ผลการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรต่อความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของบุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น

The effects of traffic accident prevention training on knowledge, attitude and practice in traffic accident prevention of the staff at Boromarajonani College of Nursing, KhonKaen.

กล้วยไม้ ธิพรพรรณ[1] กิตติภูมิ ภิญโย[1] ปิยนุช ภิญโย[1] ประภัสศรี ชาวงษ์[1] ณรงค์ คำอ่อน[1] วิรุฬจิตรา อุ่นจางวาง[2]

Klauymai Thipornphan, Kittiphoom Phinyo, Prapatsri Shawong, Piyanuch Phinyo, Narong Kam-on, wiroonjitra aunchangwang

(Received: January 30 ,2020 ; Accepted: March 12, 2020)

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-experimental Research) ศึกษาหนึ่งกลุ่ม วัดผลก่อนและหลังการอบรม (One Group Pretest-Posttest Design) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ก่อนและหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ประชากร ประกอบด้วย อาจารย์ เจ้าหน้าที่ และนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ปีการศึกษา 2560 จำนวน 490 คน กลุ่มตัวอย่างเลือกแบบเจาะจง คือ อาจารย์ เจ้าหน้าที่ และนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ ที่เข้ารับการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร และสมัครใจเข้าร่วมการวิจัย กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการประมาณค่าเฉลี่ย กรณีทราบประชากร ได้จำนวน 193 คน เพื่อป้องกันความไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูล ผู้วิจัยจึงปรับเพิ่มกลุ่มตัวอย่างเป็น 200 คน ได้รับแบบสอบถามกลับคืน 200 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100 เครื่องมือที่ใช้ ประกอบด้วย 1) ข้อมูลทั่วไป 2) แบบวัดความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร 3) แบบสอบถามทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร และ 4) แบบสอบถามการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร เก็บรวบรวมข้อมูลก่อนและหลังการอบรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา จำนวน 177 คน (ร้อยละ 88.50) เป็นอาจารย์และเจ้าหน้าที่ จำนวน 23 คน (ร้อยละ 11.50) ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรก่อนการอบรมอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 87 คน (ร้อยละ 43.50) ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรหลังการอบรมอยู่ในระดับสูง จำนวน 141 คน (ร้อยละ 70.50) ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรหลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test=0.96 ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ก่อนการอบรม อยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ =3.63, SD=0.97) หลังการอบรม อยู่ในระดับสูง ($\overline{X}$ =4.31, SD=0.85) ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรหลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p<0.05, Paired t-test=0.746 การปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรก่อนการอบรมอยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ =3.30, SD=0.92) หลังการอบรมอยู่ในระดับสูง ($\overline{X}$ =4.55, SD=0.49) การปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร หลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test = 0.656 ข้อเสนอแนะ ผู้บริหารควรให้ความสำคัญ ให้การส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมโครงการต่อเนื่อง

คำสำคัญ อุบัติเหตุทางการจราจร

Abstract

This study was quasi-experimental research using one group pretest-posttest design to compare knowledge, attitude and practice on traffic accident prevention of the staffat Boromarajonani College of Nursing, KhonKaen before and after attendingthe accident prevention training. The population consisted of 490 lecturers, staff and nursing students at Boromarajonani College of Nursing, KhonKaen in the academic year 2017. The purposive sampling method was used to select the samples, including lecturers,staff and nursing students who attended the training to prevent traffic accidents and voluntarily participated in the study.The sample size was determined using the estimation of themeanof finite population. A total of 193 people were obtained.In order to prevent data incompleteness, the researcher increased the sample size to 200 people and 200 questionnaires were submitted back, representing 100%.The instruments consisted of 1) general information, 2) the testof traffic accident prevention knowledge, 3) the questionnaire of traffic accident prevention attitude, and 4) the questionnaire of traffic accident prevention practice. The data werecollected before and after thetraffic accident prevention training.

[1] วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น

[2] วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี นครราชสีมา

The study indicated that most of the samples were students: 177 people (88.50%),23 lecturers (23.50%) and23 staff (23.50%). Before attending the training, 87 people (43.50%)had the knowledge about traffic accident prevention at a moderate level. However, after attending the training,141 people (70.50%)hadthe knowledge about traffic accident prevention at a high level. Therefore, the knowledge about traffic accident prevention after attending the training was statistically significanthigher than before attending the training(*p < 0.05, Paired t-test=0.96).The attitude toward traffic accident prevention before training was at a moderate level ($\overline{X}$ =3.63, SD=0.97)while that of after training was at a high level($\overline{X}$ =4.31, SD=0.85). The attitude toward traffic accident prevention after attending the training was statistically significant higher than before attending the training (*p<0.05, Paired t-test=0.746).The practice of traffic accident prevention trainingbefore training was at a moderate level($\overline{X}$ =3.30, SD=0.92)while that of after training was at a high level ($\overline{X}$ = 4.55, SD = 0.49). The practice of traffic accident prevention after attending the training was statistically significant higher than before attending the training (*p < 0.05, Paired t-test=0.656). Recommendations The administratorsshould continueproviding support forthis activity.

Keyword: traffic accident

บทนำ

อุบัติเหตุการจราจรเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บ สูญเสียทรัพย์สิน สูญเสียชีวิต และพิการ ในประเทศไทยในปี 2554 ของทีมแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) พบว่าภาพรวมของสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยด้านการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากรค่าเฉลี่ยของประเทศอยู่ที่ 20.81 ต่อแสนประชากร จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อรถจดทะเบียน 10,000 คันสูงสุดสิบอันดับแรก ได้แก่ นครปฐม สมุทรสาคร สระแก้ว สุพรรณบุรี แพร่ ภูเก็ต สระบุรี ระนอง ตราด และ อุทัยธานี ด้วยอัตรา 46.30, 43.68, 34.27, 34.08, 33.57, 32.78, 32.56, 31.55, 31.53 และ 31.09 ต่อแสนประชากร ภาคตะออกเฉียงเหนือมีอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงสุดที่ 26.50 ต่อแสนประชากร สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศถึง 5.69 ต่อแสนประชากร โดยมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุ 3,132 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 468 คน ผู้บาดเจ็บ 29,494 ราย อัตราการเกิดอุบัติเหตุ 177.34 ต่อแสนประชากร จังหวัดขอนแก่น มีอัตราการเสียชีวิต 7.11 ต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน อัตราการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจร 1,670.04 ครั้งต่อแสนประชากร เป็นอันดับ 2 ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือรองจากมุกดาหาร 1709.14 ครั้งต่อแสนประชากร สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดขอนแก่น เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด 23,863 ครั้ง รองลงมา เป็นรถสี่ล้อ รถบรรทุก และรถโดยสารขนาดใหญ่ จากข้อมูลศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินด้านการแพทย์และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข (2561) [1] มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์ ระหว่างวันที่ 11-17 เมษายน 2561 พบว่ามีผู้บาดเจ็บ 27,708 ราย เสียชีวิต 450 ราย โดยจังหวัดขอนแก่น มีการบาดเจ็บสูงสุดอันดับที่ 4 ของประเทศ จำนวน 797 ราย เสียชีวิต 8 ราย ผลกระทบที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งไม่ได้ทำให้เกิดเฉพาะการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตเท่านั้น แต่ยังส่งผลให้ทรัพย์สินเสียหาย การจราจรขาดความคล่องตัว นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความสูญเสียต่างๆ ทางสังคมที่ไม่สามารถวัดหรือตีค่าเป็นเงินได้ เช่น ภาพพจน์ของการเป็นเมืองท่องเที่ยว ความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นต้น ดังนั้นการลดอุบัติเหตุการตายบนท้องถนนจึงนับเป็นวาระสำคัญระดับชาติของประเทศ

วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ตั้งอยู่ที่หมู่ 2 ตำบลบ้านเป็ด ถนนเลี่ยงเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีนักศึกษาจำนวนมากกว่า 400 คน/ปี สภาพการณ์การจราจร คือ มีถนนเลี่ยงเมืองเป็นถนน 4 เลน เข้าสู่ตัวเมือง มีถนนสายตรงแยกจากถนนเลี่ยงเมืองที่มีขนาดกว้าง มีความยาวประมาณ 1.9 กม. มีซอยเล็กๆ จำนวนมาก มีหลายจุดที่เป็นจุดตัด ส่วนทางตรงมีโรงเรียนประถมศึกษา ร้านค้า และศูนย์เด็กเล็ก ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง นักศึกษาเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางผ่านถนนเลี่ยงเมืองเข้าสู่เมืองเพื่อกลับบ้าน เดินทางสู่ชุมชน หมู่ 1 หมู่ 2 หมู่ 3 และ หมู่ 18 เพื่อฝึกปฏิบัติงาน และซื้ออาหาร พบว่าปี 2558-ปัจจุบัน มีนักศึกษาเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 25 ราย ได้รับ

บาดเจ็บ สมองกระทบกระเทือน 1 ราย ขาหัก 2 ราย แขนหัก 2 ราย ที่เหลือมีแผลถลอกตามร่างกาย ส่งผลกระทบต่อการเรียน ร่างกาย และจิตใจตามมา

จากปัญหาความสำคัญดังกล่าว งานปกครองวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีขอนแก่น จึงได้จัดอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ประกอบด้วย สถานการณ์ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กฎจราจร วินัยจราจร กฎหมายรถจักรยานยนต์ รถยนต์ที่ควรรู้ พรบ.รถ การขับขี่ปลอดภัย และด้วยความเห็นร่วมกันระหว่างผู้บริหารเทศบาลบ้านเป็ดและอาจารย์ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีขอนแก่น จึงร่วมกันวางแผนการดำเนินการสำรวจจุดเสี่ยง ด้วยฮิยาริโมเดล (Hiyari Hotto Model) ในพื้นที่บ้านเป็ด หมู่ 1 หมู่ 2 หมู่ 3 และ หมู่ 18 ร่วมกับเทศบาลบ้านเป็ด เพื่อให้มีการนำข้อมูลไปใช้ในการแก้ไขจุดเสี่ยงให้เกิดประโยชน์ต่อนักศึกษา ประชาชนในพื้นที่ และขยายผลในพื้นที่อื่นๆ ต่อไป

จากการทบทวนงานวิจัย ยังไม่พบการศึกษาความรู้ทัศนคติและพฤติกรรมการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ของบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ พบเพียงการศึกษาเกี่ยวกับหมวกนิรภัย ของ บรรจง พลไชยและอุทัยวรรณ สุกิมานิล[2] ศึกษาการรับรู้ประโยชน์ ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาลมหาวิทยาลัยนครพนม พบว่า ค่าเฉลี่ยการรับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย และทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ =3.73,3.62, SD=0.89,0.84) พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ = 3.16, SD=0.78) ปราณี ทองคำ ทวี ทองคำ และจีราพร หิรัญรัตนธรรม[3] ศึกษาปัจจัยด้านคุณลักษณะและรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สายสามัญและอาชีวศึกษาที่ขับขี่จักรยานยนต์จาก 10 โรงเรียนในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี พบว่านักเรียนมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย(ร้อยละ58) บุบผา ลาภทวี[4] ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 110 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับปานกลาง(ร้อยละ 55.5) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ α=0.05 ได้แก่การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ส่วนปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ประกอบด้วย ประสบการณ์ในการขับขี่ การเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ประสบการณ์การกระทำความผิด และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้บังคับหมวกนิรภัยของ เลอศักดิ์ ศิริรูป[5] ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด พบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง (ร้อยละ 59.33) อายุ อาชีพ และทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$) ส่วนเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน การเคยได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P > 0.05$)

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษา ผลการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรต่อความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของบุคลากรวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่นเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของนักศึกษา อาจารย์ เจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของบุคลากรวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ก่อนและหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

วิธีการวิจัย

เป็นงานวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) แบบศึกษาหนึ่งกลุ่ม วัดผลของโปรแกรมก่อน

และหลังการได้รับโปรแกรมการทดลอง (One Group Pretest-Posttest Design) ศึกษาความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของบุคลากรวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ระหว่างเดือน สิงหาคม 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2561

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร (Population) คือ บุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ประกอบด้วยอาจารย์ เจ้าหน้าที่สายสนับสนุน และนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ ชั้นปีที่ 1-4 ปีการศึกษา 2560 จำนวนทั้งหมด 490 คน

กลุ่มตัวอย่าง เลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) คือ อาจารย์ เจ้าหน้าที่สายสนับสนุน และนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ที่เข้ารับการอบรม การป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้หลักความน่าจะเป็น ตามสูตรการประมาณค่าเฉลี่ยกรณีทราบประชากร

เกณฑ์การคัดเข้า (Inclusion Criteria) 1) บุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ประกอบด้วยอาจารย์ เจ้าหน้าที่สายสนับสนุน และนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ ชั้นปีที่ 1-4 ปีการศึกษา 2560 2) เข้าร่วมการอบรม การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร ที่วิทยาลัยฯจัดขึ้น 3) มีความสมัครใจและยินดีเข้าร่วมการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion Criteria) 1) บุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ที่ลาออก ลาศึกษาต่อ หรือย้ายไปอยู่ที่อื่น 2) ไม่ได้เข้าร่วมการอบรม การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร ที่วิทยาลัยฯจัดขึ้น 3) ไม่สมัครใจในการเข้าร่วมการศึกษาวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย

แบบสอบถาม ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ลักษณะคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบ จำนวน 4 ตัวเลือก

ส่วนที่ 3 ทัศนคติ ต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ลักษณะคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบมาตราส่วนประมาณค่า มี 5 อันดับตัวเลือก

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ **ความตรงตามเนื้อหา (Content Validity)** ของเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา ความถูกต้อง ความครอบคลุมข้อรายการ สำนวนภาษาและให้ข้อเสนอแนะต่างๆ หลังจากนั้นผู้วิจัยนำเครื่องมือที่ผ่านการตรวจสอบแล้วมาปรับปรุงแก้ไข **ความเที่ยง (Reliability)** ผู้วิจัยนำเครื่องมือไปทดลองใช้กับนักศึกษาที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน แล้วนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นในแต่ละด้าน ดังนี้ แบบวัดความรู้ หาค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรคูเดอร์ริชาร์ดสัน 20 (Kuder-Richardson 20: KR–20) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.701 แบบสอบถามทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร วิเคราะห์หาความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของแอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.867

แบบสอบถามการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร หาความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.762

การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลทั่วไป ใช้ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบ ความรู้ ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร และการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ก่อนและหลังการอบรม โดยใช้ t-test Pair (t-test dependent)

จริยธรรมการวิจัย

ผู้วิจัยดำเนินการพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่างตามหลักจริยธรรมวิจัย โดยยึดหลักการเคารพความเป็นบุคคล (Principle of Respect of human dignity) โดยการขอความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่าง และการสอบถามความยินยอมในการเข้าร่วมการวิจัย มีการแจ้งให้กลุ่มประชากรทราบเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

ทุกครั้งโดยไม่ปิดบังข้อมูล รวมถึงการตอบแบบสอบถามและบันทึกข้อมูลการวิจัยเป็นความลับ นำเสนอผลการวิจัยเป็นภาพรวมไม่มีการระบุชื่อ สกุล ที่บ่งชี้ตัวบุคคลได้ และเปิดโอกาสให้กลุ่มตัวอย่างได้ซักถามข้อสงสัย หลักผลประโยชน์ (Principle of Beneficence) โดยขั้นตอนการดำเนินการวิจัยไม่มีอันตรายที่จะทำให้กลุ่มตัวอย่างได้รับอันตรายต่อร่างกาย จิตใจ ชีวิตและทรัพย์สินแต่อย่างใด หลักความยุติธรรม (Principle of Justice) โดยการแจ้งให้กลุ่มประชากรทราบเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลทุกครั้งโดยไม่ปิดบังข้อมูล รวมถึงการให้ข้อมูลประโยชน์ที่จะได้รับจากการเข้าร่วมโปรแกรมแก่ทุกคนอย่างเท่าเทียม

สรุปและอภิปรายผล

1. ข้อมูลทั่วไป พบว่าบุคลากรส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 180 คน (ร้อยละ 90) เพศชายจำนวน 20 คน (ร้อยละ 10) มีอายุเฉลี่ย 22.50 ปี (SD = 0.83) อายุมากที่สุด 55 ปี อายุน้อยที่สุด 18 ปี เป็นนักศึกษา จำนวน 177 คน (ร้อยละ 88.50) เป็นอาจารย์และเจ้าหน้าที่ จำนวน 23 คน (ร้อยละ 11.50) ใช้รถยนต์ จำนวน 42 คน (ร้อยละ 21) ผู้ที่ใช้รถยนต์ มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ จำนวน 42 คน (ร้อยละ 100) ใช้รถจักรยานยนต์ 178 คน (ร้อยละ 89) ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 116 คน (ร้อยละ 65.16) ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จำนวน 146 คน (ร้อยละ 82.02) สวมเป็นบางครั้ง จำนวน 32 คน (ร้อยละ 18) เคยถูกจับกุมความผิดเกี่ยวกับวินัยจราจร จำนวน 63 คน (ร้อยละ 31.5) สาเหตุส่วนใหญ่ คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาเป็น ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่มี พรบ.รถ และขับรถย้อนศร ตามลำดับ เคยได้รับอุบัติเหตุทางการจราจร จำนวน 39 คน (ร้อยละ 19.5) รวมทั้งหมดจำนวน 52 ครั้ง

2. ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร

2.1 ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 87 คน (ร้อยละ 43.5) รองลงมา คือ มีความรู้อยู่ในระดับต่ำ จำนวน 79 คน (ร้อยละ 39.5) และระดับสูง จำนวน 34 คน (ร้อยละ 17)

2.2 ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้ อยู่ในระดับสูง จำนวน 141 คน (ร้อยละ 70.5) รองลงมา มีความรู้อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 50 คน (ร้อยละ 25) และระดับต่ำ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 4.5)

2.3 เปรียบเทียบความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร ก่อนและหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร พบว่าความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร หลังอบรมมากกว่าก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test=0.96

3. ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร

3.1 พบว่าทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ =3.63, SD=0.97) ส่วนทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง ($\overline{X}$ =4.31, SD=0.85)

3.2 เปรียบเทียบทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร ก่อนและหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร พบว่าทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร หลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test=0.746

4. การปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร

4.1 พบว่าการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ($\overline{X}$ =3.306, SD=0.920) ส่วนการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร มีค่าคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง ($\overline{X}$ =4.551, SD=0.499)

4.2 เปรียบเทียบการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร ก่อนและหลังการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร พบว่าการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร หลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test = 0.656

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเปรียบเทียบความรู้ทัศนคติและการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น ก่อนและหลังการอบรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร ผลการศึกษา พบว่า ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากรหลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test=0.96 ทัศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากรหลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05, Paired t-test=0.746 และการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรของบุคลากร หลังการอบรมสูงกว่าก่อนการอบรมการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p<0.05, Paired t-test=0.656 สอดคล้องกับ Bloom [6] ที่กล่าวว่าความรู้เป็นขั้นแรกของพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการจดจำอาจจะโดยการนึกได้ มองเห็น ได้ยิน หรือ ได้ฟังและเป็นขั้นตอนที่นำไปสู่พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเข้าใจ และ Roger [7] กล่าวว่าทัศนคติเป็นดัชนีชี้ว่าบุคคลนั้นคิด รู้สึกอย่างไรกับคนรอบข้าง วัตถุ สิ่งแวดล้อม ตลอดจนสถานการณ์ต่างๆ ทัศนคติมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจส่งผลถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ ทัศนคติ เป็นความสัมพันธ์ระหว่างความรู้สึก ความเชื่อ การรับรู้ของบุคคลกับแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมโต้ตอบในทางใดทางหนึ่งต่อเป้าหมาย ทัศนคติเป็นเรื่องของจิตใจ ท่าที ความรู้สึกนึกคิดและความโน้มเอียงของบุคคล ที่มีต่อข้อมูลข่าวสารและการปฏิบัติต่อสิ่งที่ได้รับมา การที่บุคคลมีทัศนคติต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดต่างกัน ก็เนื่องมาจากบุคคลมีความเข้าใจ มีความรู้สึกหรือมีแนวความคิดแตกต่างกัน ซึ่งส่วนประกอบทางด้านความคิด หรือ ความรู้ ความเข้าใจ จึงนับได้ว่าเป็นส่วนประกอบขั้นพื้นฐานของทัศนคติ ซึ่ง Katz Daniel [8] กล่าวว่า บุคคลทุกคนจะอาศัยทัศนคติ เป็นเครื่องยึดถือสำหรับการปรับพฤติกรรมของตนให้เป็นไปในทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนสูงที่สุดและให้มีผลเสียน้อยที่สุด ดังนั้นทัศนคติ จึงสามารถเป็นกลไกที่จะสะท้อนให้เห็นถึงเป้าหมายที่พึงประสงค์และที่ไม่พึงประสงค์ ทำให้แนวโน้มของพฤติกรรมเป็นไปในทางที่ต้องการมากที่สุด ซึ่งการศึกษาครั้งนี้พบว่า หลังการอบรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร ผู้เข้ารับการอบรมจะมีความรู้มากขึ้น ส่งผลให้มีทัศนคติที่ดีต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร และพฤติกรรมการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจรมากขึ้น ซึ่ง Skinner [9] กล่าวว่า พฤติกรรมมนุษย์ถูกควบคุมโดยเงื่อนไขแห่งการเสริมแรง และเงื่อนไขแห่งการลงโทษ สอดคล้องกับประกาศวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2559 เรื่อง มาตรการองค์กร การสวมหมวกนิรภัย 100% ที่กำหนดให้อาจารย์ เจ้าหน้าที่ นักศึกษาและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัย และเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน โดย 1) ผู้ขับขี่รถต้องมีใบอนุญาตขับขี่ 2) ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการเข้า-ออกวิทยาลัย กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย รปภ. จะให้ลงชื่อที่ป้อมยาม และให้ยืมหมวกนิรภัยไปใช้ก่อนออกนอกวิทยาลัยและนำมาคืนหลังกลับเข้ามาที่วิทยาลัย ให้อาจารย์ปกครองติดตามข้อมูล นักศึกษาที่ไม่ปฏิบัติจะดำเนินการโดย ครั้งที่ 1 ตักเตือน ครั้งที่ 2 ภาคทัณฑ์ ครั้งที่ 3 เป็นต้นไปจะถูกหักคะแนนความประพฤติครั้งละ 1 คะแนน ส่วนอาจารย์ และเจ้าหน้าที่ที่ไม่ปฏิบัติจะแจ้งหัวหน้างานเพื่อตักเตือนและเป็นข้อมูลในการพิจารณาความดีความชอบ

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้พบว่าความรู้ ทัศนคติและการปฏิบัติตัวต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ของบุคลากร วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี ขอนแก่น หลังการ

อบรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรจะสูงกว่าก่อนการอบรมทุกด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ *p < 0.05 ดังนั้นผู้บริหารควรให้ความสำคัญ ให้การส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมโครงการต่อเนื่องทุกปีเพื่อพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาในเชิงคุณภาพ เช่น การสัมภาษณ์เจาะลึก การสอบถามปัญหาของอาจารย์ เจ้าหน้าที่และนักศึกษาต่อการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร เพื่อเป็นข้อมูลในการพัฒนาต่อไป

2. ควรศึกษาวิเคราะห์องค์ประกอบต่างๆที่อาจมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุทางการจราจร ของอาจารย์ เจ้าหน้าที่และนักศึกษา

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยครั้งนี้สำเร็จได้ด้วยความร่วมมือและการสนับสนุนจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือองค์การอนามัยโลก และประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด นายแพทย์สมคิด เลิศสินอุดม ผู้อำนวยการศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น นางนิตยาภรณ์ สีหาบัว พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น ที่ให้ความอนุเคราะห์เป็นที่ปรึกษางานวิจัย ขอขอบคุณนักศึกษา อาจารย์และเจ้าหน้าที่ที่ให้ความร่วมมือในการเข้าร่วมกิจกรรมและตอบแบบสอบถาม ท้ายสุดขอขอบคุณวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีขอนแก่น ที่ให้ทุนสนับสนุนการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

1. ข้อมูลศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินด้านการแพทย์และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข. เอกสารประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพบุคลากรระบบบริหารจัดการภาวะฉุกเฉินด้านการแพทย์และสาธารณสุข PHEM (Public Health Emergency Management) และการใช้งานระบบ WEB EOC ในการรองรับภาวะฉุกเฉินด้านการแพทย์และสาธารณสุขภายใต้ระบบบัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command System) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขปี 2561. สืบค้นเมื่อ 30 สิงหาคม 2561 จาก http://pher.moph.go.th/wordpress/เอกสาร โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการ. 2561.

2. บรรจง พลไชยและอุทัยวรรณ สุกิมานิล. การศึกษาพฤติกรรมและปัญหาการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาลมหาวิทยาลัยนครพนม. **วารสารวิจัยสธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น**; 5(1): 45-54. 2555.

3. ปราณี ทองคำ ทวี ทองคำ และจีราพร หิรัญรัตนธรรม. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. **วารสารสงขลานครินทร์ ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษศาสตร์**; 14(2): 272 – 288. 2551.

4. บุบผา ลาภทวี. **ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. งานการพยาบาลผู้ป่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ.** 2555.

5. เลอศักดิ์ ศิริ. **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด. ตราด: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด.** 2552.

6. Bloom, B. S. **Handbook on formation and Summative Evaluation of Student Learning**. New York: Mc. Graw-Hill Book Company. 1960.

7. Roger, D. **The psychology of adolescence**. New York: Applton Century-Crofts. 1978.

8. Katz Daniel. **The Functional Approach to the Study of Attitudes**. Princeton University. 1960.

9. Skinner, B. F. **Beyond freedom and dignity**. New York: Vintage Books. 1972.