

ประสิทธิผลของโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี

Effectiveness of a Promoting Accidents Prevention Behavior on Motorcycle Riding Program among Undergraduate Students

รุ่งนภา คุณเศรษฐ ญัฐกฤตา ศิริโสภณ* อีรพล พงศ์ดี

Rungnapa Khunset Nutthakritta Sirisophon* Theerapon Phungdee

คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย 10900

Faculty Of Education Kasetsart University, Bangkok, Thailand 10900

บทคัดย่อ

วิจัยนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี โดยนำทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค มาประยุกต์ใช้ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้โปรแกรม G*Power ได้จำนวน 78 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 39 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 39 คน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 12 สัปดาห์ ส่วนของกลุ่มเปรียบเทียบได้รับข้อมูลและกิจกรรมตามปกติ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ เครื่องมือที่ใช้ในการทดลองและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสร้างขึ้นจากการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ด้วยสถิติ Paired Samples T-Test และเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มด้วยสถิติ Independent t-test ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) กลุ่มเปรียบเทียบมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซิ่งจักรยานยนต์ก่อนการทดลองและหลังการทดลองไม่แตกต่างกัน และภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซิ่งจักรยานยนต์ สูงขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$)

คำสำคัญ : โปรแกรม,ส่งเสริมพฤติกรรม,อุบัติเหตุ,รถจักรยานยนต์,นักศึกษาปริญญาตรี

Abstract

This quasi-experimental study evaluated the effectiveness of a motorcycle accident prevention program for undergraduate students, based on Protection Motivation Theory. Using G*Power, a sample size of 78 participants was established, divided equally into an experimental group and a comparison group. The experimental group participated in a 12-week prevention program, while the comparison group followed regular study routines. The research instruments included experimental tools and data collection instruments, both developed based on the Protection Motivation Theory. and analyzed with percentage, mean, standard deviation, Paired Samples T-Test, and Independent T-Test. Results showed a statistically significant increase in

accident prevention behaviors in the experimental group post-intervention ($p < .001$). No significant behavioral change was observed in the comparison group. Post-intervention, the experimental group also displayed significantly higher accident prevention behaviors than the comparison group ($p < .001$).

Keywords : Program, Promote behavior, Accident, Motorcycle, Undergraduate Students

บทนำ

ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนนับว่าเป็นปัญหาที่สำคัญของโลก ที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ตลอดจนเศรษฐกิจและสังคมอย่างมาก สถานการณ์ภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนในระดับโลก พบว่า มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1.19 ล้านคนต่อปี และมีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 30¹ ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อันดับที่ 9 ของโลก และประมาณการผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน หรือเฉลี่ยวันละ 60 คน มากกว่าครึ่งของผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยเกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 และสูงสุดเป็นอันดับ 1 ของโลก² ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 11.37 และ 20 - 24 ปี ร้อยละ 11.05 และใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 80.85 การจัดการเรื่องความปลอดภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหนึ่งในสี่แนวคิดหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565-2570 จึงเป็นเรื่องท้าทายว่าหากจะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในปี 2570 ได้จะต้องลดอัตราการเสียชีวิตในแต่ละปีให้ได้ปีละ 1.2 คน ต่อแสนประชากรแสนคน อย่างต่อเนื่องและจำเป็นจะต้องมีมาตรการเร่งด่วนเพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงหลัก³

เมื่อจำแนกสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรายจังหวัด ปี 2565 พบว่า กรุงเทพมหานคร เป็นจังหวัดที่มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงที่สุด 118,998 คน เขตจตุจักรติด 1 ใน 5 อันดับที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงสุด⁴ และในเขตจตุจักรมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน ที่เป็นสถานศึกษา ที่อยู่อาศัย สถานที่พักอาศัย สถานที่ค้าขาย ที่ดึงดูดให้มีการสัญจรอย่างมาก หลายครั้งมีการสัญจรโดยใช้เส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ส่งผลให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และจากรายงานสรุปข้อมูลจำนวนนักศึกษาผู้ประสบภัย กองทุนสวัสดิภาพนักศึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน พบว่า สาเหตุ

การบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุที่นักศึกษา เบิกค่ารักษาพยาบาลมากที่สุดเป็นอันดับหนึ่งในปี 2562 มีจำนวน 114 คน มีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล 426,520 บาท ปี 2563 มีจำนวน 142 คน จำนวน 457,902 บาท และ ปี 2564 มีจำนวน 85 คน จำนวน 330,771 บาท ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องมีการหาแนวทางหรือแนวทางเพื่อช่วยป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นในกลุ่มนักศึกษา มุ่งเน้นให้มีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

เมื่อได้ทำการสังเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มเยาวชนซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นปัจจัยภายในตัวบุคคล ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้วิจัยจึงต้องการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมภายในบุคคล ซึ่งเป็นปัจจัยที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ด้วยตนเอง ที่ผ่านมามีการศึกษาวิจัยส่วนใหญ่มักดำเนินการในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลายเนื่องจากเป็นกลุ่มเสี่ยงหลักในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่กลุ่มเสี่ยงในระดับอุดมศึกษานั้นก็ยังพบว่ามีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่นกัน และในกลุ่มนักศึกษานั้นยังมีการศึกษา วิจัยแบบกึ่งทดลองค่อนข้างน้อย ซึ่งมีการเสนอแนะให้การเน้นการปฏิบัติเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมกับผู้บริหารสถานศึกษา หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อทำให้โปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ประสิทธิภาพของโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี ที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค (Protection Motivation Theory) เป็นกรอบแนวคิดในการสร้างโปรแกรม

สุขศึกษาเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปลุกจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมให้กลุ่มเป้าหมายมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี

สมมติฐาน ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี มีคะแนน

กรอบแนวคิดการวิจัย

ตัวแปรต้น

ประสิทธิผลของโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับชั้นปริญญาตรี

ครั้งที่ 1 กิจกรรม “Severity Awareness”

ครั้งที่ 2 กิจกรรม “Insight Ride Risk”

ครั้งที่ 3 กิจกรรม “How to Safe Drive”

ครั้งที่ 4 กิจกรรม “Road Risk Alert”

ตัวแปรตาม

1. การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
4. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วิธีดำเนินการวิจัย การวิจัยนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Design) วัดความแตกต่างของค่าเฉลี่ยก่อนและหลังทดลองภายในกลุ่มและระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ (Pretest Posttest Two Group)

ประชากรในการวิจัย คือ นักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ภาควิชาการศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน ปีการศึกษา 2567

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้โปรแกรม G*Power กำหนดอำนาจการทดสอบ (Power of test) เท่ากับ 0.95 ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Level of significant) เท่ากับ 0.05 และป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง (Drop Out) 10% จึงได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างได้ 78 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 39 คน กลุ่ม

เปรียบเทียบ 39 คน สุ่มกลุ่มตัวอย่างเข้ากลุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Random) 1. สุ่มเลือกคณะจากข้อมูลสถิติจำนวนนักศึกษาใช้บริการกองทุนสวัสดิภาพนักศึกษาปี 2562 - 2564 จับฉลากสุ่มเลือกคณะเข้ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบได้กลุ่มทดลอง คือ คณะศึกษาศาสตร์ กลุ่มเปรียบเทียบ คือ คณะประมง 2. สุ่มกลุ่มตัวอย่างเข้ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่าย โดยนํารายชื่อนักศึกษาทั้ง 2 คณะ ที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์คัดเข้า และสนใจเข้าร่วมการทดลอง เขียนลำดับกำกับในรายชื่อจากนั้นสุ่มกลุ่มตัวอย่างจนได้ครบตามจำนวนที่ต้องการ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสร้างขึ้นจากการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค

เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น แบ่งเป็น 6 ตอน ดังนี้ ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป จำนวน 7 ข้อ ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ ตอนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ ตอนที่ 4 แบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ ตอนที่ 5 แบบสอบถามความคาดหวังในประสิทธิผลของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ และตอนที่ 6 แบบสอบถามการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 13 ข้อ ทดสอบความตรงของเนื้อหา (Content Validity) ความครอบคลุมวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญพฤติกรรมสุขภาพ ผู้เชี่ยวชาญด้านโปรแกรมสุขภาพ ผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุ ทดสอบความสอดคล้องของเนื้อหาได้ค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.60 – 1.00 ข้อคำถามทั้งหมดผ่านเกณฑ์ทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ใช้สูตรคำนวณสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Alpha Cronbach coefficient) พบว่าแบบสอบถามทั้งฉบับมีค่าเท่ากับ 0.90 ซึ่งผ่านตามเกณฑ์คุณภาพมาตรฐาน สามารถนำไปใช้ได้

2. เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง คือ โปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่านซึ่งเป็นกลุ่มเดียวกับผู้เชี่ยวชาญในการตรวจเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประเมินคุณภาพใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านความถูกต้อง (Accuracy Standard) ด้านความเป็นประโยชน์ (Utility Standard) ด้านความเหมาะสม (Appropriateness Standard) ด้านความเป็นไปได้ในการปฏิบัติ (Feasibility Standard) ด้านความเป็นปรนัย (Generalizability Standard) ผลการประเมินคุณภาพของโปรแกรมในภาพรวม เท่ากับ 4.27 มีคุณภาพอยู่ในระดับดี สามารถนำไปใช้ได้

การเก็บรวบรวมข้อมูล ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล 3 เดือน ตั้งแต่ เดือนกรกฎาคม - กันยายน 2567 ดังนี้

กลุ่มทดลอง

1. ผู้วิจัยจัดทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลในกลุ่มทดลอง นัดหมายชี้แจงรายละเอียดการดำเนินการวิจัย

2. ดำเนินกิจกรรมตามแผนที่กำหนดไว้เป็นระยะเวลา 12 สัปดาห์ ดังนี้

สัปดาห์ที่ 1 เก็บข้อมูลก่อนการทดลอง (Pre test) และดำเนินกิจกรรม “Severity Awareness” โดยการอภิปรายกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายรับรู้ถึงความรุนแรงและผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และการไม่ตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์

สัปดาห์ที่ 2 ดำเนินกิจกรรม “Insight Ride Risk” โดยการฝึกปฏิบัติคำนวณโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์ ฝึกทักษะการคาดการณ์เหตุการณ์เพื่อสร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

สัปดาห์ที่ 3 ดำเนินกิจกรรม “How to Safe Drive” โดยการสาธิตและฝึกปฏิบัติวิธีการสวมหมวกนิรภัย การจำลองสถานการณ์เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ การให้ความรู้เรื่องป้าย เครื่องหมายจราจร รวมถึงกฎจราจรที่ควรรู้เบื้องต้น และฝึกปฏิบัติวิเคราะห์จุดเสี่ยง จุดอันตรายภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

สัปดาห์ที่ 4 ดำเนินกิจกรรม “Road Risk Alert” ระดมสมอง เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เปรียบเทียบผลดี ผลเสียของ การกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ จากการที่ได้เรียนรู้ที่ผ่านมา ตลอดจนมีการสื่อสารความเสี่ยงและติดตาม การปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สัปดาห์ที่ 4-6 ให้กลุ่มบันทึกการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองและความเสี่ยงที่พบเจอพร้อมทั้งประเมินความเสี่ยงนั้น เป็นระยะเวลา 14 วัน อย่างต่อเนื่อง

สัปดาห์ที่ 7 ติดตามการบันทึกการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลและความเสี่ยงที่พบเจอ

สัปดาห์ที่ 8-10 สังเกตพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้แบบสังเกตพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และสรุปผลการสังเกตพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สัปดาห์ที่ 4-12 ส่งสาระความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ความปลอดภัยทางถนน เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ทาง Application LINE Group เป็นประจำทุกวัน และสรุปผลการดำเนินกิจกรรมพร้อมทั้งเก็บข้อมูลหลังการทดลอง (Post test) ในสัปดาห์ที่ 12

กลุ่มเปรียบเทียบ

1. ผู้วิจัยจัดทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลในกลุ่มเปรียบเทียบ และขออนุญาตติดต่อผู้แทนสโมสรนิสิตเพื่อขอสำรวจรายชื่ออาสาสมัครนักศึกษาเข้าร่วมเป็นกลุ่มเปรียบเทียบ และนัดหมายชี้แจงรายละเอียด การดำเนินการวิจัย

2. เก็บข้อมูลก่อนการทดลอง (Pre Test) ในสัปดาห์ที่ 1 และเก็บข้อมูลหลังการทดลอง (Post test) ในสัปดาห์ที่ 12

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) โดยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการใช้สถิติ โดยตรวจสอบการแจกแจงปกติ ด้วยการทดสอบ One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test และตรวจสอบความเท่ากัน

ของตัวแปรทุกตัว ด้วยการทดสอบ Test of Homogeneity of Variance พบว่าการกระจายของข้อมูลดังกล่าวเป็นปกติ

3. เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยภายในกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง ใช้สถิติ Pair Samples T-Test และเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลอง และหลังการทดลอง ใช้สถิติ Independent Samples T-Test

การพิทักษ์สิทธิ์กลุ่มตัวอย่าง งานวิจัยนี้ผ่านการอนุมัติการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการวิจัยวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เลขที่ COA No. COA67/032 ลงวันที่ 27 พฤษภาคม 2567 ผู้ร่วมการทดลองได้รับการชี้แจงวัตถุประสงค์จากผู้วิจัย ข้อมูลจะถูกจัดเก็บและทำลายทิ้งหลังเสร็จสิ้นการวิจัย 3 ปี

ผลการวิจัย กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 78 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 39 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 39 คน กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 69.2 และร้อยละ 56.4 ตามลำดับ อายุเฉลี่ยของทั้ง 2 กลุ่มอยู่ที่ 20 ปี และกลุ่มทดลองศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 4 มีจำนวนมากที่สุดร้อยละ 35.9 ด้านประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่าทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 5 ปีขึ้นไป มากที่สุด ร้อยละ 48.7 ด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในช่วง 1-3 ปีที่ผ่านมา พบว่าทั้ง

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนนการรับรู้ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ในระยะก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

องค์ประกอบ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		statistic	p-value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์						
ก่อนการทดลอง	36.54	3.161	37.38	2.301	-1.351a	0.181
หลังการทดลอง	44.90	2.236	37.21	3.627	11.052 a	0.006
การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์						
ก่อนการทดลอง	35.87	3.548	37.23	4.264	-1.530 a	0.130
หลังการทดลอง	46.28	2.305	39.23	3.406	10.706 a	.000
ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์						
ก่อนการทดลอง	37.00	2.013	37.67	2.496	-1.298 a	0.198
หลังการทดลอง	48.41	1.817	38.85	3.005	17.010 a	.000
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์						
ก่อนการทดลอง	36.82	1.931	36.85	1.940	-0.058 a	0.954
หลังการทดลอง	47.77	1.512	37.51	2.050	25.140 a	0.009

^a = Independent Samples T-Test

กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมากกว่าครึ่งไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ 56.4 นอกจากนี้ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง

จากตารางที่ 1 พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ และความคาดหวังในประสิทธิภาพของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก และหลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนการทดลองและหลังการทดลอง พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กลุ่มเปรียบเทียบ ในช่วงก่อนการทดลอง มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูง ความคาดหวังในความสามารถ

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ในระยะก่อนการทดลองและหลังการทดลอง

องค์ประกอบ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		statistic	p-value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์						
ก่อนการทดลอง	46.97	2.242	47.95	2.361	-1.869	0.066
หลังการทดลอง	64.51	0.721	48.90	2.437	38.379	.000

จากตารางที่ 2 พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง แต่ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับดี ซึ่งเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ในขณะที่กลุ่มเปรียบเทียบมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์หลังการทดลองไม่แตกต่างกัน เมื่อทดสอบด้วยวิธีทางสถิติ สามารถสรุปได้ว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมี

สามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก และความคาดหวังในประสิทธิภาพของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง และหลังการทดลองพบว่า มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูง ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ อยู่ในระดับมาก เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างก่อนการทดลองและหลังการทดลอง พบว่า ไม่แตกต่างกัน

สามารถสรุปได้ว่ากลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ของนักศึกษาในระดับปริญญาตรี มีคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ และมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวัง ในประสิทธิภาพของการตอบสนองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ สูงขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ สูงขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < .001$

การอภิปรายผลการวิจัย เมื่อเปรียบเทียบคะแนนการรับรู้ทั้ง 4 ด้าน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบพบว่า สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า

สูงขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นผลมาจากกิจกรรมที่ผู้วิจัยเลือกใช้กลวิธีสุศึกษาให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างแรงจูงใจในการมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ดังนี้

เสริมสร้างให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของโรค (Noxiousness) โดยจัดกิจกรรมผ่านการบรรยาย การอภิปราย และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบ และความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อไม่สวมหมวกนิรภัยกับการบาดเจ็บที่ศีรษะ เปรียบเทียบความรุนแรงระหว่างการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัย การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลกระทบ ความรุนแรง และโทษของการดื่มแล้วขับ สอดคล้องกับงานวิจัยที่ได้พบทวนข้อมูล ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของการบาดเจ็บที่สมอง¹⁰ พบว่าการบาดเจ็บที่สมองเกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ เช่น การขับรถขณะเมาสุรา อุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้ความเร็ว ความเร็วที่มีผลต่อระยะเบรก ผลกระทบจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ความรุนแรงและผลกระทบต่อร่างกายหากได้รับอุบัติเหตุจากการมีรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน การขับขี่รถที่ดัดแปลงแต่งซิ่ง สอดคล้องกับงานวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ที่ได้ใช้การบรรยายสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งนำเสนอตัวแบบประกอบสื่อที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การแสดงความคิดเห็น⁵ และการใช้กิจกรรมบรรยายที่แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ปลอดภัยผ่านรูปภาพ คลิปวิดีโอ⁷

เสริมสร้างให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived Probability) โดยจัดกิจกรรม ฝึกปฏิบัติคำนวณโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการดื่มแอลกอฮอล์ กิจกรรมฝึกทักษะการคาดการณ์เหตุการณ์ ด้วยแพลตฟอร์มออนไลน์ฝึกคาดการณ์อุบัติเหตุ (Honda : Accident Prediction Training) และนำเสนอภาพเหตุการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับเร็วกับโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ การฝึกวิเคราะห์จุดเสี่ยง จุดอันตรายภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์กับโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ สอดคล้องกับงานวิจัย

เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา⁵ ที่สร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ด้วยการให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ประสพการณ์ที่ได้พบเจอ การนำเสนอเหตุการณ์จริง การวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงและอภิปรายกลุ่ม⁶ การแบ่งกลุ่มเล่นเกม เรื่อง Honda Accident Prediction Training เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจคาดการณ์ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์ความเสี่ยงต่างๆ ด้วยตัวเอง และได้รู้วิธีการขับขี่อย่างปลอดภัยในสถานการณ์ที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์⁷

เสริมสร้างให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy expectancy) โดยจัดกิจกรรม ด้วยการสาธิตและให้กลุ่มตัวอย่างฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยด้วยตนเอง การเลือกซื้อหมวกนิรภัย การจำลองสถานการณ์เมื่อดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ด้วยการใช้แวนจำลองคนมาทดสอบความรู้ป้ายและเครื่องหมายจราจรที่พบเห็นได้บ่อยในทางและบริเวณมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และกฎจราจรเบื้องต้น แลกเปลี่ยนความคิดเห็นประสพการณ์ของตนเองเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ที่ผ่านมาของตนเองให้ผู้อื่นรับฟัง ให้กลุ่มตัวอย่างฝึกปฏิบัติวิเคราะห์จุดเสี่ยงจุดอันตรายภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ผ่านคลิปวิดีโอ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายรับรู้จุดเสี่ยงเพื่อประเมินโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับบทความวิชาการ การสร้างแรงจูงใจเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน⁸ ที่ได้ระบุว่าการสร้างแรงจูงใจให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย จัดกิจกรรมสุศึกษา โดยให้วัยรุ่นและเยาวชนแบ่งกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้บ่อยและร่วมกันหาวิธีการแก้ไข และทำอย่างไรจึงจะเกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ และสอดคล้องกับงานวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ที่ได้มีกิจกรรมการวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงและอภิปรายกลุ่ม⁶ กิจกรรมฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง แนะนำวิธีการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมในสถานการณ์ต่างๆ ระยะเบรกในระดับความเร็วต่างๆ การประเมินตนเองเมื่อดื่มแอลกอฮอล์ การจับคู่เครื่องหมายจราจร การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ ฝึกประเมินความเสี่ยงของสภาพแวดล้อมก่อนและขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากสถานการณ์จำลองเพื่อ

เสริมสร้างความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุ⁷

เสริมสร้างให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response Efficacy) โดยจัดกิจกรรมบรรยายและการระดมสมองเปรียบเทียบผลดีผลเสียของการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ และการใช้รางวัลใจเมื่อกลุ่มตัวอย่างบันทึกพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองและความเสี่ยงที่พบเจอเป็นเวลา 14 วัน ร่วมกับการติดตามสังเกตพฤติกรรมโดยผู้วิจัย พร้อมทั้งส่งสาระความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ความปลอดภัยทางถนนเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ผู้เรียนทาง Application LINE Group อย่างต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้กลุ่มตัวอย่างขาดการติดต่อและช่วยให้กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติพฤติกรรมอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับงานวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ที่ใช้การบรรยายประกอบสื่อเรื่อง ใบอนุญาตขับขี่กับการขับอย่างปลอดภัยกฎหมายจราจร ความรู้และประโยชน์ของหมวกนิรภัย ใช้การบันทึกพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรเพื่อเสริมสร้างการความหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์⁵ ใช้การบรรยายให้ความรู้เรื่องการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เปิดคลิวิดีโอเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุที่รอดชีวิตเพราะมีพฤติกรรมป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เปรียบเทียบความรุนแรงจากการขับขี่ด้วยความเร็ว และการรอดชีวิตเมื่อสวมหมวกนิรภัย⁷ และเพิ่มความคาดหวังประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการเล่าประสบการณ์ที่เคยพบเจอหรือเคยเกิดอุบัติเหตุ การแบ่งกลุ่มระดมความคิดเห็นในการปฏิบัติตัวอย่างปลอดภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์⁹

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งนี้

กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองน้อยกว่าด้านอื่น จึงควรเพิ่มกิจกรรมที่กระตุ้นความกลัวอย่างเหมาะสม เช่น การจำลองผลกระทบหรือการรับผิดชอบ ค่าเสียหาย เพื่อเสริมสร้างการตระหนักรู้และส่งเสริมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการติดตามการปฏิบัติพฤติกรรมอย่างต่อเนื่องในระยะยาวเพื่อให้ทราบถึงการคงอยู่ของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ควรเสริมสร้างแรงจูงใจในการเข้าร่วมกิจกรรมด้วยการจัดกิจกรรมแบบออนไลน์ รวมถึงควรมีการจัดกิจกรรมที่ใช้ชั่วโมงเรียนของนักศึกษา เพื่อให้ นักศึกษาสนใจเข้าร่วมกิจกรรมมากขึ้น

References

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023.
2. Office of Transport and Traffic Policy and Planning. Analysis of road accident situation by the Ministry of Transport 2021. Bangkok, Thailand; 2023. (in Thai)
3. Chinawong, T. Road Accidents: The “Silent Threat” That Remains Dangerous and Challenges Management. Journal of Emergency Medicine of Thailand. 2021;1(2):71-6. (in Thai)
4. Bangkok Inspector General’s Office. Integrated Inspection Report “Road Accident Prevention and Reduction” for Fiscal Year 2023, Round 2. 2023.
5. Nuboon, K., & Banchonhattakit, P. Effects of a Health Education Program on Motorcycle Traffic Accident Prevention among Students of Rajamangala University of Technology Isan, Nakhon Ratchasima. Journal of Health Systems Research. 2015;8(2):1-9. (in Thai)
6. Phuphiukaew, W., Thongkham, W., & Thippayanate, N. Effects of a Safe Driving Program on Motorcycle Traffic Accident Prevention among Students of Mahasarakham Rajabhat University. Journal of Academic Office of Disease Prevention and Control 9th Region. 2018;24(1):76-85. (in Thai)

7. Sithi, S. Effects of a Motivation Enhancement Program on Injury Prevention Behaviors in Motorcycle Riding among Lower Secondary School Students. Chiang Mai University; 2022.
8. Sridech, R., Pipanthachaiyaboon, L., & Nissapichayapak, M. Road Accidents: Motivating Factors for Preventing Motorcycle Accidents among Adolescents and Youth. Siam University Nursing Journal. 2021;22(43):127-36. (in Thai)
9. Mehri A, Hosseini ZS, Davarzani A, Barati H, Joveini H, Shahrabadi R, et al. The Role of Education in Promoting Safe Motorcycle Riding Behaviors Among Iranian Students: An Application of the Protection Motivation Theory and the InformationMotivation-Behavioral Skills Model. Journal of Education and Community Health. 2022;9(3):176-83.
10. Thaiudom A, & Dean-Baar SL. Health-related consequences of traumatic brain injury: a scoping review. Journal of The Royal Thai Army Nurses. 2022;23(1):65-72.