



การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา จังหวัดศรีสะเกษ

Application of Protection Motivation Theory and the Group Processes to Modify the Behavior of Motorcyclists for the Students Faculty of Public Health Chalermkarnchana College, Sisaket Province.

สุนทรี ศรีเที่ยง ส.ม. (การบริหารสาธารณสุข)
อาจารย์ประจำคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ
รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมพล ต้นสกุล ส.ด. (สาธารณสุขศาสตร์)
คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ
นางอากาศโทหญิง ดร.ศิริกัญญา ฤทธิ์แปลก ค.ด. (หลักสูตรและการสอน)
คณบดีคณะพยาบาลศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลองโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ประกอบด้วยกิจกรรมการบรรยายให้ความรู้ สาธิตการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและการสอปไบซ์ขี่รถจักรยานยนต์ และการประยุกต์ใช้กระบวนการกลุ่มโดยการอภิปรายกลุ่ม กิจกรรมกระตุ้นเตือนและส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและจัดตั้งกลุ่มนักศึกษาจิตอาสาต้นกล้าความปลอดภัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตพฤติกรรมก่อนและหลังการทดลอง กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษา

คณะสาธารณสุขศาสตร์จำนวน 52 คน การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติ Paired Sample t-test และใช้ร้อยละเปรียบเทียบผลการสังเกตพฤติกรรมก่อนการทดลองและหลังการทดลอง ผลการวิจัยพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และกลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในทิศทางที่ดีขึ้น ดังนั้น จึงควรจัดให้มีโปรแกรมส่งเสริมให้นักศึกษามีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและปลอดภัยต่อไป

คำสำคัญ: แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค/กระบวนการกลุ่ม/พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์/กลุ่มนักศึกษาจิตอาสาต้นกล้าความปลอดภัย

Abstract

The objective of this quasi-experimental research was to apply the application of protection motivation theory and the group processes to modify the behavior of motorcyclists who were the students of Faculty of Public Health, Chulermkarnchana College, Sisaket Province. The experiment activities consisted of a safe riding lecture, a motorcycle safe riding demonstration, a proper helmet using demonstration, and a motorcycle riding license examination. The group activity which focused on safe riding behavior discussion was also implemented together with the establishment of safe riding volunteer group. This project was processed in July-September, 2011 and there were 52 Public Health students participating. Data were collected by using questionnaires and behaviors observation forms before and after the implementation statistical analysis employed percentage, mean, standard deviation and pair sample t-test.

The results of the study showed that after experiment the student who attended the activity showed perception on accident severity caused by motorcycle riding with significant level less than 0.05. The attended group also showed safe riding behaviors. Therefore, both group activity and safe riding volunteer group should be implemented in other student groups to motivate the safe riding as a final goal to decrease motorcycle accident.

Keywords: The Protection Motivation/The Group Processes/The Behavior of Motorcyclists/The safe riding volunteer group

1. บทนำ

การเกิดอุบัติเหตุจราจรก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บพิการ ทำลายสถาบันครอบครัว สังคม ไปจนถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจมหาศาล จากสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน พบว่าทั่วโลก

มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึง 1.3 ล้านคน หรือทุกนาทีกจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวน 25 คน และทำให้มีผู้พิการถึงปีละ 50 ล้านคน โดยอัตราของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 60 - 70% เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2553) นอกจากนี้ยังพบว่า ประเทศไทยมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณ 80% เกือบทั้งหมดเป็นวัยรุ่นจากความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากและกระจายอยู่ทั่วทุกพื้นที่ในประเทศไทย ผลกระทบร้ายแรงที่เกิดขึ้นตามมาอย่างเห็นได้ชัดเจนนั่นคือ ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก และรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุด ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 41.69 รองลงมาคือ รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 24.89 และรถบัสร้อยละ 17.63 และลักษณะการบาดเจ็บของผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ พบว่าแขนขาเป็นอวัยวะที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด รองลงมาคือ ศีรษะและคอ แต่สำหรับในรายที่พิการและเสียชีวิต พบว่ามีการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะและคอมากที่สุด และพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญของผู้บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ ยังพบว่าส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 89 มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากถึงร้อยละ 43.99 และไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมากถึงร้อยละ 86.21 แบ่งเป็นผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 84.30 ผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 93.87 (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2553) จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของประเทศไทยใน พ.ศ. 2553 พบว่าคนไทยเฉลี่ยทั่วประเทศทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 44 หากพิจารณาเฉพาะผู้ขับขี่เฉลี่ยทั่วประเทศสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 53 และในผู้โดยสารเฉลี่ยทั่วประเทศสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 19 ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ขับขี่ได้ร้อยละ 43 และลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้โดยสารร้อยละ 58 (มูลนิธิไทยโรดส์, 2553)

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีการบันทึก รับแจ้งเหตุภายใน 48 ชั่วโมง ที่รวบรวมโดยบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จังหวัดศรีสะเกษ พบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรที่มีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม 2554



ในจังหวัดศรีสะเกษมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนทั้งสิ้น 7,718 ครั้ง เมื่อพิจารณาจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของจังหวัดศรีสะเกษ พื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก พบว่าอันดับสูงสุดเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอเมืองศรีสะเกษ จำนวน 2,173 ครั้ง รองลงมาเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอกันทรารมย์ จำนวน 1,390 ครั้ง และรองลงมาเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอขุขันธ์ จำนวน 887 ครั้ง และพบว่าผู้บาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเมืองมีจำนวนทั้งสิ้น 4,298 ราย แบ่งเป็นผู้บาดเจ็บจำนวน 4,195 ราย พิการ (แขน-ขาขาด) จำนวน 10 ราย และเสียชีวิต จำนวน 93 ราย คิดเป็นมูลค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 8,663,273 บาท (พิบูลย์ คันธจันทร์, 2554)

จากความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาข้อมูลเบื้องต้น โดยการสำรวจข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ จำนวน 242 คน พบว่านักศึกษาจำนวน 195 คนขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 80.58 นักศึกษาจำนวน 106 คนมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 43.80 นักศึกษาจำนวน 15 คน สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 6.20 นักศึกษาจำนวน 22 คน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบนั่งซ้อนท้ายมากกว่าสองคน คิดเป็นร้อยละ 9.09 และนักศึกษาจำนวน 33 คน ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรคิดเป็นร้อยละ 13.64 นอกจากนี้ได้สัมภาษณ์นักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ จำนวน 10 คน จากจำนวนนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ทั้งหมด 176 คน คิดเป็นร้อยละ 5.68 พบว่านักศึกษารับถึงความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่นักศึกษาไม่สามารถวิเคราะห์ถึงความสามารถของตนเองและประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัย และยังไม่มีโครงการให้นักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ได้เรียนรู้ด้วยตนเองผ่านกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นแสดงว่าเป็นปัญหาของการวิจัยครั้งนี้

จากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นสามารถประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเรียนรู้จากสื่อวีดิทัศน์ เรื่องอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อให้นักศึกษา

ตระหนักถึงความรุนแรง โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การสาธิตการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง การฝึกอบรมกฎจราจรและสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และใช้กระบวนการกลุ่มในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ การเรียนรู้ผ่านกระบวนการกลุ่ม การระดมสมอง การอภิปรายกลุ่ม กิจกรรมกระตุ้นเตือนและส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการจัดตั้งกลุ่มนักศึกษา “จิตอาสาต้านภัยความปลอดภัย” รุ่นที่ 1 เพื่อให้เป็นต้นแบบของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2. ความมุ่งหมายของการวิจัย

เพื่อศึกษาผลการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง ในเรื่องการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจร การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่เกินหนึ่งคน และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐาน

หลังจากการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มนักศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังทดลองดีกว่าก่อนการทดลอง

3. วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าในครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Design) แบบ One Group Pre-test Post-test Design โดยนักศึกษากลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจ เพื่อป้องกัน

โรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับชีรธจักรยานยนต์ มีการจัดตั้งกลุ่มนักศึกษา “จิตอาสา ต้านกล้าความปลอดภัย” และมีกิจกรรมที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้น ในกลุ่มทดลองจำนวน 5 ครั้ง ใช้เวลาในการวิจัย 12 สัปดาห์ การวิจัยนี้ได้ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรม การวิจัยในมนุษย์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ ภาคปกติ ที่ลงทะเบียนเรียนในภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2554 ที่มีรถจักรยานยนต์ของตนเอง จำนวน 107 คน

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะสาธารณสุขศาสตร์ วิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ ภาคปกติที่ลงทะเบียนเรียนในปีการศึกษา 2554 ที่มีรถจักรยานยนต์ของตนเอง การสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) และใช้สูตรประมาณค่าสัดส่วนของเดเนียล (วรวพจน์ พรหมสัตยพรต และสุ่มทนา กลางคาร, 2547: 127) ขนาดตัวอย่าง จำนวน 52 คน

สูตรที่ใช้คำนวณ

$$n = \frac{Z_{\alpha/2}^2 NP(1-P)}{Z_{\alpha/2}^2 P(1-P) + (N-1)d^2}$$

จากนั้นสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Sampling) โดยสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster Sampling) แบ่งนักศึกษาเป็น 2 กลุ่ม คือ สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์และสาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสุ่มแบบแบ่งชั้นตามสัดส่วน (Stratified Random Sampling) โดยพิจารณาจากจำนวนนักศึกษาที่มีรถจักรยานยนต์ของตนเอง สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ จำนวน 49 คน และสาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จำนวน 28 คน ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างนักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ 33 คน และสาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย 19 คน และจับฉลากนักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์และสาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตามลำดับเลขที่นักศึกษา

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยเครื่องมือ 2 ชนิด ดังนี้

3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง ประกอบด้วย

1) การบรรยายของวิทยากรจาก สถานีตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ โดยใช้สื่อวีดิทัศน์ เรื่องอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์

2) โครงการ “เยาวชนวัยใส ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจกฎจราจร” กิจกรรมโครงการประกอบด้วย การบรรยายกฎจราจร การสาธิตการขับชีรธจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง และการสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นโครงการร่วมมือระหว่างสถานีตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษ สำนักงานขนส่งจังหวัดศรีสะเกษ และวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ

3.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น มี 6 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์

ส่วนที่ 3 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์

ส่วนที่ 4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับชีรธจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ส่วนที่ 5 ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการขับชีรธจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ส่วนที่ 6 แบบสังเกตพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ โดยให้นักศึกษาจิตอาสาสังเกตพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักศึกษากลุ่มทดลองสังเกตได้จากสติ๊กเกอร์ที่ติดด้านหลังของรถจักรยานยนต์ที่เข้าร่วมกิจกรรม ระยะเวลาของการสังเกตแบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงเช้า (08.30 - 12.59 น.) และช่วงบ่าย (13.00 - 17.00 น.)

จากนั้นนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นและแบบสังเกตพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ เสนอต่อผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านสาธารณสุขจำนวน 3 คน พิจารณาความตรงของเนื้อหา (Content Validity) ของแบบสอบถาม และวิเคราะห์ค่าความเที่ยง (Reliability) ในแบบสอบถามส่วนที่ 2 - 5 โดยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ซึ่งค่าที่คำนวณได้จากสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคจะอยู่ระหว่าง 0 - 1 ค่าที่เข้าใกล้ 1



จะมีค่าความเที่ยงของความสอดคล้องภายในสูง แสดงว่าแบบสอบถามนั้นสามารถวัดได้ในเนื้อหาเดียวกันและสอดคล้องกันทุกข้อ ผลการวิเคราะห์พบว่าการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.8748$ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.8701$ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย วิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.8508$ และความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย วิเคราะห์หาค่าความเที่ยงได้ค่า $\text{Alpha} = 0.9073$

4. ผลการวิจัย

4.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคล	ก่อนทดลอง (n = 52)	
	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพศ		
ชาย	4	7.70
หญิง	48	92.30
2. อายุ		
19 ปี	20	38.50
20 ปี	20	38.50
21 ปี	6	11.40
22 ปี	3	5.80
24 ปี	3	5.80
3. สถานภาพ		
โสด	52	100.00
4. เฉลี่ยค่าใช้จ่ายที่ได้รับต่อเดือน	3,340.38 บาท	
5. เฉลี่ยระยะเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์	6 ปี 4 เดือน	
6. จำนวนวันที่ขับรถจักรยานยนต์มาเรียน		
1 วัน	3	5.80
2 วัน	1	1.90
3 วัน	3	5.80
4 วัน	1	1.90
ทุกวัน	44	84.60

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติและได้กำหนดความเชื่อมั่นในการทดสอบทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 เป็นเกณฑ์ในการยอมรับสมมติฐาน สถิติที่ใช้ในการวิจัยวิเคราะห์ด้วยค่าร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และสถิติ Paired Sample t-test สำหรับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษากลุ่มทดลองโดยใช้ร้อยละ (Percent) เปรียบเทียบผลการสังเกตก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ก่อนทดลอง (n = 52)	
	จำนวน	ร้อยละ (%)
7. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	29	55.80
ไม่มี	23	44.20
8. หมวกนิรภัย		
มี	44	84.60
ไม่มี	8	15.40
9. คุณภาพหมวกนิรภัยตาม มอก.		
มี	31	70.45
ไม่มี	4	9.10
ไม่แน่ใจ	9	20.45
10. กระজสองหลังและไฟเลี้ยว		
ครบและใช้งานได้	40	76.92
ครบแต่ใช้งานไม่ได้	-	-
ไม่ครบแต่ใช้งานได้	12	23.08
ไม่ครบและใช้งานไม่ได้	-	-
11. กฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัย		
ทราบ	49	94.20
ไม่ทราบ	3	5.80
12. แหล่งที่ทราบกฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัย		
วิทยุ	2	3.80
โทรทัศน์	32	61.50
หนังสือพิมพ์	1	1.90
ป้ายประชาสัมพันธ์	19	36.50
อินเทอร์เน็ต	2	3.80
อื่นๆ	4	7.70
13. ทราบกฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัยจากบุคคล		
ตำรวจจราจร	40	76.90
พ่อ-แม่/ผู้ปกครอง	8	15.40
ครู	6	11.50
ผู้ใหญ่บ้าน/กำนัน	1	1.90
เพื่อน	4	7.70
อสม.	-	-
อื่นๆ	2	3.80



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ก่อนทดลอง (n = 52)	
	จำนวน	ร้อยละ (%)
14. ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย	29	55.80
ไม่เคย	23	44.20
15. ระดับความรุนแรงของการประสบอุบัติเหตุ		
บาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องรักษา	13	25.00
บาดเจ็บ ต้องไปรักษา	8	15.40
บาดเจ็บรุนแรง ต้องนอนพักรักษาตัว	8	15.40
16. ดำรงปรับหรือออกใบสั่งจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย	44	84.60
ไม่เคย	8	15.40
17. สาเหตุที่ถูกตำรวจปรับหรือออกใบสั่ง		
ไม่สวมหมวกนิรภัย	36	69.20
นั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน	9	17.30
ขับขี่รถจักรยานยนต์ผิดกฎจราจร	1	1.90
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์	17	32.70
อื่นๆ	8	15.40

4.2 การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลอง ในเรื่องของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อ	การรับรู้	ก่อนทดลอง (n = 52)		หลังทดลอง (n = 52)		t	p-value
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1.	การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	69.15	5.86	65.46	9.18	2.46	0.02
2.	การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	67.71	8.17	65.85	9.65	1.03	0.31

df = 51

เมื่อทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$)

เมื่อทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

4.3 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองและภายหลังการทดลองในเรื่องของความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ข้อ	การรับรู้	ก่อนทดลอง (n = 52)		หลังทดลอง (n = 52)		t	p-value
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1.	ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	65.06	6.37	64.19	8.34	0.59	0.55
2.	ความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	67.79	7.66	65.92	9.58	0.98	0.33

df = 51

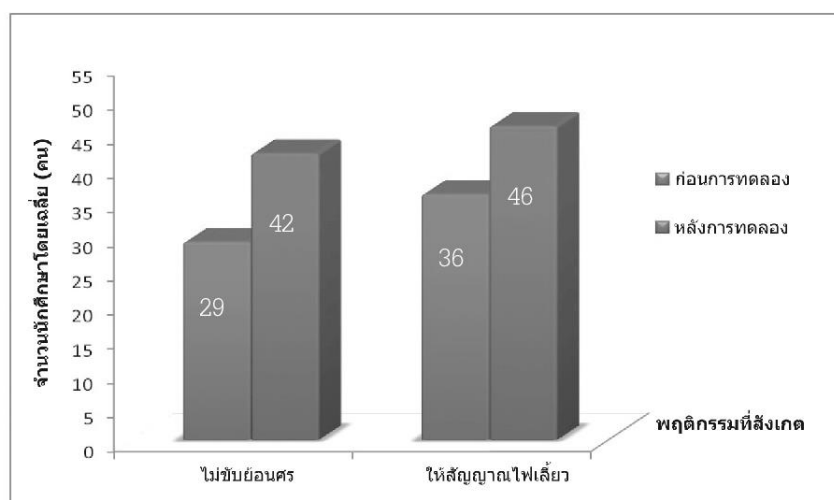
เมื่อทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยก่อนและหลังทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

เมื่อทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์

อย่างปลอดภัยก่อนและหลังทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกัน

4.4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

1) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร



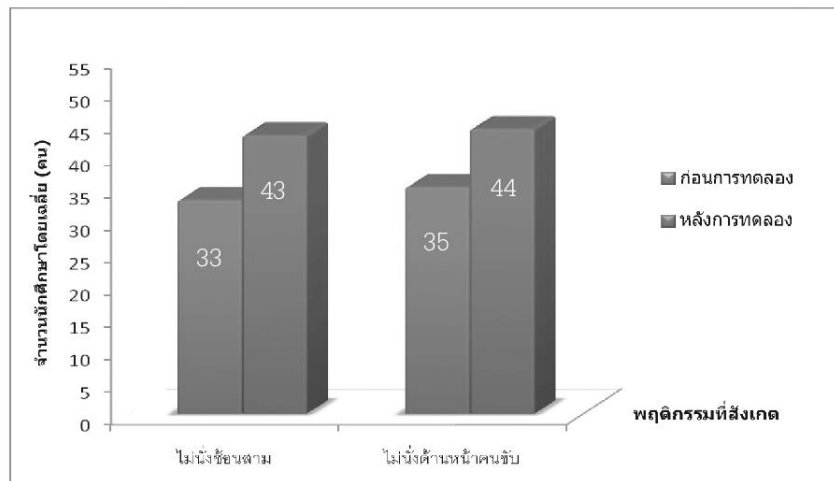
แผนภูมิที่ 1 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร



ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของกลุ่มทดลอง พบว่าการไม่ขยับยอนหรือขยับสว่นเลน ก่อนการทดลอง มีจำนวน 29 คน ภายหลังการทดลอง มีจำนวน 42 คน กลุ่มทดลองมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 30.95 และการให้สัญญาณไฟเขียวหรือสัญญาณเมื่อ

ก่อนการทดลอง มีจำนวน 36 คน ภายหลังการทดลอง มีจำนวน 46 คน กลุ่มทดลองมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.74

2) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่เกินหนึ่งคน

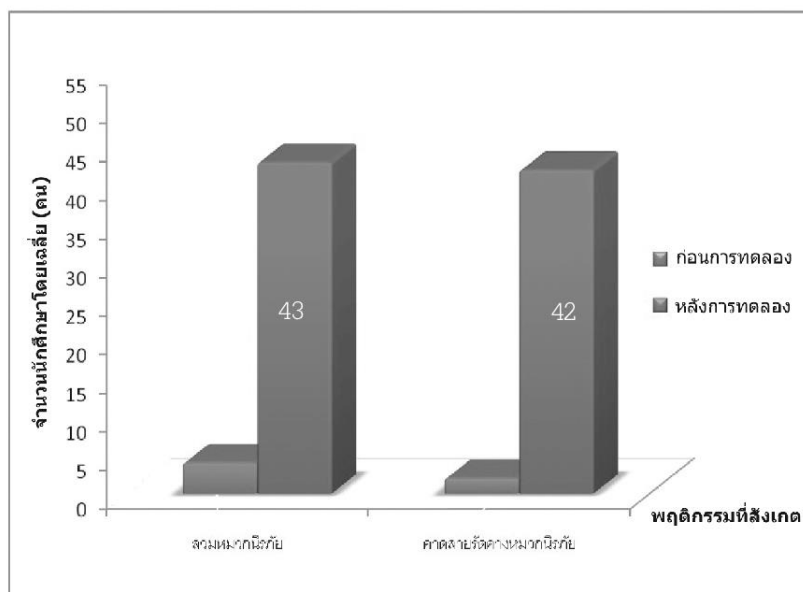


แผนภูมิที่ 2 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของการนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่เกินหนึ่งคน

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของกลุ่มทดลอง พบว่าการไม่นั่งซ้อนสามก่อนการทดลอง มีจำนวน 33 คน ภายหลังการทดลอง มีจำนวน 43 คน กลุ่มทดลองมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 23.26 และการไม่นั่งด้านหน้าคนขับ ก่อนการทดลอง มีจำนวน 35 คน

ภายหลังการทดลอง มีจำนวน 44 คน กลุ่มทดลองมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 20.45

3) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และคาดสายรัดคางหมวกนิรภัย



แผนภูมิที่ 3 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และคาดสายรัดคางหมวกนิรภัย

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของกลุ่มทดลอง พบว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลองมีจำนวน 4 คน ภายหลังการทดลอง มีจำนวน 43 คน กลุ่มทดลองมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 90.70 และการคาดสายรัดคางหมวกนิรภัย ก่อนการทดลอง มีจำนวน 2 คน ภายหลังการทดลอง มีจำนวน 42 คน กลุ่มทดลองมีจำนวนเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 95.24

5. อภิปรายผล

5.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ผลการศึกษาหลังจากประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม พบว่ากลุ่มทดลองมีใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ มีหมวกนิรภัย และรถจักรยานยนต์ มีกระจกสองหลังและไฟเลี้ยวครบและใช้งานได้ ร้อยละ 100 อธิบายได้ว่า การจัดกิจกรรมส่งเสริมให้มีการสอบใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ และการสร้างความคาดหวังในความสามารถของตนเองจากการสอบใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ เป็นการกระตุ้นให้นักศึกษาสนใจและเข้าร่วมการสอบใบอนุญาตขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ มากขึ้น และตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์ประจำรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับงานวิจัยของเทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช (2551) ที่ได้สังเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สำหรับประเทศไทย โดยมีมาตรการด้านยานพาหนะ คือ อุปกรณ์ประจำรถที่ได้มาตรฐาน และมาตรการด้านผู้ขับขี่ คือ การพัฒนาระบบการสอบใบขับขี่ให้ทันสมัยมากขึ้น

5.2 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาหลังจากประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม เพื่อสร้างการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มหลังทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันกับกลุ่มก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับงานวิจัยของวีระพงษ์ สีอุปถด (2552) ได้ศึกษาเปรียบเทียบผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยของคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปในจังหวัดขอนแก่น โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค

โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค แรงสนับสนุนทางสังคมและกระบวนการกลุ่ม ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มหลังทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกับกลุ่มก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p\text{-value} < 0.05$

ผลการศึกษาหลังจากประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม เพื่อสร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มหลังทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกับกลุ่มก่อนทดลอง

5.3 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และความคาดหวังในประสิทธิผลของการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ผลการศึกษาหลังจากประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม เพื่อสร้างความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่ากลุ่มหลังทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกับกลุ่มก่อนทดลอง

ผลการศึกษาหลังจากประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม เพื่อสร้างความคาดหวังในประสิทธิผลของการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่ากลุ่มหลังทดลองมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยไม่แตกต่างกับกลุ่มก่อนทดลอง

จากผลการศึกษาความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของวีระพงษ์ สีอุปถด (2552) ได้ศึกษาเปรียบเทียบผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยของคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปในจังหวัดขอนแก่น โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค แรงสนับสนุนทางสังคมและกระบวนการกลุ่ม

5.4 พฤติกรรมการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์

1) พฤติกรรมการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร

จากการสังเกตพฤติกรรมการขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรของกลุ่มทดลอง พบว่า



ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร ได้แก่ ไม่ขับรถยนต์หรือขับสวนเลน และขับโดยให้สัญญาณไฟเลี้ยวหรือสัญญาณมือในทิศทางที่ถูกต้องและปลอดภัยเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของมังกร สุขประเสริฐ และคณะ (2550) ที่ได้ศึกษาประสิทธิผลของรูปแบบการจัดกิจกรรมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2) พฤติกรรมการนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่เกินหนึ่งคน

จากการสังเกตพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่เกินหนึ่งคน คือ ไม่นั่งซ้อนสามและไม่นั่งด้านหน้าคนขับในทิศทางที่ถูกต้องและปลอดภัยเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของพัชรินทร์ ทาน้อย (2551) ที่ได้ศึกษาประสิทธิผลของการสร้างเสริมทักษะชีวิตและการจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษาจังหวัดหนองบัวลำภู ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้น

3) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และคาดสายรัดคางหมวกนิรภัย

จากการสังเกตพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และคาดสายรัดคางหมวกนิรภัยในทิศทางที่ถูกต้องและปลอดภัยเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของมังกร สุขประเสริฐ และคณะ (2550) ที่ได้ศึกษาประสิทธิผลของรูปแบบการจัดกิจกรรมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6. สรุปผลการวิจัย

หลังจากประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่ม กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และกลุ่มทดลองมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ในทิศทางที่ถูกต้องและปลอดภัยเพิ่มขึ้น

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 จากผลการวิจัยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคและกระบวนการกลุ่มต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีหมวกนิรภัย และมีการตรวจสอบอุปกรณ์ประจำรถครบและพร้อมใช้งาน ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับคณะอื่นๆ ในวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ ต่อไป

7.2 การจัดตั้งกลุ่มนักศึกษาจิตอาสาต้นกล้าความปลอดภัย เพื่อให้ นักศึกษามีจิตสำนึกและมีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย รวมทั้งเป็นต้นแบบทางด้านพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาและขยายกลุ่มนักศึกษา “จิตอาสาต้นกล้าความปลอดภัย” ในรุ่นต่อไป

7.3 ผู้วิจัยมีระบบการวางแผนร่วมกับกลุ่มนักศึกษาจิตอาสาต้นกล้าความปลอดภัย และการกระตุ้นเตือนนักศึกษาในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการใช้กฎระเบียบร่วมด้วย เพื่อให้ นักศึกษาเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

8. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.รุ่งโรจน์ พุ่มริ้ว ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.เฉลิมพล ต้นสกุล และนางาโทหญิง ดร.ศิริกัญญา ฤทธิ์แปลก กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ ดร.นิพนธ์ มานะสถิตย์พงศ์ รองศาสตราจารย์ ดร.พาณี สิตกะสิน และ ดร.สุวัชรินทร์ ศรีชัย ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลงานวิจัย และขอขอบพระคุณวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา ศรีสะเกษ ที่ได้ให้การสนับสนุนทั้งงบประมาณและอนุญาตให้ใช้สถานที่ในการดำเนินการทำวิจัยในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

- เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช (2551) ข้อเสนอเชิงนโยบายและมาตรการในการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. สารสังเขปออนไลน์. ค้นคืนวันที่ 15 มิถุนายน 2555. จาก http://www.roadsafetythai.org/document/article/article_57.pdf
- พัชรินทร์ ทาน้อย (2551) ประสิทธิภาพของการสร้างเสริมทักษะชีวิตและการมุ่งใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู. วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- พิบูลย์ คันทน์จันทน์ (2554) สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีการบันทึกไว้ถึงเหตุภายใน 48 ชั่วโมง ปี 2554. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จังหวัดศรีสะเกษ.
- มังกร สุขประเสริฐ (2551) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์. วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.

- มูลนิธิไทยโรดส์ (2553) ปลุกกระแสลดอุบัติเหตุทางถนน จัดโครงการสวมหมวกกันน็อก 100%. สารสังเขปออนไลน์. ค้นคืนวันที่ 20 มีนาคม 2554. จาก <http://www.worldlease.co.th/news-2554039.html>
- วีระพงษ์ สีอุปถด. (2552) การศึกษาเปรียบเทียบผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยของคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกยาแลปในจังหวัดขอนแก่น. วิทยานิพนธ์, มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ปี 54 ไปสวมหมวกกันน็อก 100%. สารสังเขปออนไลน์. ค้นคืนวันที่ 17 มีนาคม 2554. จาก <http://www.thaihealth.or.th/healthcontent/featured/17339>
- อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ. สารสังเขปออนไลน์. ค้นคืนวันที่ 17 มีนาคม 2554. จาก <http://corp.thaihealth.or.th/resource-center/facts/accidents>