

ผลของโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จังหวัดเชียงใหม่

Effectiveness of a Motivation Enhancement Program on Practices to Prevent Motorcycle Accident Injuries in Middle High School Students, Chiang Mai Province

ศิริพร สิทธิ* พย.บ. (พยาบาลศาสตร์)

Siriporn Sitti* B.N.S. (Nursing Science)

รังสิยา นารินทร์** ปร.ด.

Rangsiya Narin** Ph.D.

วิลาวณีย์ เตือนราษฎร์** วท.ม. (พยาบาลสาธารณสุข)

Wilawan Tuanrat** M.Sc. (Public Health Nursing)

* นักศึกษาหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Master of Nursing program student, Faculty of Nursing, Chiang Mai University

** คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ Faculty of Nursing, Chiang Mai University

Received: Jul 1, 2022

Revised: Jul 26, 2022

Accepted: Jul 26, 2022

บทคัดย่อ

การวิจัยแบบกึ่งทดลองนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น กลุ่มตัวอย่างจำนวน 71 คน ได้มาโดยการสุ่มหลายขั้นตอน จาก 2 โรงเรียนในจังหวัดเชียงใหม่ แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 35 คน และกลุ่มควบคุม 36 คน หลังจากนั้นจับสลากแบบไม่ใส่คืนจากทะเบียนรายชื่อนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และทำการจับคู่เพศและประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เป็นระยะเวลา 8 สัปดาห์ พร้อมทั้งได้รับคู่มือการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนกลุ่มควบคุมได้รับการเรียนการสอนตามปกติ เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมโดยใช้สถิติ Paired t-test และระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมโดยใช้สถิติ Independent t-test ผลการศึกษาพบว่า หลังจากได้รับโปรแกรมฯ กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ และสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ดังนั้นทีมสุขภาพสามารถประยุกต์ใช้โปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เพื่อให้เกิดการปฏิบัติในการป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยต่อไป

คำสำคัญ: การเสริมสร้างแรงจูงใจ, การป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์, นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

ABSTRACT

The quasi-experimental research aimed to study effects of a motivation enhancement program on practices to prevent motorcycle accident injuries in the middle high school students. The study samples were 71 participants who rode motorcycles and studied in two selected schools in Chiang Mai and were recruited into 35 experimental participants and 36 control participants by a method of multi-stage sampling technique. Drawing of the participants without re-entering was carried out from the students' registration of the grades 7-9. The experimental group received 8 weeks motivation enhancement program along with a guidebook contained practices to prevent motorcycle injuries. The control group was given the usual school health service advice. Analyses of the data were to perform percentages, means, and standard deviations. Comparisons of the mean scores of accidental prevention inward the experimental and control groups used paired t-test statistics, and comparisons between the experimental and control groups were carried out by independent t-test statistics. The results revealed that after the practices, the experimental group had mean scores to prevent motorcycle accident injuries higher than that of the control group before receiving the motivation enhancement program. Similarly, the outcome from comparisons between the groups indicated that the experimental one had higher scores of the practices than that of the control group with statistically significant difference at $p < 0.05$. Benefits from this research will be a guideline for community nurse practitioners and health care teams enhancing motivation among the middle high school students to promote the practices of prevention for safe motorcycle driving.

Key words: Motivation, Prevention of motorcycle accident injuries, Middle high school students

บทนำ

ประเทศไทยถูกจัดให้มีอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนเป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียน (องค์การอนามัยโลก, 2562) อัตราการเสียชีวิตอยู่ในช่วง 30.36-33.45 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน (ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค, 2564) 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 1 ใน 4 พบว่าเป็นวัยรุ่นและเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี (องค์การอนามัยโลก, 2562) โดยช่วงอายุที่เริ่ม

ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ 13-15 ปี และกลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุด คือ 15-19 ปี ในเขตสุขภาพที่ 1 มีอัตราผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ในปี พ.ศ. 2559-2563 ระหว่าง 31.36-37.67 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน สาเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 82.14 และช่วงอายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุด โดยในปี 2563 จังหวัดเชียงใหม่ พบจำนวนการเสียชีวิต

สูงที่สุด เฉลี่ยปีละ 679 คน กลุ่มอายุที่พบมากที่สุดคือ 15-19 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เฉลี่ยได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตถึงปีละ 2,116 ราย ปัจจัยเสี่ยงคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 72.02 และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 27.87 (กรมควบคุมโรค, 2563) ปัจจัยสาเหตุในช่วงวัยนี้ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมที่มีความรู้ คำนอง ขาดความระมัดระวัง และการเป็นนักขี่มือใหม่ ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ ทำให้การรับรู้และการตอบสนองต่ออันตรายลดลง การตัดสินใจแก้ปัญหาไม่ดีพอ และขาดทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2546)

การลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชน โดยการส่งเสริมให้เป็นผู้ขับขี่ที่ปลอดภัยนั้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2562) พบว่ามาตรการไม่เฉพาะเจาะจงกับพฤติกรรมเสี่ยงโดยเฉพาะนักขี่มือใหม่ อายุ 13-15 ปี ส่วนใหญ่ขาดความรู้ ขาดทักษะและประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย (กรมควบคุมโรค, 2563) อีกทั้งมีความอยากรู้ อยากทดลอง ชอบเสี่ยงอันตราย และต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มเพื่อน ทำให้ช่วงวัยนี้ทดลองในสิ่งที่มีอันตรายสูง และขาดความระมัดระวังในการขับขี่ที่ปลอดภัย ดังนั้นการเสริมสร้างแรงจูงใจจึงเป็นกระบวนการที่จะเชื่อมโยงให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยการส่งเสริมให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บ (Noxiousness) และเชื่อว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่ออันตรายเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ (Perceived probability) รวมทั้งการเสริมสร้างทักษะการคิด วิเคราะห์ ประเมินอันตราย เพื่อให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของวิธีการป้องกัน (Response-efficacy) ตลอดจนเกิดทักษะการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยได้ฝึกทดลองปฏิบัติด้วยตนเอง จนเกิดความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเอง

(Self-efficacy) จะเป็นการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่อาจจะเกิดขึ้น การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น

วิธีการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) แบบสองกลุ่มวัดผลก่อนและหลังการทดลอง (Two group pretest-posttest design) โดยกลุ่มทดลอง คือ โรงเรียนสารภีพิทยาคม และกลุ่มควบคุม คือ โรงเรียนวัดเวฬุวัน ตำบลยางน่อง อำเภอสาร์ภี จังหวัดเชียงใหม่ ระยะเวลาการศึกษาระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมีนาคม 2565 รวมทั้งสิ้น 8 สัปดาห์

ประชากร คือ นักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นปีที่ 1-3 เพศชายและหญิง ปีการศึกษา 2564 สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา มัธยมศึกษาเชียงใหม่ และสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาเชียงใหม่ เขต 4 อำเภอสาร์ภี จังหวัดเชียงใหม่ ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนรวมทั้งสิ้น 1,248 คน

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนที่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นปีที่ 1-3 ปีการศึกษา 2564 สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเชียงใหม่ และสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาเชียงใหม่ เขต 4 อำเภอสาร์ภี จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 80 คน ทำการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) ขั้นแรกสุ่มอย่างง่ายโดยจับสลากแบบไม่ใส่คืนจากโรงเรียน สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเชียงใหม่ และสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา

เชียงใหม่ เขต 4 อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน
ทั้งหมด 19 โรงเรียน ได้โรงเรียนสารภีพิทยาคมและ
โรงเรียนวัดเวฬุวัน จากนั้นจับสลากให้โรงเรียนที่จับ
สลากได้ครั้งที่ 1 เป็นกลุ่มทดลอง คือ โรงเรียนสารภี
พิทยาคม และโรงเรียนวัดเวฬุวันเป็นกลุ่มควบคุม ทำการ
จับสลากแบบไม่ใส่คืนจากทะเบียนรายชื่อนักเรียน
ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 ที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์
ทุกห้องของกลุ่มควบคุม คือ โรงเรียนวัดเวฬุวัน จำนวน
40 คน ทำการจับคู่เพศและประสบการณ์การได้รับ
บาดเจ็บในกลุ่มทดลอง คือ โรงเรียนสารภีพิทยาคม
จนครบ 20 คู่ จำนวน 40 คน

คำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้การวิเคราะห์
อำนาจการทดสอบของโคเฮน (Cohen, 1969) อำนาจ
การทดสอบ (Power of test) เท่ากับ 0.80 ระดับ
นัยสำคัญทางสถิติ (Level of significant) เท่ากับ 0.05
ขนาดอิทธิพล (Effect size) เท่ากับ 0.5 ใช้โปรแกรม
G*power คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ 34 คน และ
เพิ่มขนาดกลุ่มตัวอย่างเพื่อป้องกันการสูญหายอีก
ร้อยละ 20 ได้กลุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 40 คน แบ่งเป็น
กลุ่มทดลอง (Experimental group) ที่ได้รับโปรแกรม
เสริมสร้างแรงจูงใจ เป็นระยะเวลา 8 สัปดาห์ และ
กลุ่มควบคุม (Control group) ที่ได้รับการเรียนการสอน
ตามปกติ ซึ่งหลังจากดำเนินการวิจัยตามโปรแกรม
เป็นระยะเวลา 8 สัปดาห์แล้วพบว่า กลุ่มตัวอย่างเกิด
การสูญหาย เนื่องจากเป็นช่วงการระบาดของ
โรคโควิด 19 ทำให้กลุ่มตัวอย่างบางส่วนต้องเรียน
ออนไลน์ ส่งผลให้เหลือจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วม
โปรแกรมครบทั้ง 8 สัปดาห์ ในกลุ่มทดลอง 35 คน
และในกลุ่มควบคุม 36 คน รวมทั้งสิ้น 71 คน โดยมี
เกณฑ์และคุณสมบัติในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง
ตามเกณฑ์ที่กำหนดดังนี้

เกณฑ์การคัดเลือก (Inclusion criteria)

1. ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เป็นประจำในการเดินทาง

2. ไม่เคยได้รับบาดเจ็บจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
ที่รุนแรงจนต้องนอนโรงพยาบาล
3. ใช้โทรศัพท์มือถือแบบสมาร์ตโฟน
4. ไม่มีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ชั่วคราว
5. ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบไม่เกิน
110 CC.
6. ได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองให้เข้าร่วมวิจัย
และยินดีเข้าร่วมวิจัย

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria)

กลุ่มตัวอย่างไม่สามารถเข้าร่วมโปรแกรมได้ครบ
ทั้ง 8 สัปดาห์

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1. เครื่องมือในการดำเนินการวิจัย สำหรับกลุ่ม
ทดลอง ประกอบด้วย 1) โปรแกรมเสริมสร้าง
แรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจาก
การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษา
ตอนต้น 2) สไลด์นำเสนอ(Power Point) และคลิป
วิดีโอ เรื่อง ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการขับซิ่ง
รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับ
ซิ่งกับองค์ประกอบของการบาดเจ็บจากการขับซิ่ง
รถจักรยานยนต์ การปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ
จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ คลิปวิดีโอเรื่อง
ผู้ประสบเหตุรอดชีวิตจากการมีพฤติกรรมป้องกันการ
เกิดการบาดเจ็บจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ 3)
คู่มือการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับซิ่ง
รถจักรยานยนต์ และ 4) แบบบันทึกการปฏิบัติ
ป้องกันการบาดเจ็บจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
ส่วนกลุ่มควบคุมได้รับการเรียนการสอนตามปกติ

2. เครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถาม
ข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย ข้อมูลส่วนบุคคล คือ อายุ
เพศ ระยะทางจากที่พักไปโรงเรียน ใบขับขี่ ประสบการณ์
การใช้รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การได้รับการ
บาดเจ็บจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และแบบสอบถาม

การปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะแบบสอบถามการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 5 ด้าน (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ได้แก่ 1) การปฏิบัติตามกฎจราจร 2) การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ 3) การตรวจสอบสภาพแวดล้อมในการขับขี่ 4) การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และ 5) การมีเพื่อนร่วมทางขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นแบบประมาณค่า (Rating scale) 5 ระดับ ได้แก่ 1 หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติ 2 หมายถึง ปฏิบัติน้อยครั้ง 3 หมายถึง ปฏิบัติบางครั้ง 4 หมายถึง ปฏิบัติบ่อยครั้ง และ 5 หมายถึง ปฏิบัติทุกครั้ง มีข้อคำถามทั้งหมดจำนวน 30 ข้อ

การแปลผลคะแนนการปฏิบัติป้องกัน คือ คะแนนเฉลี่ย 4.50-5.00 หมายถึง การปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด คะแนนเฉลี่ย 3.50-4.49 หมายถึง การปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก คะแนนเฉลี่ย 2.50-3.49 หมายถึง การปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ปานกลาง คะแนนเฉลี่ย 1.50-2.49 หมายถึง การปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อย และ คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.49 หมายถึง การปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยที่สุด

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

แบบสอบถามได้ผ่านการตรวจสอบคุณภาพจากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 6 คน มีค่าดัชนีความตรงของเนื้อหา (S-CVI/UA) เท่ากับ 0.96 และมีค่าความเชื่อมั่นของ Cronbach's alpha เท่ากับ 0.82

ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ขั้นเตรียมการ

1.1 ขออนุญาตต่อผู้อำนวยการโรงเรียนสารภีพิทยาคมและโรงเรียนวัดเวฬุวัน เพื่อดำเนินการวิจัย

จากนั้นชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัยแก่ครูประจำชั้นนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 และชี้แจงผ่านไลน์กลุ่มผู้ปกครอง ตลอดจนขอสำรวจรายชื่อนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.2 นัดหมายกลุ่มตัวอย่างเพื่อชี้แจงรายละเอียดการวิจัย และขอคำยินยอมจากกลุ่มตัวอย่าง

2. ขั้นตอนการตามโปรแกรม

สัปดาห์ที่ 1 การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บ และการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการขับขี่รถจักรยานยนต์ (Perceived probability)

1. ประเมินผลก่อนเข้าร่วมโปรแกรมฯ โดยใช้แบบสอบถามการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. บรรยายให้ความรู้ เรื่อง ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ประกอบด้วย ความรุนแรงจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ความรุนแรงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ผิดแปลง ความรุนแรงจากการขับขี่ในสิ่งแวดล้อมที่อันตราย ความรุนแรงจากการไม่มีทักษะการขับขี่ปลอดภัย และความรุนแรงจากผู้ร่วมใช้เส้นทาง

3. ฝึกฝนตัดสินใจคาดการณ์ความเสี่ยงผ่านเกมส์ออนไลน์ Honda Accident Prediction Training (ฮอนด้า, 2564)

4. บรรยายให้ความรู้ เรื่อง สาเหตุของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามแนวคิด The SHELL Model ประกอบด้วย 5 ด้าน ได้แก่ 1) การกระทำที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบ (Software) 2) ด้านความบกพร่องของยานพาหนะ (Hardware) 3) ด้านสิ่งแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ (Environment) 4) ด้านการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Central Liveware) และ 5) ด้านคู่กรณี (Liveware) (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564)

สัปดาห์ที่ 2 การคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response-efficacy) และการคาดหวังในความสามารถของตนเอง

1. เปิดคลิปวิดีโอผู้ประสบเหตุรถจักรยานยนต์ชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

2. บรรยายให้ความรู้ประกอบคู่มือการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. สาธิตและให้ฝึกปฏิบัติการป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย

3.1 การปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ วิธีการสวมหมวกนิรภัย วิธีการควบคุมความเร็วของรถจักรยานยนต์ให้เหมาะสม วิธีการปฏิบัติตามสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร วิธีการประเมินตนเองเมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่

3.2 วิธีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์

3.3 วิธีการตรวจสอบและการประเมินความเสี่ยงของสภาพแวดล้อม

3.4 วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

3.5 วิธีการประเมินเพื่อนร่วมทางขับขี่ที่ปลอดภัย

สัปดาห์ที่ 3, 4 และ 5 การเสริมสร้างแรงจูงใจจากภายนอกเพื่อให้เกิดการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ ดังนี้

1. แข่งขันตอบคำถามจากเนื้อหาในคู่มือฯ จำนวน 20 ข้อ ผ่านไลน์กลุ่ม โดยใช้ Google Form

2. จัดกระบวนการกลุ่มเพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บ

3. การแข่งขันสร้างเนื้อหาการปฏิบัติการป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และนำเสนอในสื่อดิจิทัลเป็นรายกลุ่ม

สัปดาห์ที่ 6-7 ติดตามผลการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บรายบุคคล ผ่านไลน์ส่วนบุคคลหรือการ

โทรศัพท์ และบันทึกการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่าน Google Form

สัปดาห์ที่ 8 สรุปผลการวิจัยและประเมินผลหลังเข้าร่วมโปรแกรมฯ โดยใช้แบบสอบถามการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและตัวแปรที่ศึกษาด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นภายในกลุ่มก่อนและหลังได้รับโปรแกรม ด้วยสถิติ Paired t-test และระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วย Independent t-test

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษานี้ผ่านการพิจารณารับรองจริยธรรมการวิจัยจากคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เลขที่โครงการ: 2564-FULL014 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2564

ผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มทดลองเป็นเพศหญิง ร้อยละ 57.14 อายุเฉลี่ย 14 ปี (S.D.=0.69) ประวัติการได้รับบาดเจ็บในรอบ 1 ปี เฉลี่ย 0.43 ครั้ง (S.D.=0.74) ใช้รถจักรยานยนต์นานๆ ครั้ง ร้อยละ 34.29 รองลงมาวันละ 2-3 ครั้ง ร้อยละ 31.43 มากกว่าวันละ 3 ครั้ง ร้อยละ 25.71 และวันละ 1 ครั้ง ร้อยละ 8.57 มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 57.14 ไม่เคยเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 60.00 ฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์จากพ่อ แม่ ร้อยละ 62.86 ฝึกหัดขับขี่ด้วยตนเอง ร้อยละ 28.57 และจากเพื่อน ร้อยละ 8.57

ส่วนกลุ่มควบคุมเป็นเพศหญิงร้อยละ 63.89 อายุเฉลี่ย 14.10 ปี (S.D.=0.84) ประวัติการได้รับบาดเจ็บในรอบ 1 ปี เฉลี่ย 0.63 ครั้ง (S.D.=1.03) มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 61.11 เคยเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 75.00

ฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์จากพ่อ แม่ ร้อยละ 75.00 ฝึกหัดขับขี่ด้วยตนเอง ร้อยละ 16.67 และจากเพื่อน ร้อยละ 8.33 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (n=71 คน)

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง (n=35)		กลุ่มควบคุม (n=36)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	15	42.86	13	36.11
หญิง	20	57.14	23	63.89
อายุ (ปี)				
13	8	22.86	10	27.78
14	19	54.28	13	36.11
15	8	22.86	13	36.11
อายุเฉลี่ย (S.D.)	14.00 (0.69)		14.10 (0.84)	
ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อวัน (ครั้ง)				
มากกว่าวันละ 3 ครั้ง	9	25.71	8	22.22
วันละ 2-3 ครั้ง	11	31.43	16	44.45
วันละ 1 ครั้ง	3	8.57	12	33.33
ไม่ได้ใช้ทุกวัน นานๆ ครั้ง	12	34.29	0	0.00
การได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีเฉลี่ย (S.D.)	0.43 (0.74)		0.63 (1.03)	
การมีหมวกนิรภัย				
มี	20	57.14	22	61.11
ไม่มี	15	42.86	14	38.89
การเรียนรู้การขับขี่ปลอดภัย				
เคย	14	40.00	27	75.00
ไม่เคย	21	60.00	9	25.00
ผู้ฝึกหัดนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์				
พ่อ แม่	22	62.86	27	75.00
เพื่อน	3	8.57	3	8.33
ฝึกหัดเอง	10	28.57	6	16.67
เรียนรู้จากครูสอนขับรถ	0	0.00	0	0.00

ส่วนที่ 2 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับซัลดักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ก่อนและหลังได้รับโปรแกรมรายด้าน

ด้านการปฏิบัติตัวตามกฎระเบียบ (Software)
ในกลุ่มทดลองก่อนได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ มีคะแนนเฉลี่ย 3.86 (S.D.=0.60) และภายหลังการได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 4.34 (S.D.=0.35) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มทดลองมีการปฏิบัติตัวตามกฎระเบียบเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนกลุ่มควบคุมก่อนได้รับโปรแกรม มีคะแนนเฉลี่ย 4.08 (S.D.=0.43) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 4.17 (S.D.=0.35) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มควบคุมมีการปฏิบัติตัวตามกฎระเบียบไม่แตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรม

ด้านเตรียมพร้อมของยานพาหนะ (Hardware)
ในกลุ่มทดลองก่อนได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ มีคะแนนเฉลี่ย 3.22 (S.D.=0.78) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 3.84 (S.D.=0.64) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มทดลองมีการปฏิบัติตัวด้านการเตรียมพร้อมของยานพาหนะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนกลุ่มควบคุมก่อนได้รับโปรแกรม มีคะแนนเฉลี่ย 3.32 (S.D.=0.54) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 3.39 (S.D.=0.64) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มควบคุมมีการปฏิบัติตัวด้านการเตรียมพร้อมของยานพาหนะไม่แตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรม

ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) ในกลุ่มทดลองก่อนได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ มีคะแนนเฉลี่ย 3.98 (S.D.=0.67) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 4.40 (S.D.=0.61) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติตัวด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนกลุ่มควบคุมก่อนได้รับโปรแกรม มีคะแนนเฉลี่ย 3.75 (S.D.=0.84) และภายหลังได้รับ

โปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 3.92 (S.D.=0.48) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มควบคุมมีการปฏิบัติตัวด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรม

ด้านเตรียมความพร้อมของตนเอง (Central Liveware) ในกลุ่มทดลองก่อนได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ มีคะแนนเฉลี่ย 3.79 (S.D.=0.69) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 4.32 (S.D.=0.47) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มทดลองมีการเตรียมความพร้อมของตนเองเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนกลุ่มควบคุมก่อนได้รับโปรแกรม มีคะแนนเฉลี่ย 3.82 (S.D.=0.47) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 3.94 (S.D.=0.57) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มควบคุมมีการปฏิบัติตัวด้านการเตรียมความพร้อมของตนเองไม่แตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรม

ด้านคนใช้ถนนร่วมกัน (Liveware) ในกลุ่มทดลองก่อนได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ มีคะแนนเฉลี่ย 3.77 (S.D.=0.84) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 4.55 (S.D.=0.48) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันด้านคนใช้ถนนร่วมกันเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนกลุ่มควบคุมก่อนได้รับโปรแกรม มีคะแนนเฉลี่ย 3.82 (S.D.=0.63) และภายหลังได้รับโปรแกรมมีคะแนนเฉลี่ย 4.13 (S.D.=0.70) ซึ่งหลังได้รับโปรแกรมกลุ่มควบคุมมีการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันด้านคนใช้ถนนร่วมกันเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ทั้งนี้หลังจากได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ ค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มทดลองทุกด้านสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนหลังการได้รับโปรแกรมกับก่อนการได้รับโปรแกรมไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านคนใช้ถนนร่วมกันมีคะแนนเฉลี่ยหลังได้รับโปรแกรมสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจ จำแนกรายด้าน (n=71 คน)

การปฏิบัติเพื่อป้องกันการ บาดเจ็บจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์รายด้าน	ก่อนได้รับโปรแกรม			หลังได้รับโปรแกรม			t	p-value
	คะแนน เฉลี่ย	S.D.	ระดับ	คะแนน เฉลี่ย	S.D.	ระดับ		
ด้านการปฏิบัติตัวตามกฎระเบียบ (Software)								
กลุ่มทดลอง	3.86	0.60	มาก	4.34	0.35	มาก	-4.39	0.00*
กลุ่มควบคุม	4.08	0.43	มาก	4.17	0.35	มาก	-0.88	0.19
ด้านเตรียมพร้อมของยานพาหนะ (Hardware)								
กลุ่มทดลอง	3.22	0.78	ปานกลาง	3.84	0.64	มาก	-3.79	0.00*
กลุ่มควบคุม	3.32	0.54	ปานกลาง	3.39	0.64	ปานกลาง	-0.53	0.30
ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)								
กลุ่มทดลอง	3.98	0.67	มาก	4.40	0.61	มาก	-2.40	0.02*
กลุ่มควบคุม	3.75	0.84	มาก	3.92	0.48	มาก	-0.97	0.17
ด้านเตรียมความพร้อมของตนเอง (Central Liveware)								
กลุ่มทดลอง	3.79	0.69	มาก	4.32	0.47	มาก	-4.57	0.00*
กลุ่มควบคุม	3.82	0.47	มาก	3.94	0.57	มาก	-1.13	0.13
ด้านคนใช้ถนนร่วมกัน (Liveware)								
กลุ่มทดลอง	3.77	0.84	มาก	4.55	0.48	มากที่สุด	-5.03	0.00*
กลุ่มควบคุม	3.82	0.63	มาก	4.13	0.70	มาก	-2.16	0.02*
คะแนนเฉลี่ยรวม								
กลุ่มทดลอง	3.71	0.43	มาก	4.26	0.31	มาก	-6.09	0.00*
กลุ่มควบคุม	3.77	0.31	มาก	3.88	0.43	มาก	-1.82	0.39

* $p < 0.05$

ส่วนที่ 3 การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ระหว่างกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจและกลุ่มควบคุมที่ได้รับบริการอนามัยโรงเรียนตามปกติ ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บรายด้านและภาพรวมไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านการปฏิบัติตัวตามกฎระเบียบ พบว่า ก่อนการ

เข้าร่วมโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจกลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันการบาดเจ็บสูงกว่ากลุ่มทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภายหลังจากการเข้าร่วมโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยรายด้านและภาพรวมสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บในกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่าง
กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังได้รับโปรแกรมการเสริมสร้างแรงจูงใจ จำแนกรายด้าน

การปฏิบัติเพื่อป้องกันการ บาดเจ็บจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์รายด้าน	กลุ่มทดลอง (n=35)			กลุ่มควบคุม (n=36)			t	p-value
	คะแนน เฉลี่ย	S.D.	ระดับ	คะแนน เฉลี่ย	S.D.	ระดับ		
ด้านการปฏิบัติตัวตามกฎหมาย (Software)								
ก่อนได้รับโปรแกรม	3.86	0.60	มาก	4.08	0.43	มาก	-1.79	0.04*
หลังได้รับโปรแกรม	4.34	0.35	มาก	4.17	0.35	มาก	2.07	0.02*
ด้านเตรียมพร้อมของยานพาหนะ (Hardware)								
ก่อนได้รับโปรแกรม	3.22	0.78	ปานกลาง	3.32	0.54	ปานกลาง	-0.60	0.28
หลังได้รับโปรแกรม	3.84	0.64	มาก	3.39	0.64	ปานกลาง	2.98	0.00*
ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)								
ก่อนได้รับโปรแกรม	3.98	0.67	มาก	3.75	0.84	มาก	1.28	0.10
หลังได้รับโปรแกรม	4.40	0.61	มาก	3.92	0.48	มาก	3.68	0.00*
ด้านเตรียมความพร้อมของตนเอง (Central Liveware)								
ก่อนได้รับโปรแกรม	3.79	0.69	มาก	3.82	0.47	มาก	-0.23	0.41
หลังได้รับโปรแกรม	4.32	0.47	มาก	3.94	0.57	มาก	3.06	0.00*
ด้านคนใช้ถนนร่วมกัน (Liveware)								
ก่อนได้รับโปรแกรม	3.77	0.84	มาก	3.82	0.63	มาก	-0.30	0.38
หลังได้รับโปรแกรม	4.55	0.48	มากที่สุด	4.13	0.70	มาก	2.96	0.00*
คะแนนเฉลี่ยรวม								
ก่อนได้รับโปรแกรม	3.71	0.43	มาก	3.77	0.31	มาก	-0.59	0.28
หลังได้รับโปรแกรม	4.26	0.31	มาก	3.88	0.34	มาก	4.84	0.00*

* $p < 0.05$

อภิปรายผล

โปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจเป็นระยะเวลา 8 สัปดาห์
สามารถส่งเสริมให้นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น
มีการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้ได้ประยุกต์
ใช้วิธีการเสริมสร้างแรงจูงใจโดยสื่อสารผ่านสื่อเพื่อให้
เกิดความกลัวจากการรับรู้อันตรายและความรุนแรง

ของการได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
และเชื่อว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บ
เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่
ไม่ปลอดภัย รับรู้ผลดีของวิธีการปฏิบัติเพื่อป้องกัน
การบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เชื่อว่าเป็น
วิธีที่สามารถลดโอกาสเสี่ยงหรือลดพฤติกรรมที่ไม่
ถูกต้องเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีความเชื่อมั่น

ในตนเองว่าจะสามารถปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามเป้าหมายที่ตนเองมุ่งหวังไว้ สอดคล้องกับการศึกษาโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปีที่ 1 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม มีค่าเฉลี่ยความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ และสูงกว่ากลุ่มควบคุม (วรวิษา ภูผิวก้าว และคณะ, 2561) และการศึกษาการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี กลุ่มทดลองมีพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มควบคุม (ศิวารณ์ ศรีสกุล, 2558) นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับการศึกษา ผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา พบว่า หลังได้รับโปรแกรมฯ กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ และสูงกว่ากลุ่มควบคุม (กานต์พิชชา หนูบุญ และพรณี บัญชรหัตถกิจ, 2558)

การศึกษานี้สอดคล้องกับการเสริมสร้างแรงจูงใจของ Rogers (1983) ที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของโรคเป็นกระบวนการสื่อสารเพื่อให้เกิดความกลัวว่า ถ้ากระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง จะทำให้ได้รับผลลัพธ์ร้ายแรง ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ (สมใจ อ่อนละเอียด, 2560) ในขั้นตอนนี้ได้กระตุ้นให้นักเรียนเกิดความกลัวและรับรู้ความรุนแรงจากการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผ่านการให้ความรู้ประกอบสื่อที่เน้นรูปภาพและสื่อวีดิทัศน์ ตามแนวคิด

The SHELL Model (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) เช่น รูปภาพผลลอกที่ใบหน้า กระดูใบหน้าแตกหัก กะโหลกศีรษะแตก ยุบ ภาพอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต วิดีโอขับขี่รถจักรยานยนต์ดัดแปลง และแหกโค้งได้รับบาดเจ็บสาหัส วิดีโอเยาวชนขับขี่รถจักรยานยนต์บ๊องโปกด้วยความเร็วสูงได้รับบาดเจ็บขาขาด และเยาวชนขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย หักหลบรถคันอื่นทำให้ถูกรถที่ขับตามมาด้านหลังทับศีรษะจนเสียชีวิต พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการแสดงออกของความกลัวทางใบหน้า และกลุ่มตัวอย่างมีความกลัวมาก

ส่วนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived probability) การสื่อสารให้บุคคลเชื่อว่ากำลังตกอยู่ในภาวะเสี่ยง เมื่อกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง และเกิดผลเสียต่อสุขภาพ (สมใจ อ่อนละเอียด, 2560) ดังนั้นเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วมีโอกาสตกอยู่ภายใต้ความเสี่ยง ผู้วิจัยให้ฝึกคาดการณ์ความเสี่ยงผ่านเกมส์ออนไลน์ ให้ความรู้ปัจจัยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ตามแนวคิด The SHELL Model (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใกล้ตัว และบางรายเคยได้รับอันตราย เช่น การขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ศีรษะและใบหน้ามีแผลลอก รวมทั้งเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่ทำให้ควบคุมรถไม่ได้ เป็นต้น เมื่อประเมินการรับรู้ความเสี่ยงรายบุคคล พบว่า ส่วนมากรับรู้ความเสี่ยงของการขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกนิรภัยจะทำให้ได้รับบาดเจ็บบริเวณใบหน้า ศีรษะรุนแรง อาจเกิดเลือดคั่งในสมองหรือพิการ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่และขับขี่ด้วยความเร็ว จะทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถจักรยานยนต์ได้ ตัดสินใจผิดพลาดได้รับอุบัติเหตุรุนแรง เป็นต้น ส่วนน้อยที่เลือกตอบรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยทำให้การ

ควบคุมรถลำบาก ระบบความปลอดภัยลดลง สอดคล้องกับการศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่บรรยายประกอบวีดิทัศน์ที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงโอกาสเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การเกิดความพิการ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ศิวาภรณ์ ศรีสกุล, 2558)

สำหรับความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response-efficacy) เป็นกระบวนการทำให้บุคคลทราบถึงผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำว่าจะช่วยลดการเกิดโรคหรือปัญหาสุขภาพได้ โดยข้อมูลจะอยู่ในรูปแบบของการปรับหรือลดพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง (สมใจ อ่อนละเอียด, 2560) โดยให้ความรู้เรื่องการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แนวคิด The SHELL Model (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การขับขี่ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม การมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และการประเมินเพื่อนร่วมทาง รวมทั้งให้คู่มือการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำเสนอคลิปวิดีโอผู้รอดชีวิตจากการมีพฤติกรรมการป้องกัน ซึ่งหลังจากได้ชมคลิปกลุ่มตัวอย่างมีสีหน้าดีใจ ประมอ และได้กล่าวว่าเพราะผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย มีทักษะการขับขี่ และโชคดีที่ผู้ขับขี่ไม่ขับรถเร็ว ซึ่งเมื่อกลุ่มตัวอย่างรับรู้ประสิทธิผลของการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บในกลุ่มที่คล้ายคลึงกับตนเอง คือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน และต้องเผชิญสถานการณ์ความเสี่ยงเหมือนกัน ทำให้ทราบผลดีเปรียบเทียบกับตนเองและสามารถตัดสินใจในการ

เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองจากการเรียนรู้วิธีการและพฤติกรรมที่ถูกต้อง และเมื่อประเมินผลพบว่ารับรู้ประสิทธิผลของปฏิบัติป้องกันฯ เช่น การสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง การไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ การขับขี่ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น สอดคล้องกับการศึกษาผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาปีที่ 1 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคามที่สาธิตและฝึกปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย พร้อมทั้งแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองความตั้งใจในการปฏิบัติสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (วรวิษา ภูผิวแก้ว และคณะ, 2561)

ส่วนความคาดหวังในความสามารถของตนเอง เป็นการทำให้บุคคลเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองว่าสามารถกระทำได้จากข้อมูลการเรียนรู้แบบ การฝึกฝนการสอน (สมใจ อ่อนละเอียด, 2560) โดยผู้วิจัยสาธิตวิธีการและให้กลุ่มตัวอย่างทดลองฝึกปฏิบัติตามแนวคิด The SHELL Model (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ได้แก่ วิธีการสวมใส่หมวกนิรภัย วิธีการใช้ความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่เหมาะสม วิธีการประเมินตนเองเมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การจับคู่สัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร ฝึกการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ฝึกตรวจสอบและประเมินความเสี่ยงของสภาพแวดล้อม ฝึกประเมินความพร้อมของตนเอง และฝึกประเมินผู้ใช้รถคันอื่นๆ ทำให้กลุ่มตัวอย่างต้องการนำการปฏิบัติเพื่อป้องกันฯ ทั้ง 5 ด้านไปทดลองปฏิบัติด้วยตนเองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งในขั้นตอนนี้การทดลองฝึกปฏิบัติจะทำให้เกิดความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเอง เนื่องจากการประสบความสำเร็จในการกระทำเป็นแหล่งที่มี

อิทธิพลมากที่สุด บุคคลจะประเมินความสามารถของตนเองได้สูง จากนั้นการนำเสนอตัวแบบที่มีพฤติกรรมที่ถูกต้องเหมาะสม จะทำให้กลุ่มตัวอย่างได้เห็นว่าคุณลักษณะที่คล้ายคลึงกับตนประสบความสำเร็จ ก็จะเพิ่มการรับรู้ความสามารถของตนที่จะกระทำกิจกรรมในลักษณะเดียวกันได้สำเร็จเช่นกัน (สุวัฒน์ วัฒนวงศ์, 2555) สอดคล้องกับการศึกษาที่นำเสนอตัวแบบที่เป็นประสบการณ์จากชีวิตจริง จะทำให้เกิดความน่าสนใจกับผู้รับสารมากกว่าตัวแบบที่เป็นสัญลักษณ์ (สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต, 2556) อีกทั้งผู้วิจัยได้กระตุ้นให้กลุ่มตัวอย่างเกิดแรงจูงใจทั้งจากภายในและภายนอก และการกล่าวชื่นชม ซึ่งเมื่อประเมินการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามแนวคิด The SHELL Model (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) พบว่า ส่วนมากตอบคำถามได้ถูกต้องในประเด็นวิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง วิธีการประเมินตนเองเมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ วิธีการประเมินความพร้อมของตนเองก่อนการขับขี่ และวิธีการประเมินสิ่งแวดล้อม

ดังนั้นโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น โดยอาศัยแนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคของ Rogers (1983) สามารถส่งเสริมให้นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียน มีการรับรู้ความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเชื่อว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ รับรู้ผลดีของวิธีการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเป็นการเตรียมความพร้อมให้กับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้อง เพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป

ข้อเสนอแนะ

1. ด้านการปฏิบัติทางการพยาบาล พยาบาลที่ปฏิบัติงานในชุมชนสามารถนำโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจไปใช้เป็นแนวทางในการเตรียมความพร้อมให้กับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ในการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ตามช่วงอายุที่กฎหมายกำหนด

2. ด้านการวิจัยทางการพยาบาล บุคลากรทางการแพทย์สามารถนำไปเป็นแนวทางในการพัฒนางานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมสำหรับเด็กและเยาวชนก่อนถึงช่วงวัยที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

3. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไปควรส่งเสริมการปฏิบัติป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามแนวคิด The SHELL Model (กองป้องกันการบาดเจ็บ, 2564) ในองค์ประกอบด้านการปฏิบัติเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยการเตรียมพร้อมของยานพาหนะ (Hardware) เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจไม่ได้คะแนนเฉลี่ยต่ำที่สุด

ข้อจำกัด

1. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาในช่วงเวลาที่มีการระบาดของโรคโควิด 19 งดการรวมกลุ่ม และมีการจัดการเรียนการสอนแบบออนไลน์ ส่งผลให้กลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมโปรแกรมไม่ครบทั้ง 8 สัปดาห์

2. ความตระหนักรู้เรื่องการจราจรสามารถศึกษาจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ นอกจากที่กำหนดในโปรแกรมเสริมสร้างแรงจูงใจต่อการปฏิบัติเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สำเร็จได้ด้วยความช่วยเหลือของคณาจารย์ และโรงเรียนวัดเวฬุวันทุกท่านที่เสียสละเวลาและให้
กลุ่มวิชาการพยาบาลสาธารณสุข ขอขอบพระคุณ ความร่วมมือด้วยดีตลอดมา จนทำให้การวิจัยครั้งนี้
คณะครู ผู้ปกครอง นักเรียนของโรงเรียนสารภีพิทยาคม สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

- กรมควบคุมโรค. (2563). หยุดเด็กและเยาวชนไทยตาย...จากอุบัติเหตุทางถนน [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล: <https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1092720210115061932.pdf>
- กองป้องกันการบาดเจ็บ. (2564). คู่มือ Train the Trainer and Managers [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล: <https://dol.thaihealth.or.th/Media/Pdfview/764dfd31-031e-ed11-80fa-00155db45613>
- กานต์พิชชา หนูบุญ และพรณี ปัญชรหัตถกิจ. (2558). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน นครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาระบบสุขภาพ, 8(2), 1-9. [สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล: <http://trsl.thairoads.org/FileUpLoad/1652/170206001652.pdf>
- วรวิภา ภูผแก้ว, วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพยเนตร. (2561). ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา, 24(1), 76-85. [สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล: <https://he02.tci-thaijo.org/index.php/ODPC9/article/view/188819>
- ศิวาภรณ์ ศรีสกุล. (2558). ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. (2564). สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล: https://dip.ddc.moph.go.th/new/บริการ/3base_status_new
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2562). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561–2564 [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 1 มกราคม 2564]; แหล่งข้อมูล: http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5e8f159b2f84c.pdf
- สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. (2556). ทฤษฎีและเทคนิคการปรับพฤติกรรม. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมใจ อ่อนละเอียด. (2560). ความสัมพันธ์ระหว่างแรงจูงใจในการป้องกันกับพฤติกรรมการป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอาชีวศึกษาในสถานศึกษาของรัฐ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม. สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต. คณะสาธารณสุขศาสตร์ ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.

- สุวัฒน์ วัฒนวงศ์. (2555). จิตวิทยาเพื่อการฝึกอบรมผู้ใหญ่. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- องค์การอนามัยโลก. (2562). การเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากการชนบนถนนในประเทศไทย [ออนไลน์].
[สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/overview-th-final-25-7-19.pdf?sfvrsn=c6dc3da5_2
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, (2546). อุบัติเหตุจราจร: เหตุุนำการตายในวัยรุ่น (Traffic Injuries: the Leading
Cause of Death in Adolescents) [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2564]; แหล่งข้อมูล:
http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?id_g=46&h=123&s_id=15&d_id=15&page=2
- ฮอนด้า. (2564). ฝึกทักษะ การคาดการณ์อุบัติเหตุ (Accident Prediction Training) [ออนไลน์]. [สืบค้นเมื่อ
1 มกราคม 2564]; แหล่งข้อมูล: <https://www.hondasafetyapt.com/>
- Cohen, J. (1969). Statistic power analysis for the behavioral sciences. New York: Academic Press.
- Rogers, R. W. (1983). Cognitive and Physiological Processes in Fear Appeals and Attitude Change:
A Revised Theory of Protection Motivation. In: Cacioppo, J. and Petty, R., Eds. Social
Psychophysiology: A Sourcebook. New York: Guilford Press. 153-177.