

## นิพนธ์ต้นฉบับ

ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนเทคนิค  
จังหวัดอุบลราชธานีจุฑามณี น้านวน<sup>(1)</sup>, พนิดา นพพันธ์<sup>(2)</sup>, นฤมล กิ่งแก้ว<sup>(3)\*</sup>, สาวิตรี สุมาโท<sup>(3)</sup>

วันที่ได้รับต้นฉบับ: 7 เมษายน 2565

## บทคัดย่อ

วันที่ตอบรับการตีพิมพ์: 6 กันยายน 2565

\* ผู้รับผิดชอบบทความ

(1) โรงพยาบาลศิลาลาด ศรีสะเกษ

(2) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกโพธิ์

อำเภออุทุมพร ศรีสะเกษ

(3) วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี

คณะสาธารณสุขและสหเวชศาสตร์

สถาบันพระบรมราชชนก กระทรวงสาธารณสุข

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนเทคนิค สาขาวิชาช่างยนต์ ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ชั้นปีที่ 3 จังหวัดอุบลราชธานี คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เก็บข้อมูลระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2564 โดยตรวจสอบความตรงของเนื้อหาได้ 0.66 และค่าความเชื่อมั่นของเนื้อหาได้ 0.87 กลุ่มตัวอย่างได้รับโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย ความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการรับรู้ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยใช้สื่อสไลด์การสอน คลิปวิดีโอ มีการดำเนินกิจกรรมการให้โปรแกรมสุขศึกษาทั้งหมด 6 ครั้ง ภายในระยะเวลา 12 สัปดาห์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยด้วยสถิติเชิงอนุมาน Paired Samples T-Test

ผลการวิจัย พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องกฎจราจรในระดับปรับปรุงร้อยละ 20.0 หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เรื่องกฎจราจรและวินัยในการขับขี่เพิ่มขึ้นในระดับดีมาก ร้อยละ 90.0 ( $p < 0.001$ ) หลังการทดลองการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 100.0 ( $p = 0.004$ ) การรับรู้ความรุนแรงอยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 100.0 ( $p = 0.001$ ) การรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในระดับดีมาก ร้อยละ 83.3 ( $p < 0.001$ ) การรับรู้อุปสรรคเพิ่มขึ้นในระดับดีมาก ร้อยละ 90.0 แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ การรับรู้ความสามารถแห่งตนเพิ่มขึ้นในระดับดีมาก ร้อยละ 96.7 ( $p = 0.024$ ) และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 96.7 ( $p < 0.008$ )

**คำสำคัญ:** ประสิทธิผลของโปรแกรม, รถจักรยานยนต์, การป้องกันอุบัติเหตุ

## Original Article

Effectiveness of Health Education Program for Motorcycle Accident Prevention  
among Technical Students in Ubon Ratchathani Province*Chuthamane Namnaun<sup>(1)</sup>, Panida Noppan<sup>(2)</sup>, Naruemol Kingkaew<sup>(3)\*</sup>, Sawitree Sumato<sup>(3)</sup>*

Received Date: April 7, 2022

## Abstract

Accepted Date: September 6, 2022

\* Corresponding author

(1) Silalad hospital, Srisaket

(2) Kokphon Health Promoting Hospital,

KhuKhan District, Srisaket

(3) Sirindhorn College of Public Health,

Ubon Ratchathani, Faculty of Public Health and

Allied Health Sciences,

Praboromarajchanok Institute,

Ministry of Public Health

This quasi-experimental research aimed to study the effectiveness of health education program for preventing motorcycle accidents among technical students in Ubon Ratchathani province. The research was applied by health belief model in order to modify motorcycle accident prevention behaviors.

The sample group was the 3<sup>rd</sup> year technical students majoring in auto mechanic certification in Ubon Ratchathani province. Thirty samples were recruited by purposive sampling. Data were collected between January and May 2021. The total content validity of the questionnaires was 0.66, and the reliability was 0.87. Samples were provided health education program on the prevention of motorcycle accidents which included knowledge of traffic rules, perceived susceptibility, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers, and perceived self-efficacy of motorcycle accident prevention behaviors by using teaching materials such as slide-share, and video clips. Overall, the health education program was provided for 6 times within 12 weeks. The data were analyzed by using descriptive statistics, namely percentage, mean, standard deviation. The mean scores before and after health education program were compared by Paired Samples T-test.

The results showed that before the program, the sample-knowledge on traffic rules was a low level at 20.0%. However, after the program, the knowledge on traffic rules statistically significant increased to a high level at 90.0% ( $p < 0.001$ ). Perceived susceptibility ( $p = 0.004$ ) and perceived severity ( $p < 0.001$ ) increased to a high level at 100.0%. Perceived benefits increased to a high level at 83.3% ( $p < 0.001$ ), and perceived barriers increased to a high level at 90.0%, but not significant. Perceived self-efficacy ( $p = 0.024$ ) and perceived motorcycle accident prevention behaviors ( $p < 0.008$ ) increased to a high level at 97.6% respectively.

**Keywords:** Program Efficiency, Motorcycle, Accident Prevention

## บทนำ

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาใหญ่ของคนทั่วโลก เพราะนอกจากการสูญเสียทรัพย์สินจำนวนมากแล้วยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการ องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า ปี พ.ศ. 2573 หรืออีก 10 ปีข้างหน้า หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ซึ่งทำให้อันดับสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขยับสูงขึ้นจากอันดับ 9 ในปี พ.ศ. 2547 เป็นอันดับ 5 ในปี พ.ศ. 2573 นำหน้าโรคร้ายแรงหลายโรค เช่น โรคเอดส์และโรคมะเร็ง (สิริกิติ์ คำภูไทย, 2563) ในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก โดยมีประมาณการผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (60 คนต่อวัน) ซึ่งสาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดถึงร้อยละ 74.4 และส่วนใหญ่เกิดในกลุ่มอายุ 15-19 ปี (กระทรวงคมนาคม, 2562)

จังหวัดอุบลราชธานีกำลังเผชิญปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากสถิติ พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน 2563 จำนวน 6,388 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 159 คน ซึ่งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับที่ 6 ของประเทศและสูงเป็นอันดับที่ 2 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อแยกเป็นรายตำบล และรายอำเภอ พบว่า ตำบลในเมือง อำเภอเมืองอุบลราชธานี มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตมากที่สุด โดยพบว่า เพศชายมีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงกว่าเพศหญิง และกลุ่มอายุที่บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือ อายุระหว่าง 16-25 ปี (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2563) ข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ.ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากการทบทวนวรรณกรรมมีการนำทฤษฎีที่หลากหลายมาประยุกต์ใช้ แต่การนำทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) (Strecher and Rosenstock, 1974) มาใช้ในโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ยังพบน้อย

และจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานีเป็นพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และกลุ่มนักเรียนที่มีอายุระหว่าง 16-25 ปี เป็นกลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ในจังหวัดอุบลราชธานี (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2563) จากพื้นที่ที่กล่าวมามีนักเรียนอายุ 16-25 ปีในสถานศึกษา ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี โรงเรียนนารีนุกูล โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช โรงเรียนอุบลวิทยาคม โรงเรียนปทุมวิทยากร และโรงเรียนสมเด็จ จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้องพบการศึกษาโปรแกรมสุขศึกษาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนมัธยมปลายในจังหวัดอุบลราชธานี แต่ยังไม่มีการศึกษาโปรแกรมสุขศึกษาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาเกี่ยวกับการให้โปรแกรมสุขศึกษา เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นการเพิ่มความรู้อีกเกี่ยวกับกฎจราจร การศึกษาการรับรู้ตามทฤษฎี HBM และการประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถแห่งตน (Self-Efficacy Theory) (Bandura, 1977) ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถนำผลการศึกษาในครั้งนี้ไปเป็นแนวทางในการวางแผนการลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือเป็นแนวทางกำหนดมาตรการให้หน่วยงานหรือสถานศึกษาได้นำไปใช้ประโยชน์ในการลดการเกิดอุบัติเหตุต่อไป

## วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี ประกอบด้วย ความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถแห่งตน และพฤติกรรมในการกันป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังทดลอง

## สมมติฐานของการวิจัย

หลังการทดลองให้โปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถแห่งตน และพฤติกรรมในการกันป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากกว่าก่อนให้โปรแกรมสุขศึกษา

## วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนเทคนิคจังหวัดอุบลราชธานี ในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Design) ใช้แบบสอบถามศึกษาก่อนการทดลองและหลังการทดลองในกลุ่มตัวอย่าง (One Group Pretest – Posttest Design) โดยจะมีการจัดโปรแกรมสุขศึกษาให้กับกลุ่มทดลองจำนวน 6 ครั้ง ภายในระยะเวลา 12 สัปดาห์

### One Group Pretest Posttest Study

O1 X O2

O1 คือ การทดสอบความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการรับรู้ความสามารถแห่งตน ในป้องกันป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก่อนการทดลอง

O2 คือ การทดสอบความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการรับรู้ความสามารถแห่งตนในการป้องกันป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หลังการทดลอง

X คือ การได้รับโปรแกรมสุขศึกษา เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี จำนวนทั้งหมด 6 ครั้ง

### ● ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตร

วิชาชีพ (ปวช.) ระดับชั้น ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ปีการศึกษา 2563 ที่กำลังศึกษาในวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดอุบลราชธานีทั้งหมด 14 สาขาวิชา รวมทั้งสิ้น 6,052 คน โดยมีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

**ขั้นที่ 1** ศึกษาข้อมูลงานสถิติการพยาบาลนักเรียนนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี ปี 2558 พบนักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุเข้ารับเงินประกันอุบัติเหตุทั้งสิ้น 26 คน เป็นเพศชาย 22 คน เป็นหญิง 4 คน จากข้อมูลดังกล่าวพบว่า เพศชายมีสถิติการประสบอุบัติเหตุสูงกว่าเพศหญิง

**ขั้นที่ 2** เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง สาขาวิชาที่มีสัดส่วนเพศชายมากที่สุด เพราะเพศชายมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงมา 1 สาขาวิชา ได้ สาขาวิชาช่างยนต์ ระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ชั้นปีที่ 3 และทำการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงอีกครั้ง ตามเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการที่ศึกษา

**ขั้นที่ 3** คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างด้วยการวิเคราะห์อำนาจการทดสอบ (Power Analysis) สำหรับสถิติ t-test เมื่อกำหนดค่าอิทธิพลขนาดปานกลาง Effect Size=0.9, Alpha=0.05, Power=0.9 ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป G\*Power ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 22 คน และเพื่อป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่างระหว่างการทดลอง ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่าง เป็นกลุ่มทดลอง 30 คน

### - เกณฑ์คัดเลือกเข้าศึกษา (Inclusion Criteria)

1) ผู้ที่กำลังศึกษาในวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี ปี การศึกษา 2563 ระดับการศึกษา ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) สาขาช่างกลโรงงาน สาขาช่างเทคนิคคอมพิวเตอร์ สาขาช่างยนต์ และสาขาโยธา

2) มีการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน

3) มีความสนใจเข้าร่วมการวิจัย

### - เกณฑ์คัดออกจากการศึกษา (Exclusion Criteria)

1) ขาดการเข้าร่วมการศึกษา 1 ครั้ง

2) หลังจากการติดตามมาแล้ว 2 ครั้ง

### ● เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

1) เครื่องมือในการดำเนินงานวิจัย คือ โปรแกรมการสอนสุขศึกษาเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี ประกอบด้วย แผนการสอน และสื่อการสอนสุขศึกษาเกี่ยวกับความรู้เรื่อง กฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถแห่งตน และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีเนื้อหาการสอนในแต่ละสัปดาห์ระหว่าง 30-45 นาที มีการสอนทั้งสิ้น 6 ครั้ง ในระยะเวลา 12 สัปดาห์

2) เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบทดสอบก่อนและหลังการได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบไปด้วย 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามคุณลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ การสูบบุหรี่ การดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ และพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบความรู้เรื่องกฎจราจรแบบ ถูกผิด 20 ข้อ ตอบถูก เท่ากับ 1 คะแนน ตอบผิด เท่ากับ 0 คะแนน แปลผลความรู้โดยกำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนน เป็น 3 ระดับ ตอบถูก 16-20 ข้อ หมายถึง ระดับความรู้ดีมาก 12-15 ข้อ หมายถึง ระดับความรู้ปานกลาง และ 0-11 ข้อ หมายถึง ระดับความรู้ควรปรับปรุง (Bloom, 1971)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 4 ระดับ ได้แก่ 4) จริงที่สุด 3) จริง 2) ไม่จริง 1) ไม่จริงที่สุด แปลผลโดยอาศัยเกณฑ์คะแนนกลุ่ม โดยใช้คะแนนสูงสุดลบด้วยคะแนนต่ำสุด แล้วนำมาหารด้วยจำนวนกลุ่ม การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรง ด้านละ 4 ข้อ คะแนนรวม 16 คะแนน แบ่งคะแนนเป็น 3 ระดับ 11-16 คะแนน หมายถึง ระดับดีมาก 6-10 คะแนน หมายถึง ระดับดีปานกลาง และ  $\leq 5$  คะแนน หมายถึง ระดับปรับปรุง

การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค ด้านละ 5 ข้อ คะแนนรวม 20 คะแนน แบ่งคะแนนเป็น 3 ระดับ 15-20 คะแนน หมายถึง ระดับดีมาก 8-14 คะแนน หมายถึง ระดับดีปานกลาง และ  $\leq 7$  คะแนนหมายถึง ระดับปรับปรุง

การรับรู้ความสามารถแห่งตน จำนวน 3 ข้อ คะแนนรวม 12 คะแนน แบ่งคะแนนเป็น 3 ระดับ 9-12 คะแนน หมายถึง ระดับดีมาก 5-8 คะแนน หมายถึง ระดับดีปานกลาง และ  $\leq 4$  คะแนนหมายถึง ระดับปรับปรุง (ฉัตรติมา คัมภีร์คุปต์, 2561)

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 4 ระดับ ได้แก่ 4) ปฏิบัติทุกครั้ง 3) ปฏิบัติบ่อยครั้ง 2) ปฏิบัติบางครั้ง และ 1) ไม่ปฏิบัติ จำนวน 29 ข้อ โดยมีค่าคะแนนระหว่าง 29-116 คะแนน คิดคะแนนโดย 90-116 คะแนน หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ระดับดีมาก 40-89 คะแนน หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระดับดีปานกลาง และ 0-39 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระดับปรับปรุง (โศรดา เจริญศักดิ์, 2559)

#### ● การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ตรวจสอบความตรงของเนื้อหา โดยให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร ผู้เชี่ยวชาญด้านสื่อและสุขศึกษาตรวจสอบความตรงของเนื้อหาและตรวจสอบความถูกต้องของภาษาหลังจากนั้นนำมาหาค่า Index of Item-Objective Congruence (IOC) และปรับแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญจนได้ค่าเท่ากับ 0.66 ขึ้นไปทุกข้อ จากนั้นนำเครื่องมือที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้กับประชากรที่มี ลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มทดลอง ได้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคศรีสะเกษจำนวน 30 คน ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือแบบสอบถามส่วนที่ 2 ที่มีลักษณะถูก-ผิด โดยใช้ค่าคูเดอร์-ริชาร์ดสัน (Kuder-Richardson) หรือ KR-20 ได้ความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.70 และหาความเชื่อมั่นแบบสอบถามส่วนที่ 3 และส่วนที่ 4 มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์ของแอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.87

#### ● การพิทักษ์สิทธิ์ผู้ให้ข้อมูล

กลุ่มตัวอย่างได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับประโยชน์

ความเสี่ยงของการวิจัย และสมัครใจเข้าร่วมการวิจัยทุกคน โดยการวิจัยผ่านการขออนุมัติจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี ตามเลขที่อนุมัติจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ SCPHUB 017/2563 ข้อมูลของผู้เข้าร่วมวิจัยจะไม่ถูกเปิดเผย และมีการทำลายเอกสารหลังเสร็จสิ้นการวิจัยภายในระยะเวลา 1 ปี

#### ● การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ทีมผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยมีผู้ช่วยนักวิจัยจำนวน 4 คน ที่ได้รับการฝึกอบรมเป็นระยะเวลา 1 วัน โดยมีการชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการดำเนินการวิจัย ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย ขอความร่วมมือและความยินยอมในการทำวิจัย จนทำให้มีความรู้ความเข้าใจที่ตรงกันก่อนดำเนินการวิจัย และดำเนินการเก็บข้อมูลวิจัยระหว่างเดือนมกราคม-พฤษภาคม 2564

2) ดำเนินการให้สุศึกษาตามแผนจำนวน 6 ครั้งๆ ละ 30-45 นาที ภายในระยะเวลา 12 สัปดาห์ ประกอบด้วย

**ครั้งที่ 1** เพื่อสร้างสัมพันธภาพระหว่างผู้วิจัยและกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมการวิจัย เพื่อประเมินความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถแห่งตน และพฤติกรรมการป้องกันป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ก่อนเข้ารับโปรแกรมสุศึกษา

**ครั้งที่ 2** เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร การมีวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีกิจกรรมเรียนรู้โดยใช้ สื่อ power point และคลิปวิดีโอเรื่องกฎจราจร และวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในขณะที่สอนจะมีการเล่นเกม ถาม-ตอบ แจกของรางวัลเพื่อกระตุ้นให้ผู้เรียนมีความสนใจในการเรียน

**ครั้งที่ 3** เพื่อกระตุ้นให้กลุ่มตัวอย่างเกิดการรับรู้เกี่ยวกับความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการเรียนรู้ออนไลน์ผ่านคลิปวิดีโอ “รวมคลิปจักรยานยนต์คร่าชีวิต” และ สื่อ power point เพื่อชี้ให้เห็นถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุของ

นักเรียน ความรุนแรงเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับนักเรียนหรือครอบครัวข้าง ในขณะสอนจะมีการเล่นเกมถาม-ตอบ แจกของรางวัลเพื่อกระตุ้นให้ผู้เรียนมีความสนใจในการเรียน

**ครั้งที่ 4** เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันและชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ของการมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยใช้สื่อการนำเสนอในรูปแบบ power point เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้หมวกนิรภัย ประโยชน์ของหมวกนิรภัย ประโยชน์จากการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านอื่นๆ อุปสรรคของการไม่สวมหมวกนิรภัยที่อาจส่งผลกระทบต่อตนเอง และสังคม มีการใช้กิจกรรมกลุ่มโดยมีการแบ่งกลุ่มเล่นเกม โดยมีของรางวัลเป็นหมวกนิรภัยจำนวน 2 ใบ

**ครั้งที่ 5** เพื่อสรุปเนื้อหาการเรียนรู้ทั้งหมดที่ผ่านมาและสร้างสัมพันธภาพ ได้ทำการสรุปเนื้อหาพร้อมกันกับผู้เข้าร่วมการวิจัย และมีกิจกรรมโพลสตูดิโอที่แสดงถึงการป้องกันอุบัติเหตุ ข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความรุนแรง หรือผลกระทบ สามารถทำให้ผู้พบเห็นมีจิตสำนึกที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และทำให้ผู้เข้าร่วมวิจัยได้เล็งเห็นถึงความสามารถของตนเองในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยใช้แอ็กแท็ก “อุบัติเหตุสุดได้ด้วยตัวเรา” มีการมอบรางวัลเป็นหมวกนิรภัย 1 ใบ ให้กับภาพที่ได้รางวัลชนะเลิศจากยอดไลค์และยอดแชร์มากที่สุด

**ครั้งที่ 6** เพื่อประเมินความรู้ การรับรู้ และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หลังการเข้ารับโปรแกรมสุศึกษาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในเรื่องความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และการรับรู้ความสามารถแห่งตน ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ นักวิจัยได้ประเมินความรู้หลังการเข้ารับโปรแกรมสุศึกษาโดยใช้แบบทดสอบตามวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มอบรางวัลหมวกนิรภัยให้คนที่ได้รับยอดไลค์และยอดแชร์

มากที่สุด และมอบเกียรติบัตรให้กับทุกคนที่เข้าร่วมกิจกรรม

3) หลังการทดลองไปแล้ว 12 สัปดาห์ จะมีการทดสอบความรู้หลังจากให้โปรแกรมสุขศึกษา โดยใช้เวลาทำแบบทดสอบประมาณ 20-30 นาที

4) ดำเนินการเก็บรวบรวมแบบสอบถามและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลก่อนนำมาวิเคราะห์ข้อมูล

#### ● การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (License No. 4c4615fa2d0ae6e925ad) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ เพศ อายุ การสูบบุหรี่ การดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ และพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยแสดงผลลัพธ์ในรูปแบบของร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และสถิติเชิงอนุมานเปรียบเทียบความแตกต่างของโปรแกรมการให้สุขศึกษาก่อนและหลังการทดลองโดยใช้ Paired Samples T-Test

#### ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย ร้อยละ 90.0 อายุเฉลี่ย 18.04 ปี สูบบุหรี่ ร้อยละ 13.30 ดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ร้อยละ 66.70 โดยเฉลี่ยดื่ม 1-3 วัน/สัปดาห์ มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3-6 ปี ร้อยละ 56.70 ส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองร้อยละ 96.70 เคยเสียค่าปรับให้ตำรวจเฉลี่ย 2 ครั้ง/ปี เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เล็กน้อย ร้อยละ 46.70 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 66.70 และมีระยะทางในการขับขี่เฉลี่ย 25.40 กิโลเมตร/วัน (ตารางที่ 1)

**ความรู้เรื่องกฎจราจร และวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์** พบว่า หลังการให้โปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และวินัยในการขับขี่เพิ่มขึ้นจากก่อนการให้โปรแกรมสุขศึกษา ซึ่งมีความรู้เพิ่มขึ้นจากระดับปานกลางเป็นระดับดีมากโดยภาพรวม ร้อยละ 90.00 [ตารางที่ 2] โดยความรู้ที่มีมากที่สุดคือ เรื่องของการ

ดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์และปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดในระหว่างขับขี่ การขับขี่รถจักรยานยนต์ซ้อนสามผิดกฎหมาย ประเภทของหมวกนิรภัยที่กฎหมายกำหนด และเรื่องการให้สัญญาณมือ สัญญาณไฟเมื่อต้องการเลี้ยวรถ ร้อยละ 100.00 (ตารางที่ 2)

**การรับรู้โอกาสเสี่ยง** ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า หลังการให้สุขศึกษาโดยภาพรวม กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงอยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 100.00 โดยเชื่อว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและทำให้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ (ตารางที่ 2)

**การรับรู้ความรุนแรง** ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากก่อนการให้สุขศึกษาในระดับดีมาก ร้อยละ 100.00 โดยมีการรับรู้ความรุนแรงว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้นเป็นสาเหตุให้เสียชีวิตได้ และเชื่อว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จนเกิดความพิการและไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ จะเป็นภาระกับครอบครัวหรือสังคม (ตารางที่ 2)

**การรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์** พบว่าหลังการให้สุขศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากก่อนการให้สุขศึกษาในระดับดีมาก ร้อยละ 83.30 โดยเชื่อว่าการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คือสวมหมวกพอดีกับศีรษะและต้องคาดสายรัดคางให้แน่นกระชับพอดี เพื่อป้องกันหมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณใบหน้า และศีรษะได้ (ตารางที่ 2)

**การรับรู้อุปสรรคของการไม่สวมหมวกนิรภัย** พบว่า หลังการให้สุขศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้อุปสรรคของการไม่สวมหมวกนิรภัยในระดับดีมาก ร้อยละ 90.00 การสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบจะช่วยเพิ่มความปลอดภัย และควรสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ รัดสายรัดคางให้แน่นกระชับทุกครั้ง เพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงบริเวณใบหน้าและศีรษะ และป้องกันการพิการหรือเสียชีวิตได้

การรับรู้ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า ภายหลังจากให้สุขศึกษากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระดับดีมาก ร้อยละ 96.70 โดยเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะส่งผลกระทบต่อการเรียน ปักจ้ยทางเศรษฐกิจ และการดำรงชีวิต และพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองไปในทางที่ดีเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้ได้มากที่สุด (ตารางที่ 2)

**พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร และการระมัดระวังในการขับขี่** พบว่า ภายหลังจากให้สุขศึกษากลุ่มตัวอย่างมีความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติตามกฎจราจรและการระมัดระวังในการขับขี่ที่ดีขึ้นจากก่อนการให้สุขศึกษาซึ่งอยู่ในระดับดีมาก ร้อยละ 96.70 โดยมีพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเรื่องการลดความเร็วของรถจักรยานยนต์ลงเมื่อขับขี่ถึงทางแยกมากที่สุด (ตารางที่ 2)

**การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของการรับรู้ตามทฤษฎีความเชื่อด้านสุขภาพ และทฤษฎีการรับรู้ความสามารถแห่งตน** เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังได้รับโปรแกรม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนความรู้เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย (ก่อน=13.50 vs หลัง=17.10 คะแนน;  $p<0.001$ ) คะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงโดยเฉลี่ย (ก่อน=13.03 vs หลัง=14.07 คะแนน;  $p=0.004$ ) คะแนนการรับรู้ความรุนแรงโดยเฉลี่ย (ก่อน=14.03 vs หลัง=15.20 คะแนน;  $p=0.001$ ) คะแนนการรับรู้ประโยชน์โดยเฉลี่ย (ก่อน=14.57 คะแนน หลัง=16.27 คะแนน;  $p<0.001$ ) และคะแนนการรับรู้ความสามารถแห่งตนโดยเฉลี่ย (ก่อน=13.03 vs หลัง=14.07 คะแนน;  $p=0.024$ ) อย่างไรก็ตาม ถึงแม้คะแนนการรับรู้อุปสรรคโดยเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้น แต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ (ก่อน=15.87 vs หลัง=16.60 คะแนน ;  $p=0.056$ ) (ตารางที่ 3)

**พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านการปฏิบัติตามพรบ.รถจักรยานยนต์** พบว่า กลุ่ม

ตัวอย่างมีคะแนนพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร และการระมัดระวังในการขับขี่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (คะแนนเฉลี่ยก่อน=65.70 vs หลัง=74.50 คะแนน;  $p<0.001$ ) ภายหลังจากให้สุขศึกษากลุ่มตัวอย่างมีคะแนนพฤติกรรมด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ และปฏิบัติตามพรบ.รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดีมาก (คะแนนเฉลี่ยก่อน=9.60 vs หลัง=10.00 คะแนน;  $p=0.008$ ) โดยมีพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ด้านการปฏิบัติตามพรบ.รถจักรยานยนต์มากที่สุดในเรื่องการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ก่อนการขับขี่ทุกด้าน (ตารางที่ 3)

### บทสรุปและอภิปรายผล

**ความรู้เรื่องกฎจราจร และวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์** ภายหลังจากให้โปรแกรม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยของคะแนนความรู้เรื่องกฎจราจร และวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรม โดยแสดงให้เห็นถึงประสิทธิผลของการเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา ซึ่งส่งผลทำให้กลุ่มตัวอย่างได้รับความรู้เรื่องกฎจราจร และวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับผลการศึกษาโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม พบว่า หลังการทดลองการให้ความรู้บรรยายด้วยสไลด์ สื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การนำเสนอเหตุการณ์จริง การสาธิตและฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัยกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนความรู้เรื่องเรื่องกฎจราจรสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (วรวิษา ภูผิวแก้ว และคณะ, 2562)

**การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** พบว่า ภายหลังจากให้โปรแกรมคะแนนเฉลี่ยของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ การบรรยายสถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรในปัจจุบันโดยใช้สื่อการสอน

เรื่องความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้วีดิทัศน์ การนำเสนอ พร้อมทั้งการมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่างโดยการร่วมแสดงความคิดเห็นและเรียนรู้ร่วมกันทำให้กลุ่มตัวอย่างได้เรียนรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และตระหนักถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ภายหลังจากทดลองพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (กานต์พิชชา หนูบุญ & พรธณี บัญชรหัตถกิจ, 2558)

**การรับรู้การรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์** พบว่าภายหลังจากให้โปรแกรมฯ ค่าเฉลี่ยของการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ ความเข้าใจและรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยในระดับมาก มีการแสดงความคิดเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลาจำนวน 330 คน ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับที่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ซารีพะห์ แจ๊ะแหว, 2560)

**การรับรู้อุปสรรคของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์** พบว่าภายหลังจากให้โปรแกรมฯ ค่าเฉลี่ยของการรับรู้อุปสรรคของการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้เนื่องจากก่อนเข้าโปรแกรมฯ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 70.00 มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีการสวมหมวกนิรภัยในระดับดี

มากอยู่แล้ว และเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ ทั้งยังสามารถช่วยป้องกันการบาดเจ็บจากใบหน้าและศรีษะเมื่อได้รับอุบัติเหตุอีกด้วย ซึ่งแตกต่างจากผลการศึกษาปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตยะลา ที่พบว่า นักศึกษามีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้อุปสรรคและการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระดับไม่ดี (คะแนนเฉลี่ย=2.50, S.D.=0.82) (ซารีพะห์ แจ๊ะแหว, 2560) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากวัยรุ่นคิดว่า การสวมหมวกนิรภัยทำให้ไม่สุขสบาย น่ารำคาญ และร้อน ส่งผลให้วัยรุ่นไม่ต้องการสวมหมวกนิรภัย

**การรับรู้ความสามารถแห่งตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์** พบว่าภายหลังจากให้โปรแกรมฯ ค่าเฉลี่ยของการรับรู้ความสามารถแห่งตนของการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะส่งผลกระทบต่อการศึกษาปัจจุบันทางเศรษฐกิจ และการดำรงชีวิต และพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองไปในทางที่ดีซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถของตนเอง (Bandula, 1977) ว่า หากบุคคลมีการรับรู้หรือมีความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองสูง และเมื่อทำแล้วจะได้ผลลัพธ์ตามที่คาดหวังไว้ บุคคลนั้นก็จะมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติ ซึ่งความเชื่อดังกล่าวนี้สามารถพิจารณาได้จากความรู้สึก ความคิด แรงจูงใจ และพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างนั่นเอง (ภาสิต ศิริเทศ & ณพวิทย์ ธรรมสีหา, 2562) สอดคล้องกับผลการศึกษาของอุบลรัตน์ วิเชียร และคณะ (2561) ว่าการให้กลุ่มตัวอย่างเล่าเกี่ยวกับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่พบ จะทำให้กลุ่มตัวอย่างเกิดการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

**พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์**  
ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร และการระมัดระวังในการขับขี่และด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ และการ

ปฏิบัติตาม พรบ.รณจักรยานยนต์ พบว่า ภายหลังจากให้โปรแกรมฯ ค่ะ แนนเฉลี่ยสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นจากระดับพอใช้เป็นระดับดีซึ่งสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ดาริกา บิลโสะ & จินตนา สรายุทธพิทักษ์, 2556) นอกจากนี้จากการศึกษาผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในบุคลากรเทศบาลอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จำนวน 46 คน ยังพบว่า โปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ การกำหนดเป้าหมาย การวางแผนปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การเตือนตนเอง การตัดสินใจต่อการสวมหมวกนิรภัย และการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเองเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทำให้กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น (ปุนรภา ตระกูลไพศาล, 2562)

สรุป ภายหลังจากได้รับโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนเทคนิค จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้ความสามารถแห่งตน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ไปในทางที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ถึงแม้การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุฯ จะไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่กลุ่มตัวอย่างก็มีค่าคะแนนเฉลี่ยหลังได้รับโปรแกรมฯ เพิ่มขึ้น

### เอกสารอ้างอิง

กระทรวงคมนาคม. (2562). วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุเชิงลึกบนโครงข่ายของกระทรวงคมนาคม ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2562. กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.

### ข้อเสนอแนะหรือการนำไปใช้ประโยชน์

#### ● ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษา พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดี จึงควรมีการพัฒนาความรู้และทักษะการป้องกันอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง โดยอาจจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในเรื่องอุบัติเหตุทางท้องถนนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อเป็นการฟื้นฟูความรู้และสร้างความตระหนักต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

#### ● ข้อเสนอแนะที่นำไปใช้

ควรมีการทำวิจัยแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research: PAR) ในกลุ่มผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุเพื่อให้บุคคลดังกล่าวสามารถทราบสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา (Root Cause Analysis) สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองและนำข้อมูลมาใช้เป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุให้แก่นักศึกษาคนอื่นๆ

#### ● ข้อจำกัดในการศึกษา

เนื่องจากการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง จึงไม่สามารถใช้กลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนในการอ้างอิงไปถึงประชากรทั้งหมดได้ อย่างไรก็ตาม การศึกษานี้มีการให้โปรแกรมสุขศึกษาและทดสอบความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค มีการประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถแห่งตน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลายครั้ง ทำให้สามารถนำโปรแกรมสุขศึกษาดังกล่าวไปประยุกต์ใช้ในประชากรกลุ่มอื่นๆ ได้

- กานต์พิชชา หนูบุญ, & พรรณี บัญชรหัตถกิจ. (2558). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา. *วารสารวิจัยและพัฒนาระบบสุขภาพ*, 8(2), 1-9.
- ฉัตรติมา คัมภีร์คุปต์. (2561). ผลของโปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมด้วยการสัมภาษณ์เพื่อสร้างแรงจูงใจต่อความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์. *วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลผู้ใหญ่ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์*.
- ชาร์พีห์ แจ๊ะแวง. (2560). ปัจจัยคัดสรรตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษาสถาบันพลศึกษา วิทยาเขตยะลา. *วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาหลักสูตรและการสอน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์*.
- ดาริกา บิลใส่ะ. (2556). ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย. *วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*.
- ปทุมรา ตระกูลไพศาล. (2562). ผลของโปรแกรมการกำกับตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในบุคลากรเทศบาล อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. *วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา*.
- ภาสิต ศิริเทศ, & ณพวิทย์ ธรรมสีทา. (2562). ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถของตนเองกับพฤติกรรมดูแลสุขภาพของผู้สูงอายุ. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 20(2), 58-65.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2563). *ข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2563*. ค้นเมื่อ 14 กันยายน 2563, จาก <https://www.thairsc.com/>
- โสธรา เจริญศักดิ์. (2559). *พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi*. *วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา*.
- สิริกร คำภูไทย. (2563). *หยุดอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ภารกิจพิชิตโศกนาฏกรรมยุคใหม่*. ค้นเมื่อ 14 กันยายน 2563, จาก [https://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/media30\\_1.pdf](https://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/media30_1.pdf)
- วรรณวิษา ภูผิวแก้ว และคณะ. (2562). ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. *วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา*, 24(1), 76-85.
- อุบลรัตน์ วิเชียร และคณะ. (2561). การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานของพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดฉะเชิงเทรา. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 19(ฉ.พิเศษ), 147-155.
- Bandula, A. (1977). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: W.H. Freeman.
- Bloom, B. (1971). *Mastery Learning*. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, 2(4), 328–335.

#### ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n=30)	ร้อยละ
เพศ			
ชาย		27	90.00
หญิง		3	10.00
อายุ			
17-18 ปี		11	36.37
19-20 ปี		19	63.33
ค่าเฉลี่ย±S.D: 18.4±0.8 ปี, range: 17–20 ปี)			

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไป (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n=30)	ร้อยละ
การสูบบุหรี่		
สูบ (เฉลี่ย 4 มวน/วัน)	4	13.30
ไม่สูบ	26	86.70
การดื่มเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์		
ดื่ม (เฉลี่ย 1-3 วัน/สัปดาห์)	20	66.70
ไม่ดื่ม	10	33.30
ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
3-6 ปี	17	56.70
7-10 ปี	13	43.30
การมีหมวกนิรภัย		
มี	29	96.70
ไม่มี	1	3.30
การเสียค่าปรับแก้ตำรวจ		
เคย (ค่าเฉลี่ย±S.D: 2.7±2.9 ครั้ง/ปี )	23	76.70
ไม่เคย	7	23.30
การเคยได้รับอุบัติเหตุใน 1 ปีที่ผ่านมา		
บาดเจ็บเล็กน้อย	14	46.70
บาดเจ็บรุนแรง	2	6.60
ไม่เคย	14	46.70
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
มี	20	66.70
ไม่มี	10	33.30
ระยะทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละวัน		
2-30 กิโลเมตร	21	70.00
31-60 กิโลเมตร	7	23.30
61-98 กิโลเมตร	2	6.70
ค่าเฉลี่ย±S.D: 25.4±24.2 กม., range: 2-98 กม.)		

ตารางที่ 2 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถแห่งตน และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร และการระมัดระวังในการขับขี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังได้รับโปรแกรม

ตัวแปร	ก่อนได้รับโปรแกรม (ร้อยละ)	หลังได้รับโปรแกรม (ร้อยละ)
ความรู้เรื่องกฎจราจร		
ระดับดีมาก (≥16-20 คะแนน)	10.0	90.00
ระดับดีปานกลาง (12-15 คะแนน)	70.0	10.00
ระดับปรับปรุง (≤11 คะแนน)	20.0	0.00

ตารางที่ 2 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้ความสามารถแห่งตน และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร และการระมัดระวังในการขับขี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังได้รับโปรแกรม (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อนได้รับโปรแกรม (ร้อยละ)	หลังได้รับโปรแกรม (ร้อยละ)
<b>การรับรู้โอกาสเสี่ยง</b>		
ระดับดีมาก (11-16 คะแนน)	100.0	100.00
ระดับดีปานกลาง (6-10 คะแนน)	0.0	0.00
ระดับปรับปรุง (≤5 คะแนน)	0.0	0.00
<b>การรับรู้ความรุนแรง</b>		
ระดับดีมาก (11-16 คะแนน)	100.0	100.0
ระดับดีปานกลาง (6-10 คะแนน)	0.0	0.00
ระดับปรับปรุง (≤5 คะแนน)	0.0	0.00
<b>การรับรู้ประโยชน์</b>		
ระดับดีมาก (15-20 คะแนน)	43.30	83.30
ระดับดีปานกลาง (8-14 คะแนน)	56.70	16.70
ระดับปรับปรุง (≤7 คะแนน)	0.0	0.00
<b>การรับรู้อุปสรรค</b>		
ระดับดีมาก (15-20 คะแนน)	70.0	90.00
ระดับดีปานกลาง (8-14 คะแนน)	30.0	10.00
ระดับปรับปรุง (≤7 คะแนน)	0.0	0.00
<b>การรับรู้ความสามารถแห่งตน</b>		
ระดับดีมาก (9-12 คะแนน)	86.70	96.70
ระดับดีปานกลาง (5-8 คะแนน)	13.30	3.30
ระดับปรับปรุง (≤4 คะแนน)	0.0	0.00
<b>พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร และการระมัดระวังในการขับขี่</b>		
ระดับดีมาก (90-116 คะแนน)	76.70	96.70
ระดับดีปานกลาง (40-89 คะแนน)	23.30	3.30
ระดับปรับปรุง (1-39 คะแนน)	0.0	0.00

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้ การรับรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังได้รับโปรแกรม

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย (n=30)	S.D.	T	p-value*
<b>ความรู้</b>				
ความรู้เรื่องกฎจราจร และวินัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ก่อน 13.50	1.67	-10.20	<0.001
	หลัง 17.10	1.04		
<b>การรับรู้</b>				
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	ก่อน 13.03	1.07	-3.10	0.004
	หลัง 14.07	1.57		
การรับรู้ความรุนแรง	ก่อน 14.03	1.54	-3.71	0.001
	หลัง 15.20	1.16		

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้ การรับรู้ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างก่อนและหลังได้รับโปรแกรม (ต่อ)

ตัวแปร		ค่าเฉลี่ย (n=30)	S.D.	T	p-value*
การรับรู้ประโยชน์	ก่อน	14.57	2.03	-2.00	<0.001
	หลัง	16.27	1.62		
การรับรู้อุปสรรค	ก่อน	15.87	2.22	-5.98	0.056
	หลัง	16.60	1.89		
การรับรู้ความสามารถแห่งตน	ก่อน	10.23	1.46	-2.37	0.024
	หลัง	10.90	1.19		
<b>พฤติกรรม</b>					
ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรและการระมัดระวังในการขับขี่	ก่อน	65.70	9.60	-5.40	<0.001
	หลัง	74.50	6.50		
ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์และปฏิบัติตาม พรบ.รถจักรยานยนต์	ก่อน	9.60	0.80	-2.80	0.008
	หลัง	10.00	0.00		

\* Paired Sample T-Test