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value=0.004)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 50.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.06) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 45.65 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.34) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.32 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value<0.001)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.13



ตาราง 4.13 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวังใน ประสิทธิผล	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	49.97	4.19	3.38	1.14 ถึง 5.65	2.96	0.004*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	46.59	5.53				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	50.97	2.06	5.32	0.94 ถึง 3.43	5.66	<0.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	45.65	5.34				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.4.4 จำนวนและร้อยละความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 31 คน (ร้อยละ 83.80) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 5 คน (ร้อยละ 13.50) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) และภายหลังการทดลองมีคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 21 คน (ร้อยละ 56.80) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 15 คน (ร้อยละ 40.50) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 64.90) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 11 คน (ร้อยละ 29.70) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) และภายหลังการทดลองมีคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 27 คน (ร้อยละ 73.00) และรองลงมาคือ ระดับสูง จำนวน 10 คน (ร้อยละ 27.00) ตามลำดับ

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.14



ตาราง 4.14 จำนวนและร้อยละความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ระดับความ คาดหวัง ในความสามารถ	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	5	13.50	15	40.50	11	29.70	10	27.00
ปานกลาง	31	83.80	21	56.80	24	64.90	27	73.00
ต่ำ	1	2.70	1	2.70	2	5.40	0	0.00
Mean (S.D.)	39.19 (4.46)		42.57 (4.75)		40.32 (5.27)		40.97 (4.07)	
Min, Max	27.00, 52.00		32.00, 53.00		31.00, 55.00		34.00, 50.00	

4.1.4.5 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 39.19 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.46) ค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังหลังทดลอง เท่ากับ 42.57 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.75) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 3.38 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 1.83 ถึง 4.93)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 40.32 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.27) ค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังหลังทดลอง เท่ากับ 40.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.07) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 0.65 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง - 1.40 ถึง 2.69)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.15



ตาราง 4.15 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเอง
ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง
ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวัง ในความสามารถ	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนทดลอง	37	39.19	4.46	3.38	1.83 ถึง 4.93	4.41	<0.001*
หลังทดลอง	37	42.57	4.75				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนทดลอง	37	40.32	5.27	0.65	-1.10 ถึง 2.69	0.64	0.524
หลังทดลอง	37	40.97	4.07				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.4.6 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถ
ของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง
ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถ
ของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 39.19 คะแนน (ส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.46) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 40.32 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน 5.27) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยน้อยกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 1.13 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบ
ความแตกต่างคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
จากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและ
กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถ
ของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 42.57 คะแนน (ส่วน
เบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.75) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 40.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน 4.07) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 1.60 คะแนน เมื่อ
เปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง
กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.16



ตาราง 4.16 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเอง
ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง
ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความคาดหวัง ในความสามารถ	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	39.19	4.46	-1.13	-3.40 ถึง 1.13	-1.00	0.320
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	40.32	5.27				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	42.57	4.75	1.60	-0.46 ถึง 3.64	1.55	0.125
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	40.97	4.07				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.5 ส่วนที่ 5 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

4.1.5.1 จำนวนและร้อยละความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 26 คน (ร้อยละ 70.30) รองลงมา คือ ระดับต่ำ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 27.00) และน้อยที่สุด คือ ระดับสูง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) และภายหลังการทดลองมีคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 37 คน (ร้อยละ 100.00) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 18 คน (ร้อยละ 48.70) รองลงมา คือ ระดับต่ำ จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) และน้อยที่สุด คือ ระดับสูง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) และภายหลังการทดลองมีคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับต่ำ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 51.40) และรองลงมาคือ ระดับปานกลาง จำนวน 17 คน (ร้อยละ 45.90) และน้อยที่สุด คือ ระดับสูง จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.17



ตาราง 4.17 จำนวนและร้อยละความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจาก
รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

ความตั้งใจ ที่จะปฏิบัติ	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	1	2.70	0	0.00	2	5.40	1	2.70
ปานกลาง	26	70.30	37	100.00	18	48.70	17	45.90
ต่ำ	10	27.00	0	0.00	17	45.90	19	51.40
Mean (S.D.)	47.78 (6.23)		53.97 (1.52)		45.86(7.57)		44.92 (6.29)	
Min, Max	33.00, 63.00		50.00, 57.00		30.00, 65.00		33.00, 62.00	

4.1.5.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 47.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.23) ค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจหลังทดลอง เท่ากับ 53.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.52) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) โดยพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น 6.19 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 3.97 ถึง 8.40)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 45.86 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 7.57) ค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจหลังทดลอง เท่ากับ 44.92 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.29) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value}>0.05$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ ลดลง 0.95 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -3.79 ถึง 1.90)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.18



ตาราง 4.18 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกัน
อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและ
ภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

ความตั้งใจ ที่จะปฏิบัติ	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนทดลอง	37	47.78	6.23	6.19	3.97 ถึง 8.40	5.67	<0.001*
หลังทดลอง	37	53.97	1.52				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนทดลอง	37	45.86	7.57	-0.95	-3.79 ถึง 1.90	-0.67	0.505
หลังทดลอง	37	44.92	6.29				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.5.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติ
ตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและ
กลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อ
ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 47.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.23)
ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 45.86 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 7.57) โดยกลุ่ม
ทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 1.92 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนน
ความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและ
กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจ
ในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ
(p-value>0.05)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อ
ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 53.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.52) ส่วน
กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 44.92 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.29) โดยกลุ่มทดลอง
มีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 9.05 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความ
ความความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่ม
เปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความความตั้งใจ
ในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
(p-value<0.001)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.19



ตาราง 4.19 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ความตั้งใจที่จะปฏิบัติ	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	47.78	6.23	1.92	-1.29 ถึง 5.13	1.19	0.238
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	45.86	7.57				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	53.97	1.52	9.05	6.91 ถึง 11.20	8.52	<0.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	44.92	6.29				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.6 ส่วนที่ 6 การปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร

4.1.6.1 จำนวนและร้อยละการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 30 คน (ร้อยละ 81.10) รองลงมา คือ ระดับต่ำ จำนวน 5 คน (ร้อยละ 13.50) และน้อยที่สุด คือ ระดับสูง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) และภายหลังการทดลองมีคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 24 คน (ร้อยละ 64.90) รองลงมา คือ ระดับสูง จำนวน 12 คน (ร้อยละ 32.40) และน้อยที่สุด คือ ระดับต่ำ จำนวน 1 คน (ร้อยละ 2.70) ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 22 คน (ร้อยละ 59.50) รองลงมา คือ ระดับต่ำ จำนวน 13 คน (ร้อยละ 35.10) และน้อยที่สุด คือ ระดับสูง จำนวน 2 คน (ร้อยละ 5.40) และภายหลังการทดลองมีคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 34 คน (ร้อยละ 91.09) และรองลงมาคือ ระดับต่ำ จำนวน 3 คน (ร้อยละ 8.10) ตามลำดับ

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.20



ตาราง 4.20 จำนวนและร้อยละการปฏิบัติตัวในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

ระดับการปฏิบัติ ในการขับชั่ง	กลุ่มทดลอง (n=37)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สูง	2	5.40	12	32.40	2	5.40	0	0.00
ปานกลาง	30	81.10	24	64.90	22	59.50	34	91.90
ต่ำ	5	13.50	1	2.70	13	35.10	3	8.10
Mean (S.D.)	43.16 (5.00)		49.97 (4.41)		40.14 (6.48)		41.11 (1.75)	
Min, Max	31.00, 55.00		35.00, 59.00		25.00, 57.00		38.00, 45.00	

4.1.6.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 43.16 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.00) ค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวหลังทดลอง เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.41) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เพิ่มขึ้น 6.81 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 5.37 ถึง 8.25)

กลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนทดลอง กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 40.14 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.48) ค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติหลังทดลอง เท่ากับ 41.11 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.75) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เพิ่มขึ้น 0.97 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -1.26 ถึง 3.20)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.21



ตาราง 4.21 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและภายในกลุ่มเปรียบเทียบ

การปฏิบัติ ในการขับขี่	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
กลุ่มทดลอง							
ก่อนการทดลอง	37	43.16	5.00	6.81	5.37 ถึง 8.25	9.62	<0.001*
หลังการทดลอง	37	49.97	4.41				
กลุ่มเปรียบเทียบ							
ก่อนการทดลอง	37	40.14	6.48	0.97	-1.26 ถึง 3.20	0.89	0.382
หลังการทดลอง	37	41.11	1.75				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

4.1.6.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ผลการวิเคราะห์เป็นดังต่อไปนี้

ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 43.16 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.00) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 40.14 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.48) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 3.03 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}=0.028$)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.41) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 41.11 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.75) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 8.86 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

รายละเอียดดังแสดงในตาราง 4.22



ตาราง 4.22 เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

การปฏิบัติ ในการขับขี่	n	$\bar{x}$	S.D.	Mean Difference	95%CI	t	p-value
ก่อนการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	43.16	5.00	3.03	0.31 ถึง 5.71	2.25	0.028*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	40.14	6.48				
หลังการทดลอง							
กลุ่มทดลอง	37	49.97	4.41	8.86	7.30 ถึง 10.43	11.36	<0.001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	37	41.11	1.75				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05



บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมขับชีพลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งมีรูปแบบการวิจัยเป็นแบบกึ่งทดลอง (Quasi - experimental Research) โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจการป้องกันโรค ในการจัดกิจกรรมตามโปรแกรมขับชีพลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ในครั้งนี้ โดยมีกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 74 คน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง จำนวน 37 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 37 คน มีการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคมานำกิจกรรมให้กับกลุ่มทดลอง โดยรวบรวมข้อมูลทั้งหมดกับกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง โดยใช้แบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ในการแจกแจง จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติอนุมานใช้ Paired sample t-test และ Independent t-test กำหนดระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

5.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5.2 สรุปผล

5.3 อภิปรายผล

5.4 ข้อเสนอแนะ

5.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5.1.1 วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมขับชีพลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

5.1.2 วัตถุประสงค์เฉพาะ

5.1.2.1 เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิภาพต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ภายในกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม

5.1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง ความคาดหวังในประสิทธิภาพต่อการตอบสนองต่อพฤติกรรม ความคาดหวังในความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ หลังการเข้าร่วมโปรแกรม



5.2 สรุปผล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา มีดังนี้

เพศ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 51.40 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 56.80

อายุ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีอายุ 19 ปี ร้อยละ 43.20 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี ร้อยละ 48.60

การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 59.50 ยังใช้งานได้ ร้อยละ 91.00 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 70.30 ยังใช้งานได้ ร้อยละ 88.50

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่าง 6-10 ปี ร้อยละ 75.70 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่าง 6-10 ร้อยละ 73.00

ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 40.50 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 45.90

ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปี พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 70.30 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 64.90

การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ร้อยละ 100.00 ซึ่งหมวกนิรภัยนั้นได้รับมาตรฐาน มอก. ร้อยละ 94.40 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ร้อยละ 100.00 ซึ่งหมวกนิรภัยนั้นได้รับมาตรฐาน มอก. ร้อยละ 86.50

การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ร้อยละ 59.50 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 45.90

การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 97.30 ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ ร้อยละ 94.60 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 94.60 ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ ร้อยละ 91.90

การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 100.00 ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ ร้อยละ 94.60 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 100.00 ซึ่งได้รับข่าวสารจากโทรทัศน์ ร้อยละ 89.20

การตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.50 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ ร้อยละ 94.60



การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง ร้อยละ 54.00 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือการได้รับใบสั่ง ร้อยละ 54.00

อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ระหว่าง 1-5 ปี ร้อยละ 62.20 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ระหว่าง 1-5 ปี ร้อยละ 78.40

สภาพรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์มีสภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบ ร้อยละ 94.60

การผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ร้อยละ 59.50 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ร้อยละ 83.80

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมา ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมา ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73.00 และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมา ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 59.50

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 6.65 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.69) ค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้หลังทดลอง เท่ากับ 8.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น 2.14 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 1.55 ถึง 2.72)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เท่ากับ 8.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 7.87 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.34) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 0.91 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}=0.002$)

ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย

ส่วนที่ 3.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 37.11 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.06) ค่าเฉลี่ยคะแนนหลังทดลอง เท่ากับ 42.24 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.80) ผลการเปรียบเทียบ



ความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยง เพิ่มขึ้น 5.14 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 3.63 ถึง 6.64)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 42.24 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 3.80) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 36.73 (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.98) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.51 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

ส่วนที่ 3.2 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 21.95 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.52) ค่าเฉลี่ยคะแนนหลังทดลอง เท่ากับ 26.32 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.08) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) โดยพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรง เพิ่มขึ้น 4.38 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 3.51 ถึง 5.24)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 26.32 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.08) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 21.84 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.90) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 4.49 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$)

ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา

ส่วนที่ 4.1 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.19) ค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังหลังทดลอง เท่ากับ 50.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 2.06) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value} > 0.05$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น 1.00 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง -0.56 ถึง 2.56)



หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 50.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 20.6) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 45.65 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.90) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.32 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

ส่วนที่ 4.2 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 39.19 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.46) ค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังหลังทดลอง เท่ากับ 42.57 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.75) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 3.38 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 1.83 ถึง 4.93)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 42.57 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.75) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 40.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.07) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 1.60 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ($p\text{-value}>0.05$)

ส่วนที่ 5 ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 47.78 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.23) ค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจหลังทดลอง เท่ากับ 53.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.52) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) โดยพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น 6.19 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 3.97 ถึง 8.40)



หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เท่ากับ 53.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.52) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 44.92 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.29) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 9.05 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

ส่วนที่ 6 การปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เท่ากับ 43.16 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 5.00) ค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวหลังทดลอง เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.41) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) โดยพบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เพิ่มขึ้น 6.81 คะแนน (95% ช่วงเชื่อมั่นของค่าเฉลี่ยความแตกต่างอยู่ระหว่าง 5.37 ถึง 8.25)

หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เท่ากับ 49.97 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 4.41) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 41.11 คะแนน (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.75) โดยกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 8.86 คะแนน เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

5.3 อภิปรายผล

จากผลการวิจัยของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่า โปรแกรมขับขี่ปลอดภัยที่จัดขึ้นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่งผลต่อนักศึกษากลุ่มทดลอง เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมาย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมาย ความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งสามารถอภิปรายผลตามสมมติฐานของการวิจัยในครั้งนี้



การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาผลของโปรแกรมขับชีพลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร จาการถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัย นำมาอภิปรายได้ดังนี้

สมมติฐาน ข้อ 1 หลังทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวัง ความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติในการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาการถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลอง และ

สมมติฐาน ข้อ 2 หลังทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนความรู้ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวัง ความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติในการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาการถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ หลังการทดลอง

จากการทดลองพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาการถจักรยานยนต์ สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}=0.002$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) ซึ่งเป็นไปตาม สมมติฐานข้อ 1 และข้อ 2 ของการวิจัย แสดงว่า ผลของโปรแกรมขับชีพลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ จาการถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรม การบรรยายให้ความรู้จากวิทยากรเรื่องความหมายของอุบัติเหตุจราจร สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร การป้องกันอุบัติเหตุจราจร กฎจราจร การขับชีพลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร ความสูญเสียที่เกิดจาก อุบัติเหตุจราจร การมีใบอนุญาตขับชีพ การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แผนภาพขับชีพลอดภัย 10 ประการ การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของกลุ่มทดลอง รวมทั้งการอภิปรายผล ซึ่งสอดคล้องกับ การศึกษาของกานต์พิชชา หนูบุญ และพรรณี บัญชรหัตถกิจ (2557) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุข ศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาการถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล อีสาน นครราชสีมา และจากการศึกษา พบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ สูงกว่าก่อนทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

จากการทดลอง พบว่า หลังทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุจราจรจาการถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น กว่าก่อนทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อ 1 และข้อ 2 ของการวิจัย แสดงว่า การนำเสนอเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร และแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากที่ได้พบเห็น ส่งผลให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกานต์พิชชา หนูบุญ และพรรณี บัญชรหัตถกิจ (2557) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุ จาการถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา และจาก การศึกษา พบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงสูงกว่าก่อน ทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) สอดคล้องกับการศึกษาของ มะลิ โพธิพิมพ์ และพินดา เทพชาติ. (2557) ได้ศึกษาการสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ภายหลังการจัดโปรแกรมผู้ใช้รถจักรยานยนต์มี คะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าก่อน การจัดโปรแกรมอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05 และสอดคล้องกับการศึกษาของชุดิมา เจียมใจ, กรัณฐรัตน์ บุญช่วยธานี และประเสริฐศักดิ์ กายนาคา (2559) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจ ในการสร้างเสริมพฤติกรรมการขับชีพ



รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศ จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี พบว่า โปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจ ในการสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศจังหวัดเพชรบุรี มีประสิทธิผล คือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของคะแนนเฉลี่ยความรู้ทางสุขภาพของกลุ่มทดลอง เพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากการทดลอง พบว่า หลังทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น กว่าก่อนทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานข้อ 1 และข้อ 2 ของการวิจัย แสดงว่าการบรรยายสถานการณ์อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นจริงในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ความสูญเสียตัวแบบจากสื่อที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และการอภิปรายภายในกลุ่มทดลองส่งผลให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสิริกัลยา เติงศิริ และจุฬารัตน์ โสตะ (2553) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอบ้านแก่ง จังหวัดยโสธร พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน การรับรู้โอกาสเสี่ยงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากการทดลอง พบว่า หลังทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติกับก่อนทดลอง ($p\text{-value}>0.05$) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของศิวาภรณ์ ศรีสกุล (2558) ที่ได้ศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอสรรพยา จังหวัดชัยภูมิ พบว่า ความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมพบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ และค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานข้อ 2 ของการวิจัย แสดงว่า การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การบรรยายประกอบสื่อเรื่องกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่กับการขับขี่อย่างปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมายจราจร การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แผนภาพการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ ส่งผลให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารัตน์ โสตะ (2559) ที่ได้ศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก่ง อำเภอยะโฮว จังหวัดชัยภูมิ พบว่า กลุ่มทดลองมีผลต่างของค่าเฉลี่ยความคาดหวังผลจากการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)



จากการทดลอง พบว่า หลังทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่าก่อนทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) แต่ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติกับกลุ่มเปรียบเทียบ ($p\text{-value}>0.05$) ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานข้อ 1 ของการวิจัย แสดงว่า การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและการอภิปรายกลุ่ม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ส่งผลให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกานต์พิชชา หนูบุญ และพรรณี บัญชรหัตถกิจ (2557) ที่ได้ศึกษาโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา และจากการศึกษา พบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

จากการทดลอง พบว่า หลังทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานข้อ 1 และข้อ 2 ของการวิจัย แสดงว่า การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและการอภิปรายกลุ่ม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จากการแจกแบบบันทึกพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกานต์พิชชา หนูบุญ และพรรณี บัญชรหัตถกิจ (2557) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยี ราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา และจากการศึกษา พบว่า หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$)

จากการทดลอง พบว่า หลังทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} <0.001$) ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานข้อ 1 และข้อ 2 แสดงว่า การบรรยายของวิทยากร การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและการอภิปรายกลุ่ม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย จากการแจกแบบบันทึกพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของตติยา นิยมชัยภูมิ และจุฬารัตน์ โสตะ (2559) ที่ได้ศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก้ง อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดชัยภูมิ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวเพิ่มขึ้นจากก่อนทดลอง และกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีผลต่างของค่าเฉลี่ยการปฏิบัติตัวจากการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) และสอดคล้องกับการศึกษาของคาริกา บิลโล๊ะ และจินตนา สรายุทธพิทักษ์ (2557) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตาม



ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากการศึกษาวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร สูงกว่าก่อนการทดลอง สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) คะแนนความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรมไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติกับก่อนทดลอง ($p\text{-value}>0.05$) แต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) และคะแนนความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value}<0.001$) แต่ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติกับกลุ่มเปรียบเทียบ ($p\text{-value}>0.05$)

จากผลการศึกษาครั้งนี้ พบว่าในปี พ.ศ. 2558-2559 นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 12 และ 11 ครั้ง ตามลำดับ เมื่อมีการนำโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยและแผนที่จุดเสี่ยงมาใช้ทำให้นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลดลง คือ ในปี พ.ศ. 2560 เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 5 ครั้ง แสดงให้เห็นว่าโปรแกรมขับขี่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพเพียงพอ สามารถนำไปใช้เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในสถาบันอื่นได้ต่อไป

5.4 ข้อเสนอแนะ

5.4.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

5.4.1.1 จากการศึกษานี้ครั้งนี้ นักศึกษามีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ดียิ่งขึ้น มหาวิทยาลัยควรประสานงานกับสำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจจราจร และบริษัท ฮอนด้า จำกัด (มหาชน) มาให้ความรู้และฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการกระตุ้นให้นักศึกษาเกิดความรู้ความเข้าใจ รวมทั้งเป็นการสร้างจิตสำนึกให้เกิดความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

5.4.1.2 ควรนำแผนที่จุดเสี่ยงมาปรับปรุงและพัฒนารูปแบบ เพื่อนำมาเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ นักศึกษาสามารถเข้าถึงข้อมูลของจุดเสี่ยงอันตรายได้ง่าย เช่น การเผยแพร่ในสังคมออนไลน์ เป็นต้น

5.4.1.3 มหาวิทยาลัยควรออกนโยบายในการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ มาใช้เพื่อให้นักศึกษาเกิดความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นแนวทางนำไปสู่การลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์



5.4.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ในการดำเนินงานวิจัยครั้งต่อไปควรมีการทำวิจัยในรูปแบบเชิงปฏิบัติการ โดยการให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้บริหาร คณาจารย์ นักศึกษา ผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน ตำรวจ หน่วยงานรักษาความปลอดภัย หน่วยกู้ภัย เจ้าหน้าที่สาธารณสุข เป็นต้น เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานวิจัย เพื่อประเมินผลการวิจัยและปรับปรุงพัฒนางานวิจัย ให้นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์อย่างยั่งยืนต่อไป



เอกสารอ้างอิง



เอกสารอ้างอิง

- กนกวรรณ วังสระ. (2555). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 โรงเรียนคอนสารวิทยาคม ตำบลทุ่งนาเลา อำเภอกอนสาร จังหวัดชัยภูมิ. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- กานต์พิชา หนูบุญ และพรณี บัญชรหัตถกิจ. (2557). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- กฤตพงศ์ โจนรุ่งศศิธร. (2549). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี. การศึกษาค้นคว้าอิสระปริญญารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานโยบายสาธารณะ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน. (2558). สมุดปกขาว 2554-2563. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- งานรักษาความปลอดภัยและงานจราจร มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. (2560). สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร. มหาสารคาม: งานรักษาความปลอดภัยและงานจราจร มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
- จีระศักดิ์ เจริญพันธ์ และเฉลิมพล ต้นสกุล. (2549). พฤติกรรมสุขภาพ. มหาสารคาม: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- จุฬารณย์ โสตะ. (2541). สวัสดิศึกษา. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จุฬารณย์ โสตะ. (2554). แนวคิด ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. (พิมพ์ครั้งที่ 3. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ชุติมา เจียมใจ, กรัณฐรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ และประเสริฐศักดิ์ กายนาคา. (2559). ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาความรู้ทางสุขภาพโดยการจัดการเรียนรู้แบบร่วมมือร่วมใจ ในการสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนเบญจมเทพอุทิศจังหวัดเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี. วารสารศึกษาศาสตร์ปริทัศน์, 31(3), 205-207.
- ดารีกา บิลโสี และจินตนา สรายุทธพิทักษ์. (2557). ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย. วารสารอิเล็กทรอนิกส์ทางการศึกษา, 9(2), 668-682.



- ตติยา นิมชัยภูมิ และจุฬารณย์ โสตะ. (2559). ประสิทธิภาพของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถ
 แห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
 จราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระธาตุหนองสาม
 หมื่น ตำบลบ้านแก่ง อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดชัยภูมิ. *วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุม
 โรคที่ 9 นครราชสีมา*, 22(3), 33-44.
- ธนิดา ผาติเสนะ. (2550). *พฤติกรรมสุขภาพและสุขภาพศึกษา*. นครราชสีมา: โปรแกรมวิชาวิทยาศาสตร์
 สุขภาพ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา.
- ธวัชชัย วรพงศธร. (2543). *หลักการวิจัยทางสาธารณสุขศาสตร์*. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์
 มหาวิทยาลัย.
- นภดล บำรุงกิจ. (2544). *พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
 ข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
 สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นิรมล เมืองโสม. (2555). *สวัสดิศึกษาในการเสริมสร้างความปลอดภัยของบุคคลและชุมชน*. ขอนแก่น:
 ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- นันทพร กลิ่นจันทร์. (2558). *วิธีการทางสถิติสำหรับรูปแบบการตายจากอุบัติเหตุขนส่งในประเทศไทย*.
 วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาวิธีวิทยาการวิจัย บัณฑิตวิทยาลัย
 มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- บุษบา จันทร์ผ่อง. (2542). *สวัสดิศึกษา*. กรุงเทพฯ: ภาควิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ คณะวิทยาศาสตร์และ
 เทคโนโลยี สถาบันราชภัฏภูเก็ต.
- ปาริชา นิพพานนท์. (2555). *พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพในงานสาธารณสุข*. ขอนแก่น:
 ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พัชรินทร์กร ทาน้อย. (2551). *ประสิทธิผลของการสร้างเสริมทักษะชีวิตและการมุ่งใจในการป้องกัน
 อุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษาจังหวัด
 หนองบัวลำภู*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและ
 การส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เพ็ญพิไล ฤทธาณานนท์. (2550). *พัฒนาการมนุษย์*. กรุงเทพฯ: ธรรมดาเพรส.
- ภัทรสุดา วิชยพงศ์. (2554). *การพัฒนาภาพการอุบัติเหตุดังกล่าวโดยการใช้ระบบสารสนเทศทาง
 ภูมิศาสตร์ ในการระบุจุดเสี่ยงอันตรายบนถนน : กรณีศึกษาจังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์
 ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง บัณฑิตวิทยาลัย
 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- มะลิ โพธิพิมพ์ และพินดา เทพชาติ. (2557). *การสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร
 มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลจังหวัดนครราชสีมา*. *วารสารสาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา*, 9(2),
 31-32.
- มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเอไอที. (2559). *ผลสำรวจอัตราการสวม
 หมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ ปี 2559*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุน
 สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.



- รุจิรา ดวงสงค์. (2549). *การจัดการทางสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ*. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เรณู บุญล้อม. (2548). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคของโรเจอร์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของพนักงานโรงงาน ในเครือนิคมอุตสาหกรรม อำเภอนองแคะ จังหวัดสระบุรี*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- วิจิตร บุญยะโหดะ. (2536). *อุบัติภัย*. กรุงเทพฯ: รุ่งศิลป์การพิมพ์.
- วิชัย สิริวิบูลย์กิตติ. (2553). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคที่มีต่อพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยปวดบ่าต้นคอและศีรษะในสถานพยาบาลแพทย์แผนไทย อำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี*. *วารสารคณะพลศึกษา*, 13(2), 148-159, กรกฎาคม-ธันวาคม.
- วิทยา ขาดิปัญญาชัย. (2554). *รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน*. ขอนแก่น: โรงพยาบาลขอนแก่น.
- วิมลวรรณ ปิยะวงษ์, สุภาพร ศรีสองเมือง, สุนันท์ นามวิเศษ และอลิสา สาระบุตร. (2559). *พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม*. การศึกษาอิสระปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม.
- วินัส ศรีศักดิ์. (2545). *พฤติกรรมครอบครัวที่สัมพันธ์กับบุคลิกภาพทางอารมณ์ของวัยรุ่นในศูนย์บำบัดรักษายาเสพติดภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่*. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาการศึกษาและการแนะแนว บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ศรีเรือน แก้วกังวาน. (2549). *จิตวิทยาพัฒนาการชีวิตทุกช่วงวัย แนวคิดเชิงทฤษฎี วัยเด็กตอนปลาย เล่ม 1*. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศิวาภรณ์ ศรีสกุล. (2558). *ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี*. วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศุภสวัสดิ์ รุจิวรรณ. (2560). *การประยุกต์ใช้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรคหลอดเลือดสมองในผู้สูงอายุที่ป่วยโรคความดันโลหิตสูง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองกะทุม ตำบลจันทิก อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา*. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- ศูนย์ฝึกขับขีปลอดภัย บริษัทฮอนด้า. (2551). *หลักพื้นฐานการขับขีที่ปลอดภัย 10 ประการ*. [ออนไลน์]. ได้จาก: http://www.aphonda.co.th/hondasafety/detail_page_2.asp. [สืบค้นเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2559].



- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. (2552). *มิใช่โชคชะตาร้ายบนท้องถนน*. กรุงเทพฯ: ปรีณซ์โอโซน.
- ศูนย์สุขภาพชุมชนเมืองราชภัฏศรีสวัสดิ์. (2559). รายงานการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. มหาสารคาม: ศูนย์สุขภาพชุมชนเมืองราชภัฏศรีสวัสดิ์.
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. (2559). รายงานสถิติการแพทย์ฉุกเฉิน. [ออนไลน์]. ได้จาก: <http://www.niems.go.th>. [สืบค้นเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2559].
- สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. (2541). *นิยามศัพท์ส่งเสริมสุขภาพ ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2541*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: ดีไซน์.
- สิริกัลยา เด็กศิริ และจุฬารณ โสตะ. (2553). การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ยี่สิบห้า อัตราส่วนร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอบ้านเขว้า จังหวัดชัยภูมิ. วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุนทรี ศรีเที่ยง, เฉลิมพล ต้นสกุล และศิริกัญญา ฤทธิ์แปลก. (2555). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่จักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา จังหวัดศรีสะเกษ. *วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ*, 5(19), 18-29.
- สุมัทนา กลางคาร และวราภรณ์ พรหมสัตยพรต. (2553). *หลักการวิจัยทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ*. พิมพ์ครั้งที่ 10. มหาสารคาม: สารคามการพิมพ์-สารคามแปเปอร์.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร. (2548). *คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางแยก เล่มที่ 1*. กรุงเทพฯ: โครงการจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ระยะที่ 2.
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2559). *สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2559*. กรุงเทพฯ: ชินเนียบศรีเอท.
- องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. [ออนไลน์]. ได้จาก: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en [สืบค้นเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2559].
- อรอนงค์ สุทธิ. (2553). การประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุญทริวิทยาการ อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อรุณ จิรวรรณกุล. (2553). *สถิติทางวิทยาศาสตร์สุขภาพเพื่อการวิจัย*. กรุงเทพฯ: วิทยพัฒน์.
- อลิสสา จันทน์เรือง. (2545). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาจิตวิทยาชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- Bandura Albext. (1997). *The Nature and Structure of Self-efficacy, Sources of Efficacy*. New York: W.H.freeman.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



แบบสอบถามชุดที่ [] [] []
 กลุ่ม ☐ ทดลอง ☐ เปรียบเทียบ
 ครั้งที่

แบบสอบถาม
เรื่อง ผลของโปรแกรมขับชีปลดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ประกอบด้วย

- | | |
|---|--------------|
| ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป | จำนวน 16 ข้อ |
| ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับชีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
และถูกต้องตามกฎหมายจราจร | จำนวน 10 ข้อ |
| ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย | จำนวน 17 ข้อ |
| ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา | จำนวน 24 ข้อ |
| ส่วนที่ 5 ความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรถจักรยานยนต์ | จำนวน 15 ข้อ |
| ส่วนที่ 6 การปฏิบัติในการขับชีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร | จำนวน 13 ข้อ |

แบบสอบถามนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ผู้วิจัยใคร่ขอความร่วมมือให้ท่านตอบแบบสอบถามตรงตามความเป็นจริง และความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยข้อมูลที่ได้จะปกปิดเป็นความลับและไม่มีการเผยแพร่ใด ๆ ต่อผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น ซึ่งข้อมูลที่ได้จะเสนอในภาพรวมเพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวางแผนรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรในมหาวิทยาลัยต่อไป

ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม

นางสาวรรวิษา ภูผิวก้าว
 นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต
 มหาวิทยาลัยมหาสารคาม



**แบบสอบถาม เรื่อง ผลของโปรแกรมขับชีพลกดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของ
นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม**

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จำนวน 16 ข้อ

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () และเติมข้อความลงในช่องว่างตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

1. เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง
2. อายุ ปี
3. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
() 1. ไม่มี เพราะ (โปรดระบุ)
() 2. มี โดย () 1. ยังใช้งานได้ () 2. หมดอายุ
4. ท่านมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปี เดือน
5. โดยปกติท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย.....กิโลเมตร/ชั่วโมง
6. ในรอบ 1 ปี ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
() 1. ไม่เคย
() 2. เคย ถ้าเคย ตอบคำถามต่อไปนี้
 1. จำนวนครั้งของการประสบอุบัติเหตุครั้ง
 2. ขณะประสบอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยหรือไม่
() 1. สวม () 2. ไม่สวม
 3. การเกิดอุบัติเหตุนั้น ความรุนแรงที่ได้รับเป็นอย่างไร
() 1. บาดเจ็บเล็กน้อย
() 2. บาดเจ็บ ไปรับการรักษาแต่ไม่ต้องไปนอนโรงพยาบาล
() 3. บาดเจ็บมากต้องนอนโรงพยาบาล
() 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....
7. ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่
() 1. ไม่มี เหตุผลเพราะ.....
() 2. มี หมวกนิรภัยนั้นได้มาตรฐานตามที่ มอก. กำหนดหรือไม่
() 1. ได้มาตรฐาน () 2. ไม่ได้มาตรฐาน () 3. ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
8. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกนิรภัยหรือไม่
() 1. สวม () 2. ไม่สวม () 3. สวมเป็นบางครั้ง
9. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับเกิดอุบัติเหตุจากรถหรือไม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
() 1. ไม่เคย
() 2. เคย ได้รับข่าวสารจาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 - () 1. โทรทัศน์ () 2. วิทยุ
 - () 3. หนังสือพิมพ์ () 4. แผ่นพับ/โปสเตอร์
 - () 5. ป้ายรณรงค์ () 6. เพื่อน
 - () 7. อินเทอร์เน็ต () 8. บุคคลในครอบครัว
 - () 9. การอบรม/สัมมนา () 10. อื่น ๆ โปรดระบุ.....



ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป จำนวน 16 ข้อ (ต่อ)

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () และเติมข้อความลงในช่องว่างตรงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

10. ท่านเคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรือไม่
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. เคย ได้รับข่าวสาร จากแหล่งใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() 1. เอกสาร/โปสเตอร์	() 2. โทรทัศน์
() 3. อินเทอร์เน็ต	() 4. หนังสือพิมพ์
() 5. วิทยู	() 6. เพื่อน
() 7. เจ้าหน้าที่สาธารณสุข	() 8. ร้านจำหน่ายรถจักรยานยนต์
() 9. ตำรวจ	() 10. อื่น ๆ (โปรดระบุ)
11. ท่านเคยมีการตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ที่ท่านขับขี่บ้างหรือไม่
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. เคย
12. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่งหรือไม่
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. เคย สาเหตุที่เจ้าหน้าที่เรียก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() 1. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	() 2. ขับรถผิดกฎจราจร
() 3. ไม่สวมหมวกนิรภัย	() 4. สภาพรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์
() 5. ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์	() 6. อื่น ๆ (โปรดระบุ)
13. รถจักรยานยนต์ของท่านมีอายุการใช้งานปี เดือน
14. สภาพรถจักรยานยนต์ของท่านเป็นอย่างไร
 - () 1. สภาพสมบูรณ์ มีอุปกรณ์ครบ
 - () 2. สภาพไม่สมบูรณ์ อุปกรณ์ชำรุดหรือดัดแปลง คือ (โปรดระบุ).....
15. ท่านเคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยหรือไม่
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. เคย
16. ท่านเคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีนเมา ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
 - () 1. ไม่เคย
 - () 2. เคย



ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย จำนวน 17 ข้อ

ส่วนที่ 3.1 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ท่านพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตามความคิดเห็นของท่านให้มากที่สุด

มากที่สุด	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด
มาก	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมาก
ปานกลาง	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านปานกลาง
น้อย	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อยที่สุด

ข้อความ	ระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยง				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การรับรู้โอกาสเสี่ยง					
1. การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ขณะฝนตก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
2. การถอดกระจกส่องหลังออก จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะสามารถเหลียวหลังกลับไปมองได้					
3. การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจรมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้					
4. การรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้เกิดอาการง่วง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้					
5. การขับซิ่งรถจักรยานยนต์เวลาเข้ามืดหรือพลบค่ำ ถ้าไม่เปิดไฟ จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
6. การคุยโทรศัพท์โดยใช้หูฟัง ไม่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
7. การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย					
8. การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ย้อนศร จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้น้อย					
9. เราสามารถออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้นได้ แต่ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง					
10. การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จะทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้สูง					
11. เราสามารถขับซิ่งรถจักรยานยนต์แซงซ้ายได้ โดยไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ					



ส่วนที่ 3.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
คำชี้แจง ท่านพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตาม
 ความคิดเห็นของท่านให้มากที่สุด

มากที่สุด หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด
 มาก หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมาก
 ปานกลาง หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านปานกลาง
 น้อย หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อย
 น้อยที่สุด หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อยที่สุด

ข้อความ	ระดับการรับรู้ความรุนแรง				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การรับรู้ความรุนแรง					
1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มักทำให้เกิดการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยเท่านั้น					
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่าคนที่ ขับขี่ในอัตราที่กฎหมายกำหนด					
3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้เสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุ					
4. การสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิด ความรุนแรงต่อร่างกายได้เท่ากัน					
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีโอกาสได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิตน้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย					
6. การบาดเจ็บทางสมองจากการเกิดอุบัติเหตุใน การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว มักทำให้เกิดความ พิการหรือเสียชีวิต					



ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา จำนวน 24 ข้อ

ส่วนที่ 4.1 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม
การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร

คำชี้แจง ท่านพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่อง
ให้ตรงตามความรู้สึกของท่านให้มากที่สุด

มากที่สุด	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด
มาก	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมาก
ปานกลาง	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านปานกลาง
น้อย	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อยที่สุด

ข้อความ	ระดับความคาดหวัง				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร					
1. การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะช่วยลดความรุนแรงที่สมองได้					
2. การแซงรถในทางโค้ง หรือทางแยกสามารถทำได้ โดยไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
3. การไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ					
4. การปฏิบัติตามกฎจราจรในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และขับขี่อย่างระมัดระวังจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ					
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัย ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น					
6. การให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจรจะทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น					
7. การมีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากผู้ขับขี่ระมัดระวัง และมีประสบการณ์					
8. การมองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยวทำให้เลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย					
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ห่างจากคันหน้าในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยจะช่วยลดอุบัติเหตุได้					



ส่วนที่ 4.1 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร (ต่อ)

ข้อความ	ระดับความคาดหวัง				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร (ต่อ)					
10. การมองซ้ายหรือมองขวาก่อนเลี้ยวรถจะทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ เพราะจะทำให้เกิดขวางการจราจร					
11. การตรวจสอบสภาพรถและซ่อมแซมรถก่อนการขับขี่ จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ยิ่งขึ้น					
12. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด สามารถทำได้ในช่วงที่การจราจรไม่ติดขัด					
13. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในวงเวียน ควรให้สิทธิผู้ขับขี่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนไปก่อน จะช่วยให้ลดอุบัติเหตุ					



ส่วนที่ 4.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมาย

คำชี้แจง ท่านพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตามความรู้สึกของท่านให้มากที่สุด

มากที่สุด	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด
มาก	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านมาก
ปานกลาง	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านปานกลาง
น้อย	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อย
น้อยที่สุด	หมายถึง ข้อความทั้งหมดตรงกับความรู้สึกของท่านน้อยที่สุด

ข้อความ	ระดับความคาดหวัง				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมาย					
1. ท่านไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนในการให้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน					
2. ท่านไม่หยอกล้อกับบุคคลอื่นที่นั่งซ้อนท้ายหรือเพื่อนที่ขับรถคันอื่นขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					
3. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดเมื่อมีจราจรหนาแน่นมาก					
4. ท่านไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์					
5. ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แซงรถคันอื่นบริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามแซง					
6. หากถนนว่าง ท่านมักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเพื่อความเร็ว					
7. ท่านสามารถลดความเร็วของรถขณะขับขี่เมื่อถึงทางโค้ง					
8. เมื่อถึงทางแยกท่านสามารถชะลอหรือลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรถผ่านไป					
9. เมื่อมีสายเรียกเข้า ท่านสามารถรับโทรศัพท์ได้โดยไม่หยุดรถและไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ					
10. ท่านจะตรวจเช็คสภาพรถทุกครั้งก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อมีสภาพผิดปกติแม้เพียงเล็กน้อยท่านมักจะรีบให้ช่างตรวจสภาพและซ่อมแซมแก้ไขทุกครั้ง					
11. ท่านมักจะขับร้ย้อนศร หากถนนว่างหรือจุดกลับรถอยู่ไกลเกินไป					



ส่วนที่ 5 ความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 15 ข้อ

คำชี้แจง ให้ท่านใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตั้งใจจะปฏิบัติตามความเป็นจริงที่สุด เพียงการตั้งใจ
เดียวใน 1 สัปดาห์ข้างหน้าที่จะถึง ท่านมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์มามหาวิทยาลัยและกลับบ้าน
หรือกลับที่พัก ดังต่อไปนี้บ่อยแค่ไหน

ตั้งใจปฏิบัติทุกครั้ง	หมายถึง	ตั้งใจปฏิบัติ 7 วันใน 1 สัปดาห์
ตั้งใจปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ตั้งใจปฏิบัติ 5-6 วันใน 1 สัปดาห์
ตั้งใจปฏิบัติบางครั้ง	หมายถึง	ตั้งใจปฏิบัติ 3-4 วันใน 1 สัปดาห์
ตั้งใจปฏิบัติบ้าง	หมายถึง	ตั้งใจปฏิบัติ 1-2 วันใน 1 สัปดาห์
ไม่ตั้งใจปฏิบัติ	หมายถึง	ไม่ตั้งใจปฏิบัติเลยใน 1 สัปดาห์

ข้อความ	ความตั้งใจ				
	ตั้งใจ ปฏิบัติ ทุก ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ ตั้งใจ ปฏิบัติ
1. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็ว ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง					
2. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด					
3. ท่านจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					
4. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน					
5. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน					
6. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ย่นศรหรือผิดช่องทางเดินรถ					
7. ท่านจะชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง					
8. ท่านจะเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด					
9. ท่านจะรีบตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมแก้ไขทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ					
10. ท่านจะไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์					
11. ท่านจะรับสายโทรศัพท์ทันทีเมื่อมีสายเรียกเข้า แม้ว่าขณะนั้นท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่					
12. ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังรับประทานยาแก้หวัด					
13. ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อรู้สึกง่วงนอนเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว					
14. ท่านจะไม่ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าดงไฟ					
15. แม้ว่าถนนจะว่าง ท่านก็ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง					



ส่วนที่ 6 การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย จำนวน 13 ข้อ

คำชี้แจง ให้ท่านใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ปฏิบัติตามความเป็นจริงที่สุด เพียงการปฏิบัติเดียวใน

1 สัปดาห์ ที่ผ่านมา ท่านมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มามหาวิทยาลัยและกลับบ้านหรือกลับที่พัก
ดังต่อไปนี้บ่อยแค่ไหน

ปฏิบัติทุกครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติ 7 วันใน 1 สัปดาห์
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติ 5-6 วันใน 1 สัปดาห์
ปฏิบัติบางครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติ 3-4 วันใน 1 สัปดาห์
ปฏิบัติบ้าง	หมายถึง	ปฏิบัติ 1-2 วันใน 1 สัปดาห์
ไม่ปฏิบัติ	หมายถึง	ปฏิบัติเลยใน 1 สัปดาห์

ข้อความ	การปฏิบัติ				
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ ปฏิบัติ
1. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง					
2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด					
3. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน					
5. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน					
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือขับผิดช่องทางเดินรถ					
7. ท่านชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อน เมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง					
8. ท่านเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด					
9. ท่านรีบตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมแก้ไขทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ					
10. ท่านไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์					
11. ท่านหยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					
12. ท่านพบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลือง ท่านจะหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว ท่านจึงให้ขับต่อไป					
13. ท่านคุยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์					

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม



ภาคผนวก ข
ผลการวิเคราะห์รายชื่อ



ตารางภาคผนวก ข.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ตามคะแนนความรู้
ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลองและหลัง
การทดลอง

ข้อความถาม	กลุ่มทดลอง (n=37)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=37)	
	ตอบถูก		ตอบถูก	
	ก่อนทดลอง จำนวน (ร้อยละ)	หลังทดลอง จำนวน (ร้อยละ)	ก่อนทดลอง จำนวน (ร้อยละ)	หลัง ทดลอง จำนวน (ร้อยละ)
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตมหาวิทยาลัยหรือ เขตเทศบาลจะใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ ชั่วโมง	12 (32.40)	23 (62.20)	19 (51.40)	29 (78.40)
2. จากการตรวจด้วยเครื่องเป่าปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จึงถือว่าเมาสุรา	24 (64.90)	27 (73.00)	17 (45.90)	29 (78.40)
3. วัตถุประสงค์ของการสวมหมวกนิรภัยและรัดสาย รัดคางให้กระชับทุกครั้ง เพื่อลดความรุนแรงของการ บาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	30 (81.10)	25 (67.60)	28 (75.70)	31 (83.80)
4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย ถ้าไม่สวม หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีโทษปรับไม่ เกิน 500 บาท	24 (64.90)	28 (75.70)	24 (64.90)	30 (81.10)
5. การเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือจอดรอต้อง ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร	25 (67.60)	26 (70.30)	22 (59.50)	35 (94.60)
6. ผู้มีสิทธิรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ต้องมี อายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์	27 (73.00)	30 (81.10)	24 (64.90)	31 (83.80)
7. กรณีที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์มองเห็นสัญญาณ ไฟกระพริบสีเหลืองอยู่บริเวณสี่แยกท่านควรลด ความเร็วลง และขับผ่านอย่างระมัดระวัง	22 (59.50)	28 (75.70)	20 (54.10)	35 (94.60)
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านสามารถให้เพื่อนซ้อน ท้ายได้ไม่เกิน 1 คน เพื่อความปลอดภัย	32 (86.50)	35 (94.60)	31 (83.80)	36 (97.30)
9. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ เกิดจากตัวบุคคล, ยานพาหนะ, ถนนและสิ่งแวดล้อม	35 (94.60)	36 (97.30)	36 (97.30)	37 (100.00)
10. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยก หมายถึงลดความเร็วลง และขับผ่านอย่างระมัดระวัง	24 (64.90)	33 (89.20)	25 (67.60)	32 (86.50)



ตารางภาคผนวก ข.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	20 (54.10)	16 (43.20)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.92	1.23	สูง
2. การถอดกระจกส่องหลังออก จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะสามารถเหลียวหลังกลับไปมองได้	9 (24.30)	12 (32.40)	4 (10.80)	6 (16.20)	6 (16.20)	2.41	1.28	ต่ำ
3. การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร มีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้	21 (56.80)	13 (35.10)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.27	0.84	สูง
4. การรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้เกิดอาการง่วงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	14 (37.80)	15 (40.50)	7 (18.90)	1 (2.70)	0 (0.00)	4.95	1.25	สูง
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์เวลาเข้ามืดหรือพลบค่ำ ถ้าไม่เปิดไฟ จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	17 (45.90)	19 (51.40)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.81	1.07	สูง
6. การคุยโทรศัพท์โดยใช้หูฟัง ไม่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	5 (13.50)	7 (18.90)	11 (29.70)	6 (16.20)	8 (21.60)	3.51	1.04	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.2 (ต่อ)

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					X̄	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	16 (43.20)	18 (48.60)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.89	1.07	สูง
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้น้อย	9 (24.30)	15 (40.50)	3 (8.10)	4 (10.80)	6 (16.20)	2.51	1.17	ปานกลาง
9. เราสามารถออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้นได้ แต่ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง	10 (27.00)	11 (29.70)	8 (21.60)	7 (18.90)	1 (2.70)	3.03	1.04	ปานกลาง
10. การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้สูง	19 (51.40)	15 (40.50)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.03	1.12	สูง
11. เราสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งช้าได้ โดยไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	5 (13.50)	11 (29.70)	14 (37.80)	4 (10.80)	3 (8.10)	2.78	1.16	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิด
อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	31 (83.80)	6 (16.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.35	0.95	สูง
2. การถอดกระจกส่องหลังออก จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะสามารถเหลียวหลังกลับไปมองได้	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	15 (40.50)	22 (59.50)	3.43	1.26	ปานกลาง
3. การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร มีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้	35 (94.60)	1 (2.70)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.40	0.69	สูง
4. การรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้เกิดอาการง่วงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	33 (89.20)	4 (10.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.84	0.68	สูง
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์เวลาเข้ามืดหรือพลบค่ำ ถ้าไม่เปิดไฟ จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	30 (81.10)	6 (16.20)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.11	0.90	สูง
6. การคุยโทรศัพท์โดยใช้หูฟัง ไม่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	15 (40.50)	21 (56.80)	3.65	1.03	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.3 (ต่อ)

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	32 (86.50)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.89	1.07	สูง
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้น้อย	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	11 (29.70)	25 (67.60)	2.51	1.17	ปานกลาง
9. เราสามารถออกกรดก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้นได้ แต่ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง	0 (0.00)	1 (2.70)	7 (18.90)	11 (29.70)	18 (48.60)	3.03	1.40	ต่ำ
10. การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้สูง	34 (91.90)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.03	1.12	ต่ำ
11. เราสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์แซงซ้ายได้ โดยไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (5.40)	16 (43.20)	19 (51.40)	2.78	1.16	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	16 (43.20)	10 (27.00)	5 (13.50)	4 (10.80)	2 (5.40)	4.52	0.55	สูง
2. การถอดกระจกส่องหลังออก จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะสามารถเหลียวหลังกลับไปมองได้	4 (10.80)	4 (10.80)	4 (10.80)	16 (43.20)	9 (24.30)	3.32	1.43	ปานกลาง
3. การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร มีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้	17 (45.90)	15 (40.50)	3 (8.10)	0 (0.00)	2 (5.40)	4.48	0.65	สูง
4. การรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้เกิดอาการง่วง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	2 (5.40)	14 (37.80)	8 (21.60)	6 (16.20)	7 (18.90)	4.49	0.65	สูง
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์เวลาเข้ามืดหรือพลบค่ำ ถ้าไม่เปิดไฟ จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	10 (27.00)	18 (48.60)	1 (2.70)	0 (0.00)	8 (21.60)	4.43	0.55	สูง
6. การคุยโทรศัพท์โดยใช้หูฟัง ไม่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	6 (16.20)	16 (43.20)	6 (16.20)	9 (24.30)	0 (0.00)	2.86	1.33	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.4 (ต่อ)

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	12 (32.40)	16 (43.20)	2 (5.40)	0 (0.00)	7 (18.90)	4.35	0.63	สูง
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรจะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้น้อย	4 (10.80)	3 (8.10)	6 (16.20)	19 (51.40)	5 (13.50)	3.45	1.40	ปานกลาง
9. เราสามารถออกกรดก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้นได้ แต่ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง	8 (21.60)	7 (18.90)	5 (13.50)	12 (32.40)	5 (13.50)	3.59	1.16	ปานกลาง
10. การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้สูง	16 (43.20)	13 (35.10)	1 (2.70)	0 (0.00)	7 (18.90)	4.43	0.64	สูง
11. เราสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์แซงซ้ายได้ โดยไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	3 (8.10)	10 (27.00)	2 (5.40)	20 (54.10)	2 (5.40)	3.29	1.10	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะฝนตก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	22 (59.50)	9 (24.30)	3 (8.10)	0 (0.00)	3 (8.10)	4.83	0.37	สูง
2. การถอดกระจกส่องหลังออก จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพราะสามารถเหลียวหลังกลับไปมองได้	9 (24.30)	12 (32.40)	3 (8.10)	12 (32.40)	1 (2.70)	1.40	0.49	ต่ำ
3. การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจรมีโอกาสถูกรถคันอื่นชนได้	18 (48.60)	17 (45.90)	1 (2.70)	0 (0.00)	1 (2.70)	4.91	0.36	สูง
4. การรับประทานยาแก้หวัด ยาแก้แพ้ จะทำให้เกิดอาการง่วง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้	5 (13.50)	22 (59.50)	9 (24.30)	0 (0.00)	1 (2.70)	4.89	0.31	สูง
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์เวลาเข้ามืดหรือพลบค่ำ ถ้าไม่เปิดไฟ จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	13 (35.10)	19 (54.10)	1 (2.70)	0 (0.00)	4 (10.80)	4.78	0.47	สูง
6. การคุยโทรศัพท์โดยใช้หูฟัง ไม่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	8 (21.60)	15 (40.50)	7 (18.90)	7 (18.90)	0 (0.00)	1.45	0.55	ต่ำ



ตารางภาคผนวก ข.5 (ต่อ)

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					X̄	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
7. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	13 (35.10)	19 (51.40)	2 (5.40)	0 (0.00)	3 (8.10)	4.86	0.34	สูง
8. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร จะมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้น้อย	10 (27.00)	5 (13.50)	7 (18.90)	15 (40.50)	0 (0.00)	1.35	0.53	ต่ำ
9. เราสามารถออกกรบก่อนสัญญาณไฟเขียวขึ้นได้ แต่ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง	10 (27.00)	12 (32.40)	6 (16.20)	9 (24.30)	0 (0.00)	1.75	0.86	ต่ำ
10. การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บบริเวณศีรษะได้สูง	17 (45.90)	13 (35.10)	1 (2.70)	0 (0.00)	6 (16.20)	4.91	0.27	สูง
11. เราสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งช้าได้ โดยไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ	7 (18.90)	13 (35.10)	2 (5.40)	15 (40.50)	0 (0.00)	1.54	0.60	ต่ำ



ตารางภาคผนวก ข.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					x̄	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์มักทำให้เกิดการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยเท่านั้น	4 (10.80)	22 (59.50)	8 (21.60)	1 (2.70)	2 (5.40)	2.86	1.11	ปานกลาง
2. การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่าคนที่ขับซิ่งในอัตราที่กฎหมายกำหนด	13 (35.10)	15 (40.50)	8 (21.60)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.84	1.04	สูง
3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	16 (43.20)	21 (56.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.38	0.72	สูง
4. การสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดความรุนแรงต่อร่างกายได้เท่ากัน	4 (10.80)	10 (27.00)	6 (16.20)	11 (29.70)	6 (16.20)	3.00	1.37	ปานกลาง
5. ผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตน้อยกว่าผู้ขับซิ่งที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	1 (2.70)	3 (8.10)	3 (8.10)	21 (56.80)	9 (24.30)	3.84	1.07	สูง
6. การบาดเจ็บทางสมองจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เร็ว มักทำให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต	12 (32.40)	21 (56.80)	4 (10.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.02	1.19	สูง



ตารางภาคผนวก ข.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิด
อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับ ขี่รถจักรยานยนต์มักทำให้ เกิดการบาดเจ็บเพียง เล็กน้อยเท่านั้น	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	7 (18.90)	30 (81.10)	4.08	0.68	สูง
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิด อุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บ รุนแรงกว่าคนที่ขับขี่ในอัตรา ที่กฎหมายกำหนด	32 (86.50)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.49	0.65	สูง
3. การไม่ปฏิบัติตามกฎ จราจร ทำให้เสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุ	35 (94.60)	2 (5.40)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.46	0.64	สูง
4. การสวมหรือไม่สวมหมวก นิรภัยขณะขับขี่ รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิด อุบัติเหตุจะทำให้เกิดความ รุนแรงต่อร่างกายได้เท่ากัน	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	9 (24.30)	28 (75.70)	4.38	0.83	สูง
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิด อุบัติเหตุรุนแรง มีโอกาส ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต น้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่สวม หมวกนิรภัย	28 (75.7)	9 (24.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.35	0.72	สูง
6. การบาดเจ็บทางสมอง จากการเกิดอุบัติเหตุในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว มัก ทำให้เกิดความพิการหรือ เสียชีวิต	32 (86.50)	4 (10.80)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.57	0.65	สูง



ตารางภาคผนวก ข.8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้ความรุนแรงของ
การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มักทำให้เกิดการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยเท่านั้น	2 (5.40)	11 (29.70)	7 (18.90)	14 (37.80)	3 (8.10)	3.67	0.91	สูง
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่าคนที่ขับขี่ในอัตราที่กฎหมายกำหนด	11 (29.70)	14 (37.80)	8 (21.60)	3 (8.10)	1 (2.70)	4.08	0.82	สูง
3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	19 (51.40)	13 (35.10)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.43	0.50	สูง
4. การสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดความรุนแรงต่อร่างกายได้เท่ากัน	7 (18.90)	8 (21.60)	5 (13.50)	12 (32.40)	5 (13.50)	2.86	1.29	ปานกลาง
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตน้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	12 (32.40)	13 (35.10)	6 (16.20)	6 (16.20)	0 (0.00)	2.08	0.95	ต่ำ
6. การบาดเจ็บทางสมองจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว มักทำให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต	17 (45.90)	12 (32.40)	1 (2.70)	6 (16.20)	1 (2.70)	4.21	0.62	สูง



ตารางภาคผนวก ข.9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการรับรู้ความรุนแรงของ
การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					x̄	S.D.	ระดับการรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มักทำให้เกิดการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อยเท่านั้น	9 (24.30)	23 (62.20)	4 (10.80)	0 (0.00)	1 (2.70)	1.18	0.39	ต่ำ
2. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงกว่าคนที่ขับขี่ในอัตราที่กฎหมายกำหนด	20 (54.10)	16 (43.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	4.86	0.34	สูง
3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	20 (54.10)	14 (37.80)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.94	0.22	สูง
4. การสวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดความรุนแรงต่อร่างกายได้เท่ากัน	19 (51.40)	15 (40.50)	2 (5.40)	0 (0.00)	1 (2.70)	1.24	0.43	ต่ำ
5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตน้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	18 (48.60)	14 (37.80)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.75	0.43	สูง
6. การบาดเจ็บทางสมองจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว มักทำให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต	22 (59.50)	14 (37.80)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.83	0.44	สูง



ตารางภาคผนวก ข.10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังในประสิทธิผลของ
การตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมาย
จราจรก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะช่วยลดความรุนแรงที่สมองได้	11 (29.70)	15 (40.50)	8 (21.60)	3 (0.00)	0 (8.10)	4.43	0.50	สูง
2. การแข่งรถในทางโค้ง หรือทางแยกสามารถทำได้ โดยไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	2 (5.40)	9 (24.30)	3 (8.10)	10 (27.00)	13 (35.10)	3.92	1.21	สูง
3. การไม่ดื่มสุราหรือของมีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	11 (29.70)	13 (35.10)	4 (10.80)	4 (10.80)	5 (13.50)	4.08	1.21	สูง
4. การปฏิบัติตามกฎจราจร ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และขับขี่อย่างระมัดระวังจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	17 (45.90)	18 (48.60)	2 (5.40)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.49	0.60	สูง
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัย ด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น	8 (21.60)	9 (24.30)	5 (13.50)	6 (16.20)	9 (24.30)	3.10	1.29	ปานกลาง
6. การให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจรจะทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น	13 (35.10)	16 (43.20)	2 (5.40)	4 (10.80)	2 (5.40)	4.08	0.72	สูง
7. การมีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากผู้ขับขี่ระมัดระวัง และมีประสบการณ์	6 (16.20)	6 (16.20)	15 (40.50)	8 (21.60)	2 (5.40)	2.51	1.17	ปานกลาง
8. การมองกระจกส่องหลัง ก่อนเลี้ยวทำให้เลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย	13 (35.10)	15 (40.50)	5 (13.50)	3 (8.10)	1 (2.70)	4.14	0.67	สูง



ตารางภาคผนวก ข.10 (ต่อ)

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ห่างจากคันหน้าในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	19 (51.40)	12 (32.40)	5 (13.50)	1 (2.70)	0 (0.00)	4.35	0.54	สูง
10. การมองซ้ายหรือมองขวาก่อนเลี้ยวรถจะทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เพราะจะทำให้เกิดขวางการจราจร	3 (8.10)	10 (27.00)	12 (32.40)	8 (21.60)	4 (10.80)	3.14	1.49	ปานกลาง
11. การตรวจสอบสภาพรถและซ่อมแซมรถ ก่อนการขับขี่ จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ยิ่งขึ้น	12 (32.40)	12 (32.40)	6 (16.20)	7 (18.90)	0 (0.00)	4.35	0.63	สูง
12. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด สามารถทำได้ในช่วงที่การจราจรไม่ติดขัด	12 (32.40)	4 (10.80)	9 (24.30)	8 (21.60)	4 (10.80)	3.19	1.29	ปานกลาง
13. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในวงเวียนควรให้สิทธิผู้ขับขี่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนไปก่อนจะช่วยให้อุบัติเหตุ	10 (27.00)	15 (40.50)	10 (27.00)	1 (2.70)	1 (2.70)	4.19	0.78	สูง



ตารางภาคผนวก ข.11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. การสวมหมวกนิรภัยและ รัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขี่ รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิด อุบัติเหตุจะช่วยลดความ รุนแรงที่สมองได้	10 (27.00)	14 (37.80)	11 (29.70)	2 (5.40)	0 (0.00)	4.86	0.35	สูง
2. การแข่งรถในทางโค้ง หรือทางแยกสามารถทำได้ โดยไม่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	1 (2.70)	9 (24.30)	3 (8.10)	8 (21.60)	16 (43.20)	1.97	1.23	ต่ำ
3. การไม่ดื่มสุราหรือของมี แอลกอฮอล์ก่อนการขี่ รถจักรยานยนต์ จะช่วยลด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ	10 (27.00)	12 (32.40)	5 (13.50)	6 (16.20)	4 (10.80)	4.92	0.27	สูง
4. การปฏิบัติตามกฎจราจร ในขณะขี่รถจักรยานยนต์ และขี่อย่างระมัดระวังจะ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	21 (56.80)	16 (43.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.89	0.31	สูง
5. การขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัย ด้วย ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ ปลอดภัยใน การขี่มากขึ้น	6 (16.20)	7 (18.90)	9 (24.30)	4 (10.80)	11 (29.70)	4.92	0.28	สูง
6. การให้สัญญาณไฟหรือ สัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนช่องทางจราจร จะทำให้มีความปลอดภัยใน การขี่มากขึ้น	10 (27.00)	17 (45.90)	4 (10.80)	4 (10.80)	2 (5.40)	4.92	0.27	สูง
7. การมีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ หากผู้ขี่ ระมัดระวัง และมี ประสบการณ์	6 (16.20)	4 (10.80)	19 (51.40)	7 (18.90)	1 (2.70)	2.38	1.29	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.11 (ต่อ)

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
8. การมองกระจกส่อง หลังก่อนเลี้ยวทำให้เลี้ยว รถได้อย่างปลอดภัย	10 (27.00)	17 (45.90)	6 (16.20)	4 (10.80)	0 (0.00)	4.76	0.49	สูง
9. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ให้ห่าง จากคันหน้าในระยะที่จะ หยุดรถได้โดยปลอดภัยจะ ช่วยลดอุบัติเหตุได้	17 (45.90)	15 (40.50)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	5.00	0.00	สูง
10. การมองซ้ายหรือมอง ขวาก่อนเลี้ยวรถจะทำให้ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้ เพราะจะทำให้กีดขวาง การจราจร	2 (5.40)	8 (21.60)	13 (35.10)	9 (24.30)	5 (13.50)	1.27	0.45	ต่ำ
11. การตรวจสอบสภาพ รถและซ่อมแซมรถ ก่อน การขับขี่ จะช่วยให้เกิด ความปลอดภัยในการขับขี่ ยิ่งขึ้น	11 (29.70)	13 (35.10)	6 (16.20)	6 (16.20)	1 (2.70)	4.97	0.16	สูง
12. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมาย กำหนด สามารถทำได้ ในช่วงที่การจราจรไม่ ติดขัด	12 (32.40)	4 (10.80)	9 (24.30)	7 (18.90)	5 (13.50)	1.29	0.74	ต่ำ
13. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ในวงเวียน ควรให้สิทธิผู้ขับขี่ในวง เวียนทางด้านขวาของตน ไปก่อน จะช่วยให้ลด อุบัติเหตุ	7 (18.90)	16 (43.20)	11 (29.70)	1 (2.70)	2 (5.40)	4.92	0.27	สูง



ตารางภาคผนวก ข.12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมาย ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะช่วยลดความรุนแรงที่สมองได้	16 (43.20)	21 (56.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.91	0.92	สูง
2. การแข่งรถในทางโค้ง หรือทางแยกสามารถทำได้ โดยไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	15 (40.50)	12 (32.40)	4 (10.80)	4 (10.80)	2 (5.40)	2.37	1.34	ปานกลาง
3. การไม่ดื่มสุราหรือของมีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	17 (45.90)	14 (37.80)	2 (5.40)	0 (0.00)	4 (10.80)	3.56	1.38	ปานกลาง
4. การปฏิบัติตามกฎจราจร ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และขับขี่อย่างระมัดระวังจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	20 (54.10)	15 (40.50)	2 (5.40)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.35	0.75	สูง
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัย ด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น	6 (16.20)	8 (21.60)	13 (35.10)	4 (10.80)	6 (16.20)	3.02	1.51	ปานกลาง
6. การให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจรจะทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น	10 (27.00)	21 (56.80)	5 (13.50)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.91	1.16	สูง
7. การมีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากผู้ขับขี่ระมัดระวัง และมีประสบการณ์	3 (8.10)	5 (13.50)	6 (16.20)	17 (45.90)	6 (16.20)	3.16	1.11	ปานกลาง
8. การมองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยวทำให้เลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย	11 (29.70)	20 (54.10)	6 (16.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.97	1.04	สูง



ตารางภาคผนวก ข.12 (ต่อ)

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ห่างจากคันหน้าในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	14 (37.80)	22 (59.50)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.32	0.81	สูง
10. การมองซ้ายหรือมองขวาก่อนเลี้ยวรถจะทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เพราะจะทำให้กีดขวางการจราจร	9 (27.30)	8 (21.60)	7 (18.90)	5 (13.50)	8 (21.60)	3.00	1.13	ปานกลาง
11. การตรวจสอบสภาพรถและซ่อมแซมรถ ก่อนการขับขี่ จะช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ยิ่งขึ้น	16 (43.20)	18 (48.60)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.78	1.10	สูง
12. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด สามารถทำได้ในช่วงที่การจราจรไม่ติดขัด	8 (21.60)	6 (16.20)	12 (32.40)	7 (18.90)	4 (10.80)	3.32	1.41	ปานกลาง
13. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในวงเวียนควรให้สิทธิผู้ขับขี่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนไปก่อนจะช่วยให้อุบัติเหตุ	14 (37.80)	17 (45.90)	5 (13.50)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.86	0.94	สูง



ตารางภาคผนวก ข.13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจรหลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. การสวมหมวกนิรภัยและ รัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขี่ รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิด อุบัติเหตุจะช่วยลดความ รุนแรงที่สมองได้	32 (86.50)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.86	0.88	สูง
2. การแข่งรถในทางโค้ง หรือทางแยกสามารถทำได้ โดยไม่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ	0 (0.00)	9 (24.30)	0 (0.00)	9 (24.30)	19 (51.40)	2.21	1.31	ต่ำ
3. การไม่ดื่มสุราหรือของมี แอลกอฮอล์ก่อนการขี่ รถจักรยานยนต์ จะช่วยลด อัตราการเกิดอุบัติเหตุ	34 (91.90)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.48	1.34	ปานกลาง
4. การปฏิบัติตามกฎจราจร ในขณะที่ขี่รถจักรยานยนต์ และขี่อย่างระมัดระวังจะ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	33 (89.20)	4 (10.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.56	0.50	สูง
5. การขี่รถจักรยานยนต์ ภายในมหาวิทยาลัย ด้วย ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ ปลอดภัยใน การขี่มากขึ้น	34 (91.90)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	2.81	1.46	ปานกลาง
6. การให้สัญญาณไฟหรือ สัญญาณมือ เมื่อเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนช่องทางจราจร จะทำให้มีความปลอดภัยใน การขี่มากขึ้น	34 (91.90)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.78	1.13	สูง
7. การมีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุ หากผู้ขี่ ระมัดระวัง และมี ประสบการณ์	0 (0.00)	12 (32.40)	4 (10.80)	7 (18.90)	14 (37.80)	3.18	1.02	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.13 (ต่อ)

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
8. การมองกระจกส่อง หลังก่อนเลี้ยวทำให้เลี้ยว รถได้อย่างปลอดภัย	29 (78.40)	7 (18.90)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.89	0.93	สูง
9. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ให้ห่าง จากคันหน้าในระยะที่จะ หยุดรถได้โดยปลอดภัย จะช่วยลดอุบัติเหตุได้	37 (100.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.32	0.70	สูง
10. การมองซ้ายหรือ มองขวาก่อนเลี้ยวรถจะ ทำให้เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุได้ เพราะจะทำ ให้กีดขวางการจราจร	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	10 (27.00)	27 (73.00)	2.81	1.10	ปานกลาง
11. การตรวจสอบสภาพ รถและซ่อมแซมรถ ก่อน การขับขี่ จะช่วยให้เกิด ความปลอดภัยในการ ขับขี่ยิ่งขึ้น	36 (97.30)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.72	1.14	สูง
12. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วสูงกว่าที่ กฎหมายกำหนด สามารถทำได้ในช่วงที่ การจราจรไม่ติดขัด	1 (2.70)	7 (18.90)	0 (0.00)	0 (0.00)	29 (78.40)	3.29	1.45	ปานกลาง
13. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ในวง เวียน ควรให้สิทธิผู้ขับขี่ ในวงเวียนทางด้านขวา ของตนไปก่อน จะช่วย ให้ลดอุบัติเหตุ	34 (91.90)	3 (8.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.67	1.00	สูง



ตารางภาคผนวก ข.14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังในความสามารถของ
ตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร
ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{x}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. ไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนในการให้ซ้อนท้าย มากกว่า 1 คน	3 (8.10)	4 (10.80)	19 (51.40)	11 (29.70)	0 (0.00)	3.43	1.26	ปานกลาง
2. ไม่หยอกล้อกับบุคคลอื่นที่นั่งซ้อนท้ายหรือเพื่อนที่ขับรถคันอื่นขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	6 (16.20)	13 (35.10)	13 (35.10)	4 (10.80)	1 (2.70)	3.68	1.00	สูง
3. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เมื่อมีจราจรหนาแน่นมาก	8 (21.60)	17 (45.90)	11 (29.70)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.62	1.04	ปานกลาง
4. ไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์	7 (18.90)	9 (24.30)	16 (43.20)	5 (13.50)	0 (0.00)	3.46	1.12	ปานกลาง
5. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งรถคันอื่น บริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง	7 (18.90)	17 (45.90)	10 (27.00)	3 (8.10)	0 (0.00)	3.83	1.14	สูง
6. หากถนนว่าง มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เพื่อความรวดเร็ว	7 (18.90)	12 (32.40)	12 (32.40)	6 (16.20)	0 (0.00)	3.21	1.57	ปานกลาง
7. สามารถลดความเร็วของรถขณะขับขี่ เมื่อถึงทางโค้ง	9 (24.30)	19 (51.40)	7 (18.90)	2 (5.40)	0 (0.00)	4.16	0.65	สูง
8. เมื่อถึงทางแยกท่านสามารถชะลอหรือลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรถผ่านไป	11 (29.70)	22 (59.50)	4 (10.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.11	0.69	สูง
9. เมื่อมีสายเรียกเข้า ท่านสามารถรับโทรศัพท์ได้ โดยไม่หยุดรถและไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	8 (21.60)	13 (35.10)	11 (29.70)	5 (13.50)	0 (0.00)	2.84	1.30	ปานกลาง
10. ตรวจเช็คสภาพรถทุกครั้งก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีสภาพผิดปกติ	6 (16.20)	12 (32.40)	16 (43.20)	3 (8.10)	0 (0.00)	3.70	0.97	สูง
11. ท่านมักจะขับรุดย้อนศรหากถนนว่างหรือจุดกลับรถอยู่ไกลเกินไป	11 (29.70)	11 (29.70)	13 (35.10)	2 (5.40)	0 (0.00)	3.14	1.06	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความคาดหวังในความสามารถของ
ตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร
หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. ไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนในการให้ซ้อนท้าย มากกว่า 1 คน	4 (10.80)	0 (0.00)	2 (5.40)	7 (18.90)	24 (62.90)	3.84	1.06	สูง
2. ไม่หยอกล้อกับบุคคลอื่นที่นั่งซ้อนท้ายหรือเพื่อนที่ขับรถคันอื่นขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	30 (81.10)	6 (16.20)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.76	0.93	สูง
3. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เมื่อมีจราจรหนาแน่นมาก	29 (78.40)	8 (21.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.65	1.11	ปานกลาง
4. ไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์	11 (29.70)	1 (2.70)	2 (5.40)	6 (16.20)	17 (45.90)	3.86	1.08	สูง
5. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งรถคันอื่น บริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง	23 (62.20)	14 (37.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.19	0.87	สูง
6. หากถนนว่าง มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เพื่อความรวดเร็ว	15 (40.50)	0 (0.00)	2 (5.40)	7 (18.90)	13 (35.10)	3.97	1.42	สูง
7. สามารถลดความเร็วของรถขณะขับขี่ เมื่อถึงทางโค้ง	28 (75.70)	9 (24.30)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.14	0.75	สูง
8. เมื่อถึงทางแยกท่านสามารถชะลอหรือลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรถผ่านไป	33 (89.20)	4 (10.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.05	0.77	สูง
9. เมื่อมีสายเรียกเข้า ท่านสามารถรับโทรศัพท์ได้ โดยไม่หยุดรถและไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	11 (29.70)	5 (13.50)	0 (0.00)	10 (27.00)	11 (29.70)	3.73	1.24	สูง
10. ตรวจเช็คสภาพรถทุกครั้งก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีสภาพผิดปกติ	24 (64.90)	13 (35.10)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.89	1.04	สูง
11. ท่านมักจะขับรุดย้อนศรหากถนนว่างหรือจุดกลับรถอยู่ไกลเกินไป	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	10 (27.00)	27 (73.00)	3.49	1.04	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.16 จำนวนและร้อยละของเปรียบเทียบ ตามความคาดหวังในความสามารถของ
ตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร
ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					X̄	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. ไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนในการให้ซ้อนท้าย มากกว่า 1 คน	10 (27.00)	7 (18.90)	12 (32.40)	5 (13.50)	3 (8.10)	2.97	0.86	ปานกลาง
2. ไม่หยอกล้อกับบุคคลอื่นที่นั่งซ้อนท้ายหรือเพื่อนที่ขี่รถคันอื่นขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	9 (24.30)	11 (29.70)	14 (37.80)	2 (5.40)	1 (2.70)	3.51	0.98	ปานกลาง
3. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เมื่อมีจราจรหนาแน่นมาก	7 (18.90)	17 (45.90)	5 (13.50)	8 (21.60)	0 (0.00)	3.86	0.78	สูง
4. ไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์	9 (24.30)	7 (18.90)	14 (37.80)	6 (16.20)	1 (2.70)	3.48	0.96	ปานกลาง
5. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งรถคันอื่น บริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง	9 (24.30)	22 (59.50)	0 (0.00)	3 (8.10)	3 (8.10)	3.75	0.86	สูง
6. หากถนนว่าง มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เพื่อความรวดเร็ว	12 (32.40)	6 (16.20)	4 (10.80)	8 (21.60)	7 (18.90)	3.54	0.98	ปานกลาง
7. สามารถลดความเร็วของรถขณะขับขี่ เมื่อถึงทางโค้ง	11 (29.70)	21 (56.80)	5 (13.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.94	0.81	สูง
8. เมื่อถึงทางแยกท่านสามารถชะลอหรือลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรุดผ่านไป	11 (29.70)	19 (51.40)	7 (18.90)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.18	0.61	สูง
9. เมื่อมีสายเรียกเข้า ท่านสามารถรับโทรศัพท์ได้ โดยไม่หยุดรถและไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	2 (5.40)	14 (37.80)	5 (13.50)	8 (21.60)	8 (21.60)	3.64	0.97	ปานกลาง
10. ตรวจเช็คสภาพรถทุกครั้งก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีสภาพผิดปกติ	7 (18.90)	18 (48.60)	6 (16.20)	6 (16.20)	0 (0.00)	3.56	0.86	ปานกลาง
11. ท่านมักจะขับรุดย้อนศรหากถนนว่างหรือจุดกลับรถอยู่ไกลเกินไป	0 (0.00)	20 (54.10)	5 (13.50)	9 (24.30)	3 (8.10)	3.83	0.92	สูง



ตารางภาคผนวก ข.17 จำนวนและร้อยละของเปรียบเทียบ ตามความคาดหวังในความสามารถของ
ตนเองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจร
หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คาดหวัง
	จำนวน (ร้อยละ)							
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. ไม่กล้าปฏิเสธเพื่อนในการให้ซ้อนท้าย มากกว่า 1 คน	14 (37.80)	7 (18.90)	12 (32.40)	4 (10.80)	0 (0.00)	1.72	1.28	ต่ำ
2. ไม่หยอกล้อกับบุคคลอื่นที่นั่งซ้อนท้ายหรือเพื่อนที่ขับรถคันอื่นขณะขี่ที่รถจักรยานยนต์	10 (27.00)	10 (27.00)	15 (40.50)	2 (5.40)	0 (0.00)	4.78	0.47	สูง
3. ขี่ขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เมื่อมีจราจรหนาแน่นมาก	10 (27.00)	12 (32.40)	7 (18.90)	8 (21.60)	0 (0.00)	4.78	0.41	สูง
4. ไม่สามารถสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งเมื่อขี่ขี่รถจักรยานยนต์	16 (43.20)	3 (8.10)	15 (40.50)	3 (8.10)	0 (0.00)	2.54	1.75	ปานกลาง
5. ไม่ขี่ขี่รถจักรยานยนต์แข่งรถคันอื่น บริเวณที่มีเครื่องหมายห้ามแข่ง	15 (40.50)	17 (45.90)	2 (5.40)	3 (8.10)	0 (0.00)	4.62	0.49	สูง
6. หากถนนว่าง มักจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เพื่อความรวดเร็ว	23 (62.20)	1 (2.70)	4 (10.80)	7 (18.90)	2 (5.40)	2.91	1.81	ปานกลาง
7. สามารถลดความเร็วของรถขณะขี่ขี่ เมื่อถึงทางโค้ง	13 (35.10)	16 (43.20)	8 (21.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.75	0.43	สูง
8. เมื่อถึงทางแยกท่านสามารถชะลอหรือลดความเร็วได้ทุกครั้งก่อนขับรถผ่านไป	12 (32.40)	15 (40.50)	10 (27.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.89	0.31	สูง
9. เมื่อมีสายเรียกเข้า ท่านสามารถรับโทรศัพท์ได้ โดยไม่หยุดรถและไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	14 (37.80)	8 (21.60)	7 (18.90)	7 (18.90)	1 (2.70)	2.86	1.68	ปานกลาง
10. ตรวจเช็คสภาพรถทุกครั้งก่อนการขี่ขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีสภาพผิดปกติ	13 (35.10)	12 (32.40)	7 (18.90)	5 (13.50)	0 (0.00)	4.64	0.48	สูง
11. ท่านมักจะขับรถย้อนศรหากถนนว่างหรือจอดกลับรถอยู่ไกลเกินไป	6 (16.20)	15 (40.50)	7 (18.90)	9 (24.30)	0 (0.00)	2.43	1.59	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					X̄	S.D.	ระดับ ความตั้งใจ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ตั้งใจ ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ตั้งใจ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็ว ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	6 (16.20)	15 (40.50)	12 (32.40)	2 (5.40)	2 (5.40)	3.56	1.09	ปานกลาง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	8 (21.60)	22 (59.50)	6 (16.20)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.65	0.82	ปานกลาง
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	8 (21.60)	10 (27.00)	15 (40.50)	4 (10.80)	0 (0.00)	3.49	0.84	ปานกลาง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	1 (2.70)	6 (16.20)	9 (24.30)	9 (24.30)	12 (32.40)	2.65	1.16	ปานกลาง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	2 (5.40)	5 (13.50)	14 (37.80)	11 (29.70)	5 (13.50)	2.92	1.23	ปานกลาง
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ย้อนศรหรือผิดช่องทางเดินรถ	6 (16.20)	11 (29.70)	6 (16.20)	6 (16.20)	8 (21.60)	3.27	1.24	ปานกลาง
7. ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	11 (29.70)	20 (54.10)	4 (10.80)	2 (5.40)	0 (0.00)	3.92	0.92	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	1 (2.70)	3 (8.10)	7 (18.90)	6 (16.20)	20 (54.10)	2.27	1.47	ปานกลาง
9. รับซ่อมแซมรถทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ	8 (21.60)	10 (27.00)	13 (35.10)	5 (13.50)	1 (2.70)	4.03	0.93	ปานกลาง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	15 (40.50)	12 (32.40)	2 (5.40)	3 (8.10)	5 (13.50)	3.51	1.35	ปานกลาง
11. รับสายโทรศัพท์ทันทีเมื่อมีสายเรียกเข้า แม้ขณะนั้นจะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่	1 (2.70)	4 (10.80)	8 (21.60)	12 (32.40)	12 (32.40)	2.27	1.19	ปานกลาง
12. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังรับประทานยาแก้หวัด	1 (2.70)	11 (29.70)	8 (21.60)	9 (24.30)	8 (21.60)	2.73	1.15	ปานกลาง
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อว่างนอน	1 (2.70)	3 (8.10)	7 (18.90)	10 (27.00)	16 (43.20)	2.51	1.28	ปานกลาง
14. ไม่ขับรถจักรยานยนต์ ผาดโผน	10 (27.00)	8 (21.60)	4 (10.80)	7 (18.90)	8 (21.60)	3.51	1.35	ปานกลาง
15. แม้ว่าถนนจะว่าง ก็จะไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง	13 (35.10)	6 (16.20)	7 (18.90)	5 (13.50)	6 (16.20)	3.49	1.12	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ ตั้งใจ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ตั้งใจ ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ตั้งใจ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็ว ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	7 (18.90)	13 (35.10)	4 (10.80)	13 (35.10)	0 (0.00)	4.78	0.42	สูง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	7 (18.90)	11 (29.70)	15 (40.50)	4 (10.80)	0 (0.00)	4.75	0.43	สูง
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	6 (16.20)	9 (24.30)	17 (45.90)	5 (13.50)	0 (0.00)	4.78	0.48	สูง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	0 (0.00)	8 (21.60)	7 (18.90)	14 (37.80)	8 (21.60)	1.35	0.53	ต่ำ
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	2 (5.40)	12 (32.40)	4 (10.80)	11 (29.70)	8 (21.60)	1.40	0.55	ต่ำ
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ย้อนศรหรือผิดช่องทางเดินรถ	6 (16.20)	6 (16.20)	11 (29.70)	8 (21.60)	6 (16.20)	4.70	0.46	สูง
7. ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	12 (32.40)	13 (35.10)	7 (18.90)	5 (13.50)	0 (0.00)	4.78	0.41	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	4 (10.80)	6 (16.20)	0 (0.00)	7 (18.90)	20 (54.10)	1.30	0.57	ต่ำ
9. รับซ่อมแซมรถทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ	15 (40.50)	9 (24.30)	9 (24.30)	4 (10.80)	0 (0.00)	4.57	0.55	สูง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	10 (27.00)	8 (21.60)	5 (13.50)	7 (18.90)	7 (18.90)	4.78	0.41	สูง
11. รับสายโทรศัพท์ทันทีเมื่อมีสายเรียกเข้า แม้ขณะนั้นจะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่	1 (2.70)	0 (0.00)	10 (27.00)	12 (32.40)	14 (37.80)	1.30	0.52	ต่ำ
12. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังรับประทานยาแก้หวัด	4 (10.80)	2 (5.40)	9 (24.30)	17 (45.90)	5 (13.50)	4.76	0.43	สูง
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อว่างนอน	3 (8.10)	4 (10.80)	2 (5.40)	16 (43.20)	12 (32.40)	1.21	0.47	ต่ำ
14. ไม่ขับรถจักรยานยนต์ผาดโผน	10 (27.00)	9 (24.30)	6 (16.20)	5 (13.50)	7 (18.90)	4.81	0.39	สูง
15. แม้ว่าถนนจะว่าง ก็จะไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง	6 (16.20)	16 (43.20)	5 (13.50)	7 (18.90)	3 (8.10)	4.67	0.47	สูง



ตารางภาคผนวก ข.20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามความตั้งใจที่จะปฏิบัติใน
การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความตั้งใจ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ตั้งใจ ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ตั้งใจ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็ว ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	7 (18.90)	17 (45.90)	3 (8.10)	10 (27.00)	0 (0.00)	3.56	1.01	ปานกลาง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	5 (13.50)	17 (45.90)	12 (32.40)	3 (8.10)	0 (0.00)	4.00	0.70	สูง
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	4 (10.80)	14 (37.80)	15 (40.50)	4 (10.80)	0 (0.00)	3.59	0.95	ปานกลาง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	0 (0.00)	13 (35.10)	5 (13.50)	12 (32.40)	7 (18.90)	2.32	1.17	ปานกลาง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	1 (2.70)	17 (45.90)	3 (8.10)	10 (27.00)	6 (16.20)	2.67	1.05	ปานกลาง
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ย่นศรหรือผิดช่องทางเดินรถ	6 (16.20)	12 (32.40)	9 (24.30)	6 (16.20)	4 (10.80)	3.02	1.42	ปานกลาง
7. ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	10 (27.00)	18 (48.60)	5 (13.50)	4 (10.80)	0 (0.00)	4.08	0.79	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	2 (5.40)	11 (29.70)	0 (0.00)	6 (16.20)	18 (48.60)	1.89	1.14	ต่ำ
9. รับซ่อมแซมรถทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ	13 (35.10)	15 (40.50)	6 (16.20)	3 (8.10)	0 (0.00)	3.51	1.07	ปานกลาง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	10 (27.00)	13 (35.10)	4 (10.80)	6 (16.20)	4 (10.80)	3.78	1.41	สูง
11. รับสายโทรศัพท์ทันทีเมื่อมีสายเรียกเข้า แม้ขณะนั้นจะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่	1 (2.70)	6 (16.20)	8 (21.60)	9 (24.30)	13 (35.10)	2.18	1.10	ต่ำ
12. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังรับประทานยาแก้หวัด	3 (8.10)	7 (18.90)	8 (21.60)	15 (40.50)	4 (10.80)	2.67	1.20	ปานกลาง
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อว่างนอน	2 (5.40)	10 (27.00)	2 (5.40)	14 (37.80)	9 (24.30)	2.00	1.10	ต่ำ
14. ไม่ขับรถจักรยานยนต์ ผาดโผน	9 (24.30)	15 (40.50)	4 (10.80)	4 (10.80)	5 (13.50)	3.13	1.54	ปานกลาง
15. แม้ว่าถนนจะว่าง ก็จะไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง	4 (10.80)	21 (56.80)	4 (10.80)	5 (13.50)	3 (8.10)	3.40	1.49	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามความตั้งใจที่จะปฏิบัติใน การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความตั้งใจ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ตั้งใจ ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ตั้งใจ ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ตั้งใจ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็ว ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	29 (78.40)	8 (21.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.37	1.16	ปานกลาง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	28 (75.70)	9 (24.30)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.56	0.92	ปานกลาง
3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	30 (81.10)	6 (16.20)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.43	0.92	ปานกลาง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	11 (29.70)	25 (67.70)	2.40	1.06	ปานกลาง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	13 (35.10)	23 (62.20)	2.70	1.28	ปานกลาง
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ย่อนศหรือผิดช่องทางเดินรถ	26 (70.30)	11 (29.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	2.94	1.31	ปานกลาง
7. ชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	29 (78.40)	8 (21.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.86	1.03	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	0 (0.00)	0 (0.00)	2 (5.40)	7 (18.90)	28 (75.70)	2.10	1.48	ต่ำ
9. รับประทานอาหารทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ติดปกติ	22 (59.50)	14 (37.80)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.94	1.05	สูง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	29 (78.40)	8 (21.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.18	1.50	ปานกลาง
11. รับสายโทรศัพท์ทันทีเมื่อมีสายเรียกเข้า แม้ขณะนั้นจะขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	9 (24.30)	27 (73.00)	1.97	0.95	ต่ำ
12. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังรับประทานยาแก้หวัด	28 (75.70)	9 (24.30)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	2.54	1.14	ปานกลาง
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อว่างนอน	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	8 (21.60)	29 (78.40)	2.18	1.24	ต่ำ
14. ไม่ขับรถจักรยานยนต์ ผาดโผน	30 (81.80)	7 (18.90)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.27	1.48	ต่ำ
15. แม้ว่าถนนจะว่าง ก็จะไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง	25 (67.60)	12 (32.40)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.40	1.21	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.22 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ การปฏิบัติ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	6 (16.20)	23 (62.20)	7 (18.90)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.70	0.99	สูง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	11 (29.70)	17 (45.90)	9 (24.30)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.64	0.97	ปานกลาง
3. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	9 (24.3)	10 (27.0)	12 (32.4)	6 (16.2)	0 (0.0)	3.37	0.95	ปานกลาง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	1 (2.70)	6 (16.20)	12 (32.40)	11 (29.70)	7 (18.90)	3.32	1.08	ปานกลาง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	3 (8.10)	8 (21.60)	13 (35.10)	8 (21.60)	5 (13.50)	3.02	1.19	ปานกลาง
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือขับผิดช่องทางเดินรถ	1 (2.70)	5 (13.50)	11 (29.70)	10 (27.00)	10 (27.00)	2.76	1.38	ปานกลาง
7. ชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อน เมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	10 (27.00)	17 (45.90)	9 (24.30)	1 (2.70)	0 (0.00)	4.14	0.88	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	0 (0.00)	2 (5.40)	7 (18.90)	7 (18.90)	21 (56.80)	2.35	1.35	ปานกลาง
9. รับซ่อมแซมรถทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ	6 (16.20)	18 (48.60)	5 (13.50)	7 (18.90)	1 (2.70)	3.46	1.36	ปานกลาง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	13 (35.10)	6 (16.20)	12 (32.40)	1 (2.70)	5 (13.50)	3.54	1.28	ปานกลาง
11. หยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	1 (2.70)	3 (8.10)	8 (21.60)	13 (35.10)	12 (32.40)	2.73	1.26	ปานกลาง
12. พบสัญญาณไฟจราจรกะพริบสีเหลืองจะหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่ามีปลอดภัยแล้วจึงให้ขับรถต่อไป	8 (21.60)	9 (24.30)	15 (40.50)	4 (10.80)	1 (2.70)	4.05	0.70	สูง
13. คุยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	2 (5.40)	2 (5.40)	9 (24.30)	15 (40.50)	9 (24.30)	3.05	1.41	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ตามการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ การปฏิบัติ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	31 (83.80)	6 (16.20)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.89	1.02	สูง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	27 (73.00)	10 (27.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.56	1.04	ปานกลาง
3. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	28 (75.70)	9 (24.30)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.48	0.87	ปานกลาง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	3 (8.10)	34 (91.90)	3.86	0.82	สูง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	0 (0.00)	0 (0.00)	4 (10.80)	11 (29.70)	22 (59.50)	3.59	0.98	ปานกลาง
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือขับผิดช่องทางเดินรถ	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	14 (37.80)	23 (62.20)	3.78	0.67	สูง
7. ชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อน เมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	31 (83.8)	6 (16.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.21	0.88	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	7 (18.90)	29 (78.40)	4.16	0.89	สูง
9. รับซ่อมแซมรถทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ	27 (73.00)	10 (27.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.29	0.74	สูง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	29 (78.40)	8 (21.60)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.10	0.87	สูง
11. หยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	7 (18.90)	30 (81.10)	3.81	1.04	สูง
12. พบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลืองจะหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้ขับรถต่อไป	28 (75.70)	8 (21.60)	1 (2.70)	0 (0.00)	0 (0.00)	3.86	0.78	สูง
13. คุยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (2.70)	9 (24.30)	27 (73.00)	3.32	1.00	ปานกลาง



ตารางภาคผนวก ข.24 จำนวนและร้อยละของเปรียบเทียบ ตามการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง

ข้อความ	ก่อนทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ การปฏิบัติ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	8 (21.60)	16 (43.20)	7 (18.90)	6 (16.20)	0 (0.00)	3.91	0.68	สูง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	7 (18.90)	16 (43.20)	8 (21.60)	6 (16.20)	0 (0.00)	4.05	0.74	สูง
3. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	4 (10.80)	14 (37.80)	11 (29.70)	8 (21.60)	0 (0.00)	3.59	1.03	ปานกลาง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	2 (5.40)	20 (54.10)	6 (16.20)	6 (16.20)	3 (8.10)	2.54	1.06	ปานกลาง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	1 (2.70)	18 (48.60)	4 (10.80)	9 (24.30)	5 (13.50)	2.89	1.14	ปานกลาง
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือขับผิดช่องทางเดินรถ	1 (2.70)	17 (45.90)	2 (5.40)	6 (16.20)	11 (29.70)	2.37	1.11	ปานกลาง
7. ชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อน เมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	14 (37.80)	17 (45.90)	3 (8.10)	3 (8.10)	0 (0.00)	3.97	0.79	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	3 (8.10)	7 (18.90)	3 (8.10)	11 (29.70)	13 (35.10)	1.72	0.96	ต่ำ
9. ริมซ่อมแซมรถทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ผิดปกติ	10 (27.00)	12 (32.40)	4 (10.80)	7 (18.90)	4 (10.80)	3.56	1.06	ปานกลาง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	11 (29.70)	9 (24.30)	9 (24.30)	5 (13.50)	3 (8.10)	3.56	1.36	ปานกลาง
11. หยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	0 (0.00)	15 (40.50)	7 (18.90)	5 (13.50)	10 (27.00)	2.13	1.05	ต่ำ
12. พบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลืองจะหยุดรถ หลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้ขับต่อไป	9 (24.30)	22 (59.50)	5 (13.50)	1 (2.70)	0 (0.00)	3.51	1.04	ปานกลาง
13. คอยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	8 (21.60)	8 (21.60)	4 (10.80)	12 (32.40)	5 (13.50)	2.27	1.07	ต่ำ



ตารางภาคผนวก ข.25 จำนวนและร้อยละของกลุ่มเปรียบเทียบ ตามการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง

ข้อความ	หลังทดลอง (n=37)					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ การ ปฏิบัติ
	จำนวน (ร้อยละ)							
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อย ครั้ง	ปฏิบัติ บาง ครั้ง	ปฏิบัติ บ้าง	ไม่ ปฏิบัติ			
1. ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง	12 (32.40)	14 (37.80)	6 (16.20)	5 (13.50)	0 (0.00)	4.48	0.37	สูง
2. ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด	8 (21.60)	12 (32.40)	10 (27.00)	7 (18.90)	0 (0.00)	4.72	0.45	สูง
3. สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	4 (10.80)	15 (40.50)	13 (35.10)	5 (13.50)	0 (0.00)	4.75	0.43	สูง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าสัญญาณไฟเหลืองด้วยความรีบร้อน	7 (18.90)	21 (56.80)	6 (16.20)	3 (8.10)	0 (0.00)	1.08	0.27	ต่ำ
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คน	5 (13.50)	20 (54.10)	4 (10.80)	8 (21.60)	0 (0.00)	1.51	0.69	ต่ำ
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรหรือขับผิดช่องทางเดินรถ	2 (5.40)	28 (75.70)	4 (10.80)	3 (8.10)	0 (0.00)	1.37	0.49	ต่ำ
7. ชะลอความเร็วหรือหยุดรถก่อน เมื่อถึงทางแยก ทางโค้ง	17 (45.90)	13 (35.10)	5 (13.50)	2 (5.40)	0 (0.00)	4.83	0.37	สูง
8. เลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	15 (40.50)	16 (43.20)	3 (8.10)	3 (8.10)	0 (0.00)	1.24	0.49	
9. รับประทานอาหารทุกครั้งเมื่อรถจักรยานยนต์ติดปกติ	16 (43.20)	17 (45.90)	3 (8.10)	1 (2.70)	0 (0.00)	4.72	0.45	สูง
10. ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	15 (40.50)	12 (32.40)	9 (24.30)	1 (2.70)	0 (0.00)	4.78	0.41	สูง
11. หยอกล้อกับเพื่อนที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลคันอื่น ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	12 (32.40)	11 (29.70)	9 (24.30)	5 (13.50)	0 (0.00)	1.18	0.39	ต่ำ
12. พบสัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลืองจะหยุดรถ หลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้ขับต่อไป	7 (18.90)	20 (54.10)	8 (21.60)	2 (5.40)	0 (0.00)	4.72	0.50	สูง
13. คอยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	3 (8.10)	17 (45.90)	6 (16.20)	11 (29.70)	0 (0.00)	1.29	0.51	ต่ำ



ภาคผนวก ค
แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับเคลื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร
จากรถจักรยานยนต์



แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับเคลื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากจักรยานยนต์

กิจกรรม/ ระยะเวลา	วัตถุประสงค์	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	วัสดุ อุปกรณ์	ผู้รับผิดชอบ	การประเมินผล	สิ่งที่ได้จากกิจกรรม
สัปดาห์ที่ 1 (2 ชั่วโมง)	1. เพื่อให้เกิด การรับรู้ความ รุนแรงและ ผลกระทบของ อุบัติเหตุจราจร	1. ผู้วิจัยทักทาย แนะนำตัวแก่นักศึกษาและนำนักศึกษา เข้าสู่บทเรียนโดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 20 นาที) 2. ผู้วิจัยบรรยาย ด้วย Power Point ประกอบด้วย เนื้อหาในเรื่องความหมายของอุบัติเหตุ ประเภทของ อุบัติเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การป้องกัน อุบัติเหตุจราจร ความสูญเสียของการเกิดอุบัติเหตุจราจร (ใช้เวลา 30 นาที) 3. ผู้วิจัยนำเสนอสไลด์วีดิทัศน์เกี่ยวกับความรุนแรงและ ผลกระทบของอุบัติเหตุจราจร ชักถามและสะท้อนความ คิดเห็น (ใช้เวลา 30 นาที) 4. ผู้วิจัยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่ม เป็น 5 กลุ่ม ๆ ละ 7 - 8 คน ให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จราจรจากประสบการณ์ที่นักศึกษาได้พบเห็น และ นำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม (ใช้เวลา 30 นาที) 5. ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม และนัดหมาย ในครั้งต่อไป (10 นาที) หมายเหตุ: พักรประมาณ 10 นาที	1. กระ ดาษรูป/ / กระดาน 2. ปากกา ปลาย สีหลากหลาย 3. Power Point บรรยาย	ผู้วิจัย	1. สังเกตความ สนใจและซักถาม 2. สังเกต ปฏิสัมพันธ์ของผู้ เข้าอบรมใน ระหว่างการร่วม กิจกรรม 3. การร่วม อภิปรายและแสดง ความคิดเห็น	1.กลุ่มทดลองเกิด การรับรู้ความรุนแรง และผลกระทบของ อุบัติเหตุจราจร



แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับเคลื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

กิจกรรม/ ระยะเวลา	วัตถุประสงค์	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	วัสดุอุปกรณ์	ผู้รับผิดชอบ	การประเมินผล	สิ่งที่ได้จากกิจกรรม
สัปดาห์ที่ 2 (2 ชั่วโมง)	1. เพื่อเป็นการสร้าง การรับรู้การประเมิน อันตราย เกี่ยวกับการ รับรู้ความรุนแรง และการรับรู้โอกาส เสี่ยงของการเกิด อุบัติเหตุจราจรจาก รถจักรยานยนต์	1. ผู้วิจัยทักทาย และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียน โดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที) 2. วิทยากรบรรยายให้ความรู้เรื่องกฎหมาย จราจร การมีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ การ คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ความรู้และ ประโยชน์ของหมวกนิรภัย และแผนภาพหลัก พื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ การสวมหมวก นิรภัยที่ถูกต้อง (ใช้เวลา 40 นาที) 3. ผู้วิจัยซักถามนักศึกษาถึงกฎหมายจราจร ใบอนุญาตขับขี่ ความสำคัญของหมวกนิรภัย โดยการสุ่มถามนักศึกษา 5-6 คน (ใช้เวลา 20 นาที) 4. ให้นักศึกษาแบ่งกลุ่มศึกษาสถานการณ์การ เกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัย พร้อมทั้งนำเสนอ แนวทางป้องกัน (50 นาที) 5. ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม และ นัดหมายในครั้งต่อไป (10 นาที) หมายเหตุ: พักรประมาณ 10 นาที	1. กระ ดาษรูป/ กระดาน 2. ปากกา ปลาย สีกหลาย 3. Power Point บรรยาย 4. วีดิทัศน์ บรรยาย	1. ผู้วิจัย 2. วิทยากร	1. สังเกตความ สนใจและซักถาม 2. สังเกต ปฏิสัมพันธ์ของผู้ เข้าอบรมใน ระหว่างการร่วม กิจกรรม 3. การร่วม อภิปรายและแสดง ความคิดเห็น	1.กลุ่มทดลองเกิด การรับรู้การประเมิน อันตราย เกี่ยวกับการ รับรู้ความรุนแรง และการรับรู้โอกาส เสี่ยงของการเกิด อุบัติเหตุจราจรจาก รถจักรยานยนต์



แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับขี่ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

กิจกรรม/ ระยะเวลา	วัตถุประสงค์	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	วัสดุ อุปกรณ์	ผู้รับผิดชอบ	การประเมินผล	สิ่งที่ได้จากกิจกรรม
สัปดาห์ที่ 3 (2 ชั่วโมง)	1. เพื่อเป็นการ สร้างการรับรู้การ ประเมินการ เผชิญปัญหา เกี่ยวกับการรับรู้ ความคาดหวังใน ความสามารถ ของตนเองและ การรับรู้ความ คาดหวังในผล ของการ ตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจาก รถจักรยานยนต์	1. ผู้วิจัยทักทาย และนำนักศึกษาเข้าสู่บทเรียน โดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที) 2. วิทยากรบรรยายสถานการณ์ของอุบัติเหตุ จราจรและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ จราจร พร้อมทั้งการนำเสนอตัวแบบประกอบ สื่อที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ จากการชมหนังสือ (ใช้เวลา 60 นาที) 3. ผู้วิจัยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่มเป็น 5 กลุ่ม ๆ ละ 7 - 8 คน ให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความ คิดเห็นเกี่ยวกับการนำเสนอตัวแบบผ่านสื่อวีดิ ทัศน์ และนำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม (ใช้ เวลา 30 นาที) 4. ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม และนัดหมายในครั้งต่อไป (10 นาที) หมายเหตุ: พักรประมาณ 10 นาที	1. กระ ดาษรูป/ / กระดาน 2. ปากกา ปลาย สีกหลาย 3. วีดิทัศน์ การเกิด อุบัติเหตุ 4. หนังสือ	1. ผู้วิจัย 2. วิทยากร	1. สังเกตความ สนใจและซักถาม 2. สังเกต ปฏิสัมพันธ์ของผู้ เข้าอบรมใน ระหว่างการร่วม กิจกรรม 3. การร่วม อภิปรายและแสดง ความคิดเห็น	1. กลุ่มทดลองเกิด การรับรู้การประเมิน การเผชิญปัญหา เกี่ยวกับการรับรู้ ความคาดหวังใน ความสามารถของ ตนเองและการรับรู้ ความคาดหวังในผล ของการตอบสนอง ต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจร



แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับเคลื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

กิจกรรม/ ระยะเวลา	วัตถุประสงค์	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	วัสดุอุปกรณ์	ผู้รับผิดชอบ	การประเมินผล	สิ่งที่ได้จากกิจกรรม
สัปดาห์ที่ 4 (2 ชั่วโมง)	1. เพื่อเป็นการ สร้างการรับรู้การ ประเมินการเผชิญ ปัญหาเกี่ยวกับการ รับรู้ ความคาดหวัง ในความสามารถ ของตนเองและการ รับรู้ความคาดหวัง ในผลของการ ตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจาก รถจักรยานยนต์	1. ผู้วิจัยทักทาย แนะนำวิทยากร และนำ นักศึกษาเข้าสู่บทเรียนโดยกิจกรรมกลุ่ม สัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที) 2. วิทยากรบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับ วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และถูกต้องตามกฎหมายจราจร โดยสาธิตเป็น ตัวอย่างและนักศึกษาได้ฝึกปฏิบัติจริงใน เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุจราจร การตรวจเช็คสภาพรถ การ สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นการส่งเสริม พฤติกรรมให้นักศึกษามีความคาดหวังใน ผลลัพธ์ของการขับขี่ที่ปลอดภัยและถูกต้อง ตามกฎหมายจราจร (ใช้เวลา 90 นาที) 3. ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่าง ปลอดภัย และนัดหมายในครั้งต่อไป (10 นาที) หมายเหตุ: พักรประมาณ 10 นาที	1. คู่มือการขับขี่ รถจักรยานยนต์ อย่างปลอดภัย 2. อุปกรณ์ใน การสาธิตขับขี่ ปลอดภัย	1. ผู้วิจัย 2. วิทยากร	1. สังเกตความ สนใจและซักถาม 2. สังเกต ปฏิสัมพันธ์ของผู้ เข้าอบรมใน ระหว่างการร่วม กิจกรรม 3. การร่วม อภิปรายและแสดง ความคิดเห็น	1. กลุ่มทดลองรับรู้ ความสามารถของ ตนเองและความ คาดหวังในผลของ การตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจาก รถจักรยานยนต์



แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับเคลื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

กิจกรรม/ ระยะเวลา	วัตถุประสงค์	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	วัสดุอุปกรณ์	ผู้รับผิดชอบ	การประเมินผล	สิ่งที่ได้จาก กิจกรรม
สัปดาห์ที่ 5 (2 ชั่วโมง)	1. เพื่อเป็นการ สร้างการรับรู้ การประเมินการ เผชิญปัญหา เกี่ยวกับการ รับรู้ ความ คาดหวังใน ความสามารถ ของตนเองและ การรับรู้ความ คาดหวังในผล ของการ ตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจาก รถจักรยานยนต์	1. ผู้วิจัยทักทาย และนำนักศึกษาเข้าสู่ บทเรียนโดยกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ (ใช้เวลา 10 นาที) 2. ผู้วิจัยบรรยายเรื่องการวิเคราะห์จุดเสี่ยง ให้นักศึกษาแบ่งกลุ่ม เป็น 5 กลุ่ม ๆ ละ 7 - 8 คน ให้นักศึกษาแต่ละกลุ่มวิเคราะห์พื้นที่ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรภายใน มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ทำ อย่างไรจึงจะขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์อย่าง ปลอดภัย และนำเสนอเป็นภาพรวมของ กลุ่ม (ใช้เวลา 60 นาที) 3. ผู้วิจัยให้นักศึกษาทุกคนเขียนแนว ทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจาก รถจักรยานยนต์ ส่งผู้วิจัย (ใช้เวลา 20 นาที) 4. ผู้วิจัยสะท้อนแนวคิด สรุปท้ายกิจกรรม พร้อมนัดหมายครั้งต่อไป (20 นาที) หมายเหตุ: พักประมาณ 10 นาที	1. กระ ดาษบรืฟ/ กระดาน 2. ปากกาปลาย สีหลากหลาย 3. Power Point บรรยาย 4. แผนที่ มหาวิทยาลัย ราชภัฏ มหาสารคาม	ผู้วิจัย	1. สังเกตความ สนใจและซักถาม 2. สังเกต ปฏิสัมพันธ์ของผู้ เข้าอบรมใน ระหว่างการร่วม กิจกรรม 3. การร่วม อภิปรายและ แสดงความ ความเห็น	1. กลุ่มทดลอง สามารถประเมิน การเผชิญปัญหา และสามารถรับรู้ ความสามารถของ ตนเองและความ คาดหวังในผลของ การตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจากรถ จักรยานยนต์



แผนปฏิบัติการวิจัย โปรแกรมขับเคลื่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

กิจกรรม/ ระยะเวลา	วัตถุประสงค์	ขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย	วัสดุอุปกรณ์	ผู้รับผิดชอบ	การประเมินผล	สิ่งที่ได้จาก กิจกรรม
สัปดาห์ที่ 6-7	1. เพื่อเป็นการ สร้างการรับรู้การ ประเมินการเผชิญ ปัญหาเกี่ยวกับการ รับรู้ ความคาดหวัง ในความสามารถ ของตนเองและการ รับรู้ความคาดหวัง ในผลของการ ตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจาก รถจักรยานยนต์	1. ผู้วิจัยให้นักศึกษาร่วมตั้งชมรมคน หัวแข็ง และประชุมปรึกษาหารือเพื่อ แต่งตั้งคณะกรรมการ และให้กลุ่ม ทดลองเชิญชวนสายรหัสของตนเข้า ร่วมกิจกรรมสายรหัสหัวแข็ง และ ถ่ายรูปสายรหัสหัวแข็ง (สวมหมวก นิรภัย) เข้าร่วมประกวด ชิงรางวัล โดย มีการตัดสินในสัปดาห์สุดท้ายของ กิจกรรม 2. ผู้วิจัย แจกแบบบันทึกพฤติกรรม และอธิบายการบันทึกข้อมูลในแบบ บันทึกกิจกรรม 3. ผู้วิจัยนัดหมายให้นักศึกษาส่งแบบ บันทึกพฤติกรรม 4. ผู้วิจัยนัดหมายนักศึกษาครั้งต่อไป	1. กระดาษ 2. แบบบันทึก พฤติกรรม การขับขี่ รถจักรยานยนต์	ผู้วิจัย	1. สังเกตความ สนใจและซักถาม 2. สังเกต ปฏิสัมพันธ์ของผู้ เข้าร่วมใน ระหว่างการทำ กิจกรรม 3. การร่วม อภิปรายและ แสดงความ ความคิดเห็น 4. แบบบันทึก พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์	1. กลุ่มทดลอง สามารถรับรู้ ความสามารถของ ตนเองและความ คาดหวังในผลของ การตอบสนองต่อ พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจากรถ จักรยานยนต์



ภาคผนวก ง
แบบบันทึกพฤติกรรมของนักศึกษาระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์
(โดยนักศึกษานักเอง)



แบบบันทึกพฤติกรรมของนักศึกษาระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ (โดยนักศึกษานักศึกษาบันทึกเอง)
(สัปดาห์ที่ ระยะเวลาตั้งแต่ วันที่/...../..... ถึงวันที่/...../.....)

รหัสนักศึกษา (ID)..... ชั้นปีที่

คณะ.....สาขาวิชา.....

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามการปฏิบัติจริงของนักศึกษา

การปฏิบัติ	จันทร์	อังคาร	พุธ	พฤหัสบดี	ศุกร์	เสาร์	อาทิตย์
1. การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์							
- ปฏิบัติ							
- ไม่ปฏิบัติ							
2. การขับรถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด							
- ปฏิบัติ							
- ไม่ปฏิบัติ							
3. ขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนท้ายเกิน 1 คน							
- ปฏิบัติ							
- ไม่ปฏิบัติ							
4. ขับขี่คู่ขนานกับรถคันอื่นและหยอกล้อกับบุคคลอื่นที่ซ้อนท้าย							
- ปฏิบัติ							
- ไม่ปฏิบัติ							
5. เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวหรือให้สัญญาณมือทุกครั้งเมื่อต้องการเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องจราจรในระยะทางก่อนที่จะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องจราจร 30 เมตร							
- ปฏิบัติ							
- ไม่ปฏิบัติ							
6. ไม่คุยโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์							
- ปฏิบัติ							
- ไม่ปฏิบัติ							



ภาคผนวก จ
รายนามผู้เชี่ยวชาญในการตรวจเครื่องมือ



รายนามผู้เชี่ยวชาญในการตรวจเครื่องมือ

- | | |
|--------------------------------------|--|
| 1. อาจารย์ ดร.ราณี วงศ์คงเดช | อาจารย์ประจำคณะแพทยศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม |
| 2. อาจารย์ ดร.นิรันดร์ อินทร์ตัน | อาจารย์ประจำคณะแพทยศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม |
| 3. อาจารย์ ดร.รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์ | อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม |



ภาคผนวก ฉ
ใบรับรองการอนุมัติจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์



ใบรับรองการอนุมัติจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์



**คณะอนุกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สาขาสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม**

ใบรับรองการอนุมัติ

เลขที่การรับรอง : PH 009 / 2560

ชื่อโครงการวิจัย : ผลของโปรแกรมขับขับเลือดภัยในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของ
นักศึกษามหาวิทยาลัย ราชภัฏมหาสารคาม

ผู้วิจัย : นางสาวรวิษา ภูผิวก้าว

หน่วยงานที่รับผิดชอบ : คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

สถานที่ทำการวิจัย : จังหวัดมหาสารคาม

วันที่รับรอง : 2 พฤษภาคม 2560

วันหมดอายุ : 1 พฤษภาคม 2561

ข้อเสนอการวิจัยนี้ ได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการจริยธรรม
การวิจัยในมนุษย์ สาขาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคามแล้ว และอนุมัติในด้านจริยธรรมให้
ดำเนินการศึกษาวิจัยเรื่องข้างต้นได้ บนพื้นฐานของโครงร่างงานวิจัยที่คณะอนุกรรมการฯ ได้รับและพิจารณา
หากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในโครงการวิจัย ผู้วิจัยจักต้องยื่นขอรับการพิจารณาใหม่



(รองศาสตราจารย์สงครามชัย สีทองดี)

ประธานคณะอนุกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์



ภาคผนวก ข
หนังสือขอความอนุเคราะห์ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ



PH1



คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
แบบคำขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ชื่อ - สกุล นิสิต นางสาวรวิษา ภูผิวแก้ว รหัสประจำตัว 58011480007
2. หลักสูตร สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาหลัก การส่งเสริมสุขภาพและการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ
3. ชื่อเรื่อง (ภาษาไทย) ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของ
นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
(ภาษาอังกฤษ) EFFECTS OF DRIVING SAFETY PROGRAM OF MOTORCYCLE ACCIDENT
PEVENTION AMONG STUDNT IN RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY.
4. ผู้เชี่ยวชาญ (ชื่อ) อ.ดร.ราณี วงศ์คงเดช
วุฒิการศึกษาสูงสุด ปริญญาโท (การพัฒนาสุขภาพชุมชน) ตำแหน่ง อาจารย์
สถานที่ทำงาน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
5. ผู้เชี่ยวชาญ (ชื่อ) อ.ดร.นิรันดร์ อินทร์ตัน
วุฒิการศึกษาสูงสุด ปริญญาโท (ระบาดวิทยา) ตำแหน่ง อาจารย์
สถานที่ทำงาน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
6. ผู้เชี่ยวชาญ (ชื่อ) อ.ดร.รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์
วุฒิการศึกษาสูงสุด ปริญญาโท (สาธารณสุขศาสตร์) ตำแหน่ง อาจารย์
สถานที่ทำงาน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ลงชื่อ  นิสิต
(นางสาวรวิษา ภูผิวแก้ว)
วันที่ 31 ตุลาคม 2559

9. คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์/อาจารย์ที่ปรึกษาเห็นชอบแล้ว

ลงชื่อ  อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ ดร.วิศิษฎ์ ทองคำ)
วันที่ 31 ตุลาคม 2559

10. ดำเนินการแล้ว

ลงชื่อ 
(ผู้แทนคณบดี/ประธานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำคณะ)
คณบดี/ประธานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษาประจำคณะ
วันที่ 16 ธ.ค. 2559





ที่ ศธ ๐๕๓๐.๑๘ (๑.๒.๒.)/ ๖ ๗๖๐๔

คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
อำเภอกันทรวิชัย
จังหวัดมหาสารคาม ๔๔๑๕๐

๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย

เรียน อ.ดร.รัชชานันท์ ศรีสุภักดิ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เอกสารเค้าโครงงานวิจัย	จำนวน ๑ ฉบับ
๒. แบบสอบถามในงานวิจัย	จำนวน ๑ ฉบับ
๓. แบบแสดงความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อเครื่องมือวิจัย	จำนวน ๑ ฉบับ

ด้วย นางสาววรวิษา ภูผิวแก้ว นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการส่งเสริมสุขภาพ และการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม กำลังศึกษาวิจัยเรื่อง “ผลของโปรแกรมขับชี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม” โดยมี อ.ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และ อ.ดร.นันทวรรณ ทิพนเนตร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในครั้งนี้

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ในเรื่องนี้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เป็นผู้เชี่ยวชาญ ตรวจสอบเครื่องมือที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบคุณ มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิรุวรรณ เทรินโบล)

รองคณบดีฝ่ายบริหารการศึกษารักษาการแทน

คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์

งานบัณฑิตศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๔๓๗๕-๔๓๕๓

ผู้ประสานงาน นางสาววรวิษา ภูผิวแก้ว โทรศัพท์ ๐๖๑-๐๘๘๙๗๗๕





บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ งานบัณฑิตศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ โทรศัพท์ ๐-๔๓๗๕-๔๓๕๓

ที่ ศธ ๐๕๓๐.๑๘ (๑.๒.๒.)/ ๖ ๗๒๘ วันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.ราณี วงศ์คงเดช

ด้วย นางสาวรวิษา ภูผิวก้าว นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการส่งเสริมสุขภาพและการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม กำลังศึกษาวิจัยเรื่อง “ผลของโปรแกรมขับขี้ปอดภัยในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม” โดยมี อาจารย์ ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และอาจารย์ ดร.นันทวรรณ ทิพย์เนตร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในครั้งนี้

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ในเรื่องนี้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิรุวรรณ เทรินโบล)
รองคณบดีฝ่ายบริหารการศึกษา รักษาการแทน
คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์





บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ งานบัณฑิตศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ โทรศัพท์ ๐-๔๓๗๕-๔๓๕๓

ที่ ศธ ๐๕๓๐.๑๘ (๑.๒.๒.)/ ๖ ๗๖๔ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.นิรันดร์ อินทร์ตัน

ด้วย นางสาวรรวิษา ภูผิวก้าว นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการส่งเสริมสุขภาพและการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม กำลังศึกษาวิจัยเรื่อง “ผลของโปรแกรมขับขับเลือดภัยในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม” โดยมี อาจารย์ ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และอาจารย์ ดร.นันทวรรณ ทิพยเนตร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในครั้งนี้

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถและมีประสบการณ์ในเรื่องนี้เป็นอย่างดี จึงใคร่ขออนุมัติจากท่าน เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่จะใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ จักเป็นพระคุณยิ่ง

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิรุวรรณ เทรินโบล)

รองคณบดีฝ่ายบริหารการศึกษารักษาการแทน

คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์



ภาคผนวก ซ
หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บรวบรวมข้อมูลวิจัย



ที่ ศธ ๐๕๓๐.๑๘ (๑.๒.๒.)/ ๖ ๐๔



คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
อำเภอกันทรวิชัย
จังหวัดมหาสารคาม ๔๔๑๕๐

๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุญาตเก็บข้อมูลวิจัย

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ด้วย นางสาวรรวิษา ภูผิวก้าว นิสิตหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการส่งเสริมสุขภาพ และการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม กำลังทำวิจัยเรื่อง “ผลของโปรแกรมขับชี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม” โดยมี อาจารย์ ดร.วิศิษฐ์ ทองคำ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และ อาจารย์ ดร.นันทวรรณ ทิพนเนตร เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ในครั้งนี้

ในการนี้ เพื่อให้การดำเนินงานวิจัยสำเร็จลุล่วงไปด้วยความเรียบร้อย จึงใคร่ขออนุญาตเก็บรวบรวมข้อมูลและดำเนินกิจกรรมในการทำวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านเป็นอย่างดี และขอขอบคุณ มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นันทวรรณ เทรินโบล)
รองคณบดีฝ่ายบริหารการศึกษารักษาการแทน
คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์

งานบัณฑิตศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
โทรศัพท์/โทรสาร ๐-๔๓๗๕-๔๓๕๓
ผู้ประสานงาน นางสาวรรวิษา ภูผิวก้าว โทรศัพท์ ๐๖๑-๐๔๘๙๗๗๕



ภาคผนวก ณ
ตัวอย่างภาพกิจกรรม



สัปดาห์ที่ 1 จัดกิจกรรมการให้ความรู้เรื่องอุบัติภัยจราจร ความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติภัยจราจร และให้นักศึกษาได้ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจร



สัปดาห์ที่ 2 จัดกิจกรรม ให้ความรู้ประกอบสื่อเรื่องกฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่กับการขับขี่อย่างปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แผนภาพการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ



สัปดาห์ที่ 3 จัดกิจกรรมให้ความรู้สถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรและ ความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร การนำเสนอตัวแบบ ดูหนังสั้น ออกศึกษาเหตุการณ์จริง จากการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์



สัปดาห์ที่ 4 จัดกิจกรรมการสาธิตและการฝึกปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย



สัปดาห์ที่ 5 จัดกิจกรรมให้นักศึกษาวิเคราะห์จุดเสี่ยงพื้นที่ภายในมหาวิทยาลัย เสนอแนวทางแก้ไข
ปัญหา อภิปรายกลุ่มทำอย่างไร จึงจะขับเคลื่อนกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง



สัปดาห์ที่ 6-7 ผู้วิจัยให้นักศึกษาประชุมแต่งตั้งคณะกรรมการชมรม ถ่ายรูปสายรหัสหัวแข็งชิงรางวัล พร้อมทั้งแจกแบบบันทึกพฤติกรรมและอธิบายการบันทึกข้อมูลในแบบบันทึกกิจกรรมให้แก่นักศึกษา ให้นักศึกษานำบันทึกการขับขี่ของตนเอง จำนวน 2 สัปดาห์



สัปดาห์ที่ 8 นักศึกษาส่งแบบบันทึก ประกาศรางวัลสายรหัสหัวแข็ง จักรางวัลชิงหมวกนิรภัย
เซ็นเอกสารจิตอาสา สรุปรักกิจกรรม



ภาคผนวก ญ
แผนที่จุดเสี่ยงภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม



แผนที่จุดเสี่ยงภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม



ประวัติย่อผู้วิจัย



ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นามสกุล	นางสาววรรรวิษา ภูผิวแก้ว
วัน เดือน ปีเกิด	วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2533
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2549 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนกาฬสินธุ์พิทยาสรรพ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ พ.ศ. 2556 ปริญญาสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (ส.บ.) สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม พ.ศ. 2560 ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
ตำแหน่ง สถานที่ทำงาน	นักสุขศึกษาปฏิบัติการ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ตำบลตลาด อำเภอเมือง จังหวัดมหาสารคาม 44000
ที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้	บ้านเลขที่ 54 หมู่ที่ 5 บ้านดอนยานาง ตำบลดอนสมบูรณ์ อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ 46120

