

## บทความวิจัย

ผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในบุคลากร  
เทศบาลอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีThe Effect of Self-Regulation Program on Helmet Wearing Behavior  
among Municipal Staffs, Sriracha District, Chonburi Province

Received: Jan 2, 2019  
Revised: Mar 20, 2019  
Accepted: Apr 25, 2019

ปทุมรา ตรีกุลไพศาล พย.บ. (Poonrpa Trakulpaisan, M.N.S)<sup>1</sup>  
นิสากร กรุงไกรเพชร ส.ด. (Nisakorn KrungKraipetch, Dr.P.H.)<sup>2</sup>  
สุวรรณา จันทร์ประเสริฐ ส.ด. (Suwanna Junprasert, Dr.P.H.)<sup>3</sup>

## บทคัดย่อ

ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก เนื่องจากการบาดเจ็บของศีรษะอย่างรุนแรง ซึ่งเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง การวิจัยกึ่งทดลองแบบสองกลุ่มวัดก่อนและหลังการทดลองนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของบุคลากรเทศบาล กลุ่มตัวอย่าง คือ บุคลากรเทศบาลที่ดำรงตำแหน่งข้าราชการ พนักงานเทศบาล ลูกจ้างประจำ หรือพนักงานจ้างเทศบาลเมืองศรีราชา และเทศบาลนคร แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี จำนวน 46 ราย โดยสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster random sampling) กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เป็นระยะเวลา 6 สัปดาห์ กลุ่มเปรียบเทียบได้รับการดูแลตามปกติ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content validity index) ได้เท่ากับ 1 และค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha coefficient) ได้เท่ากับ .84 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ ค่าไค-สแควร์ และการทดสอบค่าทีแบบอิสระ

ผลการศึกษาพบว่า ค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบเท่ากับ 2.97 (SD. = 0.50) และ 0.30 (SD. = 0.41) ตามลำดับ เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าทีอิสระ (Independent t-test) พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ( $t = 19.67, p < .01$ ) ดังนั้น โปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ทำให้บุคลากรเทศบาล มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น พยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนสามารถนำโปรแกรมกำกับตนเองนี้ไปประยุกต์ใช้กับบุคลากรกลุ่มอื่นและ/หรือผู้ที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เพื่อส่งเสริมและกระตุ้นให้บุคคลได้กำกับตนเองให้ปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง

**คำสำคัญ:** โปรแกรมการกำกับตนเอง, พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย, บุคลากรเทศบาล

<sup>1</sup> นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา  
Email: bubbler00920@gmail.com

<sup>2</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา Email: nisakorn@buu.ac.th

<sup>3</sup> รองศาสตราจารย์สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา Email: suwanna@buu.ac.th  
Burapha University, Chonburi, Thailand

### Abstract

Thailand has the highest motorcycle death rate. It is a cause of severe traumatic brain injury. The motorcycle riders did not wear or wrongly wear a helmet while riding. This quasi-experimental study used two groups pretest-posttest design and aimed to examine the effect of self-regulation program on helmet wearing behavior among municipal staffs. Participants were 46 municipal employees currently working as municipal officers, permanent or temporary employees of Sriracha Municipality and Laem Chabang Municipality, Chonburi province. A cluster random sampling was conducted. The experimental group received the self-regulation program for 6 weeks. The comparison group received usual care. Outcome data were collected using a helmet wearing behavior questionnaire which had content validity index of 1 and Cronbach's alpha coefficient of .84. Data were analyzed using descriptive statistics (percentage, mean, and standard deviation), and inferential statistics (Chi-square test, and independent t-test).

The result showed that after receiving the program, participants in the experimental group and the comparison group reported mean different value on helmet wearing behavior (mean = 2.97, SD. = 0.50; mean = 0.30, SD. = 0.41, respectively). The participants in the experimental group reported significant higher helmet wearing score than those in the comparison group ( $t = 19.67, p < .01$ ). Therefore, the self-regulation program on helmet wearing behavior could strengthen helmet wearing behaviors among municipal staffs. The community health nurse practitioners could apply this program for staff and/or the motorcycle passenger in order to regulate themselves on helmet wearing behavior.

**Keywords:** self-regulation program, helmet wearing behavior, municipal staffs

### บทนำ

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เป็นปัญหาที่สำคัญและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี องค์การอนามัยโลกรายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี โดยผู้เสียชีวิตร้อยละ 23.00 เป็นอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 26.30 ต่อแสนประชากรสูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก<sup>1</sup> และจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ 3 ใน 4 หรือร้อยละ 76.00 (857,572 คน) เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด อยู่ในช่วงอายุ 15-44 ปี<sup>2</sup> การบาดเจ็บที่รุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เกิดจากสาเหตุหลัก คือ การบาดเจ็บจากศีรษะกระแทกพื้นที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง<sup>3</sup> ซึ่งการบาดเจ็บศีรษะในระดับปานกลางขึ้นไปจะส่งผลให้บุคคลมีสติปัญญาลดลง บางรายอาจเกิดความพิการไม่สามารถประกอบอาชีพ ทำให้ขาดรายได้ เป็นภาระต่อครอบครัวและสังคม งานศึกษาวิจัยของต่างประเทศและในประเทศไทย<sup>4</sup> ได้ยืนยันถึงประสิทธิภาพของการสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่าสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ร้อยละ 72.00 และลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 39.00 ลดค่ารักษาพยาบาลและลดจำนวนวันที่ต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาล<sup>4</sup>

การสวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่ทำได้ง่ายและสามารถทำได้ทันที โดยมีเพียงหมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญเท่านั้น จึงมีกฎหมายและการรณรงค์ให้สวมใส่หมวกนิรภัยกันอย่างกว้างขวาง แต่พบว่าผู้ใช้เข็มขัดรัดจักรยานยนต์ละเลยและฝ่าฝืนกฎหมาย โดยสาเหตุส่วนใหญ่ของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 3 อันดับแรกคือ เดินทางระยะใกล้ ร้อยละ 65.00 ไม่ได้ซื้ออุปกรณ์ใหญ่ ร้อยละ 36.00 และเร่งรีบร้อยละ 31.00<sup>5</sup>

จังหวัดชลบุรี เป็นเมืองอุตสาหกรรมและเมืองท่องเที่ยวในภาคตะวันออก ทำให้มีประชาชนสัญจรไปมาอย่างคับคั่งและต่อเนื่อง ส่งผลให้สภาพการขนส่งและการจราจรของจังหวัดชลบุรีมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยมีการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ 9,648 ครั้ง สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในช่วงอายุ 16-45 ปี เป็นร้อยละ 71.00 และร้อยละ 66.00 ตามลำดับ<sup>6</sup> สำหรับอัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมจังหวัดชลบุรีปี พ.ศ. 2553 คือร้อยละ 47.00 และลดลงเป็นร้อยละ 45.00 ใน พ.ศ. 2557 และยังพบว่า อำเภอศรีราชามีการเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นอันดับ 1 ของจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2558 มีผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสิ้น 3,661 ราย เสียชีวิต 138 ราย คิดเป็น 51.10 ต่อแสนประชากร<sup>7</sup> และกลุ่มวัยทำงานที่อยู่ในพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรจะมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้น<sup>8</sup> ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจนำร่อง (Pilot study) เกี่ยวกับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มบุคลากรวัยทำงานซึ่งทำงานอยู่ในเทศบาลแห่งหนึ่งเขตอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พบว่า มีผู้สวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 48.00 เท่านั้น เหตุผลสำคัญที่บุคคลไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากรับรู้ว่าคุณเองมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์น้อยหรือคิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุ การที่บุคคลรับรู้ถึงความเสี่ยงน้อยส่งผลให้เกิดความประมาทในการขี่รถจักรยานยนต์ และอาจเกิดความเสี่ยงเมื่อประสบอุบัติเหตุขณะขี่รถจักรยานยนต์ได้ รวมทั้งยังขาดการกำกับตนเองให้มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่รถจักรยานยนต์

การศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ

รถจักรยานยนต์ที่ผ่านมานั้นคือ ต้องลดทั้งการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุคือ บุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม<sup>9</sup> การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 3 ปัจจัย จำเป็นต้องทำควบคู่กัน แต่ปัจจัยที่สำคัญที่สุดคือ บุคคลที่ขาดความตระหนักถึงความรุนแรงและอันตรายที่เกิดจากการขี่รถจักรยานยนต์ การสวมใส่หมวกนิรภัยจะช่วยป้องกันศีรษะไม่ให้เกิดอันตรายและลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บและการเสียชีวิตของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การที่บุคคลจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง จะต้องอาศัยแนวคิดการกำกับตนเองของ Bandura<sup>10</sup> ประกอบด้วยกระบวนการที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่ต้องการด้วยตนเอง ได้แก่ 1) กระบวนการสังเกตตนเอง ตั้งเป้าหมาย วางแผน ปฏิบัติพฤติกรรม 2) กระบวนการตัดสินใจต่อการแสดงพฤติกรรม และ 3) กระบวนการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง ผู้วิจัยจึงได้พัฒนาโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในบุคลากรเทศบาลอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรีขึ้น โดยจัดกิจกรรมทั้งหมด 4 ครั้ง ระยะเวลา 6 สัปดาห์ ประโยชน์จากการวิจัยครั้งนี้ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ และอัตราการเสียชีวิตขณะขี่รถจักรยานยนต์ของบุคลากรเทศบาล รวมทั้งเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชนในพื้นที่ และทำให้เกิดองค์กรตัวอย่างด้านความปลอดภัยทางถนน

## วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของบุคลากรเทศบาลก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

## สมมติฐานการวิจัย

หลังจากเข้าร่วมโปรแกรมการกำกับตนเอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

## กรอบแนวคิดการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการบูรณาการแนวคิดการกำกับตนเอง (Self-regulation) มาพัฒนาโปรแกรมกำกับตนเองเพื่อเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมกรรมการสวมหกนირภัยในบุคลากรเทศบาล อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ดังแสดงในภาพที่ 1

## ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) ชนิดสองกลุ่ม วัตถุประสงค์ก่อนและหลังการทดลอง (Two groups pretest-posttest design) โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหกนირภัย กลุ่มเปรียบเทียบได้รับการดูแลตามปกติ

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

**ประชากร** คือ บุคลากรเทศบาลที่ดำรงตำแหน่ง ข้าราชการ พนักงานเทศบาล ลูกจ้างประจำ หรือพนักงานจ้าง ซึ่งทำงานอยู่ในหน่วยงานสำนักงานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม ในสำนักงานเทศบาลเขตอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จำนวน 4 เทศบาล ซึ่งได้แก่ เทศบาลเมืองศรีราชา เทศบาลตำบลบางพระ เทศบาลนครเจ้าพระยาสุรศักดิ์ และเทศบาลนครแหลมฉบัง จำนวน 611 คน

**กลุ่มตัวอย่าง** คือ บุคลากรเทศบาลที่ดำรงตำแหน่ง ข้าราชการ พนักงานเทศบาล ลูกจ้างประจำ หรือพนักงานจ้าง ซึ่งทำงานอยู่ในหน่วยงานสำนักงานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม ในเทศบาลเมืองศรีราชา และเทศบาลนครแหลมฉบัง จังหวัด

### โปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหกนირภัยในบุคลากรเทศบาลอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี กระบวนการสังเกตตนเอง (Self - observation)

การสำรวจ การกำหนดเป้าหมาย และการวางแผนการมีพฤติกรรมสวมหกนिरภัย การเตือนตนเองโดยการบันทึกพฤติกรรมกรรมการสวมหกนिरภัย และสะท้อนการกระทำของตนเองในรูปแบบบันทึก

### กระบวนการตัดสินใจ (Judgment process)

การนำเสนอตัวแบบจริงเชิงบวก และเชิงลบเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการสวมหกนिरภัย (ผ่านการชมวีดีทัศน์) การเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการสวมหกนिरภัยกับเป้าหมายของตนเอง การเลือกขนาดหกนिरภัยที่เหมาะสม การจัดกิจกรรมตกแต่งหกนिरภัย การให้ความรู้ คำแนะนำ และคำปรึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการสวมหกนिरภัยที่ถูกต้อง และเหมาะสม

### กระบวนการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self - reaction)

การสะท้อนความรู้สึกต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหกนिरภัยของตนเอง กำหนดรางวัลให้กับตนเอง กรณีที่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมได้ตามเป้าหมายที่กำหนด และกำหนดบทลงโทษให้กับตนเอง กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมได้ตามเป้าหมายที่กำหนด การให้กำลังใจ สนับสนุนผู้เข้าร่วมวิจัย

พฤติกรรมกรรมการ  
สวมหกนिरภัย

ภาพที่ 1 โปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหกนिरภัยในบุคลากรเทศบาลอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ชลบุรี อายุระหว่าง 18-44 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์มาทำงาน ไม่น้อยกว่า 6 เดือน สวมหมวกนิรภัยเป็นครั้งคราว หรือไม่สวม ใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 40 ราย คำนวณได้จากสูตรของ Glass อ้างถึงใน Srisatidnarukul<sup>11</sup> ขนาดอิทธิพล (Effect size) = 2.34 จากการศึกษาของ Srisakool<sup>12</sup> ที่ศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 15.00 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 46 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม กลุ่มละ 23 คน วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างตามเกณฑ์ที่กำหนด แล้วทำการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster random sampling) จากเทศบาลในเขตอำเภอศรีราชาทั้งหมด 4 เทศบาล ได้เทศบาลนคร แหลมฉบังเป็นกลุ่มทดลอง และเทศบาลเมืองศรีราชาเป็นกลุ่มเปรียบเทียบ จากนั้นประกาศรับอาสาสมัครหรือผู้เข้าร่วมงานวิจัย

#### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย

1. เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล และประวัติการขับขี่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนามาจากตำรา เอกสาร และการทบทวนวรรณกรรม คำถามมี 12 ข้อ ลักษณะคำถามมีการวัดเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ (1-5) ได้แก่ ปฏิบัติประจำ (5) ปฏิบัติบ่อยครั้ง (4) ปฏิบัติบางครั้ง (3) ปฏิบัติน้อยครั้ง (2) น้อยมากหรือไม่ปฏิบัติ (1) เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมายพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยแบ่งเป็น 5 ระดับ ดังนี้

4.50-5.00 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับประจำ

3.50-4.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับบ่อยครั้ง

2.50-3.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับบางครั้ง

1.50-2.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับน้อย

1.00-1.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับน้อยมากหรือไม่ปฏิบัติเลย

#### 2. เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง ได้แก่

2.1 โปรแกรมการกำกับตนเอง ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นเองโดยประยุกต์ใช้แนวคิดการกำกับตนเองของ Bandura

2.2 คู่มือการสวมหมวกนิรภัย เป็นเอกสารให้ความรู้ และคำแนะนำแก่ผู้เข้าร่วมวิจัยเกี่ยวกับ หมวกนิรภัย

2.3 สมุดบันทึกพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย

2.4 สื่อวีดิทัศน์ประกอบการทดลองเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ วิธีการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเชิงบวกและเชิงลบ และการไม่สวมหมวกนิรภัยที่ส่งผลถึงการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต ซึ่งเผยแพร่อยู่ในเว็บไซต์ youtube โดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

#### การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือการวิจัย

1. ผู้วิจัยนำเครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง ได้แก่ โปรแกรมการกำกับตนเอง แบบสอบถามพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย คู่มือการสวมหมวกนิรภัย สมุดบันทึกพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย และแผ่นพับเรื่องสวมหมวก “กันน้ำอด” เสนอผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน เพื่อตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ความครอบคลุมของเนื้อหา และโครงสร้าง ความเหมาะสมในการใช้ภาษา (Wording) ซึ่งหาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหา (Content validity index) ของแบบสอบถามที่ใช้ในวิจัยเท่ากับ 1

2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ และปรับปรุงแก้ไขแล้วนำไปทดลองใช้กับบุคลากรสำนักงานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม เทศบาลหนองปรือ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ที่มีคุณสมบัติคล้ายกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน เพื่อทดสอบความเข้าใจในภาษาที่ใช้แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลหาความเชื่อมั่นของเครื่องมือ (Reliability) ทำการทดสอบวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เท่ากับ .84

#### การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาครั้งนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา คณะพยาบาล

ศาสตราจารย์มหาวิทาลัยบูรพา เมื่อวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2561 รหัส 01-11-2560 การเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของกลุ่มตัวอย่าง จะไม่มีผลกระทบต่อการทำงานหรือสิทธิที่พึงได้รับในปัจจุบันและอนาคต ข้อมูลจากแบบสอบถามถูกเก็บเป็นความลับ ไม่ระบุชื่อนามสกุลของกลุ่มตัวอย่าง และเก็บแบบสอบถามที่กรอกข้อมูลแล้วไว้ในกล่องกระดาษที่ปิดมิดชิด และเอกสารจะถูกทำลายทันทีหลังจากผลงานวิจัยได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่อย่างน้อย 1 ปี การนำเสนอผลการวิจัยจะสรุปโดยภาพรวม และนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการวิจัยเท่านั้น

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยปฏิบัติดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลในกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลองของกลุ่มทดลองในวันเดียวกับการทำกิจกรรมครั้งที่ 1 โดยก่อนการเริ่มกิจกรรมผู้วิจัยแจกแบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล แบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลอง (Pre-test) ให้กลุ่มทดลองทำแบบประเมินด้วยตนเอง และให้ตอบแบบสอบถามอย่างอิสระจนแล้วเสร็จ หลังจากเสร็จสิ้นโปรแกรมแล้ว ผู้วิจัยได้เข้าไปเก็บข้อมูลหลังการทดลอง (Post-test) โดยปฏิบัติเช่นเดียวกับการเก็บข้อมูลก่อนการทดลอง
2. การเก็บรวบรวมข้อมูลในกลุ่มเปรียบเทียบ ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนและหลังการทดลอง ของกลุ่มเปรียบเทียบเช่นเดียวกับกลุ่มทดลอง ในช่วงระยะเวลาใกล้เคียงกันทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ เพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้คือ คำตอบที่ได้จากทั้ง 2 กลุ่ม อาจเป็นไปได้ทางเดียวกันจากการส่งต่อคำถามข้อมูลแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม

### การดำเนินการทดลอง

ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดโปรแกรมการกำกับตนเองในกลุ่มทดลอง โดยมีการจัดกิจกรรมทั้งหมด 4 ครั้ง ในระยะเวลา 6 สัปดาห์ ดังนี้

สัปดาห์ที่ 1 (กิจกรรมครั้งที่ 1) เริ่มต้นด้วยกระบวนการสังเกตตนเอง (self - observation) ผู้วิจัยบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนน และให้ผู้เข้าร่วมวิจัยชมวีดิทัศน์ ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับสถานการณ์ การเกิด

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสำคัญของหมวกนิรภัย การลดความรุนแรงจากการสวมหมวกนิรภัย สาเหตุที่ควรสวมหมวกนิรภัย และให้ผู้เข้าร่วมวิจัยสำรวจถึงพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายในการมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของตนเองในระยะสั้น และนำสู่กระบวนการตัดสินใจ (Judgment process) โดยการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็น แบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมวิจัยเพื่อร่วมกันออกแบบสมุดบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยไว้ใช้สำหรับบันทึกพฤติกรรม และเตือนตนเองถึงการปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

สัปดาห์ที่ 2 (กิจกรรมครั้งที่ 2) เริ่มต้นด้วยกระบวนการสังเกตตนเอง (Self-observation) โดยผู้วิจัยให้ความรู้

เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน และการเลือกใช้ให้เหมาะสม ประโยชน์ของหมวกนิรภัย และให้ชมวีดิทัศน์ที่มีการนำเสนอตัวแบบจริงเชิงบวกและเชิงลบเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และให้ผู้เข้าร่วมวิจัยอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวแบบเปรียบเทียบกับพฤติกรรมของตนเอง จากนั้นใช้กระบวนการตัดสินใจ (Judgment process) โดยการทำกิจกรรมกลุ่มการนำเสนอหมวกนิรภัยทั้ง 3 แบบที่ถูกต้องตามกฎหมายและสาธิตวิธีการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง รวมทั้งวิธีเลือกขนาดหมวกนิรภัยให้เหมาะสมกับผู้เข้าร่วมวิจัย ประยุกต์กระบวนการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self-reaction) ให้ผู้เข้าร่วมวิจัยฝึกปฏิบัติและสาธิตย้อนกลับการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง และให้สะท้อนความรู้สึกของตนเองหลังจากเข้าร่วมกิจกรรมมา 1 สัปดาห์ ให้ประเมินพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ และให้แสดงปฏิกิริยาทางบวกหรือทางลบกับตนเอง ผู้วิจัยยกย่องชมเชยผู้ที่ปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยได้ตามเป้าหมาย และอภิปรายแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับความเป็นไปได้ของการปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และแนะนำการบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยลงในสมุดบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

สัปดาห์ที่ 3 (กิจกรรมครั้งที่ 3) เริ่มต้นด้วยกระบวนการสังเกตตนเอง (Self-observation) โดยพูดคุยแสดงความคิดเห็นหรือปัญหาเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่

ผ่านมา และหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน เพื่อเป็นข้อมูลในการกำหนดเป้าหมายใหม่ที่สามารถทำได้ และท้าทายมากขึ้น

นำสู่กระบวนการตัดสินใจ (Judgment process) โดยการจัดกิจกรรมแข่งขันตกแต่งหมวกนิรภัย เพื่อส่งเสริมให้ผู้เข้าร่วมวิจัยเห็นคุณค่าของการทำกิจกรรม และต้องการนำหมวกนิรภัยมาสวมใส่ทุกครั้งที่ใช้ขับรถจักรยานยนต์ ต่อมานำเข้าสู่กระบวนการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self-reaction) ซึ่งมีทั้งการแสดงปฏิกิริยาทางบวกหรือทางลบต่อตนเอง สะท้อนถึงความรู้สึกเมื่อปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเป็นไปตามเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ โดยการประเมินพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยจากสมุดบันทึกพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ผู้วิจัยสนับสนุนผู้เข้าร่วมวิจัยให้มีความมั่นใจในการปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งการอภิปรายและให้กำลังใจในการปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง

สัปดาห์ที่ 4 (กิจกรรมครั้งที่ 4) ประยุกต์ใช้กระบวนการสังเกตตนเอง (Self-observation) โดยให้ผู้เข้าร่วมวิจัยพูดคุยแสดงความคิดเห็นถึงเป้าหมายตามที่ได้ตั้งไว้ และวิเคราะห์เกี่ยวกับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของตนเองที่ผ่านมา พร้อมแลกเปลี่ยนพูดคุยหรือถามตอบปัญหาข้อสงสัยของผู้เข้าร่วมวิจัย นำสู่กระบวนการตัดสินใจ (Judgment process) ด้วยการสนับสนุนให้ทำพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและต่อเนื่องสม่ำเสมอ สำหรับกระบวนการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self-reaction) ผู้เข้าร่วมวิจัยสะท้อนถึงความรู้สึกที่ผ่านมา และร่วมกันหาวิธีแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้น มีการกำหนดรางวัล และบทลงโทษให้กับตนเองเกี่ยวกับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยที่ผ่านมา

สัปดาห์ที่ 5 และ 6 ผู้เข้าร่วมวิจัยปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง รวมทั้งบันทึกพฤติกรรมไว้เป็นหลักฐานทุกครั้งเพื่อเป็นการประเมินตนเอง

### การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีโปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้สถิติดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป ใช้สถิติแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและมีการทดสอบค่าสัดส่วนที่ศึกษาทั่วไประหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ด้วยสถิติไค-สแควร์ (Chi-square)
2. ทดสอบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่ม

ทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ โดยใช้สถิติทดสอบค่าทีแบบอิสระ (Independent t - test)

### ผลการวิจัย

ผลการศึกษาประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลและประวัติการขับรถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่าง ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 69.60 และร้อยละ 56.50 ตามลำดับ) มีอายุน้อยกว่า 33 ปี (ร้อยละ 56.50 และร้อยละ 52.50 ตามลำดับ) มีการใช้รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 10 ปี (ร้อยละ 69.60 และร้อยละ 78.30 ตามลำดับ) กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งสองกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์มาทำงานเป็นประจำ (ร้อยละ 69.60 และร้อยละ 78.30 ตามลำดับ) มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 87.00 และร้อยละ 100.00 ตามลำดับ) โดยกลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุขณะขับรถจักรยานยนต์ภายใน 6 เดือนที่ผ่านมา (ร้อยละ 30.40 และร้อยละ 34.80 ตามลำดับ) เมื่อทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่าข้อมูลพื้นฐานไม่มีความแตกต่างกัน ยกเว้นสถานภาพสมรสคู่ที่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 โดยสัดส่วนสถานภาพสมรสคู่ของกลุ่มทดลองมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ (ร้อยละ 47.80 และ 8.70 ตามลำดับ)

#### ส่วนที่ 2 พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

1. กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยภาพรวมของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองเท่ากับ 1.62 (SD. = 0.24) ซึ่งอยู่ในระดับปฏิบัติน้อยครั้ง และหลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59 (SD. = 0.38) ซึ่งอยู่ในระดับปฏิบัติประจำ จึงจะเห็นได้ว่าพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองมีการเปลี่ยนแปลงในระดับดีขึ้น
2. กลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยภาพรวมของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองเท่ากับ 1.77 (SD. = 0.24) ซึ่งอยู่ในระดับปฏิบัติน้อยครั้ง และหลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.08 (SD. = 0.30) ซึ่งอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง
3. การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวม

หมวกนิรภัยก่อนการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองเท่ากับ 1.62 (SD. = .24) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลอง 1.77 (SD. = .24) เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าทีแบบอิสระ (Independent t-test) พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ( $F = 44, p < .05$ ) แต่ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลอง ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบอยู่ในระดับน้อยเท่ากัน ดังแสดง

ในตารางที่ 1

4. เหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนการทดลองของกลุ่มทดลอง ส่วนใหญ่ คือ ไม่สะดวกในการมองเห็น (ร้อยละ 60.90) รองลงมาคือ ขับรถระยะทางไกล (ร้อยละ 56.50) และคิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง (ร้อยละ 52.20) ตามลำดับ หลังการทดลอง พบว่าสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ลดน้อยลง แต่ยังมีสาเหตุที่ทำให้ไม่ปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง (ร้อยละ 17.40) รองลงมาคือ การได้ยินเสียงไม่ชัดเจน การคิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับ

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	ก่อนการทดลอง	df	t	p-value
	Mean (SD.)			
กลุ่มทดลอง	1.62 (0.24)	44	-2.15	.03*
กลุ่มเปรียบเทียบ	1.77 (0.24)			

\*p < .05 (1-tailed)

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลอง (n = 23)

เหตุผล	กลุ่มทดลอง			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่สะดวกในการมองเห็น	14	60.90	-	-
2. ขับรถระยะทางไกล	13	56.50	-	-
3. คิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง	12	52.20	1	4.30
4. การได้ยินเสียงไม่ชัดเจน	9	39.10	1	4.30
5. ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง	6	26.10	4	17.40
6. ร้อน อึดอัด	5	21.70	1	4.30
7. หมวกนิรภัยมีขนาดไม่พอดีกับศีรษะ	3	13.00	-	-
8. หมวกนิรภัยมีลักษณะเขย ไม่ทันสมัย	3	13.00	-	-

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มเปรียบเทียบ (n = 23)

เหตุผล	กลุ่มเปรียบเทียบ			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง	8	34.80	8	34.80
2. ไม่สะดวกในการมองเห็น	7	30.40	11	47.80
3. หมวกนิรภัยมีขนาดไม่พอดีกับศีรษะ	7	30.40	4	17.40
4. ขับรถระยะทางใกล้	5	21.70	5	21.70
5. ร้อน อึดอัด	5	21.70	7	30.40
6. การได้ยินเสียงไม่ชัดเจน	1	4.30	10	43.50
7. คิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง	1	4.30	2	8.70
8. หมวกนิรภัยมีลักษณะเขย ไม่ทันสมัย	1	4.30	-	-

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	ก่อนการทดลอง	หลังการทดลอง	Dd (SD.)	df	t	p-value
	Mean (SD.)	Mean (SD.)				
กลุ่มทดลอง	1.62 (0.24)	4.59 (0.38)	2.97 (0.50)	44	19.67	< .001*
กลุ่มเปรียบเทียบ	1.77 (0.24)	2.08 (0.30)	0.30 (0.41)			

\*p< .001 (1- tailed)

ตนเอง และร้อน อึดอัด (ร้อยละ 4.30) เท่ากัน ดังแสดงในตารางที่ 2 ส่วนสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเปรียบเทียบก่อนการทดลองมากที่สุด ได้แก่ ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง (ร้อยละ 34.80) รองลงมาคือ ไม่สะดวกในการมองเห็น และหมวกนิรภัยมีขนาดไม่พอดีกับศีรษะ (ร้อยละ 30.40) เท่ากัน หลังการทดลอง สาเหตุที่ทำให้ไม่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด ได้แก่ ไม่สะดวกในการมองเห็น (ร้อยละ 47.80) รองลงมาคือ การได้ยินเสียงไม่ชัดเจน (ร้อยละ 43.5) และใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง (ร้อยละ 34.80) ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3

ส่วนที่ 3 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ด้วยการทดสอบค่าทีอิสระ ดังแสดงในตารางที่ 4

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองเท่ากับ 2.97 (S.D. = 0.50) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองเท่ากับ 0.30 (S.D. = 0.41) เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าทีแบบอิสระ (Independent t-test) พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (F = 44, p < .001)

## อภิปรายผลการวิจัย

กลุ่มทดลอง มีค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองมากกว่ากลุ่ม เปรียบเทียบ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อภิปรายได้ว่า โปรแกรมการกำกับตนเองที่จัดขึ้นครั้งนี้ เป็นเวลา 6 สัปดาห์ ประกอบด้วย กระบวนการสังเกตตนเอง มีการสำรวจพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของตนเองก่อน เข้าร่วมกิจกรรม วางแผนให้มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย อย่างต่อเนื่อง และทำการกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติ พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งจากแนวคิดการกำกับตนเองของแบนดูรา กระบวนการ สังเกตตนเองจะทำให้บุคคลเกิดการวินิจฉัยพฤติกรรมของ ตนเอง และมีการวางแผนในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม นำไป สู่การตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรม<sup>10</sup> นอกจากนี้ยังให้ผู้เข้า ร่วมวิจัยได้เตือนตนเองด้วยการบันทึกพฤติกรรมสวมหมวก นิรภัย ทำให้บุคคลได้มีการวิเคราะห์พฤติกรรมตนเองจากสิ่ง ที่บันทึกในสมุดบันทึกพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย และ ทราบว่าตนเองปฏิบัติพฤติกรรมเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

สำหรับการวิจัยครั้งนี้กิจกรรมสำคัญที่เสริมแรงให้ ผู้เข้าร่วมวิจัยปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยคือ กระบวนการตัดสินใจ (Judgment process) โดยผู้เข้าร่วม วิจัยได้รับชมวีดิทัศน์เกี่ยวกับสถานการณ์ สาเหตุ ปัจจัยเสี่ยง ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประโยชน์ และความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้ผู้เข้าร่วมวิจัย ตระหนักถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย และได้เปรียบเทียบพฤติกรรมของ ตนเองและตัวแบบ หาแนวทางแก้ไขหรือพัฒนาให้มีพฤติกรรม ที่ดีขึ้น และการฝึกปฏิบัติการเลือกสวมขนาดหมวกนิรภัยที่มี ขนาดพอดีศีรษะ รวมทั้งการทำกิจกรรมตกแต่งหมวกนิรภัย ทำให้เกิดการให้คุณค่าของกิจกรรม และส่งผลให้ผู้เข้าร่วมวิจัย ตัดสินใจที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะ ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นไปตามแนวคิดการกำกับตนเอง ของ Bandura<sup>10</sup> หากบุคคลมองว่าพฤติกรรมนั้นมีคุณค่า มี ประโยชน์ ก็จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทันที

กระบวนการต่อมาคือ การแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง ในการปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยทั้งทางบวกและ ทางลบ โดยให้ผู้เข้าร่วมวิจัยสะท้อนความรู้สึกตนเองต่อ

พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย การกำหนดรางวัลให้กับตนเอง กรณีที่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมได้ตามเป้าหมายที่กำหนด และกำหนดบทลงโทษให้กับตนเอง กรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติ พฤติกรรมได้ตามเป้าหมายที่กำหนด โดยผู้วิจัยจะให้กำลังใจ สนับสนุนการปฏิบัติพฤติกรรมของผู้ร่วมวิจัย ซึ่งการแสดง ปฏิกิริยาต่อตนเอง เป็นการพัฒนาความสามารถในการประเมิน พฤติกรรมของบุคคลและมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อย่างมาก

การจัดโปรแกรมดังกล่าวทั้งหมดข้างต้น ทำให้บุคคล ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับซิ่งรถ จักรยานยนต์ทุกครั้ง และทำให้สาเหตุของการไม่สวมหมวก นิรภัยลดลงได้แก่ การไม่สะดวกในการมองเห็น การขับรถระยะ ทางไกล การที่หมวกนิรภัยมีขนาดไม่พอดีกับศีรษะ และ หมวกนิรภัยที่มีลักษณะเขยไม่ทันสมัย เนื่องจากกลุ่มตัวอย่าง มีความเข้าใจและสามารถเลือกใช้หมวกนิรภัยสำหรับสวมใส่ ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ได้อย่างเหมาะสมกับตนเอง การให้ ผู้เข้าร่วมวิจัยวิเคราะห์พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของ ตนเอง และสะท้อนความรู้สึกและเหตุผลของการไม่ปฏิบัติ พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย มีการอภิปรายร่วมกันเพื่อหา แนวทางแก้ไขปัญหา หรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นทำให้ผู้เข้าร่วมวิจัย รับรู้ถึงอันตราย ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถ จักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามก็ยังคงเหลือสาเหตุที่ทำให้ไม่สวมหมวก นิรภัยขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ได้แก่ คิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับ ตนเอง การได้ยินเสียงไม่ชัดเจน ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง และ ร้อนอึดอัดขณะสวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งสาเหตุของการไม่สวม หมวกนิรภัยที่ยังคงเหลืออยู่ดังกล่าว เป็นเรื่องการเรียนรู้ของ บุคคลที่แตกต่างกันไปตามประสบการณ์ที่ได้รับ ซึ่งต้องสร้าง ความเข้าใจในการปรับเปลี่ยนการรับรู้ความเสี่ยงถึงอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นได้กับบุคคลขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ให้เพิ่มมาก ยิ่งขึ้น

กิจกรรมทั้งหมดที่จัดขึ้นในโปรแกรมการกำกับ ตนเองนี้เป็นไปตาม 3 กระบวนการของแนวคิดการกำกับ ตนเอง ที่อธิบายว่า การกำกับตนเองเป็นวิธีการในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมบุคคลไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่ต้องการด้วย ตนเอง สอดคล้องกับการศึกษาของ Chumkum, Powwattana และ Thiangthom ที่ศึกษาผลของโปรแกรมการกำกับตนเอง ต่อพฤติกรรมป้องกันโรคไตเรื้อรังในผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 2

ที่ควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดไม่ได้ โดยได้นำแนวคิดการกำกับตนเองมาช่วยส่งเสริมให้ผู้ป่วยเบาหวานที่ควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดไม่ได้ให้มีการประเมินผลกระทบจากการปฏิบัติพฤติกรรมของตนเอง พิจารณาผลของการกระทำนั้นว่ามีผลดีหรือไม่ และหาแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การตั้งเป้าหมาย การปฏิบัติพฤติกรรม และการกระตุ้นเตือนตนเอง จะช่วยป้องกันการเกิดโรคไตเรื้อรังหรือชะลอความเสื่อมของไตได้ และเมื่อการกระทำนั้นก่อให้เกิดผลดี ก็เป็นการเสริมแรงให้ผู้ป่วยปฏิบัติพฤติกรรมที่เหมาะสมนั้น ๆ ต่อไป โดยผลการศึกษาพบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการปฏิบัติพฤติกรรม การป้องกันโรคไตเรื้อรังมากกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p < .01$ )<sup>13</sup> ซึ่งกิจกรรมของโปรแกรมที่พัฒนาขึ้นตามแนวคิดการกำกับตนเองของ Bandura<sup>10</sup> เป็นกิจกรรมที่ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างเกิดการตระหนักถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจากที่ไม่เคยสวมหมวกนิรภัย หรือสวมน้อยครั้งเป็นการมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นหรือทุกครั้งเมื่อขับชั้รถจักรยานยนต์ แม้การปฏิบัติพฤติกรรมในแต่ละคนจะไม่เท่ากัน แต่ในภาพรวมคือมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น

### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ควรมีการนำโปรแกรมการกำกับตนเองนี้ไปประยุกต์ใช้กับบุคลากรในหน่วยงานอื่น ๆ ภายในเทศบาล โดยมุ่งเน้นเรื่องการปรับทัศนคติในการสวมหมวกนิรภัยเพื่อเป็นการให้บุคคลเกิดการกำกับตนเอง และขยายผลให้ปฏิบัติพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยมากยิ่งขึ้น เนื่องจากผลการศึกษายังคงมีสาเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยคงอยู่ เช่น คิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง เป็นต้น

### ข้อเสนอแนะเพื่อการศึกษาวิจัยในอนาคต

1. การจัดกิจกรรมครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจจากการทำกิจกรรมร่วมกัน ทำให้เกิดการพูดคุย แลกเปลี่ยนประสบการณ์ การหาแนวทางการแก้ไขปัญหา ร่วมกัน ช่วยกระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติพฤติกรรมอย่างเหมาะสม จึงควรมีการศึกษาโดยการใช้แนวคิดการกำกับตนเองร่วมกับการใช้แรงสนับสนุนทางสังคม

2. ผลการวิจัยพบว่าสาเหตุที่ทำให้กลุ่มตัวอย่างไม่สวมหมวกนิรภัยคือ ไม่สะดวกในการมองเห็น การขับขี่ยาระยะสั้น ขนาดหมวกนิรภัยไม่เหมาะสมกับขนาดศีรษะ คิดว่าไม่เกิดอุบัติเหตุกับตนเอง ซึ่งบางสาเหตุเกิดจากทัศนคติ แต่บางสาเหตุก็เกี่ยวข้องกับการออกแบบหมวกนิรภัย ดังนั้น จึงควรทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้ประชาชนคนไทยไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับชั้รถจักรยานยนต์

3. ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เพียงบางครั้ง โดยสาเหตุที่ทำให้ไม่สวมหมวกนิรภัยที่คงเหลืออยู่ ได้แก่ การใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง การได้ยินเสียงไม่ชัด การร้อน อึดอัด ดังนั้น จึงควรจัดโปรแกรมเพิ่มเติม เช่น การให้ความรู้ ความเข้าใจ การปรับเปลี่ยนทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยซึ่งควรเริ่มทำตั้งแต่ในวัยเด็ก เพื่อเป็นการปลูกฝังให้บุคคลมีจิตสำนึกในการมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย หรือการออกแบบหมวกนิรภัยหลากหลายรูปแบบเพื่อให้มีความเหมาะสมกับผู้ขับชั้ในการได้ยินชัดเจนเมื่อสวมใส่หรือเหมาะสมกับทรงผมซึ่งจะส่งผลให้มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น

4. การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ติดตามพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยภายหลังจากกลุ่มตัวอย่างกำกับตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมเป็นเวลา 2 สัปดาห์ พบว่าบุคลากรเทศบาล ยังคงมีพฤติกรรมอย่างต่อเนื่อง การศึกษาครั้งต่อไป ควรเพิ่มระยะเวลาการติดตามประเมินผลออกไป เช่น ทุก 3 เดือน หรือ 6 เดือน เพื่อประเมินความคงอยู่ และติดตามพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยระยะยาว

## References

1. World Health Organization. Road safety situation report. Bangkok. 2015. (in Thai).
2. Nokdee C. Thai people wear helmets less than 50% Thai Health Promotion Foundation [Internet]. 2014 [cited 2017 Jan 15]. Available from: [http://www.thaihealth.or.th/Content/25560-Revealing that Thai people don't wear helmets %2050%20.html](http://www.thaihealth.or.th/Content/25560-Revealing%20that%20Thai%20people%20don't%20wear%20helmets%2050%20.html)
3. Khonpikul C, Kronprasert N, Pichayapan P. The comparison of safety attitude and safety behavior for motorcyclists in university campuses. The 20th National Convention on Civil Engineering 8-10 July 2015 Chonburi; 2015. (in Thai).
4. Thai Roads Foundation. Report on road accident situation in Thailand 2012-2013. Bangkok; 2015. (in Thai).
5. Surveillance units and reflecting road safety situations. Wearing a helmet.[Internet]. 2013 [cited 2017 Jan 15]. Available from: <http://trso.thairoads.org/statistic/risk/detail/5068>
6. Road Accident Victim Protection Company Limited. Chonburi decade of road safety 2011–2020 [Internet]. 2016 [cited 2017 Jan 15]. Available from: <http://www.thairsc.com/p77/index.htm?provid=20>. (in Thai)
7. Boonprasert P. Si Racha District, Safe driving campaign put on a helmet [Internet]. (2016). [cited 2017 Jan 15]. Available from: [http://thainews.prd.go.th/website\\_th /news/ news\\_detail/TNSOC5904070010055](http://thainews.prd.go.th/website_th /news/ news_detail/TNSOC5904070010055)
8. Chimchaiyaphum T, Sota J. The effectiveness of motorcycle accident prevention program by applying self-efficacy theory and Hiyari Hatto risk map among secondary school's student in Phrathatnongsammuen School, Bankaeng sub-district, Phukieo district, Chaiyaphum province. The office of disease prevention and control 9th Nakhon Ratchasima Journal 2016;22(3):33-44. (in Thai)
9. Peden M. World report on road traffic injury prevention. Geneva; 2004
10. Bandura A. Social cognitive theory of self-regulation. Organizational Behavior and Human Decision Processes 1991;50:248-87.
11. Srisatidnarakul B. Methodology in nursing research. 5th ed. Bangkok: you and i inter media; 2010. (in Thai).
12. Srisakool S. The effects of health protective motivation for helmet wearing behavior among higher secondary school students, Sri racha district, Chonburi province [Master of Nursing science]. Chonburi: Burapha University; 2015. (in Thai).
13. Chumkum P, Powwattana A, Thiangthum W. Effect of self - regulaiton program on chronic kidney disease preventive behavior among uncontrolled type 2 diabetes patients. Journal of Boromarajanani college of nursing, Bangkok 2019;35(1):130-41. (in Thai).