

## ผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา

### Effects of Health Education Program of Motorcycle Accident Prevention Among Students

#### in Rajamangala University of Technology Isan Nakhonratchasima

กานต์พิชชา หนูบุญ<sup>1</sup>, และ พรรณี บัญชรหัตถกิจ<sup>2</sup>  
Kanpitcha Nuboon<sup>1</sup>, and Pannee Banchonhattakit<sup>2</sup>

#### บทคัดย่อ

การศึกษานี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง เพื่อศึกษาโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา โดยใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มอย่างง่ายกลุ่มตัวอย่างจำนวน 68 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 34 คน กลุ่มทดลอง ได้รับ โปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยการบรรยายประกอบสื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การนำเสนอตัวแบบ การวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยง การอภิปรายกลุ่ม การสาธิตและการฝึกปฏิบัติ การแจกคู่มือ สติกเกอร์ ระยะเวลาดำเนินการ 12 สัปดาห์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนด้วยสถิติ Paired Sample t-test และ Independent t-test กำหนดระดับนัยสำคัญที่ .05

ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร สูงกว่าก่อนการทดลอง สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}<0.001$ )

**คำสำคัญ :** โปรแกรมสุขศึกษา, การป้องกันอุบัติเหตุจราจร, รถจักรยานยนต์

#### ABSTRACT

This study was quasi-experimental research and aimed to study the effects of health education program of motorcycle accident prevention among students in Rajamangala University of Technology Isan Nakhonratchasima by the application of promotion motivation theory. Samples were randomly selected, the samples were 68 students and divided into an experimental group and a comparison group, each group were 34 students. The experimental group was received health education program of motorcycle accident prevention. The implementations consisted of activities such as teaching with VCD media, modeling, meeting for making risk map, discussion, demonstration and practice, giving a hand book and stickers. The duration of implementation was 12 weeks. Data were collected by self-administrative questionnaires. Descriptive data were analyzed by descriptive statistics such as percentage, mean and standard deviation. Comparative analysis was used Paired Sample t-test and Independent t-test and significant setting at level 0.05

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

**Keywords :** Health Education Program, Accident Prevention, Motorcycle

<sup>1</sup> นักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์มหาวิทยาลัยขอนแก่น

<sup>2</sup> รองศาสตราจารย์ ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

## บทนำ

สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกมีแนวโน้มที่รุนแรงขึ้น อัตราการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการเพิ่มขึ้นจากรายงานข้อมูลขององค์การอนามัยโลก พบว่าอุบัติเหตุทางถนนทำให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกแต่ละปีสูงถึง 1,240,000 ล้านคน ประเทศที่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นทุกปีได้แก่ประเทศที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง ในขณะที่ประเทศที่มีรายได้สูง มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุลดลงโดยอุบัติเหตุจราจรได้ทำให้ผู้เสียชีวิต กลุ่มประชาชนที่มีอายุระหว่าง 15 – 29 ปี มีการคาดการณ์ว่าถ้าปัจจุบันแต่ละประเทศทั่วโลกไม่ดำเนินการจัดการอย่างใดอย่างหนึ่ง ยังขาดการรณรงค์และป้องกันที่ดี ในอีก 20 ปีข้างหน้าอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ของการเสียชีวิตของประชากรบนโลก

จากรายงานสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ 7 วันของการรณรงค์ “สงกรานต์เป็นสุข ทุกคนปลอดภัย ร่วมใจรักษาวัฒนธรรม” ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2556 จังหวัดนครราชสีมา ของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 5 นครราชสีมา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พบว่าเกิดอุบัติเหตุ 68 ครั้ง ผู้บาดเจ็บ 77 คน และมีผู้เสียชีวิต 6 คน ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ และจากรายงานข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บโรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น เมื่อจำแนกการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรตามอาชีพพบว่ากลุ่มผู้บาดเจ็บที่เป็นนักเรียนนักศึกษามีมากถึง 3,000 – 5,000 รายต่อปี ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บของนักเรียนนักศึกษาคือความประมาท ความหึกคะนองตามวัย และการไม่สวมหมวกนิรภัย (ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 5 นครราชสีมา, 2556)

จากรายงานผู้ป่วยที่มาใช้บริการฝ่ายสุขภาพและอนามัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา ประจำปีการศึกษา 2555 มีจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด 3,254 ราย จำแนกเป็นผู้ป่วยที่เกิดจากโรคทั่วไป จำนวน 2,603 ราย ผู้ป่วยที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 651 ราย คิดเป็นร้อยละ 20 ซึ่งจาก

การสอบถามเบื้องต้นของนักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์พบว่านักศึกษามีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นในระยาระยะชั้นชิด การเบรกในระยะประชิด ขับรถด้วยความประมาท การไม่ใช้สัญญาณไฟขณะเลี้ยวรถ เป็นต้น รวมทั้งการไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และจากรายงานข้อมูลของนักศึกษาที่เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของฝ่ายสวัสดิการและบริการนักศึกษา พบว่ามีนักศึกษาเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ประจำปีการศึกษา 2550 – 2555 จำนวน 1, 3, 2, 6, 5 และ 5 ราย ตามลำดับ นอกจากนี้มหาวิทยาลัยยังไม่มีโครงการส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์อย่างเป็นทางการ นักศึกษายังไม่มีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทำให้มหาวิทยาลัยยังมีปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถยนต์ของนักศึกษาอยู่เป็นประจำ ซึ่งปัญหานี้ก่อให้เกิดผลเสียต่าง ๆ เช่น นักศึกษาบาดเจ็บต้องขาดเรียน ทำให้เรียนไม่ทันเพื่อน ทรัพย์สินเสียหาย เสียโอกาส พักการ และรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต มหาวิทยาลัยต้องสูญเสียนักศึกษาจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งนักศึกษาเป็นทรัพยากรที่สำคัญและมีค่า เป็นกำลังของชาติที่จะพัฒนาประเทศชาติต่อไป

ดังนั้นผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคมาใช้ในการจัดทำโปรแกรมสุขศึกษา เพื่อพัฒนาพฤติกรรมของนักศึกษาให้รู้จักการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย และนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต และเป็นแนวทางในการวางแผนดำเนินงานส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมแก่นักศึกษา

### วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา

## ระเบียบวิธีวิจัย

เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi – experimental Research) โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง (Experimental group) และกลุ่มเปรียบเทียบ (Comparison group) ทำการวัดก่อนและหลังการทดลอง (Two Group Pretest – Posttest Design)

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน ระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ปีการศึกษา 2556

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ คำนวณขนาดตัวอย่างโดยสูตรดังนี้ (อรุณ จิรวัดนกุล, 2553)

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

$$n/\text{กลุ่ม} = 23.83$$

ปรับขนาดตัวอย่างเพื่อสูญเสียหรือมีการถอนตัว (Drop out) ร้อยละ 15 ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 68 คน โดยเป็นกลุ่มทดลอง 34 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 34 คน

## เกณฑ์ในการคัดเลือก (Inclusion Criteria)

1. เป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน ระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ทั้งเพศชายและเพศหญิง
2. นักศึกษายินยอมเข้าร่วมการศึกษา โดยความสมัครใจของนักศึกษา
3. นักศึกษาสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้จนถึงสิ้นสุดการทดลอง
4. เป็นนักศึกษามีรถจักรยานยนต์และขับขึ้นไปและกลับมหาวิทยาลัยทุกวัน (วันจันทร์-วันศุกร์)

## เกณฑ์ในการคัดออก (Exclusion Criteria)

1. กลุ่มตัวอย่างยกเลิกการเข้าร่วมการศึกษา
2. กลุ่มตัวอย่างเปลี่ยนวิธีการเดินทางโดยไม่ใช่รถจักรยานยนต์
3. นักศึกษาเกิดการเจ็บป่วยระหว่างการทดลอง

## 4. กลุ่มตัวอย่างย้ายสถานศึกษาไปที่อื่น

## เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามก่อนและหลังการทดลอง ประกอบด้วย 6 ส่วน ดังนี้

**ส่วนที่ 1** แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป ได้แก่ อายุ เพศ ประสบการณ์ในการขับขี่รถ จักรยานยนต์ ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางจากที่พักมามหาวิทยาลัย การมีใบอนุญาตขับขี่ สถานการณ์เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การได้รับอุบัติเหตุ การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ การอบรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือของมีเมามาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

**ส่วนที่ 2** ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร

**ส่วนที่ 3** การประเมินอันตราย ประกอบด้วย การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

**ส่วนที่ 4** การประเมินการเผชิญปัญหา ประกอบด้วย ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎจราจร

**ส่วนที่ 5** ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

**ส่วนที่ 6** การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และถูกต้องตามกฎจราจร

## การดำเนินการวิจัยและการเก็บรวบรวมข้อมูล

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ได้ประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค มาใช้ในการจัดทำโปรแกรมสุขศึกษา โดยดำเนินการวิจัย ดังนี้

## กลุ่มทดลอง

**สัปดาห์ที่ 1** จัดกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ สร้างความคุ้นเคย วิทยากรบรรยาย จำนวน 2 ชั่วโมง เรื่องความรู้เรื่องอุบัติเหตุ จราจร เกี่ยวกับความหมาย ประเภท สาเหตุ การป้องกัน และความสูญเสียของการเกิดอุบัติเหตุจราจรและนำเสนอวิถีทัศน์ความรุนแรงและผลกระทบของอุบัติเหตุจราจรและแบ่งกลุ่มให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากประสบการณ์ที่นักศึกษาที่พบเห็น

**สัปดาห์ที่ 3** จัดกิจกรรม วิทยากรบรรยาย จำนวน 2 ชั่วโมง ให้ความรู้ประกอบสื่อ เรื่อง กฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่กับการขับขี่อย่างปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หมวกนิรภัย

**สัปดาห์ที่ 5** จัดกิจกรรม วิทยากรบรรยาย จำนวน 2 ชั่วโมง เรื่องสถานการณ์ของอุบัติเหตุจราจรและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งการนำเสนอตัวแบบผ่านสื่อวีดิทัศน์ที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และให้นักศึกษาแบ่งกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับตัวแบบที่วิทยากรนำเสนอผ่านสื่อวีดิทัศน์และให้นักศึกษานำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม

**สัปดาห์ที่ 7** จัดกิจกรรม วิทยากรบรรยายและสาธิต จำนวน 2 ชั่วโมง โดยบรรยายเรื่องวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย หมวกนิรภัย พร้อมทั้งสาธิตการตรวจเช็คสภาพรถ การสวมหมวกนิรภัย และให้นักศึกษาฝึกปฏิบัติขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

**สัปดาห์ที่ 9** จัดกิจกรรมสุขศึกษา โดยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัย และอภิปรายกลุ่มทำอย่างไรจึงจะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เสนอแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ และนำเสนอในภาพรวมของกลุ่ม

**สัปดาห์ที่ 10 จัดกิจกรรม** โดยแจกแบบบันทึกพฤติกรรม ให้นักศึกษาบันทึกข้อมูลพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเวลา 1 สัปดาห์ และนำส่ง

แบบบันทึกพฤติกรรม พร้อมทั้งแจกสติ๊กเกอร์ให้นักศึกษาติดหน้ารถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นสัญลักษณ์

**สัปดาห์ที่ 11 -12** ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยสังเกตพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ภายในมหาวิทยาลัยเท่านั้น เป็นเวลา 10 วัน สังเกตเฉพาะวันจันทร์ – ศุกร์

**ประเมินผลหลังดำเนินงาน** อภิปรายและซักถาม ปัญหาการดำเนินงาน โครงการวิจัยและกล่าวขอบคุณกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความร่วมมือในการวิจัยครั้งนี้และใช้แบบสอบถามชุดเดิมเก็บข้อมูลหลังการทดลอง ซึ่งประกอบไปด้วย ข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย

#### กลุ่มเปรียบเทียบ

เก็บข้อมูลก่อนการทดลอง โดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งประกอบไปด้วย ข้อมูลทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย

**สัปดาห์ที่ 1 – 12** กลุ่มตัวอย่างเรียนตามปกติ และได้รับข้อมูลโดยปกติจากสื่อต่าง ๆ และมีการนัดหมายวันที่จะตอบแบบสอบถาม เพื่อรวบรวมข้อมูลเมื่อสิ้นสุดการวิจัย

**สัปดาห์ที่ 13**

ใช้แบบสอบถามชุดเดิมเก็บข้อมูลหลังการทดลอง ซึ่งประกอบไปด้วย ข้อมูลทั่วไปความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมาย ความตั้งใจในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

กลุ่มทดลอง เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามก่อนการทดลอง (Pre-test) แล้วจัดกลุ่มให้โปรแกรมสุศึกษา และเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม และหลังการทดลอง (Post-test) กลุ่มเปรียบเทียบเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ก่อนการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม หลังการทดลอง

### การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 (ระดับความเชื่อมั่นที่ 95%) ข้อมูลทั่วไป วิเคราะห์ด้วยค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยภายในกลุ่มด้วยสถิติ Paired Sample t-test เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มด้วยสถิติ Independent Sample t-test

### ผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไป กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ อายุ 19 ปี ร้อยละ 55.9 เพศชาย ร้อยละ 70.6 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 5 ปีขึ้นไป ร้อยละ 76.5 ความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 44.1 ระยะห่างจากหอพักมหาวิทยาลัย 1 – 5 กิโลเมตร ร้อยละ 73.5 มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 94.1 สถานะใบอนุญาตยังใช้ได้ ร้อยละ 91.2 ไม่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 70.6 สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้ง ร้อยละ 47.1 และบางครั้ง ร้อยละ 47.1 เคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ร้อยละ 94.1 ได้รับข้อมูลข่าวสารจากมหาวิทยาลัย ร้อยละ 29.2

อินเทอร์เน็ต ร้อยละ 23.6 วิทยุ ร้อยละ 23.6 หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 17.0 โทรทัศน์ ร้อยละ 6.6 เคยตรวจเช็คซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ ร้อยละ 94.1 ในปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 61.8 จำนวนครั้งที่ได้รับอุบัติเหตุ 32.4 ครั้ง ความรุนแรงขณะที่เกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 26.5 เคยถูกตำรวจเรียกจับหรือรับใบสั่ง ร้อยละ 79.4 อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ 1 – 3 ปี ร้อยละ 67.6 เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ร้อยละ 73.5 เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ร้อยละ 55.9 เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 91.2 แหล่งรับข้อมูลข่าวสาร หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 42.4 หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 33.3 อินเทอร์เน็ต ร้อยละ 16.7 โทรทัศน์ ร้อยละ 7.6 ตามลำดับ

กลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ อายุ 20 ปี ร้อยละ 64.7 เพศชาย ร้อยละ 97.1 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 5 ปีขึ้นไป ร้อยละ 44.1 ความเร็วในการขับขี่ไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 51.1 ระยะห่างจากหอพักมหาวิทยาลัย 1 – 5 กิโลเมตร ร้อยละ 100 มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 88.2 สถานะใบอนุญาตยังใช้ได้ ร้อยละ 82.4 เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 58.8 สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้ง ร้อยละ 58.8 อุบัติเหตุ ร้อยละ 94.1 ได้รับข้อมูลข่าวสารจากมหาวิทยาลัย ร้อยละ 29.7 อินเทอร์เน็ต ร้อยละ 25.2 วิทยุ ร้อยละ 21.6 หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 14.4 โทรทัศน์ ร้อยละ 9.0 เคยตรวจเช็คซ่อมบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ ร้อยละ 100 ในปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 67.6 จำนวนครั้งที่ได้รับอุบัติเหตุ 23.5 ครั้ง ความรุนแรงขณะที่เกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บเล็กน้อย ร้อยละ 26.4 เคยถูกตำรวจเรียกจับหรือรับใบสั่ง ร้อยละ 94.1 อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ 1 – 3 ปี ร้อยละ 70.6 เคยผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย ร้อยละ 94.1 เคยดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ร้อยละ 85.3 เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 94.1 แหล่งรับข้อมูลข่าวสาร หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 34.3 หนังสือพิมพ์ ร้อยละ 29.3

อินเตอร์เน็ต ร้อยละ 22.2 โทรทัศน์ ร้อยละ 12.1 และ เอกสาร/โปสเตอร์ ร้อยละ 2 ตามลำดับ

2. เปรียบเทียบผลต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนน ความรู้การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความ

คาดหวัง ความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ตาราง 1 เปรียบเทียบผลต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวัง ความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ตัวแปร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มเปรียบเทียบ		Mean Difference	t	95%CI	p-value
	$\bar{d}$	S.D.	$\bar{d}$	S.D.				
ความรู้	5.11	2.30	0.38	1.96	4.73	9.10	3.69-5.77	<0.001*
การรับรู้ความรุนแรง	4.79	2.80	0.2	0.95	5.02	9.89	4.01-6.04	<0.001*
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	8.97	3.84	0.32	1.09	9.29	13.56	7.92-10.66	<0.001*
ความคาดหวัง	10.64	4.74	0.61	2.48	10.02	10.91	8.19-11.86	<0.001*
ความสามารถตนเอง	8.02	3.04	0.08	1.11	8.11	13.95	6.9-9.2	<0.001*
ความตั้งใจ ในการปฏิบัติ	7.23	4.31	-0.55	2.58	7.79	9.03	6.07-9.51	<0.001*
การปฏิบัติ	15.08	4.81	0.08	3.83	15.17	14.38	13.06-17.28	<0.001*

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 1 พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนความรู้การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวัง ความสามารถตนเอง ความตั้งใจในการปฏิบัติ และการปฏิบัติ ในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**อภิปรายผล**

1. จากผลการวิจัยของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา พบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ สูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value<0.001) แสดงให้เห็นถึงผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา ผลของการเปลี่ยนแปลงความรู้ดังกล่าว เกิดขึ้นจากกลุ่มทดลองได้เข้าร่วมกิจกรรมสุขศึกษาเพื่อพัฒนาพฤติกรรมในการป้องกัน

อุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วย การบรรยายให้ความรู้ประกอบสื่อวีดิทัศน์ โดยมีเนื้อหาเกี่ยวกับ ความหมายของอุบัติภัย ประเภทของอุบัติภัย สาเหตุของการเกิดอุบัติภัยจราจร การป้องกันอุบัติภัยจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัยและความสุขของการเกิดอุบัติภัยจราจร การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของนักศึกษา และนำเสนอเป็น ภาพรวมของกลุ่ม ซึ่งสอดคล้องอรอนงค์ สุทธิ และจุฬารัตน์ โสตะ (2553) ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุญนาควิทยาลัย อําเภอบุญนาค จังหวัดอุบลราชธานี และจากการศึกษาพบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนและค่าเฉลี่ยความแตกต่างของคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value<0.001) การ

เปลี่ยนแปลง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นการเปลี่ยนแปลงจากระดับปานกลางไปสู่ระดับสูง แสดงให้เห็นถึงผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา ซึ่งประกอบด้วย การบรรยายสถานการณ์ของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พร้อมทั้งการนำเสนอตัวแบบประกอบสื่อที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และให้นักศึกษาแสดงความคิดเห็นจากการนำเสนอตัวแบบ สอดคล้องกับสิริภักดี, เสกศิริ และจุฬารัตน์ โสตะ (2553) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิโรชิมา สัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน การรับรู้โอกาสเสี่ยงอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3. จากการทดลองพบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับพฤติกรรมการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}<0.001$ ) ทั้งนี้เนื่องจากการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยนำเสนอวีดิทัศน์เกี่ยวกับสถานการณ์ของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ให้นักศึกษาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประสพการณ์ที่นักศึกษาได้พบเห็น นำเสนอเป็นภาพรวมของกลุ่ม หลังการทดลองส่งผลให้นักศึกษามีการเปลี่ยนแปลงจากระดับปานกลางไปสู่ระดับสูง แสดงให้เห็นถึงผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา สอดคล้องกับกนกวรรณ บริสุทธิ์และคณะ (2550) ศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี พบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้

ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

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

4. หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎจราจรมากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}<0.001$ ) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นการเปลี่ยนแปลงจากระดับปานกลางไปสู่ระดับสูง แสดงให้เห็นถึงผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมาซึ่งประกอบด้วยการบรรยายให้ความรู้ประกอบสื่อเรื่อง กฎหมายจราจร การมีใบอนุญาตขับขี่กับการขับขี่อย่างปลอดภัย ถูกต้องตามกฎหมายจราจร การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ความรู้และประโยชน์ของหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับ กนกวรรณ บริสุทธิ์และคณะ (2550) ศึกษาผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี พบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}<0.05$ )

5. หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}<0.001$ ) ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นการเปลี่ยนแปลงจากระดับปานกลางไปสู่ระดับสูง แสดงให้เห็นถึงผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา ซึ่งประกอบด้วย อภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับความคาดหวัง ความตั้งใจและ การปฏิบัติตัวที่ถูกต้องในการ

ป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา การนำเสนอตัวแบบในวิดิทัศน์ การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการ ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยง และการอภิปรายกลุ่ม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การบันทึกพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจากรถ สอดคล้องกับสิริกัลยา เติกศิริ และจุฬารัตน์ โสตะ (2553) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ และความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

6. หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.001$ ) ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ เป็นการเปลี่ยนแปลงจากระดับ ปานกลาง ไปสู่ระดับสูง แสดงให้เห็นผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา ซึ่งประกอบด้วย อภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับความคาดหวัง ความตั้งใจและ การปฏิบัติตัวที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา การนำเสนอตัวแบบในวิดิทัศน์ การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงและการอภิปรายกลุ่ม การบันทึกพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจากรถ สอดคล้องกับสิริกัลยา เติกศิริ และจุฬารัตน์ โสตะ (2553) ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความ

คาดหวังในผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ และความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

7. หลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนกับพฤติกรรมการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.001$ ) พฤติกรรมการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย เป็นการเปลี่ยนแปลงจากระดับ ปานกลาง ไปสู่ระดับสูง แสดงให้เห็นผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา ซึ่งประกอบด้วย อภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับความคาดหวัง ความตั้งใจและการปฏิบัติตัวที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา การนำเสนอตัวแบบในวิดิทัศน์ การสาธิตและการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยงและการอภิปรายกลุ่ม แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การบันทึกพฤติกรรมการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจากรถ สอดคล้องกับอรอนงค์ สุทธิ และจุฬารัตน์ โสตะ (2553) ศึกษาการประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติภัยจากรถของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนอนุชนทริทวิทยาคาร อำเภออนุชนทริท จังหวัดอุบลราชธานี จากการศึกษาพบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน และพฤติกรรมการปฏิบัติตัวของการป้องกันอุบัติภัยจากรถ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.001$ ) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.001$ )

### ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้

1. ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาในครั้งนี้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา แต่อย่างไรก็ตามควรมีการจัดโครงการหรือกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์อย่างสม่ำเสมอ จึงจะได้ประสิทธิผลที่ดียิ่งขึ้น



2. ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาครั้งนี้ นักศึกษาให้ความร่วมมือ และสนใจเป็นอย่างดีที่จะเรียนรู้ เนื่องจากเนื้อหาและวิธีการให้ความรู้แตกต่างจากการเรียนรู้ในห้องเรียนปกติ โดยผู้วิจัยให้นักศึกษาเรียนรู้จากสื่อวีดิทัศน์ การอภิปรายกลุ่ม การแลกเปลี่ยนความคิดเห็น การวิเคราะห์พื้นที่จุดเสี่ยง การนำเสนอ การฝึกปฏิบัติ ทำให้นักศึกษามีส่วนร่วมในการเรียนรู้ ได้แสดงความคิดเห็น รวมทั้งวิทยากรที่นำมาให้ความรู้มาจากหลายหน่วยงาน เช่น แพทย์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่ง เจ้าหน้าที่บริษัทขนถ่าย ลดความเบื่อบนหน้าของนักศึกษา และเกิดความสนุกสนานในการฝึกปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

### เอกสารอ้างอิง

- กนกวรรณ บริสุทธิ มณีรัตน์ ชีระวิวัฒน์ นิรัตน์ อิมามิ และธราดล เก่งการพานิช. ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี. วารสารสุขศึกษา มหาวิทยาลัยมหิดล, 30(106). 2550
- ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 5 นครราชสีมา. รายงานสรุปผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ 7 วันของการณรงค์ “สงกรานต์เป็นสุข ทุกคนปลอดภัย ร่วมใจรักษาวัฒนธรรม” ระหว่างวันที่ 11 – 17 เมษายน 2556 จังหวัดนครราชสีมา. นครราชสีมา: ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 5 นครราชสีมา กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2556.
- สิริกัลยา เสกศิริ และจุฬารักษ์ โสตะ. การประยุกต์ใช้แผนจุดเสี่ยง ฮีลริ ฮัด โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอดำเนินแก้ว จังหวัดยโสธร. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 อุบลราชธานี, 8(3), 2553.
- อรอนงค์ สุทธิ และจุฬารักษ์ โสตะ. การประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเคอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุญศรีวิทยาคาร อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 จังหวัดอุบลราชธานี. 8(3) ,2553.
- อรุณ จิรวัดน์กุล. สถิติทางวิทยาศาสตร์สุขภาพเพื่อการวิจัย. กรุงเทพฯ : บริษัทวิทยพัฒน์, 2553.

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สามารถนำโปรแกรมไปใช้ในกลุ่มนักศึกษา ในมหาวิทยาลัยอื่นๆได้
2. การวิจัยครั้งต่อไปอาจนำกิจกรรมแบบอื่นมาใช้ร่วมในการทำกิจกรรม เช่น พานักศึกษาไปศึกษาดูงานที่โรงพยาบาล ห้องผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโปรแกรมยิ่งขึ้น
3. ควรให้ผู้เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการวิจัย ได้แก่ ผู้บริหาร คณะ สาขาวิชา