ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

ปริญญานิพนธ์

ของ

สถาพร พิมพ์ศิริ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
พฤษภาคม 2546

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

613 66
ส 191ป
ร 3

ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

บทคัดย่อ

ของ

สถาพร พิมพ์ศิริ

28 ก.ค. 2546

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
พฤษภาคม 2546

ส 224957

สถาพร พิมพ์ศิริ (2546). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม.* ปริญญานิพนธ์ วท.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
คณะกรรมการควบคุม : รองศาสตราจารย์ สพ.ญ. นภาพร มัธยมางกูร, อาจารย์ พิมพ์พร ดิรธรรมเจริญ.

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงทดลอง มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

กลุ่มตัวอย่าง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 60 คน ได้มาโดยสุ่มแบบแบ่งกลุ่ม แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุม 30 คน เครื่องมือที่ใช้ในการทดลองคือ โปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าร้อยละ ค่าคะแนนเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบค่าสถิติที (t-test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (Analysis of Covariance)

ผลการศึกษาพบว่า

1. ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าก่อนได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความรู้ เจตคติ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ได้รับโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุป โปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มมีประสิทธิผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

THE EFFECTIVENESS OF HEALTH EDUCATION PROGRAM USING GROUP PROCESS FOR CHANGING MOTORCYCLE ACCIDENT PREVENTIVE BEHAVIOR OF HIRED MOTORCYCLISTS IN AMPHUR MUANG CHANGWAT NAKORNPATHOM

AN ABSTRACT

BY

SATAPORN PHIMSIRI

Presented in partial fulfillment of the requirements

for the Master of Science degree in Health Education

at Srinakharinwirot University

May 2003

Sataporn Pimsiri. (2003). *The Effectiveness of Health Education Program using Group process for changing motorcycle accident preventive behavior of hired Motorcyclists in Amphur Muang Changwat Nakornpathom. Master thesis, M.S.* (Health Education). Bangkok : Graduate School, Srinakharinwirot University. Advisor Committee : Assoc. Prof. Dr. Napaporn Madhyamankura, Mrs. Pimporn Tiratumcharoun.

The purpose of this experimental research was to study the effectiveness of health education program using group process for changing motorcycle accident preventive behavior of hired motorcyclists

Samples were of accident preventive motorcyclists in Amphur muang changwat Nakornpathom. This group was attained by Cluster Sampling. This purposive sampling was divided into 2 groups ; the experimental group and the control group which had 30 samples in each group. The experimental tool was health education program by using group process Data of knowledge test, attitude and practical questionaire about accidental prevention of motorcyclists. Were analyzed by using percentage system, mean point average, standard deviation, t-test and analysis of covariance.

The result of this study was the following :

1. After motorcyclists received the health education program by using group process. Motorcyclists got more knowledge, attitude and the ways to prevention from motorcycle accident than before by the significant of .05 level.

2. After motorcyclists received the health education program by using group process. got more knowledge attitude and the ways to motorcyclist to prevention from motorcycle accident. Normal health education program by the significant of .05 level.

In result, the health education program by using group process had more effect on changing of the health behavior of the by the significant of .05 level.

ปริญญานิพนธ์
เรื่อง

ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
ในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

ของ
นางสถาพร พิมพ์ศิริ

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. นภาภรณ์ หะวานนท์)
วันที่ 4 เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2546

คณะกรรมการสอบปริญญานิพนธ์

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ สพ.ญ. นภาพร มัธยมางกูร)

..... กรรมการ
(อาจารย์ พิมพ์พร ติรธรรมเจริญ)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(รองศาสตราจารย์ จุฑามาศ เทพชัยศรี)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิริยา สุขวงศ์)

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาอย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ สพ.ญ. นภาพร มัธยมางกูร ประธานกรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ อาจารย์ พิมพ์พร ดิรธรรมเจริญ กรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ จุฑามาศ เทพชัยศรี และ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิริยา สุขวงศ์ กรรมการสอบปริญญานิพนธ์ ที่กรุณาดูแลให้คำแนะนำ ช่วยเหลือ และแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในการดำเนินการศึกษาวิจัย ทำให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ สามารถสำเร็จได้ด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่าน ที่กรุณาตรวจแบบสอบถามและให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมในบางประเด็นของการศึกษาวิจัย และขอขอบคุณผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือในการดำเนินงานศึกษาวิจัย ซึ่งนับได้ว่า ท่านเป็นบุคคลสำคัญที่ทำให้งานวิจัยสำเร็จลุล่วงได้ตามที่ผู้วิจัยมุ่งหวังไว้

ขอขอบพระคุณ ครูอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้อบรมสั่งสอน ประสิทธิ์ประสาทความรู้ให้ผู้วิจัยตลอดมา รวมทั้งทุกท่านที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมิได้กล่าวนามในที่นี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณทุกๆ คนในครอบครัวอันเป็นที่รัก และขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ที่กรุณาสนับสนุน ส่งเสริม และให้กำลังใจผู้วิจัยโดยตลอดจนประสบความสำเร็จในครั้งนี้

สถาพร พิมพ์ศิริ

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ	1
	ภูมิหลัง	1
	ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	6
	ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า	7
	ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า	7
	การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	7
	ตัวแปรที่ศึกษา	7
	ตัวแปรอิสระ	7
	ตัวแปรตาม	7
	นิยามศัพท์เฉพาะ	8
	กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า	9
	สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า	11
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	12
	เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	12
	แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ	12
	แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการกลุ่ม	22
	แนวคิดเกี่ยวกับโปรแกรมสุขศึกษา	27
	แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ	32
	พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ	38
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	50
	งานวิจัยในต่างประเทศ	50
	งานวิจัยในประเทศ	51

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
3	วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า	57
	การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	57
	การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า	58
	เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง	58
	แบบแผนการศึกษาค้นคว้า	58
	เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษา	59
	เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	61
	ลักษณะของเครื่องมือ	61
	ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ	61
	การหาคุณภาพของเครื่องมือ	62
	การเก็บรวบรวมข้อมูล	65
	การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล	65
	สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	66
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	70
	สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	70
	การวิเคราะห์ข้อมูล	70
	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	71
5	สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	85
	สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐานและวิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า	85
	ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	85
	สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า	85
	วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า	86
	การวิเคราะห์ข้อมูล	86
	สรุปผลการศึกษาค้นคว้า	87
	อภิปรายผล	88
	ข้อเสนอแนะ	92
	ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	92

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
บรรณานุกรม		93
ภาคผนวก		100
ภาคผนวก ก	รายนามผู้เชี่ยวชาญ	101
ภาคผนวก ข	แผนการจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม	105
ภาคผนวก ค	ภาพพลิก เรื่องการป้องกันอุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	125
ภาคผนวก ง	คุณภาพของเครื่องมือ	133
ภาคผนวก จ	ภาพถ่ายการจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม	147
ประวัติย่อผู้วิจัย		157

บัญชีตาราง

ตาราง		หน้า
1	อัตราการตายด้วยโรคที่สำคัญ 5 โรค ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2539 ถึง 2543	2
2	จำนวนผู้ป่วย-ตาย จากอุบัติเหตุจราจร จำแนกเป็นรายอำเภอของจังหวัดนครปฐม ปี พ.ศ. 2543 – 2543	4
3	สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกจากการใช้ยานพาหนะประเภทต่างๆ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2538 ถึง 2541	5
4	การดำเนินการศึกษาค้นคว้า	64
5	จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ	71
6	จำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการมีหมวกนิรภัย โรคประจำตัว การถูกตำรวจเรียกและสาเหตุที่ถูกเรียก	74
7	จำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการทำประกันอุบัติภัย ลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ การได้รับความรู้ ข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ	76
8	ผลการเปรียบเทียบคะแนนด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ภายหลังการให้โปรแกรมสุขศึกษากับก่อนการให้โปรแกรมสุขศึกษา ของกลุ่มทดลอง	79
9	เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลอง	80
10	ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ย ด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ภายหลังให้โปรแกรมสุขศึกษา	81
11	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมของคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง โดยใช้คะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนการทดลองเป็นตัวแปรร่วม (Covariate)	82

บัญชีตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
12	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมของคะแนนด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง โดยใช้คะแนนด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลองเป็นตัวแปรร่วม (Covariate)	83
13	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมของคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง โดยใช้คะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง เป็นตัวแปรร่วม (Covariate)	84
14	กิจกรรมกระบวนการกลุ่ม	107
15	ค่าความยากง่าย (P) และค่าอำนาจจำแนก (r) ของแบบทดสอบความรู้ ค่าอำนาจจำแนก (r) เป็นรายข้อของแบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	145

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ **หน้า**

1 กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า 10

2 แบบแผนการทดลอง 58

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ประเทศไทยในสภาวะการณ์ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงในหลายๆด้านทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมถึงการพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย ทำให้ปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาสุขภาพของประชากรในปัจจุบันเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งในอดีตปัญหาสุขภาพมาจากโรคติดต่อ แต่ปัจจุบันพบว่าปัญหาสุขภาพที่สำคัญส่วนใหญ่มาจากโรคไม่ติดต่อและพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ โดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุและอุบัติภัย

ปัจจุบันอุบัติเหตุกลายเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศ ส่งผลกระทบในทางตรงและทางอ้อม ผลทางตรงคือการบาดเจ็บ พิการ สูญเสียอวัยวะบางส่วนของร่างกายและการเสียชีวิต รวมถึงการสูญเสียสุขภาพจิต ส่วนผลทางอ้อมเป็นการสูญเสียรายได้ของบุคคลและครอบครัวที่ประสบอุบัติเหตุ สูญเสียงบประมาณของรัฐด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนสูญเสียทรัพยากรบุคลากรทางการแพทย์ในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ (แท้จริง ศิริพานิช. 2538 : 10) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้มีการเสียชีวิต พิการ เป็นการเพิ่มภาระแก่ครอบครัวในทางสังคม และเศรษฐกิจอย่างมากมาย โดยพบว่ามีความเจ็บป่วยหรือพิการภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้มีผลกระทบต่อร่างกาย จิตใจของผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุโดยตรง แล้วยังมีผลกระทบต่อญาติที่ต้องดูแลรักษาอีกด้วย และบางครั้งพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงบุคลิกภาพของผู้ป่วยไปจากเดิม ทำให้ปัญหานี้เพิ่มความเครียดให้แก่ญาติมากที่สุด (สาวิต จิรังกูร และ สงวนสิน รัตนเลิศ. 2529 : 117) จากข้อมูลของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ปี 2539 ถึง 2543 พบว่าอุบัติเหตุและการเป็นพิษเป็นสาเหตุการตายอันดับ 2 รองจากโรคมะเร็ง ในปี พ.ศ. 2543 โรคมะเร็งเป็นสาเหตุการตายอันดับแรก ตามมาด้วยอุบัติเหตุการเป็นพิษ โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูงและโรคหลอดเลือดในสมอง เป็นสาเหตุการตายอันดับ 3, 4 และ 5 ตามลำดับ ดังรายละเอียดตามตาราง 1

ตาราง 1 อัตราการตายด้วยโรคที่สำคัญ 5 โรค (อัตราต่อประชากรแสนคน) พ.ศ. 2539 – 2543

โรค	อัตราต่อแสนประชากร				
	2539	2540	2541	2542	2543
โรคหัวใจทั้งหมด	77.4	72.1	65.4	49.8	31.9
อุบัติเหตุและการเป็นพิษ	62.0	49.7	36.6	41.9	52.5
มะเร็งทุกชนิด	50.5	43.8	49.3	58.6	63.9
ความดันโลหิตสูงและโรคเลือดในสมอง	15.6	13.5	10.6	15.7	18.9
ฆ่าตัวตาย ถูกฆ่าตายและอื่นๆ	13.8	12.6	14.4	15.0	14.0

ที่มา : ส่วนข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2543.

จากตาราง 1 แสดงให้เห็นว่าอัตราตายด้วยอุบัติเหตุและการเป็นพิษมีจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุการเจ็บป่วยและการตายจากอุบัติเหตุก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ทำให้โรงพยาบาลต่างๆ ต้องใช้เตียงบริการผู้ป่วยเป็นจำนวนมากแทนที่จะได้บริการโรคร้ายแรงอื่นๆ ที่เราไม่สามารถป้องกันได้ ในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจะพบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการจราจร จำนวน 15176, 16727, 14405, 13836 ราย ในปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2543 ตามลำดับ และมีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร จำนวน 43541, 50718, 50044, 48761 ราย ตามลำดับ (ศูนย์ข้อมูลสนเทศ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย อ้างในสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย. 2543 : 31) ถึงแม้ปัจจุบันการรักษาพยาบาลจะมีอุปกรณ์ทันสมัยและมีแพทย์ผู้ชำนาญทำให้ลดจำนวนของการเสียชีวิต และการบาดเจ็บมากขึ้นก็ตาม แต่ยังนับว่าเป็นปัญหาที่สำคัญที่จำเป็นต้องแก้ไข

สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศ (TDRI : Thailand Development Research Institute) ได้คำนวณความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของประเทศที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยรวม 3 รายการที่สำคัญ (1) ความสูญเสียทางด้านทรัพย์สิน (2) รายได้และการผลิตของผู้เสียชีวิตและการพิการตลอดอายุขัย (3) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและพักฟื้น ปรากฏว่าประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 61,079 ถึง 92,290 ล้านบาทต่อปี เฉลี่ยชั่วโมงละ 7 – 10 ล้านบาท ซึ่งความสูญเสียจะเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์. 2540 : 2) ทั้งนี้ยังไม่รวมถึงความสูญเสียทางอ้อมที่เกิดจากความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัว ญาติพี่น้องและเพื่อนฝูง ที่ต้องระดมทรัพยากรต่างๆ มาร่วมงาน หรือเยี่ยมเยียนผู้บาดเจ็บ ค่าใช้จ่ายของผู้ที่

ต้องเฝ้าคอยพยาบาล รวมถึงการขาดรายได้จากที่ควรจะทำได้มากมายมหาศาลกว่าความสูญเสียที่เห็นเด่นชัดอีกหลายสิบเท่า (สิริพร สมซื่อ. 2543 : 2)

ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกพบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากที่สุดมีจำนวน 37,498 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นอันดับ 2 มีจำนวน 33,392 คัน (แบบรายงานสรุปคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักร กรมตำรวจ. 2543 : 2) ซึ่งกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้รายงานปริมาณรถจักรยานยนต์ที่จะจดทะเบียนทั่วประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นโดยประมาณปีละหนึ่งล้านคัน นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมาจนถึงปี พ.ศ. 2538 มีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนจำนวน 9,314,840 คัน เป็นอัตราการเพิ่มถึงร้อยละ 12.93 ในขณะที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีการจดทะเบียน 1,383,613 คัน มีอัตราการเพิ่มเป็นร้อยละ 9.37 จากการศึกษาข้อมูลด้านประชากรที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรประจำปี พ.ศ. 2543 พบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวม 65,099 ราย มีจำนวนผู้เสียชีวิต 11,988 ราย เป็นเพศชาย 9,415 ราย เพศหญิง 2,573 ราย โดยพบว่าเพศชายเป็น 3.6 เท่าของเพศหญิง นอกจากนี้ยังมีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสรวม 12,502 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 40,609 ราย มีมูลค่าทรัพย์สินเสียหาย 1,242,206,524 บาท สาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร คิดเป็นร้อยละ 54.2 ของอุบัติเหตุทั้งหมด เมาสุรา ร้อยละ 2.64 (แบบรายงานสรุปคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักร กรมตำรวจ. 2543 : 3) ช่วงอายุที่พบว่าเกิดอุบัติเหตุยานยนต์มากที่สุด ได้แก่ อายุ 15 – 39 ปี คิดเป็นร้อยละ 71.58 (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ. 2541 : 5) ซึ่งเป็นกลุ่มมีอายุอยู่ในวัยรุ่นและวัยแรงงานจะมีอุบัติเหตุสูงกว่าอายุอื่น ในปี พ.ศ. 2539 กลุ่มอายุตั้งแต่ 15 – 39 ปี อัตราการตายเท่ากับ 86.7 – 111.4 และในปี พ.ศ. 2540 อัตราตายจะเท่ากับ 77.7 – 87.3 (อัตราต่อประชากร 100,000 คน) (ศูนย์ข้อมูลสนเทศสำนักแผนงานและงบประมาณ กรมตำรวจ. 2541 : 5) กลุ่มผู้เสียชีวิตและผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่คิดเป็นร้อยละ 72.8 (วิทยา ชาติบัญชาชัย. 2535 : 85) และพบว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำทุกครั้งในการขับขี่รถจักรยานยนต์จะช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ 3.1 เท่าของผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย (เกียรติก้องไกร บุญนำ. 2541 : 48)

จังหวัดนครปฐมเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการจราจรคับคั่ง เป็นย่านการค้ามีการใช้ยานพาหนะชนิดต่างๆ มากมาย โดยเฉพาะอำเภอเมืองนครปฐมเป็นเขตที่มีการจราจรคับคั่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าอำเภออื่นๆ สำหรับสถิติจำนวนผู้ได้รับอุบัติเหตุจราจร และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจังหวัดนครปฐมประจำปี พ.ศ. 2542 และปี พ.ศ. 2543 มีจำนวนมาก จำแนกตามอำเภอดังปรากฏตามตาราง 2

ตาราง 2 จำนวนผู้ป่วย-ตาย จากอุบัติเหตุจราจร จำแนกเป็นรายอำเภอของจังหวัดนครปฐม ปี พ.ศ. 2542 - 2543

ลำดับ	อำเภอ	ปีงบประมาณ 2542			ปีงบประมาณ 2543		
		ป่วย (ราย)	ตาย (คน)	อัตราตายต่อแสนประชากร	ป่วย (ราย)	ตาย (คน)	อัตราตายต่อแสนประชากร
1	เมือง	6,388	248	95.26	5,990	228	87.70
2	สามพราน	2,785	50	35.73	2,390	49	34.34
3	กำแพงแสน	1,422	30	25.24	1,359	31	28.27
4	นครชัยศรี	2,323	15	15.63	2,139	30	30.73
5	บางแสน	790	4	9.00	902	9	20.13
6	ดอนตูม	790	4	9.00	902	9	20.13
7	พุทธมณฑล	607	9	41.97	553	13	57.65
	รวม	14,315	360	231.73	14,236	369	278.95

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม. (2543). *การเฝ้าระวังอุบัติเหตุยานยนต์จังหวัดนครปฐม*. เอกสารอัดสำเนา.

จากตาราง 2 แสดงว่าจำนวนประชากรที่ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุมากที่สุดคืออำเภอเมือง ถึงแม้อัตราตายต่อประชากรแสนคน จะมีแนวโน้มลดลงคือในปี พ.ศ. 2542 เท่ากับ 95.26 ในปี พ.ศ. 2543 ลดลงเหลือ 87.70 ก็ยังถือว่าเป็นปัญหาสำคัญเนื่องจาก อัตราตายในอำเภอเมืองมากกว่าอำเภออื่นหลายเท่า

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะชนิดหนึ่งที่ประชาชนส่วนใหญ่ภายในเมืองนิยมโดยสารเนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมย่อมเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากถึงร้อยละ 85 – 90 (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 51) ในปีหนึ่งๆ มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องได้รับอุบัติเหตุเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลนครปฐมสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหลายเท่า ดังปรากฏตามตาราง 3

ตาราง 3 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก จากการใช้ยานพาหนะประเภทต่างๆ ปี พ.ศ. 2538 – 2541

ประเภทยานพาหนะ	ปี พ.ศ.			
	2538	2539	2540	2541
รถจักรยานยนต์	6,658	5,847	5,728	4,725
รถยนต์ส่วนบุคคล	222	248	279	236
อื่นๆ	1,661	1,614	1,380	1,120
รวม	8,541	7,709	7,387	6,090

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครปฐม. (2541). *สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกจากการใช้ยานพาหนะประเภทต่างๆ จังหวัดนครปฐม.*

จังหวัดนครปฐมได้ถูกเลือกจากกระทรวงสาธารณสุขให้ดำเนินการนำร่อง เพื่อหาแนวทางลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนครปฐม ได้มีกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่องประกอบกับการสร้างถนนสายเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนสายหลักลงสู่ภาคใต้แล้วเสร็จในปี 2542 มีอัตราตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ลดลงอย่างเห็นได้ชัดคือ 46.43 ต่อแสนประชากร และในปี 2543 เท่ากับ 47.06 นับได้ว่าอัตราตายจากอุบัติเหตุยานยนต์จังหวัดนครปฐม ยังไม่ลดลงอย่างต่อเนื่อง (การเฝ้าระวังอุบัติเหตุยานยนต์จังหวัดนครปฐม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด. 2541 : 3)

การได้รับบาดเจ็บทุพลภาพเสียชีวิต และการสูญเสียทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์กำลังเป็นปัญหาสำคัญที่นับวันจะเพิ่มจำนวนและมีความรุนแรงมากขึ้น ส่วนสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่าร้อยละ 90 เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดขับรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิดและขับรถโดยประมาท หน่วยงานของรัฐและเอกชนได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องแสวงหาวิธีการในการดำเนินการป้องกัน ควบคุมอุบัติเหตุทุกวิถีทาง เพื่อที่จะลดอัตราการสูญเสียให้เหลือน้อยที่สุด วิธีที่จะช่วยลดปัญหาคือ แก้ไขที่พฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยให้ความรู้ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติเหตุ สร้างเจตคติที่ดี และการปฏิบัติตนที่ถูกต้อง มีสำนึกในการใช้รถใช้ถนนต่อผู้ร่วมทาง ดังนั้นการให้สุขศึกษาแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อแก้ไขพฤติกรรมของผู้ขับขี่มีหลายวิธีและการให้สุขศึกษาแบบกลุ่มเป็นวิธีหนึ่งที่นิยมใช้ในปัจจุบัน

กระบวนการกลุ่มจะทำให้แต่ละคนที่มาพบปะสังสรรค์กันด้วยความรู้สึกพึงพอใจในความสัมพันธ์ ช่วยให้สมาชิกกลุ่มได้มีพัฒนาการทางด้านทัศนคติ ค่านิยม และพฤติกรรม เพราะกระบวนการกลุ่มเป็นกิจกรรมที่นำไปสู่การปฏิบัติจริง สู่การวิเคราะห์ ทำให้สมาชิกรู้จักตนเองและผู้อื่นมากขึ้น ยิ่งกว่านั้นสมาชิกยังยอมรับข้อบกพร่องของตนเองและพร้อมจะแก้ไข สมาชิกจะมีประสบการณ์ในการดำรงชีวิตแบบประชาธิปไตย รู้จักรับผิดชอบในบทบาทของตนเอง

สมาชิกจะมีประสบการณ์ในการดำรงชีวิตแบบประชาธิปไตย รู้จักรับผิดชอบในบทบาทของตนเอง รู้จักการแก้ปัญหา รู้จักทำงานร่วมกับผู้อื่น ค้นพบวิธีแก้ปัญหาที่น่าพอใจร่วมกัน ทำให้แต่ละคนได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างกัน

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาโดยการจัดทำโครงการ รวมใจลดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในถนนเทศา อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ความรู้กฎจราจร และกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ค่อนข้างน้อย มีความเชื่อว่าผู้ขับขี่ที่ชำนาญไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยเพราะมีความเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยทำให้การได้ยินลดลง และพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะฝ่าไฟแดงเสมอ

จากปัญหาดังกล่าวจึงทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะจัดโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อที่จะไปทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติที่ดีขึ้นซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอายุยืนและปลอดภัยจากอุบัติเหตุและเข้าไปอยู่ในส่วนหนึ่งของกิจกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตเพื่อหวังผลในการป้องกันและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ต่อไป แม้ว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจรจะมีแนวโน้มลดลง แต่ก็ยังมีจำนวนสูงและยังเป็นปัญหาสำคัญโดยเฉพาะพบเพศชายอายุ 15 – 59 ปี เกิดอุบัติเหตุมากและเป็นอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันภัยแห่งชาติ. 2541 : 5) ในการทำวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาการให้สุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่มเข้ามาใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อเป็นการทำให้เกิดการเรียนรู้และช่วยให้พัฒนาการในด้านต่างๆ เช่น อารมณ์ สังคม และสติปัญญาได้ การได้ร่วมมือช่วยเหลือซึ่งกันและกันจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้สึกภายใน รู้จักตนตามความสามารถของตน บรรยากาศของกลุ่มทำให้สมาชิกรู้สึกปลอดภัย มีความนับถือตนเอง รู้จักเสาะแสวงหาความพึงพอใจและความสุขสมบูรณ์ให้แก่ชีวิต ผู้วิจัยเชื่อว่าผลการวิจัยครั้งนี้โดยอาศัยกระบวนการกลุ่มจึงเป็นกระบวนการที่มีประโยชน์ทั้งในการส่งเสริมความรู้สึกนึกคิดและพัฒนาทางด้านอารมณ์ของบุคคลไปในทางที่ดี เพื่อให้เกิดความรู้ที่ถูกต้อง มีเจตคติที่ดีทำให้มีการปฏิบัติที่จะแสดงพฤติกรรมที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ความสำคัญของการศึกษาค้นคว้า

1. เพื่อทราบผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

2. เป็นแนวทางในการนำโปรแกรมสุขศึกษาไปใช้ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

3. เป็นข้อมูลสนับสนุนให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า

การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 3,000 คน (จากสถิติการขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างประจำปี พ.ศ. 2544 ของงานจราจรสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม สำนักงานตำรวจภูธรภาค 7) ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยกำหนดคุณลักษณะของประชากร

1. ต้องเป็นผู้ที่ไม่มีความผิดปกติในการได้ยิน
2. ต้องเป็นผู้ที่อ่านออกเขียนได้
3. ยินดีเข้าร่วมโครงการตลอด คือ ตั้งแต่เริ่มโครงการ จนถึงสิ้นสุดโครงการ
4. เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ที่ใส่เสื้อมีหมายเลข และชื่อท่ารถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่

กลุ่มตัวอย่าง

เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ได้มาโดยการเลือกแบบสุ่มแบบแบ่งกลุ่ม จำนวน 60 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุม 30 คน

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ ได้แก่ โปรแกรมสุขศึกษา แบ่งเป็นดังนี้
    1.1 โปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม
    1.2 โปรแกรมสุขศึกษาตามปกติ
2. ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ประกอบด้วย
    2.1 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
    2.2 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
    2.3 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ประสิทธิผล

หมายถึง ผลการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้แบบประเมินที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

2. โปรแกรมสุขศึกษา

หมายถึง กระบวนการจัดประสบการณ์การเรียนรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุ

2.1 โปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม

หมายถึง โปรแกรมสุขศึกษาที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดการเรียนรู้ร่วมกัน ระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งประกอบด้วย การจัดกิจกรรมกลุ่ม การแลกเปลี่ยนประสบการณ์โดยสมาชิกมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เพื่อหาแนวทางเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

2.2 โปรแกรมสุขศึกษาตามปกติ

หมายถึง การให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการแจกแผ่นพับ แนะนำการปฏิบัติตนในขณะขับขี่อย่างปลอดภัย

3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถสังเกตได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ประกอบด้วย 3 ด้าน

3.1 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง ความสามารถ ความเข้าใจในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ กฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.2 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด ความคิดเห็น ความเชื่อที่มีต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.3 การปฏิบัติตนเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำในสิ่งที่เป็นความปลอดภัยทั้งตนเอง และผู้โดยสาร ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจร

4. อุบัติเหตุ

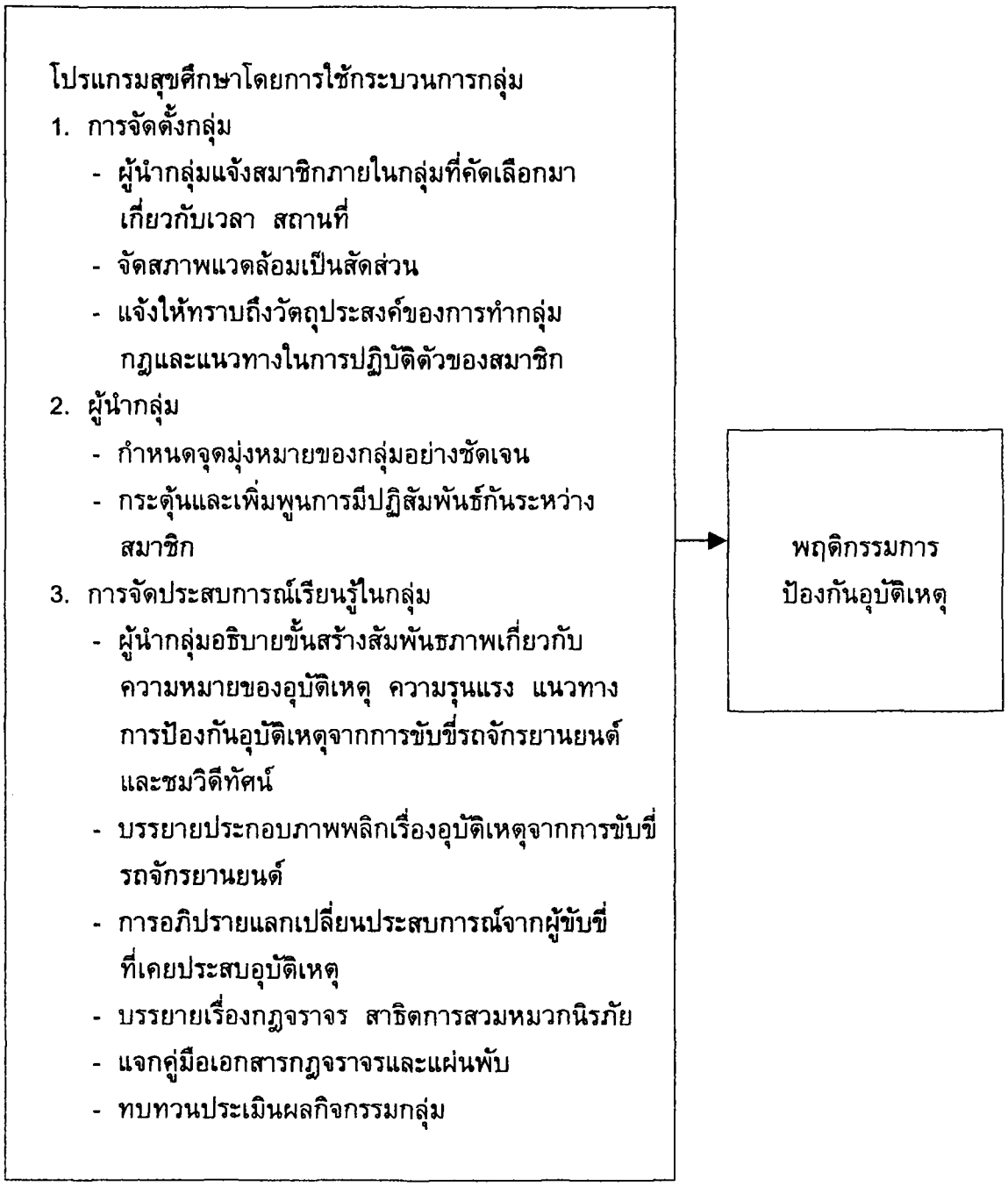
หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา มีการบาดเจ็บหรือตาย ทรัพย์สินเสียหาย เราสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้ด้วยความไม่ประมาท โดยการป้องกันอุบัติเหตุ

5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

หมายถึง ผู้มีอาชีพรับจ้างรับส่งผู้โดยสารโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ซึ่งอาจเป็นเจ้าของรถเองหรือให้เช่าเพื่อประกอบอาชีพ

กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นต้นเหตุสำคัญที่สุด ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ยานพาหนะโดยเฉพาะการขับขี่ด้วยความเร็วสูงโดยขาดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทำให้มีการบาดเจ็บเสียชีวิตพิการ และก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินเป็นอย่างมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศทั้งในแง่เศรษฐกิจและสังคม โดยเฉพาะในปัจจุบันสภาพการจราจรของประเทศในเมืองใหญ่ๆ มีสภาพการจราจรคับคั่ง มีผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพื่อความรวดเร็ว ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจร และการปฏิบัติตนขณะขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกวิธีการให้สุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม เป็นการเปิดโอกาสให้มีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ร่วมทั้งร่วมกันคิดแก้ไขปัญหา ซึ่งเป็นการสร้างสัมพันธภาพที่ดี โดยผู้วิจัยคอยกระตุ้นและสานต่อคำพูดและความคิดเห็นของสมาชิกในกลุ่ม เพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ตอบข้อสงสัย พร้อมทั้งให้ความรู้และคำแนะนำต่างๆ เพื่อความเข้าใจอันดี และการปฏิบัติอย่างปลอดภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยมีกรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้าดังปรากฏตามภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า

สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง

3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง

4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาดังต่อไปนี้

1. เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า
    - 1.1 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
    - 1.2 แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการกลุ่ม
    - 1.3 แนวคิดเกี่ยวกับโปรแกรมสุขศึกษา
    - 1.4 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ
    - 1.5 พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ
2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า
    - 2.1 งานวิจัยในต่างประเทศ
    - 2.2 งานวิจัยในประเทศ

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

องค์การอนามัยโลก ให้คำจำกัดความของ Accident ว่า "An accident is an unpredicted event resulting in recognizable damage"

วิชัย โชควิวัฒน์ (2525 : 2) ได้ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหมาย อาจจะเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ หรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้กับคนทุกเพศทุกวัย ทุกเวลา ทุกสถานที่ ถ้าหากไม่มีการศึกษาและป้องกันที่ดีพอย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้โดยง่าย

วิจิตร บุญยะโหตระ (2527 : 2) ได้ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เกิดอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ อาจทำให้สูญเสียชีวิตได้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2525 : 913) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดหรือเกิดขึ้นโดยบังเอิญ

พัชรา กาญจนารันย์ (วิจิตร บุญยะโหตระ. 2527 : 7 ; อ้างอิงจาก พัชรา กาญจนารันย์. ม.ป.ป.) ได้ให้ความหมายไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ และเหตุการณ์อาจทำให้บุคคลถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

ฟอง เกิดแก้ว (2525 : 3) ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใดก็ตามที่เกิดขึ้นหรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายของคนเรา หรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (2529 : 7) ได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุคือการขาดความสำนึกความปลอดภัยและเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นแก่ตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงาน หรือประชาชนทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจทำโดยเลินเล่อ ประมาท ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม

ไฮน์ริช (Hyirck. 1950 : 14) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดจากความละเลยการวางแผนไว้ล่วงหน้าและขาดการควบคุมต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองการกระทำต่างๆ ของคนหรือสิ่งอื่น ผลที่ปรากฏก็คือ การได้รับบาดเจ็บ หรือเกิดความเสียหาย

ไทเกอร์สัน (Tygerson. 1976 : 112) ให้ความหมายอุบัติเหตุไว้ว่า หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดการณ์ไว้ก่อน บ่อยครั้งที่มักทำให้เกิดผลในทางไม่พึงประสงค์

สแตรสเซอร์ และคนอื่นๆ (Strasser and others. 1976 : 4) ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือตายต่อบุคคล ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวังไม่ยินดีให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย หลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ

ชนิดของอุบัติเหตุ

ชนิดของอุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 4 ชนิด คือ (วิจิตร บุญยะโหตระ. 2536 : 6)

1. อุบัติเหตุภายในบ้าน (Home accidents) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัว อาจเกิดขึ้นได้ทั้งนอกบ้านและในบ้าน เช่น ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก หยิบยาผิด ตกจากที่สูง จมน้ำ และสัตว์กัดต่อย

2. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (Occupational accidents) เกิดจากการทำงานหรืออาชีพ เช่น จากโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ จากเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงาน

3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (Transportation accidents) แบ่งเป็น 4 ชนิด คือ

3.1 อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (Road Traffic Accidents) (RTA) นับว่าเป็นเรื่องสำคัญ และเกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินมาก

3.2 อุบัติเหตุจากรถไฟ (Rail accidents) เช่น รถไฟตกราง รถไฟชนกัน ฯลฯ

3.3 อุบัติเหตุทางน้ำ (Water accidents) เช่น อุบัติเหตุจากเรือทั้งที่มีเครื่องยนต์และไม่มีเครื่องยนต์

3.4 อุบัติเหตุทางอากาศ (Air accidents) การสัญจรทางอากาศ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

4. อุบัติเหตุจากธรรมชาติ (Natural disasters) เช่น จากน้ำท่วม พายุหมุน ไฟไหม้ ฯลฯ

ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

1. ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

เฮนริป (Hernrich. 1950 : 50 - 65) ซึ่งเป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติภัย เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว ใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background)
2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of person)
3. การกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts unsafecondition)
4. อุบัติภัย (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/damages)

กล่าวได้ว่า สภาพแวดล้อมของสังคม หรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มักง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น "ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ" (Accident chain) การป้องกันอุบัติภัย ตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติภัย เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติภัย) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บ หรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

การป้องกันอุบัติภัยตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่อุบัติภัย ก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติภัย โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่างๆ อุบัติภัยก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

2. ทฤษฎีพลังงาน (Energy cause theory)

ทฤษฎีต่างๆ ที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บหลายทฤษฎี ทฤษฎียอมรับกันมากที่สุด ได้แก่ ทฤษฎีพลังงานก่อให้เกิดบาดเจ็บ Haddon (วิจิตร บุณยะโหตระ. 2530 : 145) ได้กล่าวไว้ว่า เป็นเรื่องสมด้วยเหตุผลที่จะอธิบายสาเหตุการเกิดบาดเจ็บ ซึ่งอาจเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือโดยตั้งใจให้เกิดขึ้นก็ตาม จัดอยู่ในประเภทหนึ่งประเภทใดใน 2 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่หนึ่ง ได้แก่ การบาดเจ็บซึ่งเกิดจากการเกิดพลังงานมากระทบร่างกายคนเราในปริมาณที่สูงเกินกว่าร่างกาย หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายจะทนต่อแรงกระทบนั้นได้ (Injury thresholds)

ประเภทที่สอง เกิดการแลกเปลี่ยนพลังงานระหว่างร่างกาย หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายกับแรง ซึ่งมากระทบในลักษณะที่ผิดปกติ (Abnormal energy exchange) จึงทำให้เกิดการบาดเจ็บขึ้น

ขั้นตอนของการบาดเจ็บนั้น เริ่มต้นด้วยมีพลังงานก่อตัวขึ้น (Energy marshelling) แต่ยังไม่มีการปล่อยพลังงานให้ปรากฏออกมา เปรียบเสมือนรถยนต์ที่กำลังติดเครื่องยนต์ ทำให้เกิดพลังงานแล้วแต่ยังไม่ขับเคลื่อน ต่อมาจะมีการปล่อยพลังงานออกมา ซึ่งเปรียบได้รับรถยนต์ขับเคลื่อนออกมาบนถนนแล้ว และเมื่อรถคันนั้นวิ่งมาชนคน ถ้าชนเบาๆ ร่างายหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายทนต่อแรงกระทบได้ ก็จะไม่เกิดบาดเจ็บ แต่ถ้าแรงกระทบนั้นสูงเกินกว่าร่างกาย หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายทนทานไม่ได้ก็จะเกิดบาดเจ็บขึ้น

อุบัติเหตุจราจรทางบก

สาเหตุของอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก พิจารณาในพฤติกรรมจิตวิทยา และเทคโนโลยีเกิดจาก

1. พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน แบ่งได้เป็น 3 ประเภท

1.1 คนขับรถต้องมีมารยาท ไม่ดื่มสุรา หรือใช้ยาระงับประสาทเวลาขับรถการปฏิบัติตามกฎจราจร มีจิตใจสงบ มีความรับผิดชอบ ไม่คะนอง พร้อมที่จะอภัยแก่ผู้ใช้ถนนด้วยกัน กล่าวได้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับควบคุมตนเอง ตลอดจนยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ กัน

1.2 คนเดินถนน จัดว่าเป็นผู้มีส่วนร่วมในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย แต่คนเดินเท้าบางคนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การข้ามถนนนอกทางข้ามหรือลงมาเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืน

1.3 คนโดยสาร อาจเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอ้อม ได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับรถเกิดความคึกคะนอง ทำให้ขับรถเร็ว

2. ถนน สภาพถนน พื้นผิวจราจร ลักษณะดินฟ้าอากาศ ความหนาแน่นของการจราจร และเครื่องหมายจราจรต่างๆ

3. ยานพาหนะ ความสมบูรณ์ของยานพาหนะ ลักษณะการบรรทุก ความเร็วในการขับขี่ ขนาดของยานพาหนะ

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรนั้นต้องใช้มาตรการสำคัญ 3 ประการ คือ

1. มาตรการด้านวิศวกรรมการจราจร ซึ่งเกี่ยวกับการออกแบบถนนทางเท้า ทางข้าม เครื่องกีดขวางกลางถนน เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่างๆ รวมทั้งการออกแบบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เพื่อความสะดวกปลอดภัย

2. มาตรการควบคุม และบังคับใช้ให้เป็นไปตามกฎหมายที่มีอยู่อย่างเคร่งครัด กฎหมายที่บัญญัติขึ้นเหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบัน ทั้งบทบัญญัติและบทลงโทษ ซึ่งประชาชนต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลบังคับใช้

3. มาตรการทางการศึกษา เป็นการศึกษาที่เกี่ยวกับการจราจร ทั้งความรู้ ความเข้าใจ ทักษะที่ถูกต้องในการปฏิบัติตนในการขับขี่ยวดยาน เพื่อความปลอดภัย ซึ่งมาตรการทางการศึกษานี้กล่าวไว้ว่าการจะแก้ไขความบกพร่องของคนได้นั้น ต้องจัดการศึกษาที่ดี ที่ถูกต้องเหมาะสมแก่นักเรียน และประชาชน ทั้งในและนอกโรงเรียน ซึ่งการศึกษานี้หมายถึง สวัสดิศึกษา (Safety education) ที่มีจุดมุ่งหมาย วัตถุประสงค์ เนื้อหา และกระบวนการที่จะทำให้เกิดความปลอดภัย ทั้งแก่ตนเองและผู้อื่น การให้สวัสดิศึกษาหากบรรลุวัตถุประสงค์ของวิชาแล้วไซร้ จะเป็นการขจัดอุบัติเหตุต่างๆ ไปโดยปริยาย เป็นการสร้างคนให้มีคุณภาพด้วยการลงทุนที่ไม่มาก แต่ได้แน่นอนและถาวร การให้สวัสดิศึกษาจึงเป็นมาตรการที่สำคัญที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับคำกล่าวของ วิจิตร บุณยะโหตระ (2527 : 8 – 11) ที่ว่าการเรียนสวัสดิศึกษาจะช่วยให้คนเราสามารถนำเอาเทคโนโลยีและความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์มาเป็นประโยชน์แก่การดำรงชีวิตให้มากที่สุด โดยให้เราได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัยพร้อมๆ กันไป นอกจากนั้นสวัสดิศึกษาจะทำให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยให้คนเราเกิดสวัสดินิสัย และมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม (Public mind) ในเรื่องความปลอดภัยในที่สุด

จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจากการจราจร คนเป็นปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจราจรทางบกเหมือนโรคหนึ่งที่มีลักษณะการระบาด มีลักษณะเฉพาะตามกลุ่มอายุ เพศ และกลุ่มอาชีพ ซึ่งที่พบมากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 15 – 34 ปี ซึ่งเป็นวัยที่จะเป็นกำลังสำคัญต่อประเทศชาติ หากมีการสูญเสียก็นับว่าเป็นการสูญเสียอย่างใหญ่หลวง โดยเฉพาะหากมีการบาดเจ็บหรือพิการ สังคมต้องเป็นผู้รับภาระกับบุคคลเหล่านี้ ซึ่งมีผลเสียต่อการพัฒนาประเทศอย่างมาก มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กวัยรุ่น วัยเรียน วัยแรงงาน จึงเป็นหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องพึงตระหนักในการที่จะพัฒนาคน ในเรื่องการศึกษาอบรม การให้มีความรู้เรื่องการใช้รถใช้ถนน มีระเบียบและวินัยในตนเอง มีความเคารพและปฏิบัติตามระเบียบวินัยในกฎจราจร เพื่อให้เกิดความสำนึกของความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก อุบัติเหตุก่อให้เกิดการสูญเสียมากเกินกว่าที่คนทั่วไปมองเห็น ในประเทศอุตสาหกรรมจะมองเห็นความสำคัญของค่าชีวิตของประชาชนของตน และส่วนใหญ่จะเข้าใจรู้ถึงค่าของความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุทั้งทางตรงทางอ้อม ทั้งทางด้านสาธารณสุข ด้านความมั่นคงของชาติรวมทั้งความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ในที่นี้จะกล่าวถึง 2 ส่วน คือ ความสูญเสียจากการจราจรทางบก และระบาดวิทยาของอุบัติภัยจากการจราจร

1. ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบก

ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถจำแนกได้ 2 ประเภทคือ

1.1 ความสูญเสียโดยตรง (Direct loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้บาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้ เป็นต้น

1.2 ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลิตภัณฑ์ที่ต้องเสียหายในระหว่างผู้บาดเจ็บหยุดงาน หากมีการตายและพิการเกิดขึ้น ก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเปล่าที่ได้ให้การศึกษาอบรมและการอนามัยแก่ผู้ตายและผู้พิการ การสูญเสียโอกาส (Opportunity loss) ของคนตายและพิการ ถ้าหากไม่ได้รับบาดเจ็บจะสามารถหารายได้รวมถึงการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวดความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัว และผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่าไม่ได้

ดังจะเห็นได้ว่า ความสูญเสียที่มองเห็นโดยตรงนั้นมีค่าน้อยกว่าความสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก ในประเทศบราซิล ได้มีการศึกษาถึงค่าความสูญเสียนี้ พบว่าค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียงร้อยละ 6 ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี. 2537 : 23)

2. ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะการขับขี่ด้วยความเร็วสูงโดยขาดจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในประเทศอังกฤษได้ทำการสอบถามรายละเอียดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุพบว่าปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องคนเป็นสาเหตุมีถึงร้อยละ 93 (วิจิตร บุญยะโหตระ และอำนวย นาคแก้ว. 2536 : 3 ; อ้างอิงมาจาก Economic Commission for Europe. 1988 : 7 –11) จากการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกเป็นสาเหตุให้มีการบาดเจ็บ เสียชีวิตและพิการ ก่อให้เกิดการสูญเสียทรัพย์สินเป็นอย่างมากทั้งในแง่เศรษฐกิจและสังคม ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร จำแนกได้ 3 ปัจจัยด้วยกัน

2.1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human factor)

2.2 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular factor)

2.3 ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม (Roadway and Environment factor)

ปัจจัยเกี่ยวกับคน

1. ผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่นั้นจะต้องเป็นผู้บังคับและควบคุมยานพาหนะในสถานการณ์ที่ต่างๆ กัน เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยผู้ขับขี่พบว่า มีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายประการ เช่น อายุ เพศ ประสบการณ์ ความสามารถในการขับขี่ สภาพร่างกาย จิตใจ อารมณ์ การดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้นประสาท และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และสำหรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่จะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างประมาท ขับขี่ด้วยความคึกคะนอง การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับขี่รถเร็วเกินกำหนด การไม่ให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือก่อนจะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การขับแข่งขันกับเพื่อนหรือการถูกเพื่อนท้าทาย

2. ผู้โดยสาร

ผู้โดยสารจะเป็นผู้เกี่ยวข้องทางอ้อม เช่น จะมีการเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกำหนด ขับรถด้วยความประมาท ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร และขับรถแข่งขันกับผู้อื่นจนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด มีความบกพร่อง อันสืบเนื่องมาจากขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษาที่ถูกต้องสมบูรณ์ ซึ่งจะส่งผลให้อุปกรณ์ต่างๆ เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อ ระบบการทรงตัว ระบบไฟสัญญาณชำรุด หรือยางหมดสภาพ และจากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ การถอดอุปกรณ์เดิมออก เช่น กระจกหลัง

ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

จากสภาพพื้นผิวถนนที่มีลักษณะที่ขรุขระ ชำรุด ลื่น เป็นหลุมเป็นบ่อ และยังมีปัจจัยในเรื่องของสัญญาณไฟจราจร ไม่มีเครื่องหมายจราจร หรือมีการติดตั้งในสถานที่ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจนในระยะไกล และจากสภาพของธรรมชาติ เช่น ฝนตก หมอกลง ควันไฟ ซึ่งเกิดจากการเผาขยะข้างทาง จึงทำให้ไม่สามารถจะมองเห็นถนนหรือรถคันอื่นได้ชัดเจน

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

1. การจราจร หมายความว่า การให้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

2. ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความรวมถึงส่วนบุคคลที่เป็นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

3. ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้ดิน หรือเหนือพื้นดิน

4. ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

5. ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับขี่ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

6. สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใดๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

7. เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชน มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มิได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลข หรือป้ายประจำรถ มาใช้ในทางเดินรถ

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคนรถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้

เสียงสัญญาณแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ที่ปรากฏอยู่ข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดรถไปแล้ว ให้เลยไปได้

2. สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "หยุด" ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

3. สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า "ไป" ให้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

4. สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ลักษณะ 3 การให้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถหรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่จะต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงท้ายรถ

2. เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถและท้ายรถ

3. เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้าผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทิศทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายๆ ครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบและเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้ว จึงแซงขึ้นหน้าได้

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถหรือกลับรถต้องลดความเร็วของรถ

กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2522)

ข้อที่ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

รถจักรยานยนต์ ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่งแต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่องเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

1. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายทำด้วยแผ่นโลหะ หรือไม้ หรือวัสดุอื่นที่แทนกันไม่ได้

2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง เสา หลัก กำแพง รั้ว โดยใช้สีหมุดโลหะ หรือใช้วัสดุอื่นที่แทนกันได้ ทา ตอก หรือฝัง

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนด บังคับ ห้ามหรือจำกัดบางประการเพื่อบังคับการจราจรในทาง

2. ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตรายตามความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวง ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2522)

ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้

"หมวกนิรภัย" หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

"หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านหน้า ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุที่โปร่งใสและไม่มีสี

"หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ" หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิดด้านข้าง และด้านหลังเสมอหูในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการกลุ่ม (Group process)

กระบวนการกลุ่ม หมายถึง ที่รวมแห่งแนวคิดและประสบการณ์ของบุคคลหลายๆ ฝ่ายที่มาพบปะสังสรรค์กันด้วยความรู้สึกพึงพอใจในความสัมพันธ์ ซึ่งการปฏิสัมพันธ์ของสมาชิกกลุ่มนี้จะช่วยให้ค้นพบวิธีการแก้ปัญหาที่น่าพอใจร่วมกัน ทำให้แต่ละคนมีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในระหว่างกัน ความสัมพันธ์ของกลุ่มก่อให้เกิดความสามัคคี ร่วมแรงร่วมใจกันทำงานหรือกำหนดกิจกรรมเพื่อส่วนรวม กลุ่มจึงนับว่ามี "พลัง" ซึ่งสามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาชุมชนในทุกๆ ด้าน (วินิจ เกตุขำ และคมเพชร ฉัตรศุภกุล. 2522 : 14 – 15)

อิทธิพลของกลุ่มที่มีต่อสมาชิก

1. กลุ่มมีอิทธิพลต่อการเรียนรู้ของบุคคลที่เป็นสมาชิกอย่างมาก วิธีการที่สมาชิกแก้ปัญหา การจดจำบทเรียน การประพฤติปฏิบัติ การสร้างนิสัย และเจตคติการดำเนินชีวิตการทำงาน ตลอดจนความพยายามที่จะให้บรรลุเป้าหมายของบุคคลล้วนอยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มทั้งสิ้น

2. กลุ่มเป็นเครื่องสนับสนุน และช่วยให้สมาชิกสามารถแสดงออกซึ่งความรู้สึกนึกคิดอากัปกริยาต่างๆ ทั้งในทางที่ดีและไม่ดี

3. กลุ่มช่วยสนองความต้องการของสมาชิกนั่นคือ การที่สมาชิกรวมกันเป็นกลุ่มนั้นแต่ละคนย่อมมีความต้องการอยู่ภายในจิตใจของตน ซึ่งบุคคลอื่นอาจจะทราบหรือไม่ทราบก็ได้ และโดยธรรมชาติของมนุษย์นั้นย่อมจะอยู่คนเดียวไม่ได้ เพราะจะเกิดความเบื่อหน่าย บุคคลทุกคนย่อมต้องมีพรรคพวก เพื่อนฝูง ต้องการความรัก ความยอมรับจากกลุ่ม จึงเป็นเหตุให้คนมาเข้ารวมกลุ่มกับคนอื่นๆ มากขึ้น เพราะหวังว่ากลุ่มจะช่วยสนองความต้องการของตนได้

4. กลุ่มช่วยให้สมาชิกมองเห็นภาพของตนเองชัดเจนขึ้น คือช่วยให้สมาชิกทราบว่าตนเป็นอย่างไร ความมั่นใจ ความภาคภูมิใจ สิ่งเหล่านี้สมาชิกไม่สามารถรู้เห็นได้ด้วยตนเองอย่างชัดเจน ขึ้นอยู่กับบุคคลอื่นๆ หรือกลุ่มที่จะสะท้อนให้เห็นสภาพของสมาชิกแต่ละคนว่าเป็นอย่างไร

5. กลุ่มมีอิทธิพลเหนือผลงาน และการทำงานของสมาชิก จะเห็นได้จากการทำงานของบุคคลแต่ละคน การที่บุคคลจะทำงานได้ดีมีประสิทธิภาพเพียงใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับเพื่อนๆ ในกลุ่ม ถ้าสมาชิกส่วนใหญ่ของกลุ่มมีความกระตือรือร้นในการทำงาน ก็จะทำให้สมาชิกส่วนน้อยมีความกระตือรือร้นตามไปด้วย

6. กลุ่มมีอิทธิพลในการช่วยตัดสินใจ ในกรณีที่มีปัญหาหรือมีสิ่งที่ต้องเลือกต้องตัดสินใจ อาจจะใช้มติของกลุ่มเป็นเครื่องตัดสินใจได้ คือ การเปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคนได้มีส่วนร่วมออกความเห็นเกี่ยวกับวิธีการที่จะแก้ปัญหานั้นๆ ซึ่งจะทำให้ง่ายต่อการตัดสินใจ และยังก่อให้เกิดความเข้าใจอันดีต่อกันในหมู่สมาชิกอีกด้วย

7. กลุ่มมีอิทธิพลเหนือความกลัว ความวิตกกังวล ความท้อแท้ใจของสมาชิก เช่น คนที่มีความกลัวเมื่อเข้าไปอยู่ในกลุ่มเพื่อนๆ เขาจะสามารถปรับตัวให้คลายความกังวลได้ เมื่อเห็นเพื่อนๆ ในกลุ่มไม่มีความกลัว

ความสำคัญของกระบวนการกลุ่ม

ความสำคัญของกระบวนการกลุ่มจะเน้นอยู่ในขณะที่ดำเนินการกลุ่ม บุคคลในกลุ่มหรือกลุ่มเองจะได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาไปในทางที่ดีขึ้นดังนี้

1. คุณค่าในการพัฒนากลุ่ม สามารถพัฒนาการให้กับบุคคลที่เป็นสมาชิกของกลุ่มได้อย่างดี ซึ่งคุณค่าในการพัฒนามีดังนี้

1.1 การตอบสนองความต้องการพื้นฐานของบุคคล เช่น ความต้องการเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม ต้องการการยอมรับจากหมู่คณะ

1.2 การสร้างพัฒนาการด้านอารมณ์ และสังคม เมื่อบุคคลเข้าร่วมกลุ่มเขาจะได้รับการเรียนรู้เรื่องการแสดงออกด้านควบคุมอารมณ์

1.3 การพัฒนาการด้านเจตคติ ความสนใจ ความสามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคม

2. คุณค่าในด้านการวินิจฉัย ในการเข้ากลุ่มโดยทั่วไปแล้ว ผู้นำกลุ่มจะมีโอกาสสังเกตพฤติกรรมสมาชิกในกลุ่มแต่ละคน ทำให้เข้าใจและมองเห็นลักษณะแบบต่างๆ ของสมาชิกในกลุ่ม

3. คุณค่าในการบำบัด ในการรวมกลุ่มของบุคคลนั้น จะมีคุณค่าด้านการบำบัดได้เป็นอย่างดี เพราะในการเข้ากลุ่มนี้จะช่วยให้บุคคลที่มีปัญหาทางด้านอารมณ์สร้างความพึงพอใจในการทำงาน

4. คุณค่าในการศึกษาในโรงเรียน สามารถนำวิธีการของกระบวนการกลุ่มไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการศึกษาได้ เช่น การตั้งชมรม หรือแม้กระทั่งการนำเอาเรื่องกลุ่มไปสอนในชั้นเรียน เช่น การสอนกลุ่มย่อย การเล่นบทบาทสมมติ เป็นต้น

องค์ประกอบของกระบวนการกลุ่ม

ความสำเร็จของการให้ความรู้ โดยกระบวนการกลุ่ม ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 3 ประการ คือ การจัดตั้งกลุ่ม ผู้นำกลุ่ม และการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ในการกลุ่ม (Marram. 1978 ; อ้างใน ชลดา อินทรสังขนาวิน. 2542 : 27)

1. การจัดตั้งกลุ่ม

การจัดตั้งกลุ่มต้องมีการกำหนดการจัดตั้งกลุ่มแต่ละครั้ง และนอกจากวัตถุประสงค์แล้วจะต้องคำนึงถึงโครงสร้างของกระบวนการกลุ่ม ซึ่งได้แก่ จำนวนสมาชิกภายในกลุ่มการคัดเลือกสมาชิก เวลา สถานที่ จำนวนสมาชิกที่เหมาะสมในการทำกลุ่มนั้น ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของกลุ่มนั้นๆ รวมทั้งการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ สำหรับกลุ่มของสมาชิก จอห์นสัน (Johnson. 1982 ; อ้างใน ชลดา อินทรสังขนาวิน. 2542 : 27) กล่าวว่า ควรให้สมาชิกได้นั่งเป็นวงกลม

การคัดเลือกผู้เข้าร่วมกลุ่มนั้นจะต้องคำนึงถึง

1. สภาพอารมณ์ของผู้เข้าร่วมกลุ่ม

2. ความต้องการหรือความพร้อมในการจัดเข้ากลุ่ม จะต้องแจ้งวัตถุประสงค์ ซักถามความต้องการ ความคาดหวัง ความต้องการจากการเข้ากลุ่ม และแจ้งให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ของการเข้ากลุ่ม ประโยชน์ของการเข้ากลุ่ม กฎและแนวทางในการปฏิบัติตัวของสมาชิก

ระยะเวลาที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับปัญหา จากการศึกษาพบว่า ระยะเวลาที่เหมาะสมในการเข้ากลุ่ม ควรใช้เวลา 45 – 60 นาที และสูงสุดไม่เกิน 2 ชั่วโมง วัชรี ธุวะคำ (2523 : 38) สอดคล้องกับ สุกันยา ฉัตรสุวรรณ (2529 : 100) ซึ่งกล่าวไว้ว่าควรใช้เวลาประมาณ 1 – 2 ชั่วโมง และความถี่ในการเข้ากลุ่มควรจัด 1 – 2 ครั้งต่อสัปดาห์

การกำหนดสถานที่ในการทำกลุ่ม ควรมีบรรยากาศเป็นสัดส่วนเฉพาะเงียบสงบไม่มีเสียงรบกวน หรือเบี่ยงเบนความสนใจ สภาพแวดล้อมควรเหมาะสมไม่แออัดนั่งสบาย การกำหนดสถานที่นับเป็นสิ่งสำคัญ เพราะเป็นสิ่งช่วยส่งเสริมให้สมาชิกรู้สึกมั่นคง ปลอดภัย

2. ผู้นำหรือผู้ให้ความรู้

ผู้นำหรือผู้ให้ความรู้มีบทบาทและหน้าที่ 2 ประการ (Marram. 1978 ; อ้างในชลดา อินทรสังขนาวิน. 2543 : 27) ได้แก่ หน้าที่เป็นผู้นำ และบทบาทของผู้ปฏิบัติการ

การทำหน้าที่ของผู้นำกลุ่มในกระบวนการกลุ่มนั้น สามารถแยกออกได้เป็น 4 ประการ

1. เป็นผู้เอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่สมาชิก

2. เป็นผู้สร้างบรรยากาศที่มีชีวิตชีวาให้เกิดขึ้นในกลุ่ม

3. มีหน้าที่ตรวจตราดูแลความเจริญก้าวหน้าและความงอกงามของการทำกลุ่ม

4. กลุ่ม ผู้นำจะต้องมีความรับผิดชอบโดยตรง ในการดำเนินการให้กลุ่มบรรลุวัตถุประสงค์ที่วางไว้ และต้องมีการประเมินผลความก้าวหน้าของการเข้ากลุ่มเป็นระยะๆ ส่วนหน้าที่ผู้นำกลุ่มในบทบาทของผู้ปฏิบัติการ ผู้นำจะต้องมีการดำเนินการดังนี้

1. กำหนดจุดมุ่งหมายของการทำกลุ่มอย่างชัดเจน และต้องอธิบายให้สมาชิกทุกคนเข้าใจจุดมุ่งหมายและวิธีดำเนินการของกลุ่ม

2. สร้างแบบแผนของการทำกลุ่ม มีการวางแผนในเรื่องของโครงสร้างและองค์ประกอบภายนอกทั่วไปๆ

3. กระตุ้นการเพิ่มพูนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างสมาชิก

4. กระตุ้นให้สมาชิกได้พูดระบายและแลกเปลี่ยนปัญหา

5. วางระบบการทำกลุ่มสำหรับสมาชิกของแต่ละคน ผู้นำกลุ่มจะต้องสามารถหาวิธีแก้ไขในสิ่งที่เกิดขึ้นในกลุ่ม

6. การช่วยเหลือลดความวิตกกังวลของสมาชิกในกลุ่ม ตั้งแต่ในระยะเริ่มแรกของการทำกลุ่ม ต้องแจ้งวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนของการทำกลุ่ม

7. สรุปผู้นำกลุ่มที่จะสามารถทำหน้าที่ทั้ง 2 บทบาทได้อย่างดีนั้น จะต้องเป็นผู้มีความรู้ในทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการกลุ่ม เช่น ทฤษฎีการสื่อสาร จิตวิทยาการเรียนการสอน เป็นต้น ซึ่งทฤษฎีเหล่านี้จะทำให้ผู้นำกลุ่มสามารถตรวจสอบความก้าวหน้าของกลุ่ม การกำหนดหรือการสร้างความเจริญก้าวหน้าของสมาชิกแต่ละคน การกำหนดเป้าหมายของแต่ละบุคคลและของกลุ่ม

บทบาทสมาชิกกลุ่ม

1. ช่วยนำกลุ่มโดยให้ข้อคิดใหม่ๆ กระตุ้นให้กลุ่มมองปัญหาในแง่มุมใหม่ เสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหา

2. คอยกระตุ้น สนับสนุน ให้กำลังใจ และรับฟังความคิดเห็นของเพื่อนสมาชิก

3. ช่วยสร้างบรรยากาศของกลุ่มให้อยู่สภาพที่พอเหมาะ ไม่เข้มงวดหรือเครียดมากเกินไป แก้ข้อขัดแย้งภายในกลุ่ม

4. ตรวจทานความคิดเห็นต่างๆ ของเพื่อนในกลุ่ม

5. ประสานความคิดเห็นต่างๆ เข้าด้วยกัน หาทางทำให้เกิดการสร้างสรรมโนภาพทางความคิดเห็นเพิ่มขึ้น

6. ปลุกพลังกลุ่มโดยการเสนอแนะความคิดและวิธีการใหม่ เพื่อผลักดันให้กลุ่มก้าวหน้าต่อไป

3. การจัดประสบการณ์เรียนรู้ในกลุ่ม

การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ในกลุ่ม มี 3 ระยะ ดังนี้ (Marram. 1978 ; อ้างในชลดา อินทรสังขนาวิน. 2542 : 29)

ระยะที่ 1 เป็นระยะเริ่มต้นในการสร้างสัมพันธภาพ สร้างความรู้สึกมั่นคง ปลอดภัยระหว่างผู้นำกลุ่มกับสมาชิกกลุ่ม และระหว่างสมาชิกด้วยกันเอง ผู้นำกลุ่มควรย้ำให้สมาชิกทุกคนเข้าใจวัตถุประสงค์ของกลุ่ม กฎและแนวทางในการปฏิบัติในฐานะสมาชิกของกลุ่ม ส่งเสริมให้สมาชิกได้แสดงความคิดเห็น ความรู้สึก การแลกเปลี่ยนประสบการณ์อย่างอิสระและมีความจริงใจในขณะทำกลุ่ม นอกจากนี้ยังมีการสร้างปทัสถานของกลุ่มที่ชัดเจน เพื่อเป็นกฎเกณฑ์ให้สมาชิกในกลุ่มถือปฏิบัติ

ระยะที่ 2 ระยะแก้ปัญหาและเกิดการเปลี่ยนแปลง ระยะนี้สมาชิกมุ่งความสนใจมาที่ปัญหา ยอมรับว่าตนเองมีปัญหา หาทางแก้ไขและเลือกวิธีการแก้ไขปัญหา โดยมีเพื่อนสมาชิกในกลุ่มคอยช่วยเหลือ สนับสนุน การมีโอกาสได้คุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์จะทำให้เกิดความคิดใหม่ๆ และนำมาปรับปรุงแก้ไขปัญหาของตนและสมาชิกอื่น

ผู้นำกลุ่มมีบทบาทสำคัญในการทำกลุ่มให้บรรลุเป้าหมาย เสริมสร้างความเชื่อมั่นของสมาชิก เอื้ออำนวยให้กลุ่มได้อภิปรายและหาทางแก้ไขช่วยเหลือ ทดสอบความถูกต้องเพื่อให้สมาชิกในกลุ่มได้มั่นใจและสามารถนำวิธีการไปใช้แก้ปัญหาต่อไป

ระยะที่ 3 ระยะสิ้นสุดของการทำกลุ่ม เป็นระยะที่ผู้นำกลุ่มจะต้องสรุปประสบการณ์ทั้งหมดในการทำกลุ่ม ผู้นำกลุ่มจะต้องช่วยให้สมาชิกในกลุ่มประเมินความก้าวหน้า ความเปลี่ยนแปลงในทางงอกงามของตนเองและความสำเร็จของกลุ่ม

จากหลักการดังกล่าวของกระบวนการกลุ่มทำให้เกิดความรู้ เจตคติในทางที่ดีขึ้น เพื่อการปฏิบัติในทางที่ถูกต้อง จึงเหมาะสมที่จะนำมาประยุกต์ใช้กับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง ของประเทศชาติด้วย

การพัฒนาแบบกระบวนการกลุ่ม

การพัฒนาแบบกระบวนการกลุ่ม หรือการพัฒนาการทำงานเป็นกลุ่ม คือ การพัฒนาความสัมพันธ์ของแต่ละคนในกลุ่ม เพื่อให้สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการพัฒนาแบบกระบวนการกลุ่ม มีหลักการดังต่อไปนี้

1. เป้าหมาย กลุ่มจะต้องมีการกำหนดเป้าหมายให้ชัดเจน เป็นที่เข้าใจและยอมรับของกลุ่ม

2. ประชุม กลุ่มจะต้องมีการประชุมเพื่อปรึกษาหารือการทำงานร่วมกัน

3. ประสาน จะต้องประสานทั้งจิตใจและวิธีการทำงานให้สอดคล้องกลมกลืนกัน

4. ประธาน ในการรวมกลุ่ม จะต้องมีประธานหรือผู้นำกลุ่ม ซึ่งจะเป็นผู้คอยกระตุ้นให้กลุ่มไปสู่จุดหมายที่ตั้งไว้

5. ปัญหา สมาชิกกลุ่มทุกคนควรเป็นผู้มีความคิดริเริ่ม มีการแสดงความคิดเห็นร่วมวิเคราะห์ และแก้ไขปัญหา และใช้ปัญญาในการทำงานอย่างเต็มที่

6. ปัญหา ทั้งภายในและภายนอกกลุ่ม สมาชิกทุกคนต้องร่วมกันเผชิญ และร่วมมือหาทางแก้ไข

7. ประเมิน เมื่อกลุ่มได้มีการดำเนินกิจกรรมของกลุ่มไปแล้ว จะต้องมีการประเมินผล เพื่อหาข้อบกพร่องและนำไปแก้ไข

8. ปรับปรุงการจัดกิจกรรมของกลุ่ม จะต้องมีการปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ เพื่อมุ่งที่จะแก้ไขปัญหาและข้อบกพร่องในการทำงานร่วมกัน

ประโยชน์ของกระบวนการกลุ่ม

1. ปัญหา อุปสรรค และความต้องการของส่วนรวมได้รับการแก้ไข และตอบสนองความต้องการ ทำให้มีการพัฒนาไปในทิศทางที่ชุมชนต้องการอย่างแท้จริง

2. สมาชิกมีโอกาสนำความรู้ ความสามารถ แนวคิด และประสบการณ์ มาใช้ในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน

3. กระบวนการกลุ่มจะช่วยให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะ

แนวความคิดเกี่ยวกับโปรแกรมสุขศึกษา

โปรแกรมสุขศึกษาเป็นวิธีทางสุขศึกษา หมายถึง กระบวนการจัดโอกาส และประสบการณ์การเรียนรู้เรื่องสุขภาพอนามัยอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ประชาชนได้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้านความรู้ ความคิด ความเชื่อ ค่านิยม และการปฏิบัติตนในเรื่องสุขภาพไปในทางที่เกิดผลดีต่อสุขภาพของตนเอง สมาชิกในครอบครัวและเพื่อนบ้าน (นิภา มนูญปิจุ. 2528) เป็นกระบวนการที่มีการวางแผนไว้อย่างมีระบบ และมีจุดมุ่งหมายที่จะให้บุคคล ครอบครัว และชุมชนสามารถคิดและหาเหตุผลด้วยตนเองรวมทั้งการเลือก และตัดสินใจที่จะปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง เพื่อให้เกิดสุขภาพที่ดีตลอดไป (บุญยง เกี่ยวการค้า. 2526 : 328 – 383)

วิธีการให้สุขศึกษาที่ดีที่สุดวิธีเดียวไม่มี นักสุขศึกษาควรใช้หลายๆ วิธีให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์และสิ่งแวดล้อม เพราะวิธีการสอนสุขศึกษาแต่ละวิธีต่างก็มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเฉพาะสำหรับแต่ละเรื่องราวและแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ถ้าต้องการให้ผู้เรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ความรู้ ความเชื่อ ทัศนคติ การปฏิบัติตัว วิธีการ สุขศึกษาต้องใช้หลายๆ วิธี ต้องใช้เวลากระบวนการสอน สื่อการสอนต่างๆ ประกอบทั้งการจัดวิธีการสอนให้ผู้เรียนมีส่วนร่วม มีโอกาสฝึกปฏิบัติใช้วิธีการสอนที่ผ่านประสาทสัมผัสทั้งห้า ซึ่งจะทำให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ ทำให้เข้าใจ จำได้ ประทับใจ สามารถนำไปปฏิบัติตามได้ (สุรีย์ จันทรโมลี. 2527 : 2 – 3)

ในการถ่ายทอดความรู้ ความคิด หรือประสบการณ์แก่ผู้เรียนนั้น การใช้ภาษาเพียงอย่างเดียวย่อมทำให้เกิดผิดพลาดได้ง่ายเพราะความไม่แจ่มแจ้งชัดเจน เนื่องจากภาษาเป็นนามธรรม มองไม่เห็นแต่ถ้าสิ่งนั้นเป็นรูปธรรมก็จะทำให้เกิดความสนใจ ดังนั้นอุปกรณ์สุขศึกษาหรือสื่อการสอน จึงเป็นเครื่องมือที่ใช้ประกอบการให้สุขศึกษา เพื่อส่งเสริมให้ผู้รับความรู้ได้เรียนรู้และเข้าใจดียิ่งขึ้น กลวิธีการให้สุขศึกษาแต่ละวิธีให้ได้ผล จำเป็นต้องเข้าใจถึงลักษณะของแต่ละกลวิธีรวมถึงประโยชน์และข้อจำกัดของการใช้เป็นอย่างดี กลวิธีต่างๆ ทางสุขศึกษาที่สำคัญมีดังนี้ (ธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์. 2535 : 1)

1. การบรรยาย เป็นกลวิธีหนึ่งของการสอนที่ใช้กันมากและใช้ง่ายที่สุด แต่จะทำให้เกิดการเรียนรู้ได้น้อยที่สุด โดยทั่วไปการบรรยายจะใช้ได้ผลที่ต้องมีการอภิปรายและการซักถามควบคู่กันไปด้วย

2. การสอนเฉพาะตัว หรือที่รู้จักกันดีในลักษณะของการปรึกษาสุขภาพ การสอนเฉพาะตัวมีผลต่อการเรียนรู้อย่างมาก ซึ่งสามารถนำมาใช้ได้อย่างกว้างขวางทั้งในสถานศึกษา สถานบริการสาธารณสุขและชุมชนในรูปแบบการเยี่ยมบ้าน

3. สื่อสารมวลชน สื่อสารมวลชนที่ใช้ในงานสุขศึกษาเป็นการศึกษากับเป้าหมายจำนวนมาก สื่อสารใช้กันมาก ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ โดยทั่วไปแล้วการใช้สื่อสารมวลชนในงานสุขศึกษา มีข้อจำกัดในด้านประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก

4. โสตทัศนูปกรณ์ถ้าดูผิวเผินการใช้โสตทัศนูปกรณ์จะคล้ายกับการใช้สื่อสารมวลชน แต่มีความแตกต่างในขอบเขตของกลุ่มเป้าหมายที่จะใช้

5. โปรแกรมสำเร็จรูป เป็นโปรแกรมการเรียนที่จัดขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อให้ผู้เรียนสามารถเรียนรู้ได้เอง ซึ่งอาจจะอยู่ในลักษณะสิ่งพิมพ์หรือสิ่งอีเล็กโทรนิคอื่นๆ ก็ได้ เพื่อให้แต่ละคนได้เรียนรู้เป็นการเฉพาะตัว

6. โทรทัศน์เพื่อการศึกษา เป็นสื่อการเรียนรู้คล้ายกับโปรแกรมสำเร็จรูปแตกต่างที่ใช้สำหรับกลุ่มเป้าหมายให้เรียนรู้เป็นกลุ่ม เป็นขั้น

7. การสร้างทักษะเฉพาะ เป็นกลวิธีที่จะใช้สำหรับการเรียนรู้ที่ต้องการให้มีการฝึกหัดฝึกปฏิบัติจริง

8. การสร้างสถานการณ์จำลองและเกมส์ เป็นกลวิธีในการสอนโดยการจำลองสถานการณ์จริงขึ้นมาเพื่อให้กลุ่มได้เรียนรู้ ซึ่งใช้ในการสร้างแรงจูงใจได้ดี

9. การเรียนรู้โดยการซักถาม เป็นกลวิธีในการสอนที่ให้ผู้เรียนได้ใช้ความคิดของตนเองเป็นหลักแล้วขยายขอบเขตความเข้าใจให้กว้างขวางออกไป ใช้ได้ดีกับกลุ่มนักเรียนนักศึกษา

10. การอภิปรายกลุ่ม เป็นกลวิธีทางสุขศึกษาที่ใช้ได้ผลดีมากสำหรับการเรียนรู้เป็นกลุ่ม และสร้างแรงจูงใจในระยะยาว ซึ่งเป็นการพัฒนาการตัดสินใจโดยใช้บรรทัดฐานของกลุ่ม

11. การใช้ต้นแบบตัวอย่าง เป็นกลวิธีที่เป็นกลไกของกระบวนการทางสังคม คือการที่บุคคลมีการเรียนรู้โดยการเลียนแบบหรือศึกษาจากบุคคลอื่นที่ตนเองยอมรับ มีอิทธิพลต่อความรู้สึกนึกคิดหรือนิยมชมชอบ

12. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตามเงื่อนไข เป็นกลวิธีในการแก้ไขพฤติกรรมเฉพาะบางอย่าง โดยอาศัยเงื่อนไขบางประการที่ได้กำหนดขึ้น และความรู้ความเข้าใจอย่างเพียงพอที่จะเกิดขึ้นจากการเรียนรู้ในเรื่องนั้นๆ โดยตรง

13. การพัฒนาชุมชน เป็นกลวิธีที่ใช้ในงานสุขศึกษา โดยการให้ชุมชนได้มีการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถ และความรู้ ความเข้าใจในเรื่องต่างๆ โดยทั่วถึงกันทั้งชุมชน การพัฒนาชุมชนเป็นการพึ่งพาตนเอง เป็นการแก้ไขปัญหาซึ่งใช้ได้ดีในชุมชนที่มีความตื่นตัว และมีความสนใจสูง

14. การใช้มาตราการในสังคม เป็นกลวิธีที่ใช้สำหรับการดำเนินการเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในกลุ่มบุคคล โดยใช้มาตราการต่างๆ ที่มีความเข้มงวดกวดขันในระดับต่างๆ กันตามลักษณะของปัญหาและกลุ่มเป้าหมาย

15. การวางแผนและพัฒนาสังคมและองค์กร เป็นกลวิธีที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมในสังคม โดยการวางแผนเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลและการวิเคราะห์ที่ลึกซึ้งมาก จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

เพื่อให้ได้ผลในการสอนสุขศึกษา จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงกลุ่มเป้าหมายที่จะสอน ความต้องการของผู้ที่จะเรียนรู้ และการวางแผนการสอนสุขศึกษา สุขศึกษาใช้หลายวิธีการในการดำเนินงาน หลักสำคัญคือใช้กระบวนการเรียนการสอน ซึ่งประกอบด้วยการจำแนกผู้เรียน การวิเคราะห์ความต้องการของผู้เรียน การกำหนดวัตถุประสงค์ของการเรียนการสอน การกำหนดเนื้อหาและการเลือกวิธีการสอน การประเมินความพึงพอใจ การประเมินผลการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์และอื่นๆ ตามความจำเป็น

ในการเลือกใช้วิธีการสุขศึกษาที่ถูกต้องและเหมาะสม จะทำให้ผู้รับฟังเกิดการเรียนรู้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งโดยทั่วไปการเรียนรู้เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นได้กับทุกคนและตลอดชีวิต ทุกคนเรียนรู้ในสิ่งเดียวกันด้วยวิธีที่แตกต่างกันหรือประสบการณ์เดียวกัน อาจทำให้เกิดการเรียนรู้ของบุคคลแตกต่าง อัตราเร็วของการเรียนรู้ หรือเปลี่ยนแปลงคุณลักษณะและทักษะของบุคคลได้ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ. 2527 : 217 – 220) กล่าวคือ การเรียนรู้นอกจากจะเป็นพัฒนาการที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลแล้วยังเกิดขึ้นได้ในทุกสภาวะ ไม่จำเป็นต้องเกิดจากห้องเรียนเสมอไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการจัดโอกาสและกระบวนการถ่ายทอดความรู้ ซึ่งอาจเป็นที่บ้าน ในชุมชน โรงพยาบาล หรือในชีวิตประจำวัน

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกวิธีการทางสุขศึกษาที่เหมาะสมกับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ศึกษาทดลองโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม และวิธีการทางสุขศึกษา ได้แก่ การบรรยาย การสอนเฉพาะตัว การแจกคู่มือเอกสาร และโสตทัศนูปกรณ์ โดยมีรายละเอียดของการนำมาใช้ดังนี้

การบรรยาย

สุรีย์ จันทรโมลี (2527 : 63 – 64) ได้กล่าวว่าวิธีการสอนสุขศึกษาโดยวิธีการบรรยายนั้นเป็นการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์แก่ผู้ฟังได้มากในเวลาจำกัด ไม่เสียเวลาที่ผู้ฟังจะไปศึกษาเอง ทั้งยังใช้ได้เป็นอย่างดีกับหลักการพื้นฐาน และข้อเท็จจริงต่างๆ ซึ่งข้อดีของการบรรยายคือ

1. ใช้ได้กับกลุ่มผู้ฟังที่มีจำนวนมากหรือน้อยก็ได้ และถ้าใช้สื่อบางอย่างประกอบการบรรยาย เช่น โทรทัศน์ สไลด์ วิทยุ ก็จะสามารถถ่ายทอดความรู้ไปยังผู้ฟังโดยไม่จำกัดจำนวน

2. สามารถถ่ายทอดความรู้ และประสบการณ์แก่ผู้ฟังได้มากในเวลาอันจำกัด

3. ใช้ได้เป็นอย่างดีกับการถ่ายทอดความรู้ทางทฤษฎี หลักการพื้นฐาน และข้อเท็จจริงต่างๆ

4. ทำให้ผู้ฟังไม่ต้องเสียเวลาไปศึกษาหาความรู้เอง เพราะผู้บรรยายได้สรุปสาระสำคัญต่างๆ ให้แล้ว

5. พัฒนาทักษะในการฟังของผู้ฟัง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการรับรู้อย่างมีเหตุผลในเรื่องต่างๆ

สไลด์

ปัจจุบันสไลด์ได้เข้ามามีบทบาทในวงการศึกษา วงการธุรกิจการค้า และวงการกิจการการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เนื่องจากสไลด์ราคาไม่แพง ผลิตเองได้ง่าย และสามารถ แก้ไขปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงได้อีกด้วย ประโยชน์และข้อดีของสไลด์พอสรุปได้ดังนี้

1. กระตุ้นให้ผู้เรียนเกิดความสนใจที่จะเรียน

2. ใช้สอนได้ทุกระดับ ตั้งแต่ชั้นประถมจนถึงมหาวิทยาลัยและระดับผู้ใหญ่

3. ผู้เรียนสามารถจะดูภาพได้นานเท่าที่ต้องการ

4. ใช้ในการทบทวนบทเรียน ช่วยให้ผู้เรียนจำสิ่งที่ผ่านมาแล้วได้มากขึ้น

5. ช่วยให้ผู้เรียนศึกษาได้ด้วยตนเอง

6. ใช้สอนได้ทุกกระบวนวิชา

7. สามารถทำสไลด์ได้จากภาพวาด ข้อความต่างๆ ตัวพิมพ์ดีด สิ่งพิมพ์ รูปภาพ หรือของจริงได้ ทั้งเป็นสีและขาวดำ

8. ราคาไม่แพงนัก การเก็บสไลด์จึงไม่ต้องระมัดระวังว่าจะหาย อาจเก็บไว้ในที่ต่างๆ ได้

วีดิทัศน์

วีดิทัศน์ หมายถึง เทปบันทึกภาพรายการสุขภาพ นำมาเปิดให้ผู้เรียนดูและฟังการบรรยายทางเทปภาพ เพื่อศึกษาด้วยตนเอง เป็นสื่อในการให้สุขศึกษา มีผลดีคือ

1. ประสิทธิภาพในการสื่อสารสูง มีทั้งภาพและเสียงในเวลาเดียวกัน

2. สามารถให้ผู้ชมดูได้ครั้งละหลายๆ คน

3. สามารถสร้างได้ตามที่ต้องการ โดยมีเนื้อหาสาระตามจุดมุ่งหมาย

การจัดนิทรรศการ

การจัดนิทรรศการเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งที่สำคัญในการสร้างประสบการณ์ทางการเรียนให้นักเรียน โดยสามารถจูงใจให้นักเรียนมีความสนใจ และเข้าใจในบทเรียนมากขึ้น และยังมีผู้ให้ความหมายของนิทรรศการ คือการแสดงการให้การศึกษาอย่างหนึ่งด้วยการแสดงงานให้ชม อาจจะมีผู้บรรยายให้ฟัง หรือไม่ต้องมีก็ได้ การแสดงอาจจะแสดงนอกอาคารหรือในอาคารก็ได้ ซึ่งจะประกอบด้วยของจริง สิ่งจำลอง ภาพถ่ายและแผนภูมิ สิ่งของต่างๆ ที่จะนำมาแสดง แต่ในการจัดเตรียมจะต้องจัดเรียงลำดับขั้นตอนของเนื้อหาให้ดูง่ายและคำนึงถึงความชัดเจนรวมทั้งก่อให้เกิดความรู้ ช่วยให้ผู้ดูมีความเข้าใจข้อมูล โดยใช้ข้อความสั้นๆ อธิบายประกอบ ซึ่งควรจะมีสิ่งดึงดูดความสนใจและน่าติดตามด้วย ดังนั้นถ้าจะสรุปในการจัดเพื่อผลทางการศึกษาว่านิทรรศการนั้นเป็นลักษณะของทัศนศึกษาอย่างหนึ่งเพราะเป็นการให้การศึกษาทางตา ทางหู และทางเสียง ซึ่งความมุ่งหมายของการจัดนิทรรศการพอสรุปได้ดังนี้

1. เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความสนใจให้แก่ผู้ชม บางครั้งผู้ชมอาจมีความคิดสับสนในใจหลายๆ สิ่งพร้อมกันในเวลาเดียวกัน แต่การจัดนิทรรศการนี้จะช่วยให้ผู้ชมเกิดสมาธิและสามารถดึงความสนใจเฉพาะเรื่องได้เป็นอย่างดี

2. สามารถที่จะจัดแสดงเค้าโครงเรื่อง อันเป็นพื้นฐานของความคิดได้ เพราะการจัดนิทรรศการช่วยให้มองเห็นภาพและเกิดความเข้าใจได้ง่ายขึ้น

3. ช่วยเชื่อมโยงความคิดที่เป็นนามธรรมให้ออกมาในรูปของรูปธรรม และสามารถประสมประสานความรู้ที่กระจัดกระจายให้มารวมเข้าด้วยกัน

4. ถ้านักเรียนได้มีโอกาสจัดนิทรรศการเองจะช่วยส่งเสริมการแสดงออกซึ่งความรู้ความสามารถของตน และการที่นักเรียนได้ศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองจะทำให้นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องนั้นๆ ยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยให้นักเรียนมีโอกาสรับผิดชอบงานในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้นักเรียนมีโอกาสทำงานร่วมกับคนอื่น

ภาพพลิก

ลินดีแมน (Lindeman. 1971 : 191) กล่าวว่าการสอนนอกจากจะให้ความรู้โดยการพูดแล้ว การใช้สิ่งเร้าที่ไม่ใช่คำพูดร่วมด้วย เช่น ภาพพลิก เพื่อเป็นสิ่งเร้าผ่านประสาทสัมผัสหลายทางคือ ทางตา ทางหู จะได้ผลมากกว่าสิ่งเร้าที่ผ่านทางหูเพียงอย่างเดียว ซึ่งจะทำให้จำง่ายและจำได้เป็นเวลานาน

ภาพพลิกเป็นแผนภูมิที่มีหลายแผ่นลักษณะคล้ายกันหรือเรื่องเดียวกัน แล้วเย็บเป็นเล่มสำหรับพลิกดูทีละแผ่น ใช้ในการอธิบายเรื่องรายต่างๆ ในรูปลักษณ์หรือภาพ เพื่อให้ผู้เรียนสามารถเข้าใจง่าย อาจมีคำอธิบายสั้นๆ เป็นประโยชน์ใช้สำหรับประกอบคำอธิบาย สามารถใช้กับห้องธรรมดา โดยไม่ต้องควบคุมแสง เสียง สามารถผลิตได้ง่าย

ภาพพลิกที่ดีควรมีลักษณะดังนี้

1. แสดงความคิดเห็นถูกต้องตามความจริง
2. มีขนาดเห็นได้ชัดเจน ไม่จัดภาพหรือขนาดอักษรมากเกินไป
3. สีที่ใช้ควรเพียง 2 – 3 สี และใช้เพื่อเน้นหรือแสดงความแตกต่างเท่านั้น
4. ตัวอักษรเป็นตัวบรรจง อ่านง่าย ถ้าเป็นคำบรรยายให้บรรยายสั้นๆ
5. รูปภาพ แผนภาพ หรือสัญลักษณ์ที่ใช้ในภาพพลิก ควรเป็นสิ่งดูเข้าใจง่าย

เอกสารแผ่นพับ/คู่มือ

เป็นอุปกรณ์ที่ควรแจกหลังจากให้ความรู้หรือสอนเรื่องใดเรื่องหนึ่งเสร็จแล้วเพื่อให้เตือนความจำหรือเป็นคู่มือของผู้เรียนต่อไป เป็นอุปกรณ์ที่เหมาะสมในการให้สุขศึกษา แก่ประชาชนจำนวนมากให้รู้โดยทั่วกันอย่างรวดเร็ว

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพ

พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่คนเรากระทำหรือปฏิบัติ โดยมีความมุ่งหมายเพื่อก่อให้เกิดสุขภาพและสวัสดิภาพ (อรุณี ส่องประเสริฐ. 2543 : 20)

มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพไว้ดังนี้

กู๊ด (เบญจมาศ ไตรบรรณ์. 2543 : 30 ; อ้างอิงจาก Good. 1959. *Dictionary of Education.* p 55 – 56) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพว่า หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งภายในและภายนอกร่างกาย ซึ่งมุ่งหวังให้ผู้เรียนมีหรือเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นในเรื่องสุขภาพ ทั้งในสิ่งที่สามารถสังเกตได้และมีการเปลี่ยนแปลงที่ไม่สังเกตได้ แต่สามารถวัดได้

เฉลิมพล ตันสกุล (2541 : 17) ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรมสุขภาพ คือ การปฏิบัติ การแสดงออกของบุคคลในการกระทำในสิ่งที่มีผลต่อสุขภาพโดยอาศัยความรู้ความเข้าใจ เจตคติ และการปฏิบัติตนทางสุขภาพที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันอย่างเหมาะสม

วารี ระกิติ (2536 : 705 – 706) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพไว้ว่า พฤติกรรมสุขภาพเป็นพฤติกรรมที่มีความหมายเช่นเดียวกับคำว่าพฤติกรรมโดยทั่วไป คือ ปฏิกิริยาหรือกิจกรรมทุกชนิดของบุคคลที่แสดงออกภายนอกและที่อยู่ภายใน แต่พฤติกรรมสุขภาพจะเน้นเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวกับสุขภาพ

ธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์ (2535 : 11) ได้ให้ความหมายของคำว่าพฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง การแสดงออกของบุคคลที่มีผลต่อสุขภาพของบุคคลนั้นเอง หรือบุคคลอื่นๆ รวมถึงการกระทำหรืองดการกระทำในสิ่งที่เป็นผลดีหรือผลเสียต่อสุขภาพในรูปของความรู้ความเข้าใจ เจตคติ และการกระทำหรือการปฏิบัติที่มีผลดีหรือมีผลเสียต่อสุขภาพ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526 : 26) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง ปฏิกิริยาหรือกิจกรรมทุกชนิดที่มนุษย์กระทำแม้ว่าจะสังเกตเห็นได้หรือไม่ได้ก็ตามที่มุ่งเน้นเฉพาะในเรื่องสุขภาพอนามัย เช่น การปฏิบัติตนเกี่ยวกับการรักษาความสะอาดของร่างกาย เป็นต้น

ดังนั้นพฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง การกระทำของบุคคลเพื่อให้มีสุขภาพดี และสามารถป้องกันการเกิดโรคได้ ซึ่งวิธีการที่จะทำให้มีสุขภาพดีนั้นมีกลวิธีปฏิบัติต่างๆ มากมาย

องค์ประกอบของพฤติกรรมสุขภาพ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2527 : 43 – 44) ได้จำแนกพฤติกรรมไว้ 3 ด้าน ดังนี้

1. พฤติกรรมด้านพุทธิปัญญา (Cognitive domain) พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวข้องกับการรับรู้ การจำข้อเท็จจริงต่างๆ รวมทั้งการพัฒนาความสามารถ และทักษะทางสติปัญญา

2. พฤติกรรมด้านเจตคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective domain) ได้แก่ ความสนใจ ความรู้ ท่าที ความชอบ ไม่ชอบ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน หรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถืออยู่ เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจของบุคคล การเกิดพฤติกรรม ด้านเจตคติมีขั้นตอนต่างๆ ดังนี้

2.1 การรับรู้หรือให้ความสนใจ (Receiving or attending)

2.2 การตอบสนอง (Responding)

2.3 การให้ค่าหรือการเกิดค่านิยม (Valuing)

3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor domain) พฤติกรรมนี้เป็นการใช้ความสามารถที่แสดงออกทางร่างกายซึ่งรวมถึงการปฏิบัติ เป็นความตั้งใจหรือท่าทีที่แสดงว่าจะปฏิบัติในอนาคต

การวัดพฤติกรรมสุขภาพ

การศึกษาครั้งนี้วัดประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพ ซึ่งมีแนวคิดในการวัดพฤติกรรมสุขภาพดังนี้

บลูม (Bloom. 1971 : 9) ได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของจุดมุ่งหมายของการเรียนการสอน ที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในตัวผู้เรียนไว้ 3 ประการ คือ

1. ความรู้ (Cognitive domain) พฤติกรรมด้านนี้เกี่ยวกับความรู้ การระลึกได้หรือจำได้ รวมทั้งข้อเท็จจริงต่างๆ และการพัฒนาความสามารถด้านสติปัญญา มีวิจารณญาณเพื่อการตัดสินใจ พฤติกรรมด้านนี้ประกอบด้วยความสามารถระดับต่างๆ ซึ่งเริ่มต้นจากการรับรู้ในระดับง่ายๆ และเพิ่มความสามารถในด้านการคิดและสติปัญญาขึ้นไปจนสามารถสรุปวิเคราะห์เป็นหลักการ เกิดความรู้ เกิดความสร้างสรรค์และแก้ปัญหาได้ในเรื่องต่างๆ

2. เจตคติ (Affective domain) จุดประสงค์นี้เน้นพฤติกรรมที่เกี่ยวกับความรู้สึกอารมณ์ ท่าที ความชอบ ไม่ชอบ ค่านิยม การพัฒนาความซาบซึ้งที่จะปลูกฝังให้เกิดในตัวผู้เรียนและการประเมินค่า หรือการปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถืออยู่ พฤติกรรมด้านนี้ยากแก่การอธิบายและการสังเกต เพราะเกิดขึ้นภายในจิตใจของแต่ละบุคคล การวัดเจตคติควรให้ครอบคลุมองค์ประกอบของเจตคติทั้ง 3 องค์ประกอบ คือ (Triandis. 1971 : 3)

องค์ประกอบด้านพุทธิปัญญา เป็นองค์ประกอบที่มนุษย์ใช้ในการคิด ความคิดนี้อาจอยู่ในรูปใดรูปหนึ่งแตกต่างกัน มีส่วนประกอบย่อยประกอบด้วย ความเชื่อ ความรู้ ความคิดเห็นที่บุคคลมีต่อที่หมายของเจตคติ

องค์ประกอบด้านท่าทีความรู้สึก เป็นองค์ประกอบด้านอารมณ์ ความรู้สึกซึ่งเป็นตัวเร้า "ความคิดอีกต่อหนึ่ง มีความรู้สึกชอบ ไม่ชอบ หรือท่าทีที่ดี ไม่ดีต่อบุคคลหรือต่อที่หมายของเจตคติ

องค์ประกอบด้านการปฏิบัติ เป็นองค์ประกอบที่มีแนวโน้มหรือความพร้อมที่บุคคลจะปฏิบัติต่อที่หมายของเจตคติ ถ้ามีสิ่งเร้าที่เหมาะสม จะเกิดการปฏิบัติหรือมีปฏิกิริยาอย่างใดอย่างหนึ่ง

องค์ประกอบทั้ง 3 องค์ประกอบของเจตคติมีลักษณะที่สำคัญหลายประการ แต่ลักษณะสำคัญขององค์ประกอบเจตคติ ซึ่งนักสังคมวิทยานิยมวัดคือ ทิศทางและปริมาณขององค์ประกอบนั้นๆ

ทิศทาง (Direction) หมายถึง การประเมินค่าการรู้ การรู้สึกและการพร้อมกระทำไปในทางที่เป็นบวกหรือลบ ซึ่งหมายถึงดีหรือเลว ชอบหรือไม่ชอบ พอใจหรือไม่พอใจการพร้อมที่จะให้การสนับสนุนช่วยเหลือหรือพร้อมที่จะทำลาย หรือขัดขวางความเจริญของสิ่งนั้น

ปริมาณ (Magnitude) หมายถึง ความเข้มข้นหรือปริมาณความรุนแรงของเจตคติไปในทิศทางบวกหรือลบนั้น คือ บุคคลอาจมีเจตคติต่อสิ่งหนึ่งอย่างรุนแรงมากและต่อสิ่งหนึ่งเพียงบางเบา ทั้งนี้ย่อมขึ้นกับความสำคัญของสิ่งนั้น หรือขึ้นอยู่กับความพัวพันของบุคคลกับเรื่องนั้นๆ นอกจากนี้เจตคติจะสามารถใช้ทำนายพฤติกรรมได้แม่นยำยิ่งขึ้น ถ้ามีการวัดเจตคติและพฤติกรรมในขอบเขตกว้างขวางที่เท่าเทียมกัน หรือมีความเฉพาะเจาะจงในการวัดเจตคติให้เท่าเทียมกับสภาพการวัดพฤติกรรม วิธีการวัดเจตคติมีหลายแบบ แต่ที่นิยมกันมาก ได้แก่ วิธีการวัดของเทอร์สโตน ลิเกิร์ตและออสกูด

3. ทักษะหรือการปฏิบัติ (Psychomotor domain) พฤติกรรมด้านนี้มุ่งเน้นการกระทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความสามารถ และความชำนาญเฉพาะอย่าง พฤติกรรมด้านนี้จะเป็นการบ่งชี้การแสดงออกของพฤติกรรมขั้นสุดท้าย

ดังนั้นการสอนจึงควรเน้นทั้งด้านการให้ความรู้ การสร้างเจตคติ และส่งเสริมการปฏิบัติไปพร้อมๆ กันนั่นคือ เน้นให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทุกด้าน ถ้าต้องการให้มีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติตน เพียงด้านใดด้านหนึ่งหรือสองด้านก็ตามย่อมไม่เพียงพอ และได้ผลไม่สมบูรณ์ตามความคาดหมาย

การวัดความรู้

เครื่องมือที่ใช้วัดความรู้มีหลายชนิด แต่ละชนิดก็เหมาะสมกับการวัดความรู้ตามคุณลักษณะซึ่งแตกต่างกันออกไป ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงเครื่องมือที่ใช้กันมาก คือ แบบทดสอบ (Test) (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2527 : 21 – 25)

ความหมายและลักษณะของแบบทดสอบ

แบบทดสอบเป็นวิธีการเชิงระบบที่ใช้วัดตัวอย่างพฤติกรรมตามความคาดหมายนี้แบบทดสอบที่สำคัญ 3 ประการคือ

1. แบบทดสอบเป็นวิธีเชิงระบบ (Systematic procedure) ซึ่งหมายความว่าแบบทดสอบนั้นจะต้องมีกฎเกณฑ์แน่นอนเกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารจัดการและการให้คะแนน

2. แบบทดสอบเป็นการวัดพฤติกรรม (Behavior) ซึ่งจะวัดเฉพาะพฤติกรรมที่วัดได้เท่านั้น โดยผู้ตอบจะต้องสนองต่อข้อคำถามที่กำหนดให้ มิใช่เป็นการวัดโดยตรง

3. แบบทดสอบเป็นเพียงส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่ต้องการวัดทั้งหมดตามความเป็นจริง ไม่มีแบบทดสอบชุดใดที่จะมีข้อคำถามวัดพฤติกรรมที่ต้องการได้ทั้งหมด ฉะนั้นจึงต้องตกลงว่า ข้อคำถามในแบบทดสอบเป็นตัวแทนของข้อคำถามทั้งหมดที่ใช้วัดพฤติกรรมนั้น และถ้าผู้ตอบข้อคำถามใดคำถามหนึ่งถูกจะต้องให้คะแนนเท่ากัน

ประเภทของแบบทดสอบ

แบบทดสอบมีลักษณะต่างกันมากทั้งในด้านรูปแบบการนำไปใช้และจุดมุ่งหมายในการสร้าง ประเภทของแบบทดสอบจึงแบ่งได้แตกต่างกันตามเกณฑ์ที่ใช้

1. แบ่งตามลักษณะทางจิตวิทยาที่ใช้วัด จะแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

1.1 แบบทดสอบผลสัมฤทธิ์ (Achievement test) เป็นแบบทดสอบที่ใช้วัดความรู้ความเข้าใจ ตามพุทธิวิสัย (Cognitive domain) ซึ่งเกิดจากการเรียนรู้แบบทดสอบประเภทนี้แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1.1.1 แบบทดสอบที่ครูสร้างเอง (Teacher – Made test) เป็นแบบทดสอบที่สร้างโดยทั่วไป เมื่อต้องการใช้ก็สร้างขึ้น ใช้แล้วก็เลิกกัน ถ้าจะนำไปใช้อีกก็ต้องดัดแปลงปรับปรุงแก้ไข เพราะเป็นแบบทดสอบที่ยังขาดคุณภาพ

1.1.2 แบบทดสอบมาตรฐาน (Standardized test) เป็นแบบทดสอบที่ได้มีการพัฒนาด้วยการวิเคราะห์ทางสถิติมาแล้วหลายครั้งหลายหน จนมีคุณภาพสมบูรณ์ทั้งด้านความเที่ยง ความยากง่าย อำนาจจำแนก ความเป็นปรนัย และมีเกณฑ์ปกติให้เปรียบเทียบด้วย รวมความแล้วต้องมีมาตรฐานทั้งด้านดำเนินการสอบและการแปลผลคะแนนที่ได้

1.2 แบบทดสอบความถนัด (Aptitude test) เป็นแบบทดสอบที่ใช้วัดสมรรถภาพทางสมองของคนว่า มีความรู้ความสามารถมากน้อยเพียงใด และมีความสามารถทางด้านใดเป็นพิเศษ แบบทดสอบประเภทนี้แบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1.2.1 แบบทดสอบความถนัดทางการเรียน (Scholastic aptitude) เป็นแบบทดสอบความถนัดที่วัดความสามารถทางวิชาการว่ามีความถนัดในวิชาอะไร ซึ่งจะแสดงถึงความสามารถในการเรียนต่อวิชาแขนงนั้น และสามารถเรียนไปได้มากน้อยเพียงใด

1.2.2 แบบทดสอบความถนัดพิเศษ (Specific aptitude test)· เป็นแบบทดสอบที่ใช้ความสามารถพิเศษของบุคคล เช่น ความถนัดทางดนตรี ทางการแพทย์ ทางวิศวะ เป็นต้น ใช้สำหรับการแนะแนว การเลือกอาชีพ

1.3 แบบทดสอบบุคคล-สังคม (Personal – social test) เป็นแบบทดสอบที่ใช้วัดบุคลิกภาพและการปรับตัวเข้ากับสังคมของบุคคล

2. แบ่งตามรูปแบบของการถามตอบ จะแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

2.1 แบบทดสอบความเรียง (Essay test) แบบนี้กำหนดคำถาม ให้ผู้ตอบจะต้องเรียบเรียงคำตอบเอง

2.2 แบบทดสอบตอบสั้นและเลือกตอบ (Short answer and multiple choice test) แบบนี้จะกำหนดคำถามให้และกำหนดให้ตอบสั้นๆ หรือกำหนดคำตอบมาให้เลือก ผู้ตอบจะต้องเลือกตอบตามนั้น แบบทดสอบประเภทนี้แบ่งเป็น 4 ชนิด คือ

2.2.1 แบบให้ตอบสั้น (Short answer item)

2.2.2 แบบถูกผิด (True – false items)

2.2.3 แบบจับคู่ (Matching items)

2.2.4 แบบเลือกตอบ (Multiple choice item)

3. ถ้าแบ่งตามลักษณะการตอบ จะแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

3.1 แบบทดสอบปฏิบัติ (Performance test) เป็นการทดสอบด้วยการให้ปฏิบัติลงมือทำจริงๆ เช่น การแสดงละคร การช่างฝีมือ การพิมพ์ดีด เป็นต้น

3.2 แบบทดสอบเขียนตอบ (Paper – pencil test) เป็นแบบทดสอบที่ใช้กันทั่วไป ซึ่งให้กระดาษและดินสอหรือปากกาเป็นอุปกรณ์ช่วยตอบ ผู้ตอบต้องเขียนคำตอบทั้งหมด

3.3 แบบทดสอบปากเปล่า (Oral test) เป็นการพูดแทนการเขียน มักเป็นการพูดคุยกันระหว่างผู้ถามกับผู้ตอบ เช่น การสัมภาษณ์

4. ถ้าแบ่งตามเวลาที่กำหนดให้ตอบ จะแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

4.1 แบบทดสอบใช้ความเร็ว (Speed test) เป็นแบบทดสอบที่กำหนดเวลาให้จำกัด ต้องตอบภายในเวลานั้น มักจะมีจำนวนข้อคำถามมากๆ แต่ให้เวลาน้อย

4.2 แบบทดสอบให้เวลามากๆ (Power test) เป็นแบบทดสอบที่กำหนดเวลาให้ตอบอย่างเต็มที่ ผู้ตอบจะใช้เวลาตอบเท่าใดก็ได้ เสร็จแล้วเป็นเลิกกัน

5. แบ่งตามลักษณะเกณฑ์ที่ใช้วัด จะแบ่งเป็น 2 ประเภท

5.1 แบบทดสอบอิงเกณฑ์ (Criterion – Reference test) เป็นแบบทดสอบที่วัดตามจุดประสงค์ของการเรียนรู้ หรือตามเกณฑ์ภายนอก ซึ่งเป็นเนื้อหาของวิชาการเป็นหลัก

5.2 แบบทดสอบอิงกลุ่ม (Norm – Referenced test) เป็นแบบทดสอบที่เปรียบเทียบผลระหว่างกลุ่มที่สอบด้วยกัน

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกใช้แบบทดสอบที่แบ่งตามลักษณะทางจิตวิทยา ประเภทแบบทดสอบผลสัมฤทธิ์ และรูปแบบของการถามตอบเป็นเลือกตอบ (True – false item) ในการวัดพฤติกรรมความรู้ ถือตามทฤษฎีของบลูมและคณะ ซึ่งต้องวัดความจำ ความเข้าใจ การนำไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินค่า

การวัดเจตคติ

จากความหมายของเจตคติและองค์ประกอบของเจตคติ ซึ่งประกอบด้วยส่วนที่เป็นความรู้หรือความเชื่อ ส่วนที่เป็นความรู้สึกหรือการประเมิน และส่วนที่เป็นพฤติกรรม ทำให้การวัดจะต้องทำทั้ง 3 องค์ประกอบและต้องวัดเป็นภาพรวม โดยพิจารณาจากกิริยาท่าที การตอบสนองต่อสิ่งเร้าในหลายประการร่วมกัน มิใช่วัดจากการกระทำหรือพฤติกรรมเพียงอย่างใดอย่างหนึ่งของบุคคล นอกจากนั้นการวัดเจตคติยังต้องบ่งบอกถึงปริมาณ (Magnitude) ความมากน้อยของเจตคติที่มีต่อสิ่งเร้าและทิศทาง (Direction) ที่บอกว่ามีเจตคติไปในทางบวกหรือทางลบ (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2527 : 66)

หลักการวัดเจตคติ

การวัดเจตคติมีหลักการเบื้องต้นที่สำคัญเบื้องต้น 3 ประการ คือ

เนื้อหา (Content) การวัดเจตคติต้องมีสิ่งเร้าไปกระตุ้นในแสดงกิริยาท่าทางออกมาสิ่งเร้าโดยทั่วไป ได้แก่ เนื้อหาที่ต้องการวัด เช่น ต้องการวัดเจตคติต่อการตัดสินใจเกี่ยวกับชีวิตครอบครัวของบุคคล เนื้อหาที่เป็นสิ่งเร้าในที่นี้ก็คือสถานการณ์การตัดสินใจเกี่ยวกับชีวิตครอบครัว ซึ่งได้แก่ การเลือกคู่ครอง ระยะเวลาการมีบุตรคนแรกและคนต่อไป ขนาดของครอบครัว และความสัมพันธ์ภายในครอบครัว เป็นต้น

ทิศทาง (Direction) การวัดเจตคติโดยทั่วไปกำหนดให้เจตคติมีทิศทางเป็นเส้นตรงและต่อเนื่องกัน ในลักษณะเป็นซ้าย–ขวาหรือบวก-ลบ กล่าวคือ เริ่มจากเห็นด้วยอย่างยิ่ง และลดความเห็นด้วยลงเรื่อยๆ จนถึงความรู้สึกเฉยๆ และลดต่อไปเป็น ไม่เห็นด้วย จนไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ลักษณะของการเห็นด้วยอยู่เป็นแนวเส้นตรงเดียวกันและต่อเนื่องกัน

การวัดเจตคติวัดโดยวิธีการต่าง ๆ ดังนี้

1. สังเกตจากพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งเป็นวิธีการที่ทำได้ยาก ผลลัพธ์ที่ได้ยังไม่อาจสรุปได้แน่นอนว่าเป็นเจตคติ เพียงแต่นำข้อมูลที่ได้จากการสังเกตไปอนุมานว่าบุคคลนั้นมีเจตคติต่อสิ่งนั้นๆ เป็นอย่างไร

2. วิธีการรายงานด้วยคำพูด โดยใช้แบบสอบถามหรือการสัมภาษณ์ เป็นวิธีการวัดเจตคติแบบปรนัยแบบหนึ่ง ซึ่งเป็นวิธีที่นิยมใช้และใช้ศึกษาเปรียบเทียบได้กับบุคคลจำนวนมากอีกด้วย

3. วิธีการแปลความ เป็นวิธีการวัดเจตคติแบบอัตนัย เหมาะสำหรับใช้วัดบุคคลจำนวนน้อย ซึ่งต้องอาศัยเวลามากในการวัด ผู้ถูกวัดจะแสดงความรู้สึกนึกคิดที่จะตอบคำถามได้อย่างไม่ถูกจำกัดในด้านเวลาและขอบเขตของเนื้อหา

จากหลักการวัดเจตคติผู้วิจัยใช้วิธีวัดเจตคติโดยการเรียบเรียงข้อความที่เกี่ยวกับทัศนคติที่ต้องการจะศึกษา ข้อความแต่ละข้อความจะมีทางเลือกตอบได้ 3 ระดับ ตั้งแต่ เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย

การวัดการปฏิบัติ

การวัดผลการปฏิบัติมีดังนี้

1. การสังเกต (Observation)
2. การจัดอันดับ (Ranking)
3. มาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale)
4. แบบสำรวจพฤติกรรม (Check lists)
5. แบบบันทึกต่างๆ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกใช้การวัดผลภาคปฏิบัติแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) เป็นเครื่องมือที่ใช้มากในการประเมินผลการปฏิบัติ โดยทั่วๆ ไป จะใช้มาตราส่วนประมาณค่าแบบตัวเลข (Numercial Rating scale) ซึ่งจะกำหนดคุณลักษณะที่ประมาณค่าเป็นตัวเลข

ขั้นตอนการสร้าง

1. กำหนดคุณลักษณะที่จะวัดให้ชัดเจน ทั้งคุณลักษณะของวิธีการ และคุณลักษณะของผลงาน
2. กำหนดแบบมาตราส่วนประมาณค่า
3. กำหนดระดับมาตราส่วนประมาณค่า
4. เขียนคำชี้แจง

ความเชื่อถือได้ของข้อมูลที่ได้มาจากมาตราส่วนประมาณค่า นอกจากจะขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สังเกต และความไม่มีอคติแล้ว ยังขึ้นอยู่กับการกำหนดหรือแยกความหมายของคุณสมบัติที่จะพิจารณาด้วย ดังนั้นจะต้องแยกคุณสมบัติที่จะประมาณค่าให้ละเอียดเป็นคุณสมบัติย่อยๆ

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จะให้ได้ผลดีควรมีการป้องกันทั้ง 3 ขั้นตอน คือ ทำอย่างไรไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำอย่างไรจึงจะลดความรุนแรงของการบาดเจ็บลงได้ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นทำอย่างไรถึงจะทำให้ผู้ประสบเหตุรอดชีวิต หรือมีอาการไม่รุนแรงจนเสียชีวิตและพิการ การป้องกัน 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. การป้องกันปฐมภูมิ (Primary prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ได้แก่

1.1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีจิตสำนึก และร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ดื่มสุรา หรือเสพสารเสพติด เมื่อขับขี่ยวดยานพาหนะ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น

1.2 ประชาชนทั่วไป เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ มีความรู้สึกร่วมในสังคมที่จะต่อต้าน รังเกียจผู้กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร

1.3 ผู้ประกอบการด้านการผลิตยานพาหนะ เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการผลิต "ผลิตภัณฑ์คุณภาพ" เน้นถึงระบบความปลอดภัยและอุปกรณ์ความปลอดภัย

2. การป้องกันทุติยภูมิ (Secondary prevention) เป็นพฤติกรรมเพื่อป้องกันการบาดเจ็บหรืออันตรายต่อร่างกายและชีวิต หากจะเกิดอุบัติเหตุซึ่งได้แก่

2.1 ผู้ขับขี่ มีการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย มีจิตสำนึก และร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตราการและกฎหมายด้านการป้องกันทุติยภูมิ ได้แก่ การใส่หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การใช้เข็มขัดนิรภัย การใช้ถุงลมนิรภัย การใช้เก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็ก ฯลฯ

2.2 ประชาชนทั่วไป มีพฤติกรรมร่วมที่จะต่อต้านผู้กระทำผิดกฎจราจร และเป็นแนวร่วมในการผลักดันให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารปฏิบัติตามการป้องกันต่างๆ

2.3 เจ้าหน้าที่มีการเข้มงวดกวดขันตรวจจับผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด

3. การป้องกันตติยภูมิ (Tertiary prevention) เป็นพฤติกรรมการป้องกันเพื่อให้ผู้ประสบอุบัติเหตุรอดชีวิตหรือมีอาการไม่รุนแรงมากขึ้นจนถึงเสียชีวิตหรือพิการ โดยกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่

3.1 การให้ความรู้ การฝึกอบรมต่ออาสาสมัคร และประชาชนทั่วไป ในด้านการช่วยเหลือปฐมพยาบาล การนำส่งที่ปลอดภัยและช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บ เป็นต้น

3.2 การจัดทำและซ้อมแผนปฏิบัติการ เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรง และสาธารณภัยประจำหน่วยงาน ท้องที่ และจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ

3.3 การจัดตั้งระบบการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ระบบการแพทย์ฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre-hospital care) โดยกระทรวงสาธารณสุขร่วมกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน เป็นผู้ดำเนินการตามแผนงานด้านบรรเทาสาธารณภัย กรมการแพทย์

3.4 กิจกรรมของคณะกรรมการประสานนโยบาย และแผนปฏิบัติการด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัยทางการแพทย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประสานนโยบายและดำเนินการด้านภัยพิบัติในทางการแพทย์

การป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ปัจจุบันอุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ องค์การอนามัยโลกถือว่า อุบัติเหตุเป็นโรคระบาดร้ายแรงชนิดหนึ่ง ซึ่งสามารถป้องกันได้เช่นเดียวกับโรคระบาดอื่นๆ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2527 : คำนำ) ซึ่งถ้าพิจารณาลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุนั้น ร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุทั้งหมดมีสาเหตุเกิดมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคน การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ได้เกิดจากความบังเอิญแต่เกิดจากความบกพร่องของคน และระบบต่างๆ ที่ไม่มีประสิทธิภาพ อุบัติเหตุจึงหลีกเลี่ยงได้โดยใช้มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการให้การศึกษา การออกแบบทางวิศวกรรม และการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมาย (พรสุข หุ่นนิรันดร์. 2534 : 3) ซึ่งพฤติกรรมการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ พฤติกรรมต่างๆ อันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาท หรือการเลินเล่อ ความมักง่าย การฝ่าฝืนกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น สาเหตุเหล่านี้เกิดจากอุปนิสัยหรือเจตคติของแต่ละบุคคลที่ปลูกฝังหรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นจึงแตกต่างกัน (วิจิตร บุญยะโหดระ และอำนวย นาคแก้ว. 2536 : 10) จะเห็นได้ว่า เจตคติของคนมีส่วนสำคัญมาก ในการป้องกันอุบัติเหตุ คนที่มีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัยจะเป็นคนที่มีหลักการที่ดีในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

บุญสม มาร์ดิน และสำอาง พ่วงบุตร แนะนำถึงหลักการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อให้ได้รับความปลอดภัย มีดังนี้ (บุญสม มาร์ดิน และสำอาง. 2525 : 82 – 88)

1. การป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งอาจประกอบด้วยการป้องกันสำคัญ 3 ประการ คือ

1.1 การป้องกันด้านบุคคล ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้เดินถนนจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ไม่ประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่จะต้องมีสุขภาพปกติ เช่น สายตาดี ได้ยินเสียงต่างๆ อย่างชัดเจน สภาพจิตและอารมณ์ปกติ ไม่เป็นโรคหัวใจหรือโรคอื่นๆ ที่มีอาการอย่างฉุกเฉิน ผู้ขับขี่จะต้องศึกษากฎจราจรต่างๆ ให้เข้าใจและนำมาปฏิบัติจริง รวมทั้งมารยาทในการขับขี่รถจักรยนต์ ดังนี้

1.1.1 การใช้สัญญาณ ผู้ขับขี่จะต้องให้สัญญาณทุกครั้ง ตั้งแต่เคลื่อนรถออก เลี้ยวขวา เลี้ยวซ้าย หยุดรถ ขอลดความเร็วของรถ กลับรถ ขอทางและอนุญาตให้รถอื่นแซงขึ้นหน้า โดยใช้เวลาในการให้สัญญาณ เพื่อให้รถคันอื่นรู้ล่วงหน้านานพอสมควร มิใช่ยกมือให้สัญญาณแล้วหยุดรถหรือเลี้ยวรถทันที การปฏิบัติเช่นนี้จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

1.1.2 การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟ ปฏิบัติตนตามสัญญาณและกฎจราจรตลอดระยะเวลาการใช้รถ การหยุดรถ การจอดรถจะต้องจอดในที่ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ หรือในสถานที่ที่เห็นว่าปลอดภัย และไม่กีดขวางทางจราจร การออกรถในระหว่างติดไฟแดง ต้องไม่ออกก่อนสัญญาณไฟเขียวปรากฏขึ้น

1.1.3 การใช้แตรสัญญาณและการเร่งเครื่องยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนไม่น้อยที่ขาดมารยาทในการใช้แตรรถ นอกจากนี้ยังเร่งเครื่องเสียงดังผิดปกติจนเป็นที่น่ารำคาญของผู้อื่น การปฏิบัติเช่นนี้ นอกจากจะเป็นการผิดมารยาทของผู้ขับขี่อย่างร้ายแรงแล้วยังสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่นด้วย ซึ่งไม่ควรกระทำอย่างยิ่ง

1.1.4 การแซงรถและการขับรถฉวัดเฉวียน การแซงรถในที่คับขัน ขับรถฉวัดเฉวียนตัดหน้ารถคันอื่น ไม่ขับรถให้อยู่ในเส้นทางจราจร การขับรถแสดงลวดลายต่างๆ นับว่าเป็นมารยาทไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำ ควรจะขับรถให้เป็นไปตามเส้นทางหรือลู่ทางวิ่ง การแซงรถจะต้องขอทางแซงก่อน หรือเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะแซง และเมื่อเห็นว่ารถคันอื่นต้องการจะไปเร็วกว่าเราก็ควรจะเปิดทางให้ ไม่ควรขับไปกีดกันเอาไว้ ควรถ้อยทีถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

1.1.5 ขับรถเร็วกว่าอัตราและช้ากว่าปกติ ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทั้งสองประการ การขับขี่ควรมีมารยาทในการใช้ความเร็วให้เหมาะสมกับกาลเทศะคือ การขับขี่รถมากๆ นั้น ก็ควรจะใช้ความเร็วปกติ หากถนนว่างข้างหน้าไม่มีรถ ก็ควรขับให้เร็วกว่าปกติ แต่ไม่เร็วเกินอัตราที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องจากความเร็วของรถเป็นสำคัญ เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากจะต้องมีมารยาทและขับรถให้เป็นไปตามเครื่องหมายและกฎจราจรแล้ว ผู้ขับขี่ควรคำนึงถึงความเร็วของรถให้มาก นักขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตไปเพราะใช้ความเร็วเกินปกติ และมีความประมาทในการขับขี่รถนั้นเป็นจำนวนมาก

1.1.6 การปฏิบัติสิ่งที่ปลอดภัย และการละเว้นปฏิบัติสิ่งที่เป็นอันตราย ข้อปฏิบัติและข้อละเว้นการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เช่น เมื่อถึงทางแยกควรหยุดรถก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับต่อไป ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เคียงคู่หรือแข่งขันไปกับรถยนต์ หรือจักรยานยนต์คันอื่นๆ หรือขับคู่ขนานกันเป็นกลุ่ม ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยการจับคันบังคับมือเดียว มืออีกข้างหนึ่งหิ้วหรือถือสิ่งอื่นหรือใช้มือนั้นเกาะพ่วงรถคันอื่นๆ ที่กำลังแล่นอยู่ การเลี้ยวรถ ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ให้อยู่ในช่องทางเดินที่เลี้ยว พร้อมทั้งให้สัญญาณการเลี้ยวก่อน เลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

1.2 การป้องกันด้านสภาพของยานพาหนะ สภาพของยานพาหนะเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่ง ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น การป้องกันโดยการควบคุมสภาพของยานพาหนะให้อยู่ในสภาพปลอดภัย เช่น ต้องมีความมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์หรือส่วนประกอบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของรถครบถ้วน สมบูรณ์ไม่ชำรุด หากมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่น ห้ามล้อชำรุด โคมไฟเสีย กระจกมองหลังแตก จะต้องรีบแก้ไขให้อยู่ในสภาพดีก่อนนำไปใช้

1.3 การป้องกันด้านสภาพถนน สภาพของถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น จะต้องปรับสภาพถนนให้ปลอดภัยในการจราจรอยู่เสมอ เช่น แยกทางเดินสำหรับคนเดินเท้าออกเป็นส่วนหนึ่งของถนน วางแผนหรือออกแบบทางแยก ทางเชื่อมถนนที่เหมาะสม มีเครื่องกั้นเครื่องหมายจราจร และแสงสว่างในถนนอย่างเพียงพอ ความโค้งของถนนและผิวลาดเอียงของถนนต้องมีรัศมีที่ถูกต้อง พื้นผิวของถนนมีความต้านความลื่น สามารถช่วยถ่ายแรงสัมผัสระหว่างยางรถในระหว่างที่ห้ามล้อได้ และไม่เป็นหลุมหรือโคลน

2. การขจัดความบกพร่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ความบกพร่องของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ได้แก่

2.1 ขับรถเร็ว อุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว จะเกิดในลักษณะต่างๆ เช่น ชนท้ายรถคันข้างหน้าเพราะห้ามล้อไม่ทัน บนทางแยกไม่ชลอเป็นเหตุให้รถชนกัน ชนรถอื่น ชนผู้เดินเท้า รถคว่ำเอง เป็นต้น

2.2 ขับรถด้วยความประมาท อุบัติเหตุจากการประมาทจะเกิดในลักษณะต่างๆ เช่น ขับรถออกและเลี้ยวรถไม่ระวัง ตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ขับรถแซงรถคันอื่นแซงในที่คับขัน กะระยะแซงผิด เป็นต้น

2.3 ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งความไม่รู้กฎและระเบียบจราจร เช่น ขับรถล้ำแนวกลางถนน ล้ำช่องการเดินรถ ไม่หยุดให้ทางแก่รถที่มาตรงหรือให้รถที่มาทางซ้าย ไม่หรี่โคมไฟ เวลาขับรถสวนกัน จอดรถในที่มืดไม่เปิดโคมไฟ เลี้ยวไม่อ้อมจุดศูนย์กลางกลับรถตรงหัวเลี้ยว ทางแยก หยุดหรือเบารถโดยไม่ให้สัญญาณ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น

2.4 สุขภาพของผู้ขับรถไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับรถได้ เช่น เหน็ดเหนื่อยเกินไป อดนอน อ่อนเพลีย กำลังง่วงนอนมาก เมาสุรา มีอารมณ์โกรธอยู่ เป็นโรคประจำตัวบางอย่าง มีวัยไม่เหมาะสม อายุมากหรือน้อยเกินไป สมองและสายตาขาดความว่องไว เป็นต้น

3. การขจัดความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ควรหมั่นตรวจตราดูแลบำรุงรักษา ซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ อย่าละเลย เนื่องจากความไม่เอาใจใส่เสียดายค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมในการรักษา หรือไม่เห็นความสำคัญของสภาพรถ เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุเกิดความสูญเสียได้

ความบกพร่องของสภาพรถจักรยานยนต์ที่สำคัญ มีดังนี้

3.1 ห้ามล้อ เช่น ห้ามล้อแต่ละข้างไม่เสมอกัน ห้ามล้อเสื่อมสมรรถภาพชำรุด

3.2 เครื่องยนต์ เช่น รถเร่งเครื่องยนต์ไม่ขึ้น หรือเครื่องยนต์มีความร้อนจัดจนทำให้เกิดเพลิงไหม้ได้

3.3 คันเร่งที่คันบังคับ คันเร่งชำรุด หรือเสื่อมสภาพ ขัดข้อง ใช้ได้ไม่ดี ฝืด หรือลื่นบังคับรถได้ยากและอันตราย

3.4 โคมไฟหรือสัญญาณไฟรถของรถ เช่น โคมไฟหน้า ทั้งไฟสูง ไฟต่ำ ไฟหรี่ ไฟเลี้ยว ห้ามล้อ ตลอดจนแตรรถ ถ้าชำรุดใช้การไม่ได้อาจทำให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

3.5 เกิดมุมอับด้านหน้ารถ เช่น บรรทุกของไว้ข้างหน้ารถหนักและมากบังสายตามองทางข้างหน้า

3.6 เกิดมุมอับด้านหลังรถ เช่น บรรทุกไว้ข้างหลังรถหนักและบังสายตามองกระจกส่องหลัง

4. ความบกพร่องของถนนและทัศนวิสัยไม่ดี ทั้งสภาพถนนที่ชำรุด มีความลาดเอียงไม่เหมาะสม มุมโค้งหักมุมมาก ขาดแสงสว่าง มีฝุ่นควันรบกวน สภาพดินฟ้าอากาศแปรปรวน ฝนตก ถนนลื่น รวมทั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจรที่บกพร่องเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเช่นกัน

5. ความร่วมมือจากผู้ใช้ถนนร่วมกัน รถยนต์ รถโดยสาร รถบรรทุก รถจักรยาน ผู้เดินเท้า ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือกันในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอาเปรียบ มีน้ำใจในการเดินทางซึ่งกันและกัน

เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

เจตคติเป็นดัชนีที่จะชี้แนวทางในการแสดงพฤติกรรม กล่าวคือ ถ้ามีเจตคติที่ดีก็มีแนวโน้มที่จะเข้าหาหรือแสดงพฤติกรรมตรงกันข้ามถ้ามีเจตคติที่ไม่ดีก็จะมีแนวโน้มที่จะไม่เข้าหา โดยการถอยหนีหรือต่อต้านการแสดงพฤติกรรมนั้น (กมลรัตน์ หล้าสุวงษ์. 2533 : 240) ดังนั้นถ้าบุคคลมีเจตคติที่ดีต่อสิ่งใดโอกาสที่ผู้นั้นจะเข้าหาหรือแสดงพฤติกรรมที่ดีต่อสิ่งนั้นมากขึ้น

อะไร ? เป็นพลังผลักดันให้บุคคลปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพได้เหมาะสม เป็นคำถามที่นักการสาธารณสุขได้ค้นหาคำตอบหรือแก้ไขปัญหาสุขภาพและแสวงหากลวิธีที่จะทำให้บุคคลได้กำหนดการเลือกในการปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพด้วยตนเองได้อย่างเหมาะสมเพื่อนำไปสู่สุขภาพที่ดี การป้องกันอุบัติเหตุจราจรทั้งในกรุงเทพมหานครและในส่วนภูมิภาค ประชาชนยังขาดความตระหนัก มีเจตคติและค่านิยม เช่น ในการสวมหมวกนิรภัยคิดว่าไม่เท่ เกะกะคนอื่นไม่ใส่ก็ไม่เป็นไร จากการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นเห็นว่าเป็นสิ่งที่เท่ ไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัย ดังนั้นการจัดกิจกรรมสุขศึกษาให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องจัดกิจกรรมให้สนองตอบ 3 ปัจจัย คือ ปัจจัยนำ เจตคติและค่านิยม ปัจจัยส่งเสริม ได้แก่ ความคิดเห็นในกลุ่ม และปัจจัยเอื้ออำนวย ได้แก่ ร้านจำหน่ายหมวกนิรภัย ร้านดัดแปลงสภาพรถ ทั้ง 3 ปัจจัยจะต้องได้รับการแก้ไขหรือจัดกิจกรรมสุขศึกษาไปพร้อมๆ กัน จากที่กล่าวมานี้ผู้วิจัยคิดว่าควรมีการปลูกฝังในการเคารพกฎจราจร มีน้ำใจและแบ่งปันถนนหนทางซึ่งกันและกัน ดังนั้นปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรสามารถลดน้อยลงไปในที่สุด

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

ความหมายของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าหมวกกันน็อก มาจากคำภาษาอังกฤษว่า Anti-knock helmet เป็นหมวกที่จัดทำขึ้นสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เพื่อลดอัตราบาดเจ็บและการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่และโดยสาร (สันติชัย ภัทรประภา. 2538 : 1)

ส่วนกรมวิทยาศาสตร์บริการ ได้ให้ความหมายของหมวกนิรภัย หมายถึง หมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เฉพาะตัวบุคคล เพื่อลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับกระทรวงอุตสาหกรรมได้ให้ความหมายของหมวกนิรภัยไว้ว่าหมวกนิรภัยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งครอบคลุมเฉพาะหมวกนิรภัยที่ใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วไป มิได้ครอบคลุมถึงหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ในการแข่งขัน ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่เพิ่มความปลอดภัย เพื่อป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือพื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะของหมวกนิรภัยกลมคล้ายกระโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิดอะครีโลไนทรายส์ บิวตาลีน-สไตรีน เทอร์คโพลีเมอร์ (Acrilonitrile butaline-styrene teropolymer) หมวกนิรภัยนี้จะมีสีสันต่างๆ กันออกไป เช่น แดง เขียว น้ำเงิน เหลือง ส้ม ขาว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสง เพื่อเวลาใส่แล้วจะได้มองเห็นแต่ไกล

ส่วนประกอบสำคัญ ที่จะช่วยป้องกันอันตรายให้กับผู้สวมใส่ เช่น รองในกระบังหมวก แถบป้องกันการกระแทก แผ่นรองป้องกัน และอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว เช่น แผ่นปิดหลังคอ แถบโยง แถบบรัด เบาะรอง แผ่นปิดหู สายรัดคาง และรัดศีรษะ

หมวกนิรภัยที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน วูแกน ได้รวบรวมไว้ว่ามี 3 แบบ (Vaughan. 1977 : 125) คือ

1. แบบมาตราฐาน (Standard helmet) เป็นแบบแรกที่เริ่มใช้ป้องกันได้เฉพาะส่วนบนศีรษะ

2. แบบเต็มศีรษะหรือแบบเจ็ท (Jet helmet) ซึ่งดัดแปลงมาจากมาตรฐานตัวหมวกยื่นต่ำลงถึงท้ายทอยทางด้านหลัง

3. แบบเต็มหน้า (Full face helmet) เป็นแบบล่าสุด มีส่วนป้องกันปากและคางทางด้านหน้า

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยป้องกันมิให้ศีรษะของผู้ขับขี่กระแทกกับตัวรถหรือพื้นถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ประเทศไทยได้ออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยแล้ว เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้นิยมใช้หมวกนิรภัยมากขึ้น จึงได้กำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยภายในประเทศให้มีคุณภาพไม่ด้อยไปกว่าของต่างประเทศ

ปัจจัยในการใช้หมวกนิรภัยให้มีประสิทธิภาพ

ในบางครั้งได้มีการเสนอข้อคิดเห็นกันว่า อุบัติเหตุซึ่งเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหลายนั้น เป็นเพราะเขาเหล่านั้นไม่ได้ยินสัญญาณเตือนมาจากแตรของยานพาหนะคันอื่นๆ และหมวกนิรภัยซึ่งสวมอยู่นั้น ได้ช่วยทำให้ความสามารถในการได้ยินเสียงแตรลดลงไปด้วย ความสามารถที่จะได้ยินเสียงในกรณีขึ้นอยู่กับ

1. โสตประสาทของเขาเอง
2. เสียงจากรถที่เขาขับขี่อยู่เอง (เสียงเครื่องยนต์ เสียงยางบดกับพื้นถนน ฯลฯ)
3. อัตราเร็วในการวิ่งของรถที่เขากำลังขับขี่อยู่ ร่วมกันกับอิทธิพลของเสียงลมซึ่งผ่านเข้ามากระทบกับใบหูเขา
4. ระดับเสียงโดยทั่วไปในบริเวณรอบๆ ตัว ซึ่งมาจากยานพาหนะอื่น
5. การใช้สิ่งปิดใบหู เช่น แผ่นปิดหูหมวกนิรภัยหรือผ้าพันคอ
6. ทิศทางจากแหล่งที่มาของเสียงที่จะได้ยิน เช่น จากทางด้านหน้าหรือทางด้านหลังของเขา

เพื่อที่จะกำหนดให้ทราบว่าบางข้อของปัจจัยเหล่านี้ อาจมีอิทธิพลต่อความสามารถในการได้ยินเสียงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากน้อยเพียงใด จึงได้กำหนดการทดลองขึ้นมา โดยให้นักขับขี่รถจักรยานยนต์ผู้หนึ่งขับรถด้วยอัตราความเร็วคงที่วิ่งเข้าไปหาความเร็วคงที่เข้าไปหารถยนต์คันหนึ่ง ซึ่งได้จัดเตรียมการไว้ให้เปิดแตรสัญญาณเสียงปี๊ดๆ ทุกๆ ครึ่งวินาที รถยนต์คันดังกล่าวนี้จอดอยู่โดยหันหน้าไปยังทิศทาง ซึ่งรถจักรยานยนต์วิ่งเคลื่อนที่เข้ามา เมื่อเริ่มได้ยินเสียงแตรสัญญาณจากรถยนต์ ให้เขากดสวิทช์อันหนึ่งเตรียมไว้บนรถจักรยานยนต์คันนั้น เพื่อให้ยิงลูกปืนซึ่งทำด้วยซอล์คลงไปยังพื้นทันที ระยะทางซึ่งวัดจากเครื่องหมายซอล์คดังกล่าวไปถึงตำแหน่งของรถยนต์จึงแสดงระยะไกลที่สุด ซึ่งเขาจะสามารถจะได้ยินสัญญาณเสียงแตรของรถยนต์ ในสภาพแวดล้อมต่างๆ กันที่ทำการทดลองไว้ และรวบรวมผลได้ดังนี้

1. เมื่อสวมหมวกนิรภัยแต่รถจักรยานยนต์จอดอยู่กับที่ และไม่ได้ติดเครื่องยนต์ไว้ รวมทั้งไม่มีเสียงรบกวนอื่นๆ ด้วย ปรากฏว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถได้ยินเสียงแตรจากรถยนต์ที่ระยะห่างออกไปเกินกว่า 1 ไมล์

2. เมื่อขับเข้ามาด้วยอัตราเร็วเกินกว่า 40 ไมล์ต่อชั่วโมง ซึ่งถึงแม้จะไม่ได้สวมหมวกนิรภัยอยู่ก็ตาม เขาจะเริ่มได้ยินเสียงแตรรถยนต์ที่ระยะทางซึ่งยังห่างระยะห้ามล้อของรถ

จักรยานยนต์เสียอีก สำหรับอัตราเร็ว 45 ไมล์ต่อชั่วโมงระยะทางดังกล่าวนี้จะห่างไม่เกิน 24 หลา และที่อัตราเร็วสูงกว่านี้มากๆ นั้น การใช้สัญญาณเตือนดังกล่าวจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แต่อย่างใดในทางปฏิบัติ

3. ระยะห่างซึ่งสามารถจะได้ยินเสียงแตรรถยนต์ได้ ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์เข้ามา ด้วยการใช้เครื่องยนต์ที่ติดตั้งไว้เพียงเบาๆ นั้น จะห่างเกินกว่าสองเท่าของระยะทางดังกล่าว ในเมื่อเร่งเครื่องยนต์จนมีเสียงดังมากซึ่งแม้แต่ตัวรถจักรยานยนต์เองจะยังคงจอดอยู่กับที่ เมื่อเพิ่มอัตราเร็วให้สูงขึ้นจะทำให้เสียงลมปะทะดังมากขึ้นตามไปด้วย ความได้เปรียบในข้อนี้ (เกี่ยวกับเมื่อเครื่องยนต์เบาๆ) ก็จะลดลง ซึ่งปรากฏว่าเมื่อรถจักรยานยนต์วิ่งเข้ามาด้วยอัตราเร็วเพียง 20 ไมล์ต่อชั่วโมง ความได้เปรียบในข้อนี้จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 12 เท่านั้น

4. ขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วใดๆ ซึ่งยังอยู่ระหว่าง 20 ไมล์ต่อชั่วโมงกับ 40 ไมล์ต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ได้ทดสอบหมวกนิรภัย 2 แบบ (เป็นแบบธรรมดาที่ใช้กันอยู่ทั่วไป) และปรากฏว่าจากการสวมหมวกนิรภัยอยู่ด้วยนี้ ทำให้ระยะทางซึ่งเคยได้ยินเสียงแตรรถยนต์ (ในขณะที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย) นั้น ลดลงอีกเป็นระยะทาง 40 ฟุต

การเลือกและวิธีใช้หมวกนิรภัย

1. หมวกนิรภัยที่ใช้ควรมีขนาดเหมาะสมกับศีรษะ ไม่เล็กหรือไม่ใหญ่เกินไป และคาดสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่นกับศีรษะ จึงจะสามารถลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้

2. การเลือกซื้อหมวกควรทดสอบ โดยการสวมหมวกและสายรัดคางให้แน่นแล้วผลักหมวกไปทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกทางด้านหลังเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะควรเปลี่ยนขนาดหมวกใหม่

3. สีของหมวกนิรภัยควรมีสีสดใส เพื่อช่วยให้ผู้ขับขี่รถข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น

4. คุณภาพของหมวกนิรภัยและสายรัดคาง จะเสื่อมไปตามอายุการใช้งานจึงควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3 – 5 ปี หรือถ้าเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้วก็ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน

5. หมวกนิรภัยเป็นเพียงอุปกรณ์ช่วยลดความรุนแรง ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เท่านั้น แต่สิ่งที่สามารถช่วยให้เกิดความปลอดภัยที่ดีที่สุด คือการขับขี่ด้วยความไม่ประมาทและการปฏิบัติตามกฎจราจร

ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ดี

ริชาร์ด (Richard. 1984 : 758) ได้แนะนำลักษณะของหมวกนิรภัยที่ดี ควรประกอบด้วย

1. ตัวหมวกชั้นนอกทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง เพื่อป้องกันแรงกระแทก

2. ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรลีน (Polystyrene) ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้เป็นการลดแรงกระแทกที่จะมากระทำต่อศีรษะให้กระจายออกไป

3. พื้นผิวของหมวกด้านนอกต้องเรียบ เพื่อป้องกันไม่ให้มีการหมุนของศีรษะและคอ

4. จุดยึดสายรัดคางบนตัวหมวก ควรอยู่สูงกว่าขอบหมวกพอสมควร และค่อนไปทางหลัง ก่อนซื้อให้ทดสอบโดยการสวมหมวกและรัดสายคางให้เรียบร้อย ถ้าผลักทางด้านหลังแล้ว ขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะ หรือกว่านั้นก็ไม่ควรซื้อหมวกใบนั้น เพราะขณะเกิดอุบัติเหตุหมวกอาจหลุดทำให้เกิดอันตรายได้

ข้อกฎหมายที่ควรทราบเกี่ยวกับหมวกนิรภัย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้หมวกนิรภัย มี 3 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 และกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) (กระทรวงมหาดไทย. ม.ป.ท. : 3) โดยมีสาระสำคัญที่ควรทราบดังนี้

1. กฎหมายมีผลบังคับใช้ในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2538 เป็นต้นไป ทุกถนน ตรอก ซอย ผู้ขับขี่โดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกนิรภัย

2. กฎหมายมีผลบังคับใช้ในเขตท้องที่จังหวัดใหญ่ๆ ทั่วประเทศ 17 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นนทบุรี นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ ภูเก็ต นครปฐม ปทุมธานี พิษณุโลก สงขลา สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุดรธานี อุบลราชธานี และสมุทรปราการ จะมีผลบังคับ ตั้งแต่วันที่ 30 มิถุนายน 2538 เป็นต้นไป

3. จะมีผลบังคับครบทุกจังหวัดทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป

4. ลักษณะหมวกจะเป็นแบบหนึ่งแบบใดก็ได้ใน 3 แบบ คือ ครึ่งใบ เต็มใบ และปิดเต็มหน้า

5. หมวกนิรภัยที่ใช้ ถ้าแบบใดมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) แล้วก็ต้องใช้หมวกที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมกำกับไว้ ซึ่งขณะนี้หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบและเต็มใบ มีการกำหนดมาตรฐานอุตสาหกรรมแล้ว และในกรณีที่มีกระบังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

6. การสวมหมวกนิรภัยต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

7. ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท

8. กฎหมายกำหนดนี้ไม่ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยม

กฎหมายและระเบียบการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ธีระพล อรุณะกสิกร. 2540 : 20 – 127)

กฎหมายและระเบียบจราจรทางบกฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538) และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญของบางมาตราที่เกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

1. การใช้รถ

1.1 รถจักรยานยนต์ที่นำมาวิ่งบนถนนนั้น ต้องมีสภาพแข็งแรงมั่นคง สภาพสมบูรณ์ อุปกรณ์ครบถ้วน ไม่เป็นอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพ ทั้งต่อผู้ใช้เองและคนอื่นๆ เช่น ห้ามใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเสียงดังอื้ออึง อุปกรณ์สมบูรณ์ครบถ้วนและใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ รถจักรยานยนต์ต้องมีโคมไฟหน้ารถและโคมไฟท้ายรถ สำหรับไฟหน้ารถนั้นต้องมีโคมไฟแสงพุ่งไกล และโคมไฟพุ่งต่ำ ส่วนโคมไฟท้าย โคมไฟหยุด และโคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ โคมไฟท้ายรถส่องสว่างพร้อมกับโคมไฟหน้ารถ เว้นแต่โคมไฟหยุดต้องส่องแสงสว่างเมื่อห้ามล้อเท้า สำหรับเสียงสัญญาณแตรนั้น ต้องใช้เสียงสัญญาณเฉพาะของรถจักรยานยนต์ และห้ามผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงสัญญาณที่เป็นนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร

1.3 การบรรทุก รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างให้บรรทุกของไม่เกิน 150 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง

2. สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้

3. การใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้ทางดังนี้

3.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชน หรือโดนคนเดินเท้าและต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น

3.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่น ที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินซ้าย

3.3 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะหย่อนความสามารถในการขับรถ ขณะเมาสุราหรือสิ่งอื่น

3.4 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องลดความเร็วและหยุดรถ เมื่อปรากฏสิ่งปิดกั้นหรือสัญญาณเสียงรถไฟหรือสัญญาณจากเจ้าหน้าที่ของรถไฟกำลังแล่นผ่าน

3.5 ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถในช่องเดินรถประจำทางที่เจ้าหน้าที่กำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

4.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วที่กฎหมายกำหนด หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ในทาง

4.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องลดความเร็วของรถ เมื่อจะเลี้ยว ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ หรือเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางร่วม ทางข้าม เส้นให้รถหยุด วงเวียน บนสะพาน เชิงสะพาน เนินเขา ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอกควัน ฝุ่น ฝน

5. การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก หรือวงเวียน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อผ่านทางแยก ทางร่วม หรือวงเวียน ต้องปฏิบัติดังนี้

5.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วม ทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน แต่ถ้าถึงทางร่วมแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใด มีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

5.2 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรนั้น แต่ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าว เมื่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของคนขับผ่านไปก่อน

5.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ออกจากทางส่วนบุคคล หรือทางเดินรถในบริเวณจราจร เมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถ เพื่อให้รถที่กำลังผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

ข้อบังคับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ตามกฎหมายกำหนดใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มี 3 ประการ

1. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทชั่วคราว
2. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภท มีอายุ 1 ปี
3. ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภทตลอดชีพ

คุณสมบัติของผู้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

1. อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติและตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538)
4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นคนที่เห็นชัดได้ว่า ไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัวที่ผู้ประกอบวิชาชีพเห็นว่าอาจเป็นอันตราย
6. ไม่เป็นคนบุคคลวิกลจริต หรือจิตฟั่นเฟือน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

งานวิจัยในต่างประเทศ

รัซแซม (Russam. 1979 : 205) ได้ศึกษาสำรวจการเข้ารับการฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ และการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประเทศญี่ปุ่น ในปี 1978 จากการศึกษาสรุปได้ว่าตามกฎหมายการจราจรของประเทศญี่ปุ่นนั้น บังคับให้ผู้ที่จะขับรถจักรยานยนต์ประเภทและขนาดต่างๆ เช่น รถจักรยานยนต์มอฟ ขนาด 50 ซีซี ถึง 400 ซีซี และรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ 400 ซีซีขึ้นไป ต้องผ่านหลักสูตรการฝึกหัดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความปลอดภัยเสียก่อน ทั้งนี้สถาบันฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์จะบริการฝึกหัดและสอน ทั้งภาคความรู้ กฎจราจรและภาคสนามบนถนนสายความปลอดภัย (ถนนฝึกหัด) เพื่อที่จะให้ผู้จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ขนาดต่างๆ กัน ได้มีความชำนาญขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้องตามกฎจราจรและกฎของความปลอดภัย คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ทางหลวงในชนิดนั้นๆ มีอายุครบ 16 ปีบริบูรณ์และต้องผ่านการทดสอบและควบคุมขั้นมาตรฐานในการทดสอบคือ การทดสอบด้านความรู้ในเวลากำหนดเกี่ยวกับการจราจร การทดสอบสายตา การมองเห็นในระยะต่างๆ การบอดสี การได้ยินเสียง พร้อมทั้งการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง ผู้ศึกษายังกล่าวสรุปว่ายังไม่ปรากฏประเทศใดมีกฎเกณฑ์ กฎหมาย และการบังคับใช้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางหลวงอย่างเข้มงวดเหมือนกับประเทศญี่ปุ่นขณะนั้น ทั้งนี้เพื่อป้องกันอุบัติภัยที่อาจจะเกิดขึ้น

ลีซ (Lease. 1986 : 83) ได้ศึกษาวิเคราะห์หลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ใน 3 เมือง ศูนย์กลางภาคใต้ของรัฐเพ็นซิลวาเนีย การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์ผลหลักสูตรผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบการประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และการฝ่าฝืนกฎจราจร ระหว่างกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์กับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง ซึ่งกลุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 100 มีภูมิลำเนาและคุณลักษณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เหมือนกัน จากเมืองแลนเคสเตอร์ เมืองเลบานอน และเมืองยอร์คของรัฐเพ็นซิลวาเนีย ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิการศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชายมีครอบครัวแล้ว อายุ 30 – 49 ปี มีรายได้และมีรถเป็นของตนเอง มีความรับผิดชอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ทั้ง 2 กลุ่มนั้น มักเกิดกับผู้ขับขี่ที่เดินทางไกล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนหนุ่ม พบว่า การประสบอุบัติเหตุทั้งสองกลุ่มแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ และพบว่า ประสบการณ์ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนเกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรและทั้งนี้พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่ผ่านหลักสูตรสวัสดิศึกษาเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์จะประสบอุบัติเหตุ และฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เรียนรู้การขับขี่ด้วยตนเอง

พอทวิน และคณะ (Potvin, et al. 1988 : 1206 – 1208) ได้ทำการศึกษาโปรแกรมฝึกอบรมการขับขี่ในกลุ่มเด็กวัยรุ่นในรัฐ Quebee สหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 1983 โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้จากบทเรียนในชั้นเรียน 30 ชั่วโมง และการฝึกการขับขี่บนถนนที่ปลอดภัย 8 ถึง 10 ชั่วโมง ทำการทดลอง 2 กลุ่ม โดยกลุ่มทดลองเป็นกลุ่มที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นครั้งแรกตามกฎหมายอายุ 18 – 25 ปี กลุ่มเปรียบเทียบเป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 16 – 17 ปี หลังการทดลองเป็นเวลา 1 ปี พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มเปรียบเทียบสูงกว่ากลุ่มทดลองและพบว่าในผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ในขณะที่หญิงอายุสูงกว่า 18 ปี มีอัตราการได้รับอุบัติเหตุลดลง

เย็ทเทอร์เสดท และวาสมัส (Ytterstad and Wasmuth. 1995 : 111 – 123) ได้ทำการศึกษาวิจัยแบบกึ่งทดลองเพื่อประเมินผลการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของโรงพยาบาลและของชุมชนซึ่งใช้เวลาในการศึกษา 7 ปี 6 เดือน ในเมืองฮาร์สเดทและทรอนแฮม (Harsted and Trondheim) ประเทศนอร์เวย์ โดยในเมืองฮาร์สเดทเป็นเมืองเปรียบเทียบมีการจัดโปรแกรมการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ส่วนเมืองทรอนแฮมเป็นเมืองเปรียบเทียบการจัดโปรแกรม แบ่งเป็น 3 ระยะ โดยมีการส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยตามแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพของ อ็อตตาวา (Ottawa) ผลการศึกษาพบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

มีอค และคณะ (Mock, et al. 1995 : 29 – 33) ได้ทำการศึกษากลวิธีการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะของศูนย์อุบัติเหตุระดับ 1 ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยทำการศึกษาในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 992 คน มีการส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัยผ่านการรณรงค์ การให้ข้อมูลข่าวสารภายหลังจากการดำเนินงานพบว่ามีจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตลอดจนจำนวนวันที่ต้องนอนรักษาในโรงพยาบาลลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

งานวิจัยในประเทศ

ชูศรี ประกอบกุล (2531 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการกระทบกระเทือนสมองเมื่อเกิดอุบัติภัยรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือ กลุ่มทดลอง ได้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคที่มีอายุระหว่าง 15 – 24 ปี เพศชาย เป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียนที่วิทยาลัยและที่บ้านมีหมวกนิรภัยใช้อยู่แล้ว จำนวนทั้งสิ้น 43 คน ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ คือ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคอ่างทอง ซึ่งมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มทดลองทุกประการ จำนวน 43 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล คือ แบบสอบถาม แบบสำรวจการให้แรงสนับสนุนทางสังคม แบบบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นมีการเก็บข้อมูลก่อนและภายหลังการทดลอง การเก็บข้อมูลกระทำโดยการให้กลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม

ทำแบบสอบถามร่วมกับการเก็บบันทึกแบบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นเวลา 3 สัปดาห์ ผลการทดลองพบว่ากลุ่มทดลองมีความรู้ ทัศนคติ ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย พร้อมทั้งมีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติภัยรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ศิริพร เกตุดาว (2533 : บทคัดย่อ) ทำการศึกษาประสิทธิผลโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย จังหวัดขอนแก่น ซึ่งใช้แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค การกระตุ้นให้เกิดความกลัว การสื่อสาร และกระบวนการกลุ่ม เพื่อให้เกิดความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติที่ถูกต้อง กลุ่มตัวอย่างจำนวน 212 คน เป็นกลุ่มทดลอง 112 คน กลุ่มควบคุม 100 คน ดำเนินการทดลองระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงธันวาคม 2532 ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม ดีกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภา (2535 : 80 – 85) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี โดยการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม การกระตุ้นเตือนให้ปฏิบัติด้วยตนเอง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมีความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กฎจราจร การรับรู้ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยง เรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ รวมทั้งการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา ซึ่งสอดคล้องกับ ศิริพร เกตุดาว (2533 : 104 – 107) พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติในเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

มณีรัตน์ ธีระวิวัฒน์ (2538 : 119 – 125) ทำการศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และปัจจัยด้านการรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย รวมทั้งปัจจัยด้านขนาดรถจักรยานยนต์ ระยะทางจากบ้านไปโรงเรียน ประสบการณ์การขับขี่และการได้รับอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ของนักเรียน

กลุ่มตัวอย่างในกลุ่มทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่ง นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์ (2540 : บทคัดย่อ) ไพรินทร์ สมุทรเสน (2540 : บทคัดย่อ) ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541 : บทคัดย่อ) และบังอร ประภาสะสุตร์ (2541 : บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาไว้

สมเจตน์ จันทร์อำรุง (2539 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแกลง "วิทยาสถาวร" อำเภอแกลงจังหวัดระยอง โดยกลุ่มทดลองเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 44 คน ซึ่งผู้ศึกษาได้จัดกิจกรรมให้แก่กลุ่มทดลอง คือ การบรรยายประกอบการใช้แผ่นใสและสไลด์ การฉายวิดีโอเทปและตอบปัญหา การอภิปรายกลุ่มการตรวจสอบสภาพรถ และการสาธิตการขับขี่ทุกกิจกรรมนี้มุ่งเน้นให้กลุ่มทดลองเกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และกฎหมายที่ควรทราบดีขึ้นกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

พัฒนา จินวงษ์ (2539 : 85 – 90) ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดนครราชสีมา โดยศึกษาในกลุ่มทดลอง 61 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 64 คน จัดกิจกรรมสุขศึกษาโดยการอภิปรายกลุ่ม อภิปรายหมู่ การสาธิตและฝึกปฏิบัติร่วมกับการให้แรงสนับสนุนทางสังคม ภายหลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในผลลัพธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ลดลงกว่าก่อนการทดลองแต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบและไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ส่วนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

นิรามัย ศุภนราพรรค์ (2539 : 126 – 128) ศึกษาการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตราด ซึ่งมีกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 112 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 64 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน เก็บรวบรวมข้อมูลก่อนและหลังการทดลองโดยใช้แบบสอบถามและแบบบันทึกพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2538 ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์จากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่าตัวแปรดังกล่าวข้างต้น มีความสัมพันธ์ในทางบวก กับพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย (R = 0.416) นอกจากนี้ยังพบว่าตัวแปรการรับรู้อุปสรรคในการขับขี่รถจักรยานยนต์

อย่างปลอดภัย สามารถทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยได้ดีที่สุด รองลงมาได้แก่ความรู้ การรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้ประโยชน์จากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งตัวแปรดังกล่าวสามารถร่วมกันทำนายความผันแปรของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนกลุ่มทดลองได้ประมาณร้อยละ 17

นงรัดน์ เหล่าสุริยงค์ (2540 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมปลาย จังหวัดน่าน โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และวิธีการสุขศึกษา เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่าการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่พึงประสงค์

บังอร ประภาสะสุตร์ (2541 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยอาชีวศึกษา ชั้นปีที่ 1 กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างคือ นักเรียนวิทยาลัยเทคนิคอาชีวศึกษาชั้นปีที่ 1 จำนวน 75 คน เป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 39 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 36 คน ซึ่งประกอบด้วยการบรรยาย การสาธิต การฝึกปฏิบัติและการให้แรงสนับสนุนทางสังคม รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามการบันทึกพฤติกรรมและแบบสังเกตพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลอง ผลการทดลองพบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541 : บทคัดย่อ) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเป็นหลักรวมทั้งการใช้แนวคิดกระบวนการกลุ่ม การสาธิต การฝึกปฏิบัติ และการใช้ตัวแบบเป็นแนวทางกำหนดกิจกรรมสุขศึกษา ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

พัชราพร เย็นบำรุง (2542 : บทคัดย่อ) ทำการศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับมาตราการทางกฎหมายในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวิทยาลัยเทคนิค ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนครปฐม โดยประยุกต์แนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค แรงสนับสนุนทางสังคมและมาตราการทางกฎหมาย ในการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ทำการศึกษาระหว่างวันที่ 9 ธันวาคม 2542 รวม 12 สัปดาห์ กลุ่มตัวอย่างคือ นักเรียนชายวิทยาลัยเทคนิค ชั้นปีที่ 1 จำนวน 80 คน รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม แบบบันทึกพฤติกรรมและแบบสังเกตพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เก็บข้อมูลก่อนและหลัง ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลอง นักเรียนมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุมาลัย รจนัย (2543 : 103) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา นักเรียนชั้นประถมศึกษาตอนปลาย จำนวน 96 คน เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน โดยการนำทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ทฤษฎีการเรียนรู้ กระบวนการกลุ่ม ร่วมกับการใช้วิธีทางสุขศึกษามาประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมการบรรยายประกอบสื่อ การประชุมกลุ่มย่อย การสาธิต การฝึกปฏิบัติและการกระตุ้นเตือน โดยการจัดกิจกรรมเสียงตามสาย การแจกคู่มือ แผ่นพับและสติ๊กเกอร์ ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สิริพร สมชื่อ (2543 : 79) ได้ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ภายในบริเวณกระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี เป็นการวิจัยกึ่งทดลองโดยประยุกต์กรอบการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กระบวนการกลุ่ม แนวคิดการกระตุ้นเตือนและวิธีทางสุขศึกษา เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม ซึ่งประกอบด้วย การบรรยาย การฉายวีดิทัศน์ การจัดนิทรรศการ การสาธิตและการฝึกปฏิบัติ

การอภิปรายแลกเปลี่ยนประสบการณ์ชีวิต การกระตุ้นเตือน โดยแผ่นป้ายผ้าและสติ๊กเกอร์ กลุ่มทดลอง 50 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 50 คน ผลการวิจัยพบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าก่อนทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

ประภาวดี แสนลีลา (2543 : 108) ได้ศึกษาการพัฒนาโปรแกรมทักษะชีวิต เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างจำนวน 44 คน ประกอบด้วยนักเรียนชาย 15 คน และนักเรียนหญิง 29 คน โดยใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ได้แก่ การระดมสมอง การอภิปรายกลุ่ม การสาธิต เกมส์ และการเรียนรู้จากประสบการณ์ ผลการวิจัยพบว่าคะแนนเฉลี่ยทักษะชีวิตในแต่ละคน ภายหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แต่เมื่อพิจารณาแบบทดสอบในแต่ละทักษะ พบว่ามีคะแนนแตกต่างกันอย่างชัดเจน ยกเว้นทักษะการตัดสินใจที่มีคะแนนก่อนและหลังการทดลองแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย จากการศึกษาพบว่าโปรแกรมทักษะชีวิตสามารถพัฒนาทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi experimental research) ผู้วิจัยได้นำแนวคิด ทฤษฎี และผลการวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นแนวทางในการจัดโปรแกรมสุขศึกษาในเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม ในกลุ่มทดลองเปรียบเทียบกับการจัดโปรแกรมสุขศึกษาตามปกติในกลุ่มควบคุม ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาวิจัยตามขั้นตอนดังนี้

1. กำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
2. แบบแผนการศึกษาค้นคว้า
3. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า
    3.1 ลักษณะเครื่องมือ
    3.2 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ
    3.3 เกณฑ์การให้คะแนนและแปลความหมาย
    3.4 การหาคุณภาพของเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 3,000 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 60 คน แบ่งออกเป็นกลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุม 30 คน ได้มาโดยการเลือกวิธีแบบแบ่งกลุ่ม (Cluster random sampling)

จากประชากร 3,000 คน ประกอบด้วย 300 วิน

เลือกแบ่งกลุ่มตามสภาพการจราจรของถนนที่คล้ายคลึงกันคือ มีการจราจรคับคั่ง

1. บริเวณถนนเทศา 3 วิน เป็นกลุ่มทดลอง 30 คน
2. บริเวณถนนเพชรเกษม สายเลี่ยงเมือง 3 วิน เป็นกลุ่มควบคุม 30 คน

แบบแผนการศึกษาค้นคว้า

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi experimental research) โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลองให้โปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่มจำนวน 30 คน และกลุ่มควบคุมให้สุขศึกษาตามปกติจำนวน 30 คน เป็นรูปแบบการวิจัยที่ 19.7 ชนิด Compromise experimental group Control group (Kerlinger. 1986 : 315) ดังปรากฏตามภาพประกอบ 2

R	Yb	X	Ya	(Experimental)
R	Yb	~X	Ya	(Control)

ภาพประกอบ 2 แบบแผนการทดลอง

โดยกำหนด

Yb แทน การเก็บข้อมูลเพื่อประเมินความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ก่อนทำการทดลองในกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม

Ya แทน การเก็บข้อมูลเพื่อประเมินความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หลังทำการทดลองในกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม

X แทน การให้โปรแกรมสุขศึกษาที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น

~X แทน การให้โปรแกรมสุขศึกษาตามปกติ

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

1. เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง ได้แก่

โปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้น ประกอบด้วย

- แผนการสอนสุขศึกษาเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ภาพพลิกประกอบคำบรรยายเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
- วีดิทัศน์เรื่อง มหันตภัยบนทางหลวง
- คู่มือเอกสารกฎจราจรการขับขี่ที่ปลอดภัย
- สติ๊กเกอร์กระตุ้นเตือน "ไปไหนไปด้วยเราช่วยป้องกัน"

การสร้างโปรแกรมสุขศึกษา

ผู้วิจัยดำเนินการสร้างโปรแกรมสุขศึกษาตามขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าจากตำรา รวมทั้งเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการการสร้างโปรแกรมสุขศึกษาจากตำราการวัด และประเมินผลทางสุขศึกษา

3. สร้างแผนการสอนแบบกระบวนการกลุ่มและภาพพลิกเรื่อง อุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

4. นำเครื่องมือไปให้ประธานและคณะกรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์พิจารณา และทำการปรับปรุงแก้ไข

5. นำเครื่องมือที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความชัดเจนเกี่ยวกับการใช้ภาษา ความถูกต้องเหมาะสมของแนวคิดในการสร้างโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม

จากการศึกษาแนวคิดการสร้างโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม ผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์ใช้ในการสร้างโปรแกรมสุขศึกษาดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่ม

1. บอกวัตถุประสงค์ของการเข้ากลุ่ม และบทบาทของสมาชิกในการอภิปราย

2. บอกถึงความหมายและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. บอกแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

กระบวนการประชุมกลุ่ม ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

1. ขั้นสร้างสัมพันธภาพ ผู้วิจัยสร้างสัมพันธภาพที่ดีระหว่างผู้นำกลุ่มกับสมาชิกกลุ่มและระหว่างสมาชิกด้วยกันเอง ใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 10 นาที โดยดำเนินการดังนี้

1.1 ผู้วิจัยจัดสถานที่ให้เป็นสัดส่วน สร้างบรรยากาศให้เป็นกันเอง

1.2 ให้สมาชิกทุกคนนั่งเป็นครึ่งวงกลม หันหน้าเข้าหากัน

1.3 ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยแต่ละคนแนะนำตนเอง

1.4 ผู้นำกลุ่มกระตุ้นสมาชิกให้ทำความรู้จักกัน โดยให้แต่ละคนแนะนำชื่อนามสกุล ภูมิลำเนา วินมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่อยู่

1.5 ผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ในการจัดกระบวนการกลุ่ม ขั้นตอนของกระบวนกลุ่มและจำนวนครั้งทั้งหมดที่สมาชิกต้องเข้าร่วมกิจกรรมของโปรแกรมสุขศึกษา พร้อมทั้งระบุบทบาทในการอภิปรายกลุ่มให้สมาชิกทราบ ดังนี้

1.5.1 สมาชิกแต่ละคนมีสิทธิ์ในการโต้ตอบซึ่งกันและกัน และแสดงความคิดเห็นของตนอย่างเสรี

1.5.2 ร่วมมือในการเสนอความคิดเห็น เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา

1.5.3 สมาชิกสนับสนุนให้กำลังใจ และรับฟังความคิดเห็นของสมาชิกในกลุ่ม

1.5.4 ช่วยสร้างบรรยากาศของกลุ่มให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม ไม่เครียดมากเกินไป

1.5.5 สมาชิกทุกคนมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เหมาะสมกับบุคคล การตัดสินใจในรูปของกลุ่ม

2. ขั้นดำเนินการประชุมกลุ่ม

ขั้นตอนนี้ประกอบด้วยการประชุมกลุ่ม (Group discussion) ใช้เวลาในการดำเนินการประมาณ 40 นาที ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ตามลำดับดังนี้

2.1 ผู้นำกลุ่มนำเข้าสู่กิจกรรมโดยชมวีดิทัศน์ ในเรื่องมหันตภัยบนทางหลวง ทราบถึงสาเหตุ และความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ

2.1.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ

2.1.2 สถิติ สาเหตุ ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.1.3 วิธีป้องกันขณะขับขี่โดยการสวมหมวกนิรภัย

2.1.4 บรรยายประกอบแผ่นภาพพลิกในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.1.5 การอภิปรายแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากชีวิตจริง โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ

2.1.6 กฎจราจรร่วมกับการสาธิตการสวมหมวกนิรภัย

2.2 ผู้นำกลุ่มให้สมาชิกกลุ่มมีการพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และแสดงความคิดเห็น โดยมีเป็นผู้นำกระตุ้นเชื่อมโยงคำพูด สรุปประเด็นที่ถูกต้อง

3. ขั้นสรุปผลการประชุม

ขั้นตอนนี้ใช้ระยะเวลาประมาณ 20 นาที

3.1 ผู้นำกลุ่มสรุปแนวทางการปฏิบัติทั้งหมดในการประชุมกลุ่ม เปิดโอกาสให้สมาชิกซักถาม และผู้นำกลุ่มร่วมกับสมาชิกกลุ่มร่วมกันตอบข้อสงสัย ซึ่งเป็นแนวทางการปฏิบัติที่ได้จากกลุ่มควบคุมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.2 แจกคู่มือเอกสารกฎจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัย เพื่อนำไปศึกษาต่อที่บ้าน

ผู้วิจัยและผู้นำกลุ่มสรุปปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ได้จากการประชุมกลุ่ม ผู้วิจัยนัดสมาชิกเพื่อเก็บข้อมูลด้านความรู้ เจตคติ การปฏิบัติหลังการทดลองอีก 1 สัปดาห์ รวมทั้งกล่าวขอบคุณในการร่วมมือของสมาชิกในกลุ่ม ปิดกิจกรรมกลุ่ม

การหาคุณภาพของโปรแกรมสุขศึกษา

ผู้วิจัยนำโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มนำไปทดลองใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา เพื่อดูความชัดเจนของภาษาและความเข้าใจของกลุ่มตัวอย่าง กิจกรรมและระยะเวลาในการให้ความรู้ แล้วนำไปปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปใช้จริง

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบทดสอบและสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น และกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ตอบคำถามด้วยตนเอง มี 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 2 แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีลักษณะแบบเลือกตอบ 3 ตัวเลือก คือ ใช่ ไม่ใช่ ไม่ทราบ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 3 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง และไม่ปฏิบัติ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาเนื้อเรื่องอุบัติเหตุจราจร สาเหตุ และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สถิติของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากเอกสาร ตำรา

2. ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการสร้างเครื่องมือการศึกษา การวัดและการประเมินผลทางสุขศึกษา

3. สร้างแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันจากตำราการวัดผลอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบเลือกตอบ แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ และแบบสอบถามด้านปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมาตราส่วนประมาณค่า 3 ระดับ โดยมีเนื้อหาครอบคลุมและตรงตามวัตถุประสงค์มากที่สุด

การหาคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. หาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยนำแบบทดสอบความรู้ และแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปให้คณะกรรมการควบคุมปริญญานิพนธ์ตรวจสอบ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมจึงนำไปใช้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน พิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา แล้วนำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป เป็นแบบสอบถามที่มีความเที่ยงตรงตามเนื้อหา

2. การวิเคราะห์หาค่าความยากง่ายและค่าอำนาจจำแนก โดยนำแบบทดสอบและแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน แล้วนำคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์ดังนี้

2.1 แบบทดสอบความรู้

2.1.1 หาค่าความยากง่าย โดยหาสัดส่วนระหว่างจำนวนผู้ที่ตอบแบบทดสอบในแต่ละข้อถูก ต่อจำนวนผู้ตอบทั้งหมด แล้วเลือกข้อที่มีความยากง่ายระหว่าง 0.2 ถึง 0.80 (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2535 : 136 – 137) ได้คัดเลือกข้อคำถามที่ค่าความยากง่ายระหว่าง 0.50 – 0.8 จำนวน 10 ข้อ

2.1.2 หาค่าอำนาจจำแนก โดยหาค่าสหสัมพันธ์แบบพอยต์ไบซีเรียล (Point biserial correlation) ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวม (Item to total correlation) โดยเลือกข้อคำถามที่มีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.20 ขึ้นไป (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 119) ได้คัดเลือกข้อคำถามที่มีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ .20 - .63 จำนวน 10 ข้อ

2.1.3 หาค่าความเชื่อมั่น โดยใช้สูตร KR 20 ของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Kuder – Richardson formula 20) (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 121) ค่าความเชื่อมั่น .71

2.2 แบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติ

2.2.1 หาค่าอำนาจจำแนก นำแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติมาหาค่าอำนาจจำแนก โดยหาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวม (Item to total correlation) โดยคัดเลือกข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.20 ขึ้นไป (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 117 – 118) แบบสอบถามเจตคติมี 31 ข้อ จาก 35 ข้อ และแบบสอบถามการปฏิบัติมี 27 ข้อ จาก 31 ข้อ

2.2.2 หาค่าความเชื่อมั่น นำแบบสอบถาม เจตคติและการปฏิบัติมาหาค่าความเชื่อมั่น โดยคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (Alpha) ของ ครอนบัค (Cronbach alpha-cofficient) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2535 : 132 – 133) ซึ่งแบบสอบถามเจตคติมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .93 และแบบสอบถามการปฏิบัติมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .91

การดำเนินการทดลอง

กลุ่มทดลอง

1. ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีสุ่มแบบแบ่งกลุ่ม ตามเกณฑ์การแบ่งกลุ่มตามสภาพการจราจรของถนนที่คล้ายคลึงกัน

2. ผู้วิจัยสอบถามความสมัครใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยแจ้งวัตถุประสงค์ แจ้งจำนวนครั้งและระยะเวลาของการทำกลุ่ม

3. ผู้วิจัยแจ้งให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ทราบถึงวันเวลา สถานที่ในการเข้ากลุ่ม ช่วงเวลา 9.00 – 10.30 น. ที่ห้องพักแพทย์ หอผู้ป่วยนอกศัลยกรรม โรงพยาบาลนครปฐม โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการทดสอบในวันที่ทำการสอนก่อนเข้าโปรแกรม

4. จัดกิจกรรมกลุ่มตามแนวการจัดกิจกรรม โดยมีผู้วิจัยและผู้นำกลุ่มนั่งล้อมเป็นครึ่งวงกลม ใช้เวลา 1 ชั่วโมง 30 นาที 1 วัน และทำการแจ้งวันที่จะทำการทดสอบเก็บข้อมูลด้วยตนเองหลังทำกลุ่ม 1 สัปดาห์

ตาราง 4 การดำเนินการศึกษาค้นคว้า

วันที่ทำการทดลอง	กลุ่มทดลอง	กลุ่มควบคุม
22 กุมภาพันธ์ 2546	Pre - test ขั้นสร้างสัมพันธภาพ (เวลา 10 นาที) - ผู้นำกลุ่มชี้แจงให้สมาชิกทราบถึงวัตถุประสงค์ของการประชุมกลุ่ม สร้างความคุ้นเคย ความไว้วางใจ และความรู้สึกที่มั่นคงปลอดภัย ขั้นดำเนินการประชุมกลุ่ม (เวลา 35 นาที) - ผู้นำกลุ่มตั้งประเด็นคำถามเกี่ยวกับความหมาย สาเหตุ ความรุนแรง และแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยกระตุ้นให้สมาชิกแสดงความคิดเห็น พร้อมอธิบายข้อมูลประกอบภาพพลิก แจกคู่มือ และแผ่นพับการขับขี่ที่ปลอดภัย (เวลา 20 นาที) - การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ - สาธิตการสวมหมวกนิรภัยและการบรรยายกฎจราจร ขั้นสรุปผลการประชุมกลุ่ม (เวลา 15 นาที) - สมาชิกกลุ่มร่วมกันแสดงความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ร่วมกัน สรุปแนวทางและความคิดในทางเดียวกัน	Pre - test - ไม่ได้รับโปรแกรม
หลังจากการทดลอง 1 สัปดาห์	Post - test	Post – test

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยติดต่อขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย ถึงหัวหน้าวินมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลนครปฐม ขอสถานที่ในการดำเนินกิจกรรม เพื่อขออนุมัติให้ผู้วิจัยเข้าไปเก็บข้อมูล และทำการทดลองในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

2. ผู้วิจัยชี้แจงหัวหน้าวินมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนและกิจกรรมต่างๆ ในการวิจัย

3. ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ในกลุ่มทดลองได้รับการสอนตามโปรแกรมสุขศึกษา โดยใช้กระบวนการกลุ่ม กลุ่มควบคุมได้รับการสอนสุขศึกษาตามปกติ แจกแผ่นพับและแนะนำกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมได้รับการทดลองก่อนการสอนในวันแรกรับสมัคร และทดสอบหลังการสอนสุขศึกษา 1 สัปดาห์

4. นำแบบทดสอบความรู้ แบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติ มาตรวจสอบความสมบูรณ์และวิเคราะห์ข้อมูล

การจัดกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากการสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อทดสอบสมมติฐานของการวิจัยครั้งนี้ โดยใช้โปรแกรมประมวลผลข้อมูลสำเร็จรูป ตามขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจความเรียบร้อยของแบบทดสอบและแบบสอบถาม และคัดเลือกแบบทดสอบและแบบสอบถามที่สมบูรณ์ไว้สำหรับวิเคราะห์ต่อไป

2. วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ มีขั้นตอนดังนี้

2.1 แบบสอบถามส่วนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง นำมาวิเคราะห์การแจกแจงค่าความถี่และค่าร้อยละ นำเสนอในรูปประกอบความเรียง

2.2 แบบสอบถามส่วนที่ 2 เป็นแบบทดสอบความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง นำข้อมูลที่ได้มาหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

2.3 แบบสอบถามส่วนที่ 3, 4 เป็นข้อคำถามวัดเจตคติ และการปฏิบัติตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง นำมาวิเคราะห์ หาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

3. เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติก่อนทดลองและหลังการทดลองภายในกลุ่มทดลอง โดยการใช้การทดสอบค่าที (t-test dependent) (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2537 : 201) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1, 2 และ 3

4. ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (Analysis of Covariance : ANCOVA) (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2537 : 131) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 4, 5 และ 6

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อคำนวณค่าสถิติดังต่อไปนี้

1. สถิติที่ใช้ในการทดสอบเครื่องมือ

1.1 หาค่าดัชนีความสอดคล้อง โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 124)

$$IC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IC แทน ดัชนีความสอดคล้อง
$\sum R$ แทน ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ
N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

1.2 หาค่าความยากง่าย (P) ของแบบทดสอบความรู้ โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 136 – 137)

$$P = \frac{R}{N}$$

เมื่อ P แทน ค่าความยากของคำถามแต่ละข้อ
R แทน จำนวนผู้ตอบถูกในแต่ละข้อ
N แทน จำนวนผู้เข้าสอบ

1.3 หาค่าอำนาจจำแนก (r) ของคะแนนแบบทดสอบความรู้ โดยหาค่าสหสัมพันธ์แบบพอยต์ไบซีเรียล (Point biserial correlation) ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Item to total correlation) โดยใช้สูตร (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 119)

$$r_{pbis} = \frac{\bar{Y}_p - \bar{Y}_q}{S_y \sqrt{pq}}$$

เมื่อ r_{pbis} แทน ค่าอำนาจจำแนกประจำข้อ

Y_p แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมของกลุ่มที่ตอบข้อนั้นถูก

Y_q แทน ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมของกลุ่มที่ตอบข้อนั้นผิด

P แทน สัดส่วนของผู้ที่ตอบถูก

q แทน สัดส่วนของผู้ที่ตอบผิด (1 – p)

1.4 หาค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบความรู้ โดยใช้สูตร KR 20 ของคูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Kuder Richardson) (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 121) จากสูตร

$$r_{tt} = \left[\frac{n}{n-1}\right]\left[\frac{S_t^2 - \sum pq}{S_t^2}\right]$$

เมื่อ r_{tt} แทน ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ

n แทน จำนวนข้อของแบบสอบถาม

p แทน ค่าความยากง่ายของแบบสอบถามแต่ละข้อ (สัดส่วนของคนทำถูก)

q แทน 1 – p (สัดส่วนของคนทำผิด)

S_t^2 แทน ค่าความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งฉบับ

1.5 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติ โดยหาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Item to total correlation) โดยใช้สูตร (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539 : 119)

$$r_{xy} = \frac{N\sum XY - \sum X\sum Y}{\sqrt{\left[N\sum X^2 - (\sum X)^2\right]\left[N\sum Y^2 - (\sum Y)^2\right]}}$$

เมื่อ r_{xy} แทน ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร X กับตัวแปร Y

N แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

$\sum X$ แทน ผลรวมของคะแนนรายข้อ (Item) ของกลุ่มตัวอย่าง

$\sum Y$ แทน ผลรวมของคะแนนรวม (total) ของกลุ่มตัวอย่าง

$\sum XY$ แทน ผลรวมของผลคูณของคะแนน X กับคะแนน Y

$\sum X^2$ แทน ผลรวมของกำลังสองของคะแนน X

$\sum Y^2$ แทน ผลรวมของกำลังสองของคะแนน Y

1.6 หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเจตคติและการปฏิบัติ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (α - coefficient) ของครอนบัค (Cronbach) โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2531 : 132 - 133)

$$\alpha = \frac{n}{n-1}\left[1-\frac{\sum S_i^2}{S_t^2}\right]$$

เมื่อ α แทน สัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น

n แทน จำนวนข้อในแบบสอบถาม

$\sum S_i^2$ แทน ค่าผลคะแนนรวมความแปรปรวนแต่ละข้อ

S_t^2 แทน ค่าคะแนนความแปรปรวนของแบบสอบถามทั้งฉบับ

2. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

2.1 สถิติพื้นฐาน ได้แก่

2.1.1 ค่าร้อยละ โดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. 2531 : 259)

$$P = \frac{f}{n}\times 100$$

เมื่อ P แทน ค่าร้อยละ

f แทน ความถี่ที่ต้องการแปลงเป็นค่าร้อยละ

n แทน จำนวนความถี่ทั้งหมด

2.1.2 ค่าเฉลี่ยของคะแนนเฉลี่ย (Mean) โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2541 : 36)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n}$$

เมื่อ $\bar{X}$ แทน ค่าคะแนนเฉลี่ย

$\sum X$ แทน ค่าผลรวมของคะแนน

n แทน จำนวนคนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

2.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตราฐานของคะแนน (Standard deviation) โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2541 : 36)

$$S = \sqrt{\frac{n\sum X^2 - (\sum X)^2}{n(n-1)}}$$

เมื่อ S แทน ความเบี่ยงเบนมาตราฐาน

$\sum X^2$ แทน ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง

$(\sum X)^2$ แทน ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง

n แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

2.2 สถิติที่ใช้ในทดสอบสมมุติฐาน

2.2.1 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติก่อนทดลอง และภายหลังทดลองภายในกลุ่มทดลอง โดยใช้การทดสอบค่าที (t-test dependent) โดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2537 : 201) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 1, 2 และ 3

$$t = \frac{\sum D}{\sqrt{\frac{n\sum D^2 - (\sum D)^2}{n-1}}}$$

โดยที่ df = n - 1

เมื่อ t แทน ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์

D แทน ความแตกต่างระหว่างคะแนนสอบก่อนและสอบหลัง

df แทน ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of freedom)

2.2.2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (Analysis of Covariance : ANCOVA) (ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2537 : 131) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อ 4, 5 และ 6

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	คะแนนเฉลี่ย
S	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนเฉลี่ย
F	แทน	ค่าที่ใช้พิจารณาในการแจกแจงแบบเอฟ (F – distribution)
t	แทน	ค่าที่ใช้พิจารณาในการแจกแจงแบบที (t – distribution)
D	แทน	ความแตกต่างระหว่างคะแนนสอบก่อนสอบและหลังสอบ
D^2	แทน	ความแตกต่างระหว่างคะแนนก่อนสอบและหลังสอบยกกำลังสอง
SS	แทน	ผลรวมของคะแนนเบี่ยงเบนยกกำลังสอง (Sum of square)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยของผลรวมคะแนนเบี่ยงเบนยกกำลังสอง (Mean of square)
df	แทน	จำนวนค่าที่เป็นอิสระของคะแนนที่เปลี่ยนแปรไป (Degree of freedom)
p	แทน	ความน่าจะเป็น (Probability)
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยคำนวณและใช้โปรแกรมประมวลผลข้อมูลสำเร็จรูป การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 2 ตอน คือ

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐาน ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 เปรียบเทียบประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยใช้กระบวนการกลุ่มที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสองกลุ่ม ระหว่างก่อนการจัดโปรแกรมสุขศึกษาและภายหลังจัดโปรแกรมสุขศึกษาเป็นเวลา 1 สัปดาห์ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการแยกวิเคราะห์ข้อมูลด้านความรู้ ด้านเจตคติ และด้านการปฏิบัติ โดยการหาค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสถิติที (t–test dependent) และทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมหลังการทดลอง โดยใช้ค่าสถิติที (t–test แบบ Independent pooled variance และการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA : Analysis of Covariance)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐาน ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับเพศ อายุ สถานภาพสมรส ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุโดยแจกแจงความถี่คิดเป็นร้อยละ ดังปรากฏตามตาราง 5

ตาราง 5 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส ลักษณะการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ระดับการศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์และประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง		กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
		n	ร้อยละ	*n*	ร้อยละ
1. เพศผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง					
เพศชาย		30	100.00	30	100.00
	รวม	30	100.00	30	100.00
2. อายุ					
16 – 25 ปี		6	20.00	5	16.67
26 – 35 ปี		7	23.34	8	26.67
36 – 45 ปี		10	33.33	10	33.33
46 – 55 ปี		5	16.67	5	16.67
56 – 60 ปี		1	3.33	1	3.33
มากกว่า 60 ปี		1	3.33	1	3.33
	รวม	30	100.00	30	100.00
3. สถานภาพสมรส					
โสด		5	16.67	8	26.67
คู่		25	83.33	21	70.00
ม่าย		-	-	-	-
หย่า		-	-	1	3.33
	รวม	30	100.00	30	100.00

ตาราง 5 (ต่อ)

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง		กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
		n	ร้อยละ	n	ร้อยละ
4. อาชีพหลัก					
ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง		22	73.33	25	83.33
อื่นๆ		8	26.67	5	16.67
	รวม	30	100.00	30	100.00
5. รายได้ต่อเดือน					
ต่ำกว่า 3,000 บาท		3	10.00	5	16.67
3,000 – 5,000 บาท		22	73.33	25	83.33
มากกว่า 5,000 บาท		5	16.67	-	-
	รวม	30	100.00	30	100.00
6. การศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง					
ประถมศึกษา		18	60.00	14	46.70
มัธยมศึกษา		6	20.00	16	53.30
อุดมศึกษา		6	20.00	-	-
	รวม	30	100.00	30	100.00
7. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์					
มี		30	100.00	28	93.30
ไม่มี		-	-	2	6.70
	รวม	30	100.00	30	100.00
การได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่					
สอบ		29	96.70	28	93.30
วิธีอื่นๆ		1	3.30	2	6.70
	รวม	30	100.00	30	100.00

ตาราง 5 (ต่อ)

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง		กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
		n	ร้อยละ	n	ร้อยละ
8. ระยะเวลาในการประกอบอาชีพการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง					
น้อยกว่า 3 ปี		6	20.00	8	26.67
3 – 5 ปี		9	30.00	5	16.67
มากกว่า 5 ปี		15	50.00	17	56.66
	รวม	30	100.00	30	100.00

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการมีหมวกนิรภัย โรคประจำตัว การถูกตำรวจเรียกและสาเหตุที่ถูกเรียก

รายการ		กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
		n	ร้อยละ	n	ร้อยละ
การมีหมวกนิรภัย					
มี		30	100.00	30	100.00
ไม่มี		-	-	-	-
	รวม	30	100.00	30	100.00
การมีหมวกนิรภัยให้ผู้โดยสาร					
มี		9	30.00	7	23.30
ไม่มี		21	70.00	23	76.70
	รวม	30	100.00	30	100.00
ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ					
เคย		14	46.67	10	33.33
ไม่เคย		26	53.33	20	66.67
	รวม	30	100.00	30	100.00
การสวมหมวกนิรภัยขณะประสบอุบัติเหตุ					
สวม		14	100.00	8	80.00
ไม่สวม		-	-	2	20.00
	รวม	14	100.00	10	100.00
ขณะประสบอุบัติเหตุอยู่ในระหว่างให้บริการ					
อยู่		2	14.28	2	20.00
ไม่อยู่		12	85.72	8	80.00
	รวม	14	100.00	10	100.00

ตาราง 6 (ต่อ)

รายการ		กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
		n	ร้อยละ	n	ร้อยละ
การถูกตำรวจเรียก					
เคย		17	56.67	18	60.00
ไม่เคย		13	43.33	12	40.00
	รวม	30	100.00	30	100.00
สาเหตุที่ถูกเรียก					
ขับรถผิดกฎจราจร		7	41.20	12	66.67
สภาพรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์		-	-	-	-
ดัดแปลงสภาพรถ		3	17.64	-	-
ไม่สวมหมวกนิรภัย		4	23.52	6	33.33
ตรวจยาเสพติด		2	11.76	-	-
อื่นๆ		1	5.88	-	-
	รวม	17	100.00	18	100.00

ตาราง 7 จำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการทำประกันอุบัติภัย ลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ การได้รับความรู้ ข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

รายการ		กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
		n	ร้อยละ	n	ร้อยละ
การทำประกันอุบัติภัยรถจักรยานยนต์					
ทำ		27	90.00	25	83.33
ไม่ทำ		3	10.00	5	16.67
	รวม	30	100.00	30	100.00
การได้รับความรู้ข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ					
เคยได้รับ		27	90.00	26	86.67
ไม่เคยได้รับ		3	10.00	4	13.33
	รวม	30	100.00	30	100.00
แหล่งที่ได้รับความรู้ข่าวสาร					
เอกสาร / โปสเตอร์		5	16.67	-	-
โทรทัศน์		9	30.00	18	60.00
หนังสือพิมพ์		10	3.33	12	40.00
ตำรวจ		6	20.00	-	-
	รวม	30	100.00	30	100.00

หมายเหตุ ข้อคำถามนี้สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตาราง 5, 6, 7, แสดงว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในถนนเทศา อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การศึกษา การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และระยะเวลาในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนี้

1. เพศ พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม เป็นเพศชายทั้งหมด

2. อายุ พบว่า ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม มีอายุอยู่ในช่วง 36 – 45 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.33 รองลงมาอยู่ในช่วง 26 – 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.34

3. สถานภาพสมรส พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่มีสถานภาพคู่ โดยในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม คิดเป็นร้อยละ 83.33 และ 70.00 ตามลำดับ

4. อาชีพหลักพบว่า ในกลุ่มทดลอง ส่วนใหญ่มีอาชีพหลักคือการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 73.33 รองลงมาคือ การประกอบอาชีพอื่น เช่น ทำโรงงาน ทำโต๊ะจีน ลูกจ้างชั่วคราวของโรงพยาบาลนครปฐม คิดเป็นร้อยละ 26.66 ส่วนในกลุ่มควบคุม มีอาชีพหลักคือการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 83.33 รองลงมาคือ ทำโรงงาน รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 16.66

5. รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่าในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 3,000 – 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 73.33 รองลงมามีรายได้มากกว่า 5,000 บาท และต่ำกว่า 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.66 และ 10.00 ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 3,000 – 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 83.33 รองลงมามีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.66

6. ระดับการศึกษา พบว่าในกลุ่มทดลอง ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.00 บาท รองลงมาจบการศึกษาระดับอุดมศึกษาและมัธยมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 20.00 และ 20.00 ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 46.70 รองลงมาจบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา 53.30 ตามลำดับ

7. การมีหรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่และการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่ พบว่าในกลุ่มทดลองมีใบอนุญาตขับขี่คิดเป็นร้อยละ 100.00 ส่วนกลุ่มควบคุมมีใบอนุญาตขับขี่คิดเป็นร้อยละ 93.30 ส่วนการได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่ของกลุ่มทดลองสอบได้ถูกต้องตามกฎหมายคิดเป็นร้อยละ 96.70 ในกลุ่มควบคุมได้มาซึ่งใบอนุญาตขับขี่สอบได้ถูกต้องตามกฎหมายคิดเป็นร้อยละ 93.30 ทั้งในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมได้มาโดยไม่สอบคิดเป็นร้อยละ 3.30 และ 6.70 ตามลำดับ

8. ระยะเวลาในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่าในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมานานมากกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมา 3 – 5 ปี และน้อยกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.00 และ 20.00 ตามลำดับ ส่วนในกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมานานมากกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 56.66 รองลงมา น้อยกว่า 3 ปี และ 3 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.67 และ 16.67 ตามลำดับ

9. การมีหมวกนิรภัย พบว่าทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหมดทุกคน

10. การมีหมวกนิรภัยเตรียมให้ผู้โดยสาร พบว่าทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่ไม่มีหมวกเตรียมให้ผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 70.00 และ 76.70 ตามลำดับ

11. ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา พบว่าในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม เคยได้รับอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 46.67 และ 33.33 ตามลำดับ ในขณะประสบอุบัติเหตุ พบว่าทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่ สวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 100.00 และ 80.00 ตามลำดับ ขณะประสบอุบัติเหตุทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในระหว่างการให้บริการผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 85.71 และ 80.00 ตามลำดับ

12. การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียก เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม เคยถูกตำรวจเรียกร้อยละ 56.67 และ 60.00 ตามลำดับ สาเหตุที่ถูกตำรวจเรียกมากที่สุด เนื่องจากขับรถผิดกฎจราจร ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมคิดเป็นร้อยละ 41.20 และ 66.67 ตามลำดับ

13. การทำประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่ทำประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 90.00 และ 83.33 ตามลำดับ

14. การได้รับความรู้ / ข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่าทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่ได้รับความรู้ / ข่าวสาร เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 90.00 และ 86.67 ตามลำดับ และส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารจากหลายทาง ทั้งทางเอกสาร/โปสเตอร์ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ตำรวจ การไม่เคยได้รับข่าวสารมีเพียงร้อยละ 10.00 และ 13.33 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 เปรียบเทียบประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทั้งสองกลุ่มระหว่างก่อนการจัดโปรแกรมสุขศึกษา และภายหลังจัดโปรแกรมสุขศึกษาเป็นเวลา 1 สัปดาห์ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการแยกวิเคราะห์ข้อมูลด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยใช้ค่าสถิติที (t–test) และทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมหลังการทดลอง โดยใช้ค่าสถิติ (t–test แบบ Independent pooled variance) และวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA : Analysis of Covariance) ดังปรากฏตามตาราง

ตาราง 8 ผลการเปรียบเทียบคะแนนด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ภายหลังการให้โปรแกรมสุขศึกษากับก่อนการให้โปรแกรมสุขศึกษา ของกลุ่มทดลอง

พฤติกรรมสุขภาพ	การทดลอง	n	ΣD	ΣD^2	t
ด้านความรู้	ก่อนการทดลอง	30	9.37	.938	2.921*
	หลังการทดลอง	30	9.87	.507	
ด้านเจตคติ	ก่อนการทดลอง	30	4.1699	.30284	13.014*
	หลังการทดลอง	30	4.9785	.08358	
ด้านการปฏิบัติ	ก่อนการทดลอง	30	1.7728	.18954	5.800*
	หลังการทดลอง	30	1.9716	.02866	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (df = 29 ; t = 1.699)

จากตาราง 8 แสดงว่าภายหลังผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายหลังการทดลองดีกว่าก่อนทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 1, 2 และ 3

ตาราง 9 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลอง

พฤติกรรมสุขภาพ	กลุ่มตัวอย่าง	n	$\bar{X}$	S	t
ด้านความรู้	กลุ่มทดลอง	30	9.37	.765	4.791*
	กลุ่มควบคุม	30	8.50	.630	
ด้านเจตคติ	กลุ่มทดลอง	30	4.1699	.30284	5.646*
	กลุ่มควบคุม	30	3.8172	.15924	
ด้านการปฏิบัติ	กลุ่มทดลอง	30	1.7728	.18954	4.852*
	กลุ่มควบคุม	30	1.4926	.25329	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (df = 58 ; t = 1.671)

จากตาราง 9 แสดงว่าผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ ด้านเจตคติ และการปฏิบัติของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลอง แตกต่างกัน จึงนำไปทดสอบความแตกต่างระหว่างกลุ่ม โดยใช้ t–test independent ดังปรากฏตามตาราง 10

ตาราง 10 ผลการเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ย ด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ภายหลังให้โปรแกรมสุขศึกษา

พฤติกรรมสุขภาพ	กลุ่มตัวอย่าง	n	$\bar{X}$	S	t
ด้านความรู้	กลุ่มทดลอง	30	9.87	.507	8.401*
	กลุ่มควบคุม	30	8.57	.679	
ด้านเจตคติ	กลุ่มทดลอง	30	4.9785	.08358	43.008*
	กลุ่มควบคุม	30	3.7634	.13023	
ด้านการปฏิบัติ	กลุ่มทดลอง	30	1.9716	.02866	11.746*
	กลุ่มควบคุม	30	1.5494	.19479	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (df = 58 ; t = 1.67)

จากตาราง 10 แสดงว่าภายหลังผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ได้รับโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 4, 5 และ 6

ตาราง 11 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมของคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง โดยใช้คะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนการทดลองเป็นตัวแปรร่วม (Covariate)

Source of Variance	df	SS	MS	F	p
Covaviates	1	2.824	2.824	8.939*	.004
Main effect	1	11.335	11.335	35.876*	.000
Explained	2	28.174	14.087	44.587*	.000
Residual	57	18.009	.316		
Total	59	46.183	.783		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 11 แสดงว่าความรู้หลังการทดลองของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้หลังการทดลองของกลุ่มทดลองดีกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมของคะแนนด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง โดยใช้คะแนนด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลองเป็นตัวแปรร่วม (Covariate)

Source of Variance	df	SS	MS	F	p
Covaviates	1	0.0085	0.0085	.710*	.003
Main effect	1	13.878	13.878	1153.335*	.000
Explained	2	22.154	11.077	920.559*	.000
Residual	57	.686	0.0012		
Total	59	22.840	.387		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 12 แสดงว่าเจตคติหลังการทดลองของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยด้านเจตคติหลังการทดลองของกลุ่มทดลองดีกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 5 ที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

ตาราง 13 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมของคะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง โดยใช้คะแนนการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง เป็นตัวแปรร่วม (Covariate)

Source of Variance	df	SS	MS	F	p
Covaviates	1	.424	.424	34.482*	.000
Main effect	1	1.060	1.060	86.225*	.000
Explained	2	3.098	1.549	126.043*	.000
Residual	57	.700	0.0012		
Total	59	0.0064	3.798		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 13 แสดงว่าการปฏิบัติหลังการทดลองของกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยคะแนนเฉลี่ยด้านการปฏิบัติ หลังการทดลองของกลุ่มทดลองดีกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 6 ที่ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐาน และวิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า

เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง

3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่มมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าก่อนทดลอง

4. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

5. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ได้มาโดยวิธีการสุ่มแบ่งกลุ่ม (Cluster randomsampling) โดยแบ่งเป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 30 คน และกลุ่มควบคุม จำนวน 30 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า

เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง

เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย

1. แผนการจัดกระบวนการกลุ่ม
2. โปรแกรมสุขศึกษาที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ประกอบด้วย

แผนการสอนสุขศึกษา เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ภาพพลิก เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (แบบ cheeklist) จำนวน 10 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น .70

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 31 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น .93

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 3 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ จำนวน 27 ข้อ มีค่าความเชื่อมั่น .92

การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อรวบรวมแบบสอบถามก่อนการทดลองและหลังการทดลองเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแต่ละฉบับ
2. นำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรมประมวลผลข้อมูลสำเร็จรูปวิเคราะห์ตามลำดับดังนี้

2.1 วิเคราะห์ค่าสถิติข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับ เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การศึกษา และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง การมีหมวกนิรภัยสำหรับตนเองและผู้โดยสาร โรคประจำตัว สภาพของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ การรับรู้ข่าวสาร

2.2 วิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ด้านเจตคติ และด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง โดยหาค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าร้อยละ

2.3 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้ ด้านเจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ที่ไม่เป็นอิสระจากกัน ก่อนการทดลองและหลังการทดลอง โดยการทดสอบค่าสถิติที (t–test dependent)

2.4 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม หลังการทดลอง โดยใช้ค่าสถิติที (t–test แบบ Independent pooled variance) และการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนร่วม (ANCOVA : Analysis of Covariance)

สรุปผลการศึกษาค้นคว้า

ผลการศึกษาพบว่า โปรแกรมสุขศึกษาโดยวิธีใช้กระบวนการกลุ่ม มีประสิทธิผลต่อความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ดังผลต่อไปนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายหลังทำการทดลองดีกว่าก่อนทำการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ได้รับโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุป โปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม มีประสิทธิผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อภิปรายผล

จากการศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยนำเสนอการอภิปรายผลดังนี้

1. ด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนการทดลองกับหลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีค่าคะแนนเฉลี่ยความรู้ดีกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง สอดคล้องกับการศึกษาของ วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภา (2535 : 80 – 85) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียน มัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีความรู้สูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มควบคุม สอดคล้องกับสมเจตต์ จันทร์อำรุง (2539 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนแกลง "วิทยาสถาวร" อำเภอแกลง จังหวัดระยอง พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้ดีกว่าก่อนทดลอง สอดคล้องกับ สุมาลัย รจนัย (2543 : 103) ที่ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ พบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจรดีกว่าก่อนทดลอง

สำหรับผลการวิจัยครั้งนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านความรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่าก่อนทดลอง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการนำกระบวนการกลุ่มเป็นพื้นฐานให้ความรู้ตามแผนการสอนที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นอย่างครอบคลุมเนื้อหาในเรื่องความหมายของอุบัติภัย ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจราจร สาเหตุและการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ โดยมีการจัดเนื้อหาอย่างเป็นระบบ คือมีการกำหนดวัตถุประสงค์ เนื้อหา อุปกรณ์ และวิธีดำเนินกิจกรรมไว้อย่างเป็นแบบแผนชัดเจน จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเจ็บป่วย การทุพพลภาพ และการได้รับรู้จากอันตรายที่เกิดขึ้นกับคนในกลุ่ม ที่แสดงความคิดเห็นร่วมกัน การรับรู้ประโยชน์ถึงการสวมหมวกนิรภัย และเข้าใจกฎจราจรดีขึ้น ย่อมส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่โดยตรง จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุภายหลังจากการทดลองดีกว่าก่อนทดลอง

ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มทดลองมีความรู้สูงกว่ากลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มทดลองภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม สอดคล้องกับการศึกษาของอภิชาติ ทรงบัณฑิตย์ (2539 : 152) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกของนักเรียนจ่าเหล่าทหารขนส่ง กองทัพเรือในรูปแบบการวิจัยกึ่งทดลอง พบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบกและการป้องกันการประเมินอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกมากกว่ากลุ่มควบคุม สอดคล้องกับธิดารัตน์ ทองเที่ยงดี (2541 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเป็นหลัก รวมทั้งการใช้แนวคิดกระบวนการกลุ่ม การสาธิต การฝึกปฏิบัติ และการใช้ตัวแบบเป็นแนวทางกำหนดกิจกรรมสุขศึกษา ผลการวิจัยพบว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

สำหรับผลการวิจัยครั้งนี้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มควบคุม เนื่องจากในการจัดกระบวนการกลุ่มนั้นได้สอดแทรกความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในวีดีทัศน์ และมีการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ อันตรายของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งจากวีดีทัศน์จากการบรรยาย จากภาพพลิก ทำให้เกิดการเรียนรู้อย่างถูกต้องในการที่จะป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ส่วนกลุ่มควบคุมเป็นการแนะนำให้ตามปกติ จึงไม่ก่อให้เกิดความสนใจที่จะเรียนรู้อย่างแท้จริงตามเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

2. ด้านเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเจตคติดีกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าก่อนให้โปรแกรมสุขศึกษา สอดคล้องกับ วิไลลักษณ์ กิดติวงศ์โสภา (2535 : 80 – 85) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดอุบลราชธานี หลังการทดลอง นักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงเรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา สอดคล้องกับ ชูศรี ประกอบกุล (2531 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการกระทบกระเทือนสมองเมื่อเกิดอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัย

ให้แก่นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี พบว่า กลุ่มทดลองมีทัศนคติ ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าก่อนทดลอง

สำหรับผลการวิจัยครั้งนี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเจตคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มอเตอร์ไซด์รับจ้าง เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งนี้อาจเนื่องจากการใช้กระบวนการกลุ่ม ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตระหนักถึงอันตรายจากการได้รับอุบัติเหตุที่อาจเป็นผลมาจากการได้รับอภิปรายแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากชีวิตจริงจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ และมีความทุกข์ทรมานจากการเจ็บป่วยที่เกิดขึ้น ประกอบกับสมาชิกในกลุ่มมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความคิดเห็นในการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้เห็นอันตรายมากขึ้น จึงอาจเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดความเข้าใจที่จะป้องกันอุบัติเหตุ ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดีกว่าก่อนทดลอง

จากผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเจตคติดีกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องสมมติฐานข้อที่ 5 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีเจตคติการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม สอดคล้องกับ วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภา (2535 : 80 – 85) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดอุบลราชธานี พบว่าภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษานักเรียนมีทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย กฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง และโอกาสเสี่ยง เรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ สอดคล้องกับ สิริพร สมซื่อ (2543 : 79) ที่ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ภายในกระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี พบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ สอดคล้องกับ สุมาลัย รจนัย (2543 : 103) ที่ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่ากลุ่มทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ

สำหรับผลการวิจัยครั้งนี้ ในการจัดโปรแกรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุดีกว่ากลุ่มควบคุม เนื่องจากการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุและการอภิปรายประกอบจึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความรู้สึกต่อสิ่งเร้า มีความรู้สึกชอบหรือท่าทีที่ดีเพื่อเกิดความปลอดภัยต่อตนเองและสังคม

3. ในด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนการปฏิบัติดีกว่าก่อนทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 3 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลอง ภายหลังที่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง สอดคล้องกับ พัฒนา จินวงษ์ (2539 : 85 – 90) ที่ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดนครราชสีมา พบว่า กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลลัพธ์ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนทดลอง สอดคล้องกับสมมติฐานข้อ 3 ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับรูปแบบการให้สุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม มีความรู้ความเข้าใจถึงสาเหตุความรุนแรงและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการแสดงความคิดเห็นและตั้งประเด็นคำถามเพื่อกระตุ้นให้สมาชิกรับฟังสมาชิกคนอื่นอภิปรายถึงอันตรายที่เกิดขึ้น โดยไม่เจตนาหรือขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุมขณะขับขี่จักรยานยนต์ การให้ความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัย ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจร การควบคุมความเร็วของรถ การไม่เสพของมึนเมาขณะขับรถ จึงอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง เพื่อความปลอดภัยของตนเอง ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่มมีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนทดลอง

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนการปฏิบัติดีกว่ากลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 6 ที่ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มทดลอง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม สอดคล้องกับ บังอร ประภาสะสุตร์ (2541 : บทคัดย่อ) ที่ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดน่าน โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยอาชีวศึกษาชั้นปีที่ 1 กรุงเทพมหานคร พบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ สอดคล้องกับ ศิริพร เกตุดาว (2533 : บทคัดย่อ) ทำการศึกษาประสิทธิผลของโครงการสุขศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัย

ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดขอนแก่น พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมดีกว่ากลุ่มควบคุม ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นกลุ่มทดลองได้แสดงความคิดเห็นถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น และได้มีโอกาสเรียนรู้จากวีดิทัศน์ และมีการสาธิตการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง มีการบรรยายประกอบภาพพลิก เกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุและมีผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ มีสาธิตอธิบายถึงอันตรายของสภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนกลุ่มควบคุมได้รับการเรียนรู้จากสภาพทั้งๆ ในที่ตนพบและไม่สามารถรู้ถึงอันตรายที่แท้จริงที่เกิดจากการกระทำของตนเอง และสภาพท้องถนน ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ภายหลังได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่ม มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มควบคุม

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า โปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่มที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นสามารถทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติได้ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ได้รับโปรแกรม ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ดังนี้

1. เพื่อให้กระบวนการให้สุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่มมีประสิทธิภาพ ควรมีการติดตามร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในระยะยาวต่อไป

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่มในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภออื่นๆ

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

เกียรติก้องไกร บุญนำ. (2541). *ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจกับการบาดเจ็บในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

กองสถิติสาธารณสุข. (2540). *สถิติสาธารณสุข.* กรุงเทพฯ : สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.

กองสุขศึกษา. (2542). *แนวคิดทฤษฎีการนำไปใช้ในการดำเนินงานสุขศึกษาและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ.* กระทรวงสาธารณสุข. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์กองสุขศึกษา.

โฉมยง เหล่าโชติ. (2538, กันยายน – ธันวาคม). "การรับรู้อันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี," *สารสุขศึกษา.* 18(71) : 35.

ชูศรี วงศ์รัตนะ. (2541). *เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย.* พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

----------. (2537). *เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย.* พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

ชลดา อินทรสังขนาวิน. (2542). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพของมารดาในการดูแลผู้ป่วยโรคหอบหืดที่มีอายุต่ำกว่า 5 ปี โดยการใช้กระบวนการกลุ่ม ณ สถาบันสุขภาพแห่งชาติมหาราชินี.* วิทยานิพนธ์ กศ.ม.(พลศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

แท้จริง ศิริพานิช. (2538). "พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ," *วารสารเพื่อนสุขภาพ.* หน้า 7,10.

ธีระพล อรุณะกสิกร และคณะ. (2540). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2538).* กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน.

ธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์. (2532, ตุลาคม – ธันวาคม). "การสอนสุขศึกษาเพื่อพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ," *วารสารสุขศึกษา พลศึกษา และสันทนาการ.* 15(4) : 11 – 15.

นิภา มนุญปิจุ. (2538). *การวิจัยทางสุขศึกษา.* พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : อักษรบัณฑิตการพิมพ์.

นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์. (2540). *การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดน่าน.* วิทยานิพนธ์ วท.ม.(สาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

บังอร ประภาสะสุดร์. (2541). *การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยอาชีวศึกษาชั้นปีที่ 1 กรุงเทพมหานคร.* วิทยานิพนธ์ วท.ม.(สาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. (2537). *ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์.* กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์พระนคร.

บุญสม มาร์ตินและสำอาง พ่วงบุตร. (2525). *หนังสือเรียนสุขศึกษารายวิชา พ 503 – พ 504.* กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์.

ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2527). "การศึกษาพฤติกรรมสุขภาพ," *ในการประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง พฤติกรรมการกินของคนไทย.* หน้า 42 – 44. กรุงเทพฯ : ธนาคารกสิกรไทย.

ประภาวดี แสนลีลา. (2543). *การพัฒนาโปรแกรมทักษะชีวิตเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดขอนแก่น.* วิทยานิพนธ์ พย.ม. (การพยาบาลชุมชน). ขอนแก่น : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น. ถ่ายเอกสาร.

พรสุข หุ่นนิรันดร์. (2534). *การพัฒนาหลักสูตรสุขศึกษา.* กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัดเอกเพรสมีเดีย.

พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2531). *วิธีการทางวิทยาศาสตร์.* กรุงเทพฯ : การศาสนา.

----------. (2540). *วิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์.* พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

ฟอง เกิดแก้ว. (2525). *สวัสดิศึกษาและปฐมพยาบาล.* พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : พิทักษ์อักษร.

ไพรินทร์ สมุทรเสน. (2541). *การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชายวิทยาลัยเทคนิคระยอง.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. (2530). พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์.

พัชรา กาญจนารัณย์. (2522). *สวัสดิศึกษา.* กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์บรรณกิจ.

----------. (2527). *สวัสดิศึกษา.* กรุงเทพฯ : อมรการพิมพ์.

มณีรัตน์ ธีระวิวัฒน์. (2538). *การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดกาญจนบุรี.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

รจนา พรมมีด. (2542). *การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร.* สารนิพนธ์ พย.ม. (การพยาบาลผู้ใหญ่). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

ล้วน สายยศและอังคณา สายยศ. (2531). *สถิติวิทยาทางการวิจัย.* กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สุริยาศาส์น.

วิจิตร บุญยะโหตระ. (2527). *อุบัติภัยคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ.* พิมพ์ครั้งที่ 2. สำนักนายกรัฐมนตรี. กรุงเทพฯ : บริษัทประชาชนจำกัด.

----------. (2530). *วิทยาการระบาดและควบคุมอุบัติภัย.* กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.

----------. (2536). *การป้องกันอุบัติภัย : อุบัติภัยจากการจราจร.* กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์.

วิจิตร บุญยะโหตระ และอำนวย นาคแก้ว. (2536). "การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์การเกิดอุบัติเหตุ," *รายงานการวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์.* กรุงเทพฯ : คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ. อัดสำเนา

วิชัย โชควิวัฒน์. และคนอื่นๆ. (2535). *หนังสือเรียนพลานามัย รายวิชา พ 013 – พ 014 สุขศึกษา.* กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

วิเชียร เกตุสิงห์. (2538). *สถิติวิเคราะห์สำหรับการวิจัย.* กรุงเทพฯ : กองการวิจัย สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ.

วิภาดา จูฑพลกุล. (2538). *การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโดยกลุ่มเพื่อนอาสาสมัครโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดเพชรบุรี.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัยมหิดล.

วินิจ เกตุขำ และคมเพชร ฉัตรศุภกุล. (2522). *กระบวนการกลุ่ม (ศึกษา 325).* กรุงเทพฯ : พีรพัฒนาการพิมพ์.

วิทยา ชาติบัณชาชัย. (2535). "หมวกนิรภัยมีความจำเป็นอย่างไรในการขับขี่รถจักรยานยนต์," *วิศวกรรมสาร.* 45 : 85-87.

วิทวัส เวทยาวงศ์. (2540). *มาตราการทางกฎหมายในการควบคุมรถจักรยานยนต์รับจ้าง.* นม. (นิติศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภา. (2535). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

วารี ระกิติ. (2530). "หลักการสุขศึกษา," *เอกสารการสอนชุดวิชาการสาธารณสุข 2.* นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ศิริพร เกตุดาว. (2533). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมปลาย จังหวัดขอนแก่น.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

สำนักงาน. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2537). *วิทยาการระบาดและควบคุมอุบัติภัย.* กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี.

----------. (2541). *วิทยาการระบาดและควบคุมอุบัติภัย.* กรุงเทพฯ : สำนักนายกรัฐมนตรี.

สำนักงานแผนงานและงบประมาณ ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ กรมตำรวจ. (2541). *สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วราชอาณาจักรประจำปี 2540.* กรุงเทพฯ : อัดสำเนา.

สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข. (2539). *สรุปสถิติสาธารณสุขที่สำคัญ พ.ศ. 2539 – 2540.* กรุงเทพฯ : สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย. (2543). *รวมบทคัดย่อผลงานวิจัยด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัยเล่มที่ 1.* กรุงเทพฯ : กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.

สถิติสาธารณสุข, กอง. "สถิติสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2541," *รายงานประจำปี พ.ศ. 2541.* กองสถิติสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข. ม.ป.ป.

สาธารณสุขจังหวัดนครปฐม, สำนักงาน. (2541). *สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกจากการใช้ยานพาหนะประเภทต่างๆ จังหวัดนครปฐม ปี พ.ศ. 2541.* จังหวัดนครปฐม : ฝ่ายสุขศึกษา.

----------. (2543). *การเฝ้าระวังอุบัติเหตุยานยนต์จังหวัดนครปฐม : จังหวัดนครปฐม.* อัดสำเนา.

สันติชัย ภัทรประภา. (2528). *เอกสารหมวกนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์.* ม.ป.ท.

สิริพร สมชื่อ. (2543). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างภายในบริเวณกระทรวงสาธารณสุข จังหวัดนนทบุรี.* วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.

สุชาติ โสมประยูร. (2525). *การสอนสุขศึกษา.* กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.

สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. (2539). *การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย (เอสพีเอสเอส). SPSS.* กรุงเทพฯ : สำนักคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.

สุรีย์ จันทรโมลี. (2527). *วิธีการทางสุขศึกษา.* พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : เจริญวิทย์การพิมพ์.

อรุณวรรณ ปฏิลาลัย. (2544). *ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพของมารดาในการดูแลทารกน้ำหนักน้อยในโรงพยาบาลนพรัตนราชธานี.* ปริญญานิพนธ์ กศ.ม.(สุขศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

Bloom, S. B. *Human Characteristics and School Learning.* New York : McCraw – Hill Book Company, 1971.

Green, L.W. (1980). Health Education. *Planning : A Diagnostic Approach Mayfield Publishing Company.* California.

Goldenson, Robert M. *Longman Dictionary of Psychology and Psychiology.* New York : Longman Inc., 1984.

Hannan, Edward L. and Lawrence, Mottley. (2001, June). "Motor Vechicle Crashes in New York State : Importance of Accounting for Emergency Department Deaths When Assessing Difference in In-Hospital Mortality by Level of care," *Journal Of Trauma.* 50(6) : 117 – 1124.

Haddad, J.P. and others. (1976). "Motorcycle Accident : reviens of 44 Patients Treated In a Three – Months Periods," *Journal of Trauma.* 16(7) : 550 – 557.

Heinrich, H. W. *Idustrial Accident Prevention.* New York : Mc Graw – Hill, 1950.

Lease, R.A. (1986). *Anevaluation of Motorcycle Safety education in three South central Pennsylvania Countries.* Doctoral Dissertation, University of Pennsylvania.

Martinus, Richter. (2001, November). "Head Injury Mechanisms in Helmet-Protected Motorcyclists : Prospective Multicenter Study," *Journal of traump.* 51(5) : 949 – 958.

Mock, C.N. and others. (1995). "Injury prevention Strategies to promote helmet use decrease severe head injuries at level I trauma center," *Journal of Trauma.* 39 : 29 – 33.

Potvin, L. and others. (1988). "Mandatory Driver Training and Road Safty : The Quebec Experience," *American journal of Public Health.* 78 : 1206 – 1208.

Rassam, K. (1979). "Motorcycle Training and Licensing in Japan," *Transport and Road Research Laboratory.* p.205. Growthone Berksline.

Steven, R. (n.d.). "Lowenstein and Traffic Crash Respondsibility : A Study of Injured Motorists In Colorado," *Journal of TRAUMA.* 50(2) : 313 – 320.

Strasser and others. (1973). *Fundamentals of safety Education.* New York : Macmillan Publishing. Co., Inc.

Triandis, Harry C. (1971). *Attitude and Attitude Change.* New York : John Wiley and Sons.

Tye, Suzanna Kugler. (1986). *An Evaluation of Driver Education ProGram in the United States Virgin Islands (Safety).* Doctor's PHD. USA : University of Illinosis at Urbana. Champaign.

Thygerson, A.L. (1976). *Safety.* 2nd ed. New Jersy : Prentice – Hall Co.

Winn, G.L. (1985). *An Experimental Analysis of Static Visual Acuity of Novice, Trainned, and Experirenceed Motorcyclists During Simulated Motorcycle Operation.* The Ohio State University.

Ytterstad, B., & Wasmuth, H.H. (1995). The Harstad Injury Prevention Study : Evaluation of hospital – based injury recording and community – based Intervention for traffic injiury Bevention. *Accident Analysis & Prevention, 27.* 111 – 123.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายนามผู้เชี่ยวชาญ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

1.	ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิริยา สุขวงศ์	อาจารย์ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
2.	รองศาสตราจารย์ ดร. ชาดา วิมลวัตรเวที	อาจารย์ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
3.	เรือโท ดร. ไพบูลย์ อ่อนมั่ง	อาจารย์ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
4.	นายแพทย์ประกันพงษ์ จันทรวิทูร	แพทย์ด้านศัลยกรรมประสาท โรงพยาบาลนครปฐม
5.	นางศกุลรัตน์ จงเจริญพรชัย	หัวหน้าฝ่ายสุขศึกษา โรงพยาบาลนครปฐม

- มศว
- ส่ง คำสั่งฯ

บันทึกข้อความ

คณะพลศึกษา
รับที่ 0161/138/1
วันที่ 27 ม.ค. 46
เวลา 9.20 น.

ส่วนราชการ บัณฑิตวิทยาลัย มศว โทร. 5731, 5618

ที่ ทม 1012/0015 วันที่ 3 มกราคม 2546

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญ

เรียน คณบดีคณะพลศึกษา

เนื่องด้วย นางสถาพร พิมพ์ศิริ นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง "ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม" โดยมี รองศาสตราจารย์นภาพร มัธยมางกูร และ อาจารย์พิมพ์พร ติรธรรมเจริญ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ บัณฑิตวิทยาลัยขอเรียนเชิญ รองศาสตราจารย์ธาดา วิมลวัตรเวที ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิริยา สุขวงษ์ และ เรือโท ไพบูลย์ อ่อนมั่ง เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้ข้าราชการในสังกัดเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามให้ นางสถาพร พิมพ์ศิริ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

เรียน ผศ.ธาดา วิมลวัตรเวที,
ผศ.วิริยา สุขวงษ์ และ
ร.อ.เรือโท ไพบูลย์ อ่อนมั่ง
ทม/27 ม.ค. 46

(รองศาสตราจารย์นภาภรณ์ หะวานนท์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

พินดี
ร.ท.ดร. [illegible] ร.น.
28 ม.ค. 46
ทม [illegible]
29 ม.ค 46

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
สุขุมวิท 23 กรุงเทพฯ 10110

ที่ ทม 1012/ 0016

6 มกราคม 2546

โรงพยาบาลนครปฐม
รับที่ 1474
วันที่ 10 ก.พ. 2546
เวลา 10.00

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญ

เรียน ผู้อำนวยการโรงพยาบาลนครปฐม

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม

เนื่องด้วย นางสถาพร พิมพ์ศิริ นิสิตระดับปริญญาโท วิชาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการทำปริญญานิพนธ์ เรื่อง "ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม" โดยมี รองศาสตราจารย์นภาพร มัธยมางกูร และ อาจารย์พิมพ์พร ติรธรรมเจริญ เป็นคณะกรรมการควบคุมการทำปริญญานิพนธ์ ในการนี้ บัณฑิตวิทยาลัยขอเรียนเชิญ นายแพทย์ประกันพงษ์ จันทรวิทูร นายแพทย์ศัลยกรรมประสาท และ นางศกุลรัตน์ จงเจริญพรชัย หัวหน้างานฝ่ายสุขศึกษา เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถามประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ ได้โปรดพิจารณาให้บุคลากรในสังกัดเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถาม ให้ นางสถาพร พิมพ์ศิริ และฯจขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์นภาภรณ์ หะวานนท์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

สำนักงานคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
โทร. 02-664-1000 ต่อ 5618, 5731
โทรสาร. 02-2584119

ภาคผนวก ข

แผนการจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม

การจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม

เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

กลุ่มเป้าหมาย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

จำนวน 10 คน

สถานที่ ห้องพักแพทย์ แผนกหอผู้ป่วยนอกศัลยกรรม

เวลา 1.30 ชั่วโมง

ผู้นำกลุ่ม หัวหน้าท่ารถจักรยานยนต์และผู้วิจัย

วัตถุประสงค์ เพื่อให้กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง สามารถ

1. อภิปรายแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็น ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. แสวงหาแนวทางร่วมกัน และนำไปปฏิบัติได้อย่างปลอดภัย

แนวคิดหลัก 1. อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้ ด้วยความไม่ประมาทลดความพิการ ความสูญเสียก่อนวัยอันควร จำเป็นต้องได้รับความสนใจ ความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง การตรวจสภาพรถเพื่อความพร้อมในการขับขี่ และการปฏิบัติตามกฎจราจร

ตาราง 14 กิจกรรมกระบวนการกลุ่ม

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
เพื่อสร้างสัมพันธภาพซึ่งกันและกันภายในกลุ่มและสร้างความรู้สึกมั่นคงปลอดภัย		<u>ขั้นนำ</u> - แนะนำตัวเองและทักทาย ขอให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทุกคนในกลุ่มแนะนำชื่อและที่อยู่ของ ตนเอง - ชี้แจงให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทราบ เกี่ยวกับการให้สุขศึกษา โดยใช้กระบวนการกลุ่มดังนี้ 1. วัตถุประสงค์ของการอภิปรายกลุ่ม ต้องการให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้แลกเปลี่ยนความรู้และความคิดเห็นในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2. บทบาทของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในฐานะสมาชิกกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนจะต้องช่วยกันแสดงความคิดเห็นรับฟังความคิดเห็นของเพื่อนสมาชิกจะทำให้สามารถแลกเปลี่ยนประสบการณ์และช่วยกันแลกเปลี่ยนวิธีการแก้ปัญหา				

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
		ของเพื่อนสมาชิก ซึ่งเกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 3. การมีส่วนร่วมในการอภิปรายกลุ่ม - การแสดงความคิดเห็นของสมาชิกให้แสดงกันทีละคน ให้กำลังใจและแสดงความคิดเห็นได้อย่างต่อเนื่อง - ชักชวนให้สมาชิกกลุ่มอยู่ร่วมอภิปรายจนสิ้นสุดโปรแกรม				
1. บอกความหมายของอุบัติเหตุจราจรทางบก และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ	ความหมายของอุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเดินทางไปมาของคน ซึ่งมีพฤติกรรมโดยการขับขี่และโดยสารยานพาหนะทางบกทุกชนิด ซึ่งมีพฤติกรรมโดยการขับขี่และโดยสารยานพาหนะทางบกทุกชนิด (ยกเว้นรถที่เดินบนราง) ซึ่ง	- ตั้งประเด็นคำถามเพื่อกระตุ้นให้สมาชิกแสดงความคิดเห็นโดยถามว่าความหมายของอุบัติเหตุและอุบัติภัยจราจรคืออะไรจากการชมวีดิทัศน์	แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความหมายของอุบัติเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ และรับฟังสมาชิกคนอื่นอภิปราย	1. ฉายวีดีทัศน์ 2. ภาพพลิกที่ 1 ความหมายอุบัติเหตุ ปัจจัย 3 ประการที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ	ความกระตือรือร้นในการตอบคำถามและความถูกต้องในการตอบคำถาม	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	ประสบเหตุโดยไม่คาดไว้ก่อน ทำให้มีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้น ซึ่งเหตุการณ์นั้น อาจเกิดจากการกระทำของตนเอง หรือการกระทำของคนอื่น หรือสิ่งอื่นก็ได้ คณะกรรมการป้องกัน อุบัติภัยแห่งชาติ ได้ให้ความหมาย อุบัติเหตุ คือ การขาดความสำนึกปลอดภัยและเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นแก่ตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงาน หรือประชาชนทั่วไปซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจทำโดยเลินเล่อ ประมาท ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม - ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ก. ปัจจัยเกี่ยวกับคนพบว่าเป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสูงสุด ประมาณ 90 % เกิดจากการขับขี่					

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	ข. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติภัยจราจรได้ ค. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย 1. อุปสรรคตามธรรมชาติ เช่น ฝนตก น้ำท่วม หมอกลงจัด 2. อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง เช่น ป้ายจราจร ป้ายเตือน เครื่องหมายบนถนนไม่ชัดเจน 3. ความคับคั่งของการจราจร 4. ปริมาณการจราจรสูง เนื่องจากช่วงเทศกาล					

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
2. บอกสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	5. อุปสรรคในเส้นทางเนื่องจากการกระทำของคน เช่น จอดรถเกินทางบนถนนจอดรถไม่ให้สัญญาณไฟ การเผาหญ้าข้างถนน การบรรทุกดินตกหล่นที่ถนน เมื่อฝนตกทำให้ลื่น 6. สภาพถนนไม่เหมาะสม เช่น โค้งมาก หักมุม ไม่มีเครื่องกั้นบอกเหตุ - สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นต้นเหตุสำคัญที่สุด ซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 90 โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่ ปลอดภัย เช่น ขาดความระมัดระวังระวังในการขับขี่มีความประมาท ขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง ขับรถตัดหน้าคนอื่น การไม่ยอมให้ทางผู้อื่น และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	- กระตุ้นให้สมาชิกแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยตั้งคำถามว่าท่านคิดว่าสิ่งใดที่เป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยให้ผู้มีประสบการณ์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุ และผู้รับบริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ใช้บริการประจำ	- แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ - ช่วยกันสรุปคำตอบ และรับฟังการอภิปรายเพิ่มเติม		จากการตอบคำถาม และการซักถามของสมาชิก	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
3. บอกถึงวิธีการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	- การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีดังนี้ 1. ความพร้อมของสภาพร่างกาย และจิตใจ 1.1 ผู้ขับขี่ต้องไม่มีความบกพร่องของสภาพร่างกาย เช่น ภาวะความเจ็บป่วย อ่อนเพลีย สายตามองเห็นไม่ชัดเจน หูตึง เป็นต้น 1.2 ผู้ขับขี่ต้องไม่เสพสารเสพติดหรือสาร ที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น สุรา ยาบ้า 1.3 ผู้ขับขี่ต้องมีสภาพจิตใจที่ปกติ เช่น อารมณ์ไม่ขุ่นมัว ไม่มีความวิตกกังวล ซึมเศร้า หรือมีความเครียด 2. ความพร้อมด้านทักษะการขับขี่ ผู้ขับขี่ต้องมีความชำนาญในการขับขี่และขับรถถูกต้องตามกฎจราจร	- สรุปคำตอบและอธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์	- ช่วยกันสรุปคำตอบ และรับฟังการอธิบายเพิ่มเติม	- ภาพพลิกการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	สมาชิกสามารถตอบคำถามถึงวิธีการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	มีความสามารถในการตอบสนองหรือ แก้ไขปัญหาในขณะขับขี่ ในสภาพการจราจรที่ติดขัด เช่น ในสภาพพื้นผิวถนนที่ขรุขระ ฝนตก ถนนลื่น หมอกลงจัด เป็นต้น นอกจากนี้ผู้ขับขี่ต้องไม่ลืมที่จะใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น 3. ความพร้อมของรถ ผู้ขับขี่ต้องหมั่นตรวจตราสภาพ และแก้ไขข้อบกพร่องของรถอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เบรก แตร กระจกส่องข้างและไฟสัญญาณต่าง ๆ เป็นต้น 4. ความพร้อมในเรื่องเส้นทาง ผู้ขับขี่ต้องเรียนรู้เส้นทางและสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่จะไป 5. ความพร้อมในเรื่องการเรียนรู้กฎจราจร ข้อบังคับ เครื่องหมายจราจร					

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	และสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ รวมทั้งต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดด้วย <u>หลักปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร</u> หลักปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ 1. ไม่ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินที่กฎหมายกำหนด 2. ไม่ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด 3. ไม่แซงรถอย่างผิดกฎหมาย 4. ให้สัญญาณเมื่อจอดชะลอ หรือเลี้ยวรถ 5. ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร 6. ควรตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ให้พร้อมอยู่เสมอหากมีอุปกรณ์ชำรุดควรซ่อมแซมหรือแก้ไขก่อน 7. ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ					

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	8. ไม่เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า ยากล่อมประสาท 9. ระวังสัตว์หรือพาหนะตัดหน้ารถ เช่น สุนัข วัว ควาย 10. สวมหมวกนิรภัยก่อนขับขี่ทุกครั้ง ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร - อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้ การเกิดอุบัติเหตุจึงไม่ได้เกิดจากความบังเอิญ แต่เกิดจากความบกพร่องของคน อุบัติเหตุจึงหลีกเลี่ยงได้โดยใช้มาตรการป้องกันอุบัติเหตุโดยให้การศึกษา และการบังคับ ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย สาเหตุจากคนสำคัญที่สุด การป้องกันอุบัติเหตุ คือ การทำให้เกิดพฤติกรรมที่ปลอดภัย ดังคำกล่าวที่ว่า "อุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท"	สรุปและอธิบายเพิ่มขั้นอภิปราย สรุป และนำไปใช้ - ให้สมาชิกช่วยกันสรุปประสบการณ์ที่ได้รับในครั้งนี้ โดยผู้นำช่วยสรุปประเด็นสำคัญ นัดหมายการเข้ากลุ่มในวันต่อไป	- ช่วยกันสรุปประสบการณ์ที่ได้รับ		สมาชิกให้ความร่วมมือในการสรุปประสบการณ์ที่ได้รับในครั้งนี้ได้ถูกต้อง	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
4. บอกถึงความสำคัญของการขับขี่ที่ปลอดภัย	- การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยควรครอบคลุมทั้ง 3 ปัจจัย คือ ตัวผู้ขับขี่ สภาพรถจักรยานยนต์ และสภาพแวดล้อม หรือทัศนวิสัย 1. ตัวผู้ขับขี่ 1.1 ผู้ขับขี่ต้องฝึกหัด ขับขี่ให้เกิดความชำนาญ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และสามารถบังคับเครื่องยนต์ได้คล่องแคล่ว ว่องไว มีการทรงตัวดี 1.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเคารพกฎจราจรและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 1.3 ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้เรื่องเครื่องยนต์บ้าง เมื่อเครื่องยนต์มีปัญหาจะได้แก้ไขได้ และควรรักษาสภาพเครื่องยนต์ให้ใช้ได้ดี สะอาดอยู่เสมอ	<u>ขั้นนำ</u> - ทักทายสมาชิกกลุ่ม และ ทบทวนหัวข้อการอภิปรายที่ผ่านมา <u>ขั้นกิจกรรม</u> - ผู้นำกลุ่มแนะนำผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสภาพรถจากชมรมเพื่อนนักบิด วิทยากรอภิปรายประกอบการตรวจเช็คสภาพรถ - กระตุ้นให้สมาชิกซักถามและช่วยกันแสดงความคิดเห็น - ผู้นำกลุ่มสรุปและกล่าวขอบคุณวิทยากร	- ช่วยกันแสดงความคิดเห็น ซักถามข้อสงสัย และ รับฟังเพิ่มเติม	- ภาพแสดงการตรวจสภาพรถ	สมาชิกบอกถึงการตรวจสภาพรถเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	1.4 เมื่อร่างกายอ่อนเพลีย เมาสุรา อดนอน หรือขาดการพักผ่อน ควรงดการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 2. สภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ต้องตรวจความพร้อมยานพาหนะ ดังนี้ 2.1 รถต้องติดแผ่นป้ายทะเบียน 2.2 ควรตรวจสภาพเครื่องยนต์ และทำความสะอาดอยู่เสมอ 3. สภาพแวดล้อมและทัศนวิสัย ประกอบด้วย 3.1 พฤติกรรมในการขับขี่ 3.1.1 เมื่อขับขี่ผ่านทางรถไฟ ไม่มีสัญญาณปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็ว 3.1.2 เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ไปในสภาพอากาศที่มีฝนตกชุก ควันหรือหมอกลงจัดควรระมัดระวังในการขับขี่และลดความเร็ว					

วัตถุระสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	3.1.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรระมัดระวัง เพราะอาจมีคนหรือสัตว์ที่อาจข้ามถนนอย่างกระทันหัน	<u>ขั้นอภิปรายสรุปและการนำไปใช้</u> - ให้สมาชิกช่วยกันสรุปประสบการณ์ที่ได้รับ	- ช่วยกันสรุปประสบการณ์ที่ได้รับ		สมาชิกให้ความร่วมมือในการตอบคำถามได้ถูกต้อง	
5. บอกชนิดของเครื่องหมายจราจรสัญญาณไฟจราจร	- เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ 1. เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายทำด้วยโลหะหรือไม้หรือวัตถุอื่นที่แทนกันได้ 2. เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสาหลัก ราวสะพาน กำแพงรั้ว และที่อื่น ๆ โดยใช้สี หมุดโลหะ กระเบื้องเคลือบ หรือวัตถุอื่นที่แทนกันได้ ทา ตอก หรือฝังไว้	<u>ขั้นนำ</u> - ทักทายสมาชิกกลุ่มและ ทบทวนหัวข้อการอภิปราย <u>ขั้นกิจกรรม</u> - แนะนำวิทยากร - กระตุ้นให้สมาชิกอภิปราย รายบุคคลเกี่ยวกับเครื่อง หมายจราจรและสัญญาณไฟจราจร เป็นอย่างไร - สรุปคำตอบและอธิบาย เพิ่มเติม และเปิดโอกาสให้ ซักถามผู้นำกลุ่มที่ได้เชิญมา	- อธิบายถึงเครื่องหมายจราจรและฟังสมาชิกคนอื่น - ช่วยกันสรุปคำตอบ และรับฟังเพิ่มเติม	- ภาพพลิกแสดงเครื่องหมายจราจร	สมาชิกบอกถึงลักษณะเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟจราจรได้ถูกต้อง	

วัตถุระสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	- เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้ายมี 2 ประเภทคือ 1. ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนดบังคับ ห้าม หรือจำกัดบางประการ เพื่อบังคับการจราจรในทาง (48 แผ่นป้าย) 2. ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ ทางอันตรายตามความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น ๆ (53 แผ่นป้าย) - สัญญาณจราจร ในปัจจุบันสัญญาณจราจรมีอยู่ 3 ลักษณะ คือ 1. สัญญาณไฟจราจร หมายถึงโคมสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมการจราจร มีขนาดและติดตั้งหรือทำให้ปรากฏไว้ในทาง ในลักษณะที่ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณมองเห็นได้โดยชัดเจน					

วัตถุระสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
6. บอกชนิดและประโยชน์ของหมวกนิรภัยอธิบายการสวมใส่หมวกนิรภัยได้ถูกต้อง	2. สัญญาณด้วยมือและแขนของพนักงานเจ้าหน้าที่หมายถึง สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้า 3. สัญญาณนกหวีดหมายถึง สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีด - จากสภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบันทำให้จำนวนการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่นิยม เพราะสะดวก รวดเร็ว ราคาถูก แต่ไม่ค่อยปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร จากรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการบาดเจ็บสูง และมีผู้เสียชีวิตด้วย จากการไม่สวมหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะ ซึ่งผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะน้อยกว่าไม่สวม	- กระตุ้นให้สมาชิกอภิปราย โดยให้แต่ละกลุ่มช่วยกันคิด และส่งตัวแทนมาสรุป เมื่อสมาชิกสรุป ผู้นำกลุ่มซักถามความคิดเห็นเพิ่มเติม - สรุปคำตอบและอธิบายเพิ่ม เติมถ้ายังไม่ครอบคลุม	- อธิบายถึงชนิดและประโยชน์ของหมวกนิรภัย และรับฟังสมาชิกคนอื่นอภิปราย - ช่วยกันสรุปคำตอบ และรังฟังเพิ่มเติม	- ภาพพลิกแสดงรูปหมวกนิรภัยแต่ละชนิด	สมาชิกบอกถึงชนิดและประโยชน์ของหมวกนิรภัยได้ถูกต้อง	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	หมวกนิรภัยถึง 3 เท่า ดังนั้น หมวกนิรภัยจึงจัดเป็นอุปกรณ์สำคัญในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดี- หมวกนิรภัยแบ่งได้เป็น 3 ชนิด คือ 1. หมวกชนิดครึ่งศีรษะ (แบบมาตรฐาน) เป็นชนิดแรกที่ได้มีการนำมาใช้เป็นรูปครึ่งวงกลมปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับหูคลุมได้ครึ่งศีรษะพอดี มีสายรัดคาง หมวกชนิดนี้สามารถป้องกันได้เฉพาะอันตรายที่เกิดกับส่วนบนของศีรษะ 2. หมวกชนิดเต็มศีรษะ ดัดแปลงมาจากชนิดครึ่งศีรษะ รูปร่างทรงกลมปิดด้านข้างและด้านหลัง เสมอแนวขากรรไกรและ ต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาถึงปลายคาง มีสายรัดคาง เหมือนหมวดชนิดครึ่ง ศีรษะ 3. หมวกชนิดเต็มหน้าเปิดช่องหน้าตรงตำแหน่งตาเท่านั้น สามารถป้องกันอันตรายบริเวณปาก และ					

วัตถุระสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	คาง ด้านหน้ามีสายรัดคางด้วย - การเลือกหมวกนิรภัย 1. หมวกชนิดเต็มศีรษะจะดีกว่าชนิดอื่น เพราะสามารถป้องกันและลดการบาดเจ็บที่ใบหน้าบางส่วนได้ มีขนาดเบาเหมาะกับขนาดร่างกายของคนไทย 2. ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่มีวัสดุแข็ง เพื่อป้องกันแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลิสไตรีนซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดี 3. ก่อนซื้อต้องทดสอบความเหมาะสมของหมวกนิรภัย โดยการสวมหมวกนิรภัยแล้วคาดสายรัดคางไว้ ทดลองผลักตัวหมวกมาทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกเลื่อนไปจนถึงกลางศีรษะควรเปลี่ยนหมวกใหม่ เนื่องจากไม่เหมาะกับขนาดศีรษะของผู้สวม 4. สีของหมวกนิรภัยควรเป็นสีสด หรือมีแถบสีคาดติดไว้เพื่อให้เห็นได้ง่าย					

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	5. ควรให้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน 6. ควรเปลี่ยนหมวกนิรภัยทุก 3 – 5 ปี แต่ถ้าชำรุดจากอุบัติเหตุควรจะเปลี่ยนใหม่เลย - หลักในการใช้หมวกนิรภัยที่สามารถป้องกันการ บาดเจ็บที่ศีรษะ ประกอบ ด้วย 1. สวมทุกครั้งที่ขับขี่หรือเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ 2. สิ่งสำคัญในการสวมใส่หมวกนิรภัยต้องรัดสายคางให้กระชับแน่นทุกครั้งที่สวมใส่ เพราะถ้าไม่รัดสายคางขณะขับขี่เวลาเกิดอุบัติเหตุหมวกจะกระเด็นออกก่อนที่จะสามารถป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ เท่ากับว่าเราไม่ได้สวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ 3. หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะขับขี่สามารถเข้าใจถึงกฎจราจรและให้สัญญาณขณะจะขอทาง จะทำให้เกิดความปลอดภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และรัดสายรัดคางทุกครั้ง	- สรุปและอธิบายเพิ่มขั้นอภิปราย สรุป และนำไปใช้ - ให้สมาชิกช่วยกันสรุปประสบการณ์ที่ได้รับครั้งนี้ โดยผู้นำช่วยสรุปประเด็นสำคัญ	- ช่วยกันสรุปประสบการณ์ที่ได้รับ		สมาชิกให้ความร่วมมือในการสรุปประสบการณ์ที่ได้รับในครั้งนี้ได้ถูกต้อง	

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม	เนื้อหา	บทบาทผู้นำกลุ่ม	บทบาทสมาชิกกลุ่ม	อุปกรณ์	การประเมินผล	
					เกณฑ์การประเมิน	ผลการประเมิน
	ช่วยลดการบาดเจ็บทางสมองได้	- ผู้นำกลุ่มกล่าวขอบคุณ สมาชิกทุกคนที่ให้ความร่วมมือและแสดงความคิดเห็น - แจกคู่มือการป้องกันอุบัติเหตุจราจร		- คู่มือ		

ภาคผนวก ค

ภาพพลิก เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ᐊᓂᔑᓇᐯᓂᐅᓪᓗᒍᑎᓂᒃ ᐊᑐᐃᓐᓇᖅᑐᖅ ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ

ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ ᑭᓇᐅᔭᖅᑕᐅᓂᖅ ᐊᑐᐃᓐᓇᖅᑐᖅ

ᑭᓇᐅᔭᖅᑕᐅᓂᖅ ᐊᑐᐃᓐᓇᖅᑐᖅ ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ

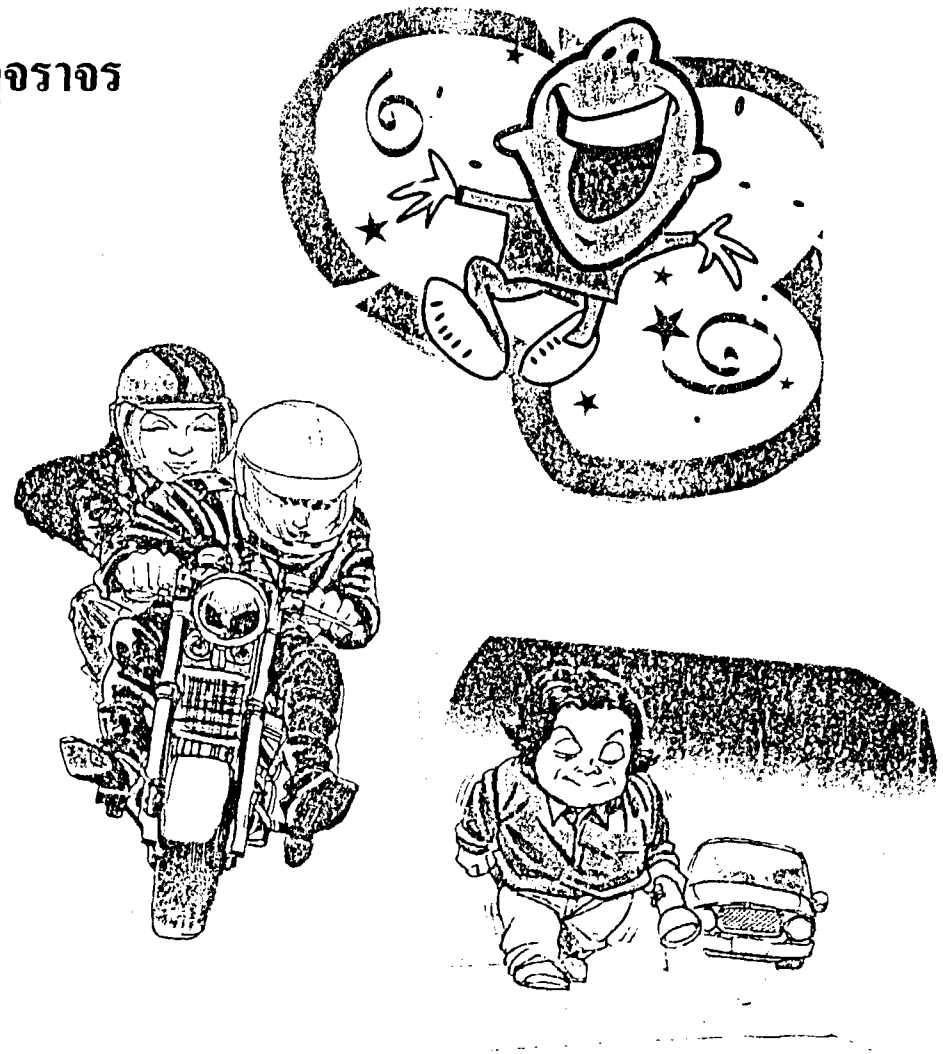
ᑭᓇᐅᔭᖅᑕᐅᓂᖅ ᐊᑐᐃᓐᓇᖅᑐᖅ ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ

ᐊᑐᐃᓐᓇᖅᑐᖅ ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ „ᑲᑎᕋᐅᓯᒪᔪᖅ“

ᐊᓂᔑᓇᐯᓂᐅᓪᓗᒍᑎᓂᒃ ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ ᑭᓇᐅᔭᖅᑕᐅᓂᖅ ᐊᑐᐃᓐᓇᖅᑐᖅ ᐃᓕᓴᐃᔨᓪᓗᒍ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

1. คน พบว่าเป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสูงสุด ประมาณ 90% เกิดจากการขับขี่
2. ยานพาหนะ ที่มีสภาพชำรุด บกพร่อง การตรวจสอบและการบำรุงที่ดี
3. ทางและสภาพแวดล้อม ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการขับรถ เช่น ฝนตก ควันไฟ ความสว่าง สภาพถนน ทางเลี้ยว สัญญาณไฟจราจร และป้ายสัญญาณจราจรที่ไม่ชัดเจน เป็นต้น



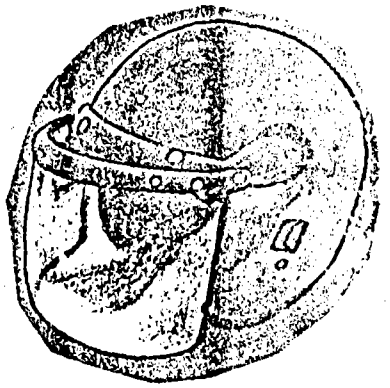
๒. การใช้เครื่องหมายจราจรบังคับและเครื่องหมายจราจรเตือน

ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามข้อความที่ปรากฏบนเครื่องหมายจราจรบังคับ เช่น ต้องหยุดรถ ต้องชะลอความเร็ว ต้องเลี้ยวซ้าย ต้องเลี้ยวขวา ต้องไปทางตรง ต้องเลี้ยวซ้ายหรือขวา ต้องเลี้ยวซ้ายหรือไปทางตรง ต้องเลี้ยวขวาหรือไปทางตรง ต้องเลี้ยวซ้ายหรือขวาหรือไปทางตรง ต้องเลี้ยวซ้ายกลับรถ ต้องเลี้ยวขวากลับรถ ต้องเลี้ยวซ้ายหรือขวากลับรถ ต้องเลี้ยวซ้ายหรือขวาหรือกลับรถ ต้องเลี้ยวซ้ายหรือขวาหรือไปทางตรง

การป้องกัน

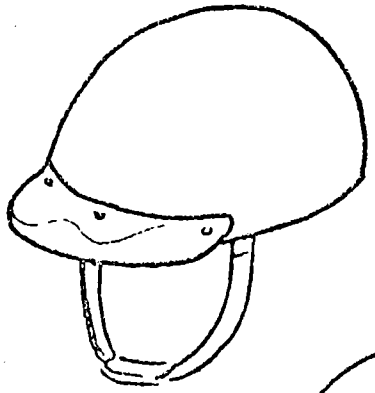
อุบัติเหตุจราจร

1. ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ
   1.1 ผู้ขับขี่ต้องไม่มีความบกพร่องของสภาพร่างกาย เช่น เจ็บป่วย อ่อนเพลีย สายตามองไม่ชัดเจน หูตึง ฯลฯ
   1.2 ผู้ขับขี่ต้องไม่เสพสารเสพติดที่ออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น สุรา ยาบ้า
   1.3 มีสภาพจิตใจที่ปกติ
2. ความพร้อมด้านทักษะการขับขี่ต้องมีความชำนาญในการขับขี่และขับรถถูกต้องตามกฎจราจร นอกจากนี้ผู้ขับขี่ต้องไม่ลืมที่จะใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย
3. ความพร้อมของรถ ผู้ขับขี่ต้องหมั่นตรวจตราแก้ไขข้อบกพร่องของรถอย่างสม่ำเสมอ
4. ความพร้อมในเรื่องเส้นทาง ผู้ขับขี่ต้องเรียนรู้ทางและสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่จะไป
5. ความพร้อมในเรื่องการเรียนรู้กฎจราจร ข้อบังคับ

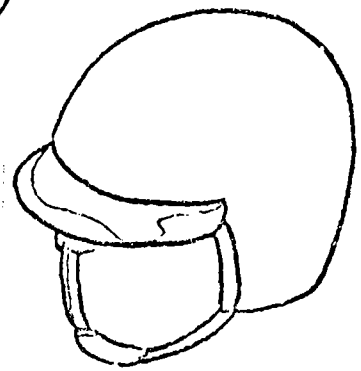


หมวกนิรภัย แบ่ง 3 ชนิด

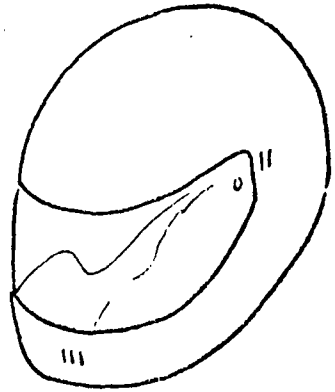
1. หมวกชนิดครึ่งศีรษะ



2. หมวกชนิดเต็มศีรษะ



3. หมวกชนิดเต็มหน้า



ตัวอย่างแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ

ก่อนการอบรม

หลักการ ๑. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม

๒. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ หลังการอบรม

๓. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๔. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๕. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๖. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๗. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๘. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๙. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๑๐. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๑๑. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

๑๒. ให้ผู้เข้ารับการอบรมทำแบบทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อนการอบรม และหลังการอบรม

ตัวอย่างเครื่องหมายจราจร

หมายถึง ข้อความเตือนให้ทราบว่าข้างหน้าเป็นทางแยก	หมายถึง ให้ขับรถไปทางซ้ายมือ	หมายถึง ห้ามเลี้ยวขวา	หมายถึง ห้ามเลี้ยวซ้ายและห้ามกลับรถ
หมายถึง ข้อความเตือนให้ทราบว่าข้างหน้าเป็นทางโค้งซ้าย	หมายถึง ให้ขับรถไปทางขวา	หมายถึง ห้ามเลี้ยวซ้าย	หมายถึง ห้ามรถยนต์บรรทุกขนาดหนักเกินกว่าที่กำหนดผ่าน
หมายถึง ข้อความเตือนให้ทราบว่าข้างหน้าเป็นทางโค้งขวา	หมายถึง ให้ขับรถไปทางซ้ายหรือขวาก็ได้	หมายถึง ห้ามรถยนต์บรรทุกผ่าน	หมายถึง ห้ามรถยนต์ที่มีความสูงเกินกว่าที่กำหนดผ่าน
หมายถึง ข้อความเตือนให้ทราบว่าข้างหน้าเป็นทางโค้งหลายทาง	หมายถึง ให้ขับรถไปตามลูกศร	หมายถึง ห้ามรถยนต์ลากจูงผ่าน	หมายถึง ห้ามรถยนต์ที่มีความกว้างเกินกว่าที่กำหนดผ่าน

ภาคผนวก ง

คุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถาม

เรื่อง "ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการใช้กระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม"

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

แบบสอบถาม มี 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 4 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขอให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด และขอความกรุณาให้ตอบแบบสอบถามทุกข้อเพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถามขอขอบคุณในความร่วมมือตอบแบบสอบถามมา ณ. โอกาสนี้ด้วย

นางสถาพร พิมพ์ศิริ
นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ( ) ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

ชื่อ.....สกุล.....เบอร์เสื้อ.....วิน.....

1. เพศ

   ( ) ชาย ( ) หญิง

2. อายุ.....ปี(ระบุจำนวนเต็ม)

3. สถานภาพสมรส

   ( ) โสด

   ( ) คู่

   ( ) หม้าย

   ( ) หย่า

4. อาชีพหลัก

   ( ) ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง

   ( ) อาชีพอื่น ๆ ระบุ.....

5. รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง.....บาท / เดือน (โดยประมาณ)

6. ระดับการศึกษา

   ( ) ต่ำกว่าประถมศึกษา

   ( ) ประถมศึกษา

   ( ) มัธยมศึกษา

   ( ) อุดมศึกษา

7. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

   ( ) มี

   ( ) ไม่มี เพราะ.....

   ถ้ามี ท่านได้ใบอนุญาตขับขี่มาอย่างไร

   ( ) สอบ

   ( ) ได้มาโดยวิธีอื่น ๆ โปรดระบุ.....

8. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน.....ปี.....เดือน

9. ระยะเวลาในการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง .....ปี .....เดือน

10. ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตัวเองหรือไม่

    ( ) มี

    ( ) ไม่มี

11. ท่านมีหมวกนิรภัยเตรียมให้ผู้โดยสารหรือไม่

( ) มี

( ) ไม่มี

12. ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจาการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

( ) เคย

( ) ไม่เคย (ข้ามไปตอบข้อ 14)

ถ้าเคยได้รับอุบัติเหตุ ตอบคำถามต่อไปนี้

1. ขณะประสบอุบัติเหตุนั้น สวมหมวกนิรภัยหรือไม่

( ) สวม

( ) ไม่สวม

2. ขณะประสบอุบัติเหตุนั้น อยู่ในระหว่างให้บริการผู้โดยสารหรือไม่

( ) อยู่ ( ) ไม่อยู่

13. ขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เคยถูกตำรวจเรียกหรือไม่

( ) เคย ( ) ไม่เคย (ข้ามไปตอบข้อ 15)

ถ้าเคย สาเหตุที่ถูกตำรวจเรียกเพราะ(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

( ) ขับรถผิดกฎจราจร โปรดระบุ.....

( ) สภาพรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์ โปรดระบุ.....

( ) ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ โปรดระบุ.....

( ) ไม่สวมหมวกนิรภัย

( ) อื่น ๆ โปรดระบุ.....

14. ท่านทำประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์หรือไม่

( ) ทำประกันภัย

( ) ไม่ทำประกันภัย

15. ท่านเคยได้รับความรู้ / ข่าวสาร เกี่ยวกับเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุหรือไม่

( ) เคย

( ) ไม่เคย

ถ้าเคยได้รับความรู้ / ข่าวสาร จากแหล่งใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

( ) เอกสาร / โปรเตอร์

( ) โทรทัศน์

( ) หนังสือพิมพ์

( ) วิทยุ

( ) เพื่อน

( ) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข

( ) ร้านจำหน่ายรถจักรยานยนต์

( ) ตำรวจ

( ) อื่น ๆ ระบุ.....

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำแนะนำ ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงช่องเดียว

ข้อความ	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงสูงต่อการได้รับการบาดเจ็บที่ศีรษะ.....	.....	.....	.....
2. หลังดื่มสุราต้องไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์.....	.....	.....	.....
3. หมวกนิรภัยที่ดีต้องเป็นชนิดเต็มหน้า.....	.....	.....	.....
4. สวมหมวกนิรภัยไม่ต้องรัดคางก็ไม่เป็นไร.....	.....	.....	.....
5. หมวกนิรภัยมีอายุการใช้งาน ประมาณ 3-5 ปี.....	.....	.....	.....
6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์.....	.....	.....	.....
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรทุกแห่ง.....	.....	.....	.....
8. รถจักรยานยนต์ต้องขับชิดซ้าย.....	.....	.....	.....
9. เมื่อมีรถสวนมาหรือตามมาห้ามกลับรถในระยะทางไม่น้อยกว่า 200 เมตร.....	.....	.....	.....
10. หลักการให้สัญญาณสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ ให้สัญญาณเมื่อจะออกรถ เลี้ยวรถ ลดความเร็ว ขอทางแซงรถ กลับรถ เป็นต้น.....	.....	.....	.....

ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำแนะนำ ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง ตามความคิดเห็นของท่านเพียงข้อเดียว

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังจะทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....
2. ไม่ควรเบรคกระทันหันขณะขับขี่รถด้วยความเร็วสูง.....	.....	.....	.....	.....	.....
3. การขับขี่รถไม่เป็นไปตามกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....
4. ขับขี่รถต้องให้ความระมัดระวังเป็นพิเศษบนถนนที่ทางรถไฟตัดผ่าน.....	.....	.....	.....	.....	.....
5. การขับขี่ย้อนศรขณะถนนว่างเป็นอันตราย.....	.....	.....	.....	.....	.....
6. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถดื่มสุราได้ไม่เป็นอันตราย....	.....	.....	.....	.....	.....
7. ต้องตรวจสภาพรถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง.....	.....	.....	.....	.....	.....
8. การขับขี่รถย้อนศรจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย.....	.....	.....	.....	.....	.....
9. ท่านคิดว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....
10. การปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....
11. ขณะฝนตกสามารถขี่รถเร็วได้ถ้าท่านชำนาญเส้นทาง.....	.....	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
12. ผู้ขับขี่รถที่มีความชำนาญสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงได้.....	.....	.....	.....	.....	.....
13. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะ.....	.....	.....	.....	.....	.....
14. การสวมหมวกนิรภัยไม่จำเป็นต้องรัดสายคางก็ปลอดภัยแล้ว.....	.....	.....	.....	.....	.....
15. หมวกนิรภัยที่ดีควรเปลี่ยนใบใหม่เมื่อใช้ไปแล้ว 3-5 ปี.....	.....	.....	.....	.....	.....
16. หมวกนิรภัยไม่สวมก็ไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....
17. ท่านรู้สึกอายเมื่อต้องสวมหมวกนิรภัยคนเดียว.....	.....	.....	.....	.....	.....
18. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ขาดความคล่องตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	.....	.....	.....	.....	.....
19. การไม่ขับขี่รถแซง เพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก จะทำให้ปลอดภัย.....	.....	.....	.....	.....	.....
20. คนขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่จะช่วยรับรองความปลอดภัยได้ระดับหนึ่ง.....	.....	.....	.....	.....	.....
21. การขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย.....	.....	.....	.....	.....	.....
22. การไม่พูดคุยกับเพื่อนขณะขี่รถจักรยานยนต์ด้วยกันจะช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....

ข้อความ	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
23. การไม่มีกระจกส่องหลังทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย.....	.....	.....	.....	.....	.....
24. การขับรถย้อนศรก็ปลอดภัยได้เพราะสามารถเห็นรถสวนมา.....	.....	.....	.....	.....	.....
25. รถจักรยานยนต์ ควรขับช่องซ้ายสุดจึงจะปลอดภัย.....	.....	.....	.....	.....	.....
26. เมื่อเจอถนนขรุขระต้องลดความเร็วรถลงจึงจะปลอดภัย.....	.....	.....	.....	.....	.....
27. ขณะฝนตกต้องขับรถช้าๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุรถชน.....	.....	.....	.....	.....	.....
28. การให้ผู้โดยสารซ้อนท้ายหลายคนไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ.....	.....	.....	.....	.....	.....
29. ก่อนออกจากบ้านตรวจดูสภาพรถจะทำให้ขับขี่ปลอดภัย.....	.....	.....	.....	.....	.....
30. เมื่อถึงทางเลี้ยวไม่เปิดสัญญาณไฟก็สามารถเลี้ยวรถได้.....	.....	.....	.....	.....	.....
31. เมื่อถนนว่าง ท่านสามารถแซงรถได้แม้ว่าจะมีเครื่องหมายห้ามแซง.....	.....	.....	.....	.....	.....

ตอนที่ 4 การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำแนะนำ ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง ตามความเป็นจริงที่สุดเพียงข้อเดียว

ข้อความ	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติเป็นบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
1. ท่านปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด.....	.....	.....	.....
2. ท่านให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร.....	.....	.....	.....
3. ท่านเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่น ในระยะกระชั้นชิด.....	.....	.....	.....
4. ท่านมองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยว.....	.....	.....	.....
5. ท่านชะลอความเร็วที่ทางแยก ทางโค้ง.....	.....	.....	.....
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แย่งกันรับผู้โดยสาร.....	.....	.....	.....
7. ท่านขับย้อนศร หรือผิดช่องทาง.....	.....	.....	.....
8. ท่านขับขี่รถด้วยความเร็วสูงขณะอยู่ในซอย.....	.....	.....	.....
9. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์.....	.....	.....	.....
10. ท่านใช้หมวกนิรภัยแบบเต็มศีรษะได้มาตรฐาน.....	.....	.....	.....
11. ท่านใช้สายรัดคางให้แน่นเมื่อสวมหมวกนิรภัยขับขี่รถจักรยานยนต์.....	.....	.....	.....
12. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อเห็นตำรวจ.....	.....	.....	.....
13. เมื่อฝนตกท่านลดความเร็วลง.....	.....	.....	.....
14. เมื่อถึงเนินชะลอความเร็วท่านลดความเร็ว.....	.....	.....	.....
15. ท่านให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็กสวมหมวกนิรภัยขณะออกถนนใหญ่.....	.....	.....	.....
16. ท่านตรวจสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่.....	.....	.....	.....
17. ท่านดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	.....	.....	.....
18. ท่านใช้ยากระตุ้นประสาท.....	.....	.....	.....
19. ท่านแซงรถในเขตห้ามแซง.....	.....	.....	.....
20. ท่านขับรถเร็วในที่ชุมชน.....	.....	.....	.....
21. ท่านเปิดไฟสูงเมื่อสวนกับรถคันอื่น.....	.....	.....	.....
22. ท่านรับประทานยาแก้หวัดขณะขับรถ.....	.....	.....	.....
23. ท่านขับรถดอนที่ท่านไม่สบาย.....	.....	.....	.....
24. ท่านขับรถเร็วในเวลากลางคืน.....	.....	.....	.....

ข้อความ	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติเป็นบางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
25. ท่านพูดหยอกล้อกับผู้โดยสารขณะขับขี่รถ.....	.....	.....	.....
26. ท่านไม่ให้สัญญาณเลี้ยวเมื่อไม่มีตำรวจ.....	.....	.....	.....
27. ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยตามเพื่อน.....	.....	.....	.....

เฉลยแบบสอบถาม

เฉลยแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อถูก ได้แก่ ข้อ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

ข้อผิด ได้แก่ ข้อ 4

เฉลยแบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อความทางบวก ได้แก่ ข้อ 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29

ข้อความทางลบ ได้แก่ ข้อ 5, 6, 11, 12, 14,16, 17, 18, 24, 28, 30, 31

เฉลยแบบสอบถามการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อความทางบวก ได้แก่ ข้อ 1, 2, 4, 5, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16

ข้อความทางลบ ได้แก่ ข้อ 3, 6, 7, 8, 12, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23

ตาราง 15 ค่าความยากง่าย (P) และค่าอำนาจจำแนก (r) ของแบบทดสอบความรู้ ค่าอำนาจจำแนก (r) เป็นรายข้อของแบบสอบถามเจตคติ และการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ข้อ	แบบทดสอบความรู้		แบบสอบถามเจตคติ	แบบสอบถามการปฏิบัติ
	P	r	r	r
1	.68	.21	.20	.53
2	.64	.20	.41	.59
3	.68	.42	.62	.36
4	.70	.51	.39	.39
5	.74	.40	.78	.39
6	.50	.29	.64	.60
7	.50	.26	.24	.41
8	.70	.63	.21	.46
9	.80	.63	.39	.43
10	.68	.21	.48	.21
11			.62	.50
12			.73	.47
13			.35	.36
14			.75	.44
15			.29	.26
16			.60	.74
17			.83	.77
18			.82	.83
19			.23	.81
20			.68	.88
21			.49	.88
22			.49	.88
23			.35	.64
24			.68	.73
25			.27	.34
26			.56	.77

ข้อ	แบบทดสอบความรู้		แบบสอบถามเจตคติ	แบบสอบถามการปฏิบัติ
	P	r	r	R
27			.58	.50
28			.69	
29			.31	
30			.83	
31			.82	

แบบทดสอบความรู้ มีค่าความเชื่อมั่น (r_{++}) = .71
แบบสอบถามเจตคติ มีค่าความเชื่อมั่น (r_{++}) = .93
แบบสอบถามการปฏิบัติ มีค่าความเชื่อมั่น (r_{++}) = .91

ภาคผนวก จ

ภาพถ่ายการจัดโปรแกรมสุขศึกษาโดยใช้กระบวนการกลุ่ม

ที่มา: ภาพถ่ายโดยผู้วิจัย

ក្រុមហ៊ុនសាងសង់ផ្ទះ

ภาพที่ 4.1 ตัวอย่างการจัดเก็บเครื่องมือและอุปกรณ์ในห้องปฏิบัติการ

ภาพที่ 4.2 ภาพการเรียนการสอนในห้องเรียนปกติ

ภาพที่ 4.1 ผู้ป่วยกำลังรับการรักษาด้วยวิธีการฝังเข็มและการใช้ไฟฟ้ากระตุ้นเข็ม

ภาพที่ 5.1 ภาพแสดงสภาพห้องน้ำที่ไม่ได้ใช้งาน

ภาพที่ 4.2 ผู้ป่วยและญาติกำลังรอรับยาที่ห้องจ่ายยา

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นางสถาพร พิมพ์ศิริ
เกิดวันที่	29 เดือนมิถุนายน พุทธศักราช 2506
สถานที่เกิด	จังหวัดหนองคาย
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	166/1 ตำบลพระปฐมเจดีย์ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม 73000
สถานที่ทำงาน	โรงพยาบาลนครปฐม แผนกหอผู้ป่วยนอกศัลยกรรม
ตำแหน่ง	พยาบาลวิชาชีพ 7

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2531	ประกาศนียบัตรพยาบาลศาสตร์และผดุงครรภ์ชั้นสูง วิทยาลัยพยาบาลชลบุรี
พ.ศ. 2546	วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาเอกสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร