

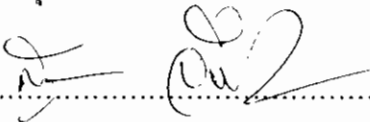
ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

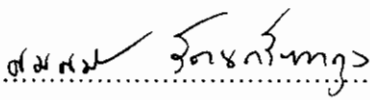
ศิวาภรณ์ ศรีสกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน
คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
สิงหาคม 2558
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

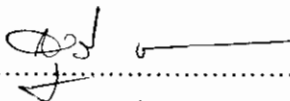
คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์และคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณา
วิทยานิพนธ์ของ ศิวาภรณ์ ศรีสกุล ฉบับนี้แล้ว เห็นควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

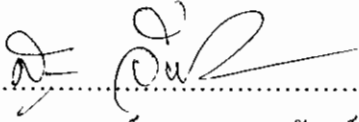
คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

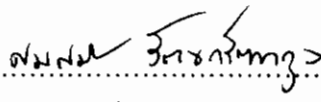

.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวรรณา จันทร์ประเสริฐ)

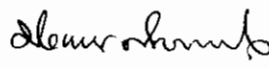

.....อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมสมัย รัตนกรีกากุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

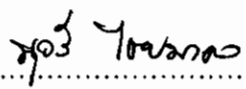

.....ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุती ทองวิเชียร)


.....กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวรรณา จันทร์ประเสริฐ)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมสมัย รัตนกรีกากุล)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิภาวรรณ สามารถกิจ)

คณะพยาบาลศาสตรบัณฑิตให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน ของมหาวิทยาลัยบูรพา


.....คณบดีคณะพยาบาลศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรี ไชยมงคล)

วันที่ 13 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2558

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยกรุณาจากรองศาสตราจารย์ ดร.สุวรรณา จันทร์ประเสริฐ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมสมัย รัตนกริธากุล อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และรองศาสตราจารย์ ดร.สุดี ทองวิเชียร ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วน และเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบ รวมทั้งคำแนะนำแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยให้มีคุณภาพ นอกจากนี้ยังได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน ผู้อำนวยการ โรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นิยมธรรมและ โรงเรียนศรีราชา ตลอดจนคณะครูและนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2557 ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อสุรยศ คุณแม่สมกมล ศรีสกุล สามีและบุตรที่น่ารักทั้ง 2 คน รวมถึงพี่ ๆ น้อง ๆ เพื่อนร่วมงาน ที่ให้กำลังใจ และสนับสนุนผู้วิจัยเป็นอย่างดีเสมอมา

คุณค่าและประโยชน์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอบเป็นกตัญญูจดเวทิตาแด่ บุพการี บุรพาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ทั้งในอดีตและปัจจุบัน ที่ทำให้ข้าพเจ้าเป็นผู้มีการศึกษา และประสบความสำเร็จมาตราบนานเท่านานนี้

ศิวาภรณ์ ศรีสกุล

51924183: สาขาวิชา: การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน: พย.ม. (การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน)

คำสำคัญ: นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย/ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย/ การสร้างแรงจูงใจ
เพื่อการปกป้องสุขภาพ

ศิวาภรณ์ ศรีสกุล: ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการ
สวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
(THE EFFECTS OF HEALTH PROTECTIVE MOTIVATION FOR HELMET WEARING
BEHAVIOR AMONG HIGHER SECONDARY SCHOOL STUDENTS, SRI RACHA
DISTRICT, CHON BURI PROVINCE) คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์: สุวรรณ จันทร์ประเสริฐ,
ส.ด., สมสมัย รัตนกริฑากุล, ส.ด. 119 หน้า. ปี พ.ศ. 2558.

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของการสร้าง
แรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา
ตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยประยุกต์ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้อง
สุขภาพของโรเจอร์ส กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้มาโดยการสุ่มแบบ
หลายขั้นตอน จำนวน 50 ราย เป็นกลุ่มทดลอง 25 รายและกลุ่มควบคุม 25 ราย โดยกลุ่มทดลองได้
เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเป็นเวลา 8 สัปดาห์ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บ
รวบรวมข้อมูลประกอบด้วยแบบสอบถามข้อมูลทั่วไป แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยง
แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ แบบสอบถามความคาดหวังในประสิทธิผล
ของหมวกนิรภัย แบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวม
หมวกนิรภัยและแบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา
ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการทดสอบค่าทีแบบอิสระ

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิด
อุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการ
สวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนการเปลี่ยนแปลงของการ
รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุและความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยของกลุ่ม
ทดลองและกลุ่มควบคุมพบว่าไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ ทั้งนี้ผู้วิจัยได้เสนอแนะให้นำกิจกรรม
สร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพส่วนที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปใช้เป็นแนวทางในการ
สร้างเสริมพฤติกรรมให้แก่นักเรียนระดับชั้นอื่น ๆ ในอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อให้เกิด
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยต่อไป

51924183: MAJOR: COMMUNITY NURSE PRACTITIONER; M.N.S.

(COMMUNITY NURSE PRACTITIONER.)

KEYWORDS: HIGHER SECONDARY SCHOOL STUDENTS/ HELMET WEARING
BEHAVIOR/ HEALTH PROTECTIVE MOTIVATION

SIWAPORN SRISAKOOL: THE EFFECTS OF HEALTH PROTECTIVE
MOTIVATION FOR HELMET WEARING BEHAVIOR AMONG HIGHER SECONDARY
SCHOOL STUDENTS, SRI RACHA DISTRICT, CHON BURI PROVINCE. ADVISORY
COMMITTEE: SUWANNA JUNPRASERT, Dr.P.H., SOMSAMAI RATTANAGREETHAKUL,
Dr.P.H. 119 P. 2015.

This research was a quasi-experimental designed aiming to study the effects of health protective motivation for helmet wearing behavior among higher secondary school students, Sriracha district, Chon Buri province. The developed program applied Roger's protective motivation theory. Multistage random sampling was used to select the samples including 50 higher secondary school students. They were randomly assigned into the experimental and the control group equally. The experimental group received the behavior promotion activity for 8 weeks. Data were collected using the Demographic Questionnaire, Perceived Probability Questionnaire, Noxiousness of Motorcycle Accident Questionnaire, Response Efficacy Questionnaire, Self-efficacy Questionnaire, and Helmet Wearing Behavior Questionnaire. Data were computed using by descriptive statistics such as percentage, mean and standard deviation and independent *t*-test.

Findings showed that the experimental group had significantly higher change of perceived probability of motorcycle accident, self-efficacy, and helmet wearing behavior than the control group. However, the changes of noxiousness of motorcycle accident and response-efficacy of helmet didn't significantly differ between the two groups. The researcher suggested that nurses should launch the significant parts of this program to promote behavior in other levels of students in Sriracha district, Chon Buri province for enhancing helmet wearing behavior.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญภาพ	ญ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	5
สมมติฐานการวิจัยและเหตุผลสนับสนุน	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย	9
ขอบเขตของการวิจัย	10
นิยามศัพท์เฉพาะ	11
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	14
วัยรุ่นกับการขับขี้อกรยานยนต์	14
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่น	18
การสร้างแรงจูงใจเพื่อการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น	24
3 วิธีดำเนินการวิจัย	30
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	30
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	33
การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือการวิจัย	40
การทดลองและการเก็บรวบรวมข้อมูล	41
การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง	48
การวิเคราะห์ข้อมูล	49
4 ผลการวิจัย	50
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	50

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 สรุปและอภิปรายผล	65
ผลการวิจัย	65
อภิปรายผล.....	66
ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้.....	69
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	71
บรรณานุกรม	73
ภาคผนวก	79
ภาคผนวก ก	80
ภาคผนวก ข	82
ภาคผนวก ค	97
ภาคผนวก ง	117
ประวัติย่อของผู้วิจัย	119

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	กิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการประยุกต์ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ 37
2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมและการทดสอบค่าไคสแควร์..... 51
3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมและการทดสอบค่าไคสแควร์ 52
4	จำนวนและร้อยละของสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งของกลุ่มทดลอง 54
5	จำนวนและร้อยละของสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งของกลุ่มควบคุม 55
6	ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) ของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการทดลอง..... 56
7	ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) ของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังการทดลอง 57
8	ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยจำแนกตามรายชื่อ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลอง 58
9	ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยจำแนกตามรายชื่อ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มควบคุม..... 59
10	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม 61

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
11	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยผลต่าง (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม..... 62

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	กรอบแนวคิดในการวิจัย	10
2	ประเภทของหมวดนิรภัย	19
3	ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers (The protection motivation theory) ที่ได้รับการพัฒนาในปี ค.ศ. 1983	29
4	รูปแบบการวิจัย	30

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ ทำให้เกิดเส้นทางการคมนาคมขนส่งและมีการใช้ยานพาหนะมากขึ้น ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งทวีความรุนแรงและมีความถี่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในแต่ละปี จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1.24 ล้านคน หรือเฉลี่ยวันละ 3,397 คนและมีจำนวนมากถึง 50 ล้านคนที่ได้รับการบาดเจ็บ ส่งผลให้การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับ 8 ของโลก ส่วนใหญ่เกิดกับเด็ก เยาวชนและคนวัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-29 ปี และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเป็นอันดับ 5 ในปี พ.ศ. 2573 สำหรับประเทศไทย ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร พบว่ามีอัตราสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก (World Health Organization [WHO], 2013) และเป็นอันดับ 1 ของการเสียชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 12-19 ปี (ชัญวลี ศรีสุโข, 2556)

อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียกับชีวิตและทรัพย์สินในประเทศไทย ส่วนใหญ่มาจากยานพาหนะชนิดรถจักรยานยนต์หรือรถมอเตอร์ไซด์ (อรุณา รังผึ้ง, พิมพภา เตชะกมลสุข, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์ และกาญจณีย์ คำนาคแก้ว, 2554; อรอนงค์ นิลพัฒน์, 2550) ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีความสะดวก ราคาไม่สูงมากนัก ประหยัดน้ำมัน มีความสะดวกต่อการเดินทางและการขนส่งทั้งในเมืองและชนบท จึงทำให้มีจำนวนผู้ใช้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมียอดการจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 จำนวน 20,141,213 คัน (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2558) ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 73.03 กลุ่มอายุที่บาดเจ็บมากที่สุดคือ 15-19 ปี ร้อยละ 18.88 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุดคือ ศีรษะ ร้อยละ 29.6 ผู้บาดเจ็บรุนแรงที่เป็นผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 13.84 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพียง ร้อยละ 5.56 ผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ ร้อยละ 3.4 ในขณะที่กลุ่มผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ ร้อยละ 7.1 (อรุณา รังผึ้ง, พิมพภา เตชะกมลสุข, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์ และกาญจณีย์ คำนาคแก้ว, 2556)

จากการศึกษาของ Rowland et al. (1996) พบว่า อุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นจะนำไปสู่การสูญเสียทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม ต้องใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ในการรักษามากกว่าผู้ป่วยทั่วไปและใช้งบประมาณในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงกว่าผู้ป่วยที่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ เลวตสรร นามวาท (2544) ที่พบว่า ต้นทุนค่ารักษาพยาบาลกรณีเป็นผู้ป่วยในของผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย มีค่าเฉลี่ย

15,992 บาท คิดเป็น 3 เท่าของผู้ป่วยที่สวมหมวกนิรภัย จำนวนวันนอนโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ประมาณ 7 วัน คิดเป็น 2 เท่าของผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับ วิษณุชัย ศรีจิริยา (2551) ที่ศึกษาการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลได้ ของการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ต้นทุนทางตรงสำหรับการรักษา พยาบาลผู้ป่วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีมูลค่าสูงถึง 26,09,449.76 บาทต่อปี

จากการศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ผ่านมาพบว่า ปัจจัยที่สำคัญคือ ปัจจัยเกี่ยวกับคนซึ่งเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงและปัญหาด้านสุขภาพ สอดคล้องกับ วิทยาชาติบัญชาชัย (2558) ที่พบว่าปัญหาอุบัติเหตุในประเทศไทยส่วนใหญ่เกิดมาจากพฤติกรรมการขับขี่ถึงร้อยละ 94 รองลงมาคือสาเหตุจากถนนร้อยละ 34 และสาเหตุจากรถร้อยละ 12 โดยส่วนใหญ่ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุมักเป็นกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย นักศึกษา วัยรุ่นและคนหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-29 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก (World Health Organization [WHO], 2004) ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะในด้านความพร้อมของเครื่องยนต์ สาเหตุที่พบบ่อยได้แก่ รถขาดมาตรฐาน อุปกรณ์ชำรุด และปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพถนน ภูมิอากาศ ทัศนวิสัย (ฉัตรพล สิตานนท์, 2544; สุรภา สุขสวัสดิ์, 2543) การบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่า การบาดเจ็บบริเวณศีรษะเป็นลักษณะที่เกิดขึ้นมากที่สุด ประมาณร้อยละ 30 หากเทียบกับอวัยวะส่วนอื่น ๆ ของร่างกาย (Dhamnakkaew, 2003) สอดคล้องกับรายงานการเฝ้าระวังโรคประจำปี 2555 ที่พบว่าอวัยวะที่ผู้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรได้รับบาดเจ็บสูงสุดคือ ศีรษะ (บริมาศ ศักดิ์ศิริสัมพันธ์, พิมพภา เตชะกมลสุข และอนงค์ แสงจันทร์ทิพย์, 2554)

การบาดเจ็บจากศีรษะกระทบพื้น เป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไปข้างหน้า โอกาสที่ศีรษะจะกระทบกับวัตถุข้างหน้าย่อมมีมาก ทำให้เกิดสมองช้ำ บวม และมีเลือดออกในสมอง ก่อให้เกิดความพิการหรือตายได้ (ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก, 2553) การบาดเจ็บที่ศีรษะ จึงเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตและความพิการ อีกทั้งผลกระทบที่ตามมาด้านสังคม สำหรับผู้รอดชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะต่อครอบครัวและชุมชนนั้นมีสูงมาก เนื่องจากส่วนใหญ่คนเหล่านี้ ต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นพิเศษและเป็นเวลานาน ทั้งยังต้องเสียเงินค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก หากผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ก็จะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะและลดโอกาสการเสียชีวิตลงได้ ซึ่งตรงกับข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักโรคบาดวิทยา กรมควบคุมโรค (สำนักโรคบาดวิทยา, 2555) ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสี่ยงต่อการเสียชีวิตถึงร้อยละ 92.8 และผู้โดยสารที่ไม่สวม

หมวกนิรภัย จะมีการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตสูงกว่าผู้ขับขี่ถึง 2.5 เท่า สอดคล้องกับผลการวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) ที่พบว่า การสวมหมวกนิรภัย จะช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ร้อยละ 43 สำหรับผู้ขับขี่และร้อยละ 58 สำหรับผู้โดยสาร นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่า การสวมหมวกนิรภัยมีส่วนในการลดค่าใช้จ่ายของรักษาพยาบาลลงได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์ต่อคน (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), 2554) ดังนั้นมาตรการในการลดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สามารถทำได้โดยใช้เครื่องป้องกันศีรษะด้วยการสวมหมวกนิรภัยทั้งขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ (ศวปถ., 2554) ถึงแม้ประเทศไทยจะเป็น 1 ใน 70 ประเทศทั่วโลกที่มีบทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา แต่กลับพบว่าในภาพรวมยังมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 43 โดยผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 52 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น (มูลนิธิไทยโรดส์, 2556)

จังหวัดชลบุรี เป็นเมืองศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจการค้า การลงทุน การศึกษา และการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก ทำให้มีการจราจรที่คับคั่ง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับหนึ่งของภูมิภาคและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น จากข้อมูลของสำนักกระบาดวิทยา ในปี พ.ศ. 2555 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงสูงสุด ร้อยละ 82.25 และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 1.90 ซึ่งต่ำที่สุดในภูมิภาค (อรุณา รังผึ้ง และคณะ, 2554) สำหรับอำเภอศรีราชา มีระยะห่างจากอำเภอเมืองชลบุรีเพียง 30 กิโลเมตร มีการคมนาคมสะดวก ยานพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้เดินทางไปทำงาน ตลาด โรงเรียน และสถานที่ต่าง ๆ คือ รถจักรยานยนต์ จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยและมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น เห็นได้จากจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุที่มารับบริการที่โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา ซึ่งเป็นโรงพยาบาลที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอำเภอศรีราชา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากจำนวน 1,623 ราย เป็น 1,974 และ 2,552 ราย ในปี พ.ศ. 2555-2557 ตามลำดับ ผู้บาดเจ็บประกอบด้วยกลุ่มผู้ใช้แรงงาน นักเรียน นักศึกษา (หน่วยเวชสถิติ ฝ่ายเวชสารสารสนเทศ, 2558) ซึ่งเป็นวัยรุ่นสาวที่แข็งแรง ปราศจากโรคภัย เป็นเหตุให้มีการสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่เป็นกำลังสำคัญของชาติก่อนวัยอันควร

จากข้อมูลสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุรุนแรงจากรถจักรยานยนต์ มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นเพศชายอายุ 15-19 ปี ซึ่งเป็นวัยรุ่นตอนกลางและกำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ทั้งนี้ อติศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2546) ได้ชี้ให้เห็นถึงปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในวัยรุ่น คือการเป็นนักขับมือใหม่ ชอบพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย มีความคึกคะนอง

ชอบใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะคู่ใจ การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ การใช้ยาเสพติดก่อนการขับขี่ และการไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ทั้งหมดนี้รภัยและเข้มงวดรัดกุม ซึ่งเป็นความประมาทที่ไม่ควรมองข้าม อีกทั้งบางรายยังเป็นผู้เริ่มฝึกหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงยังไม่สามารถควบคุมและบังคับยานพาหนะ รวมถึงยังมีการตัดสินใจในเหตุการณ์เฉพาะหน้าได้ไม่ดีพอ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้บุคคลกลุ่มนี้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงด้านโรคไม่ติดต่อในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายชั้นอาชีวศึกษาปีที่ 2 (ปวช.2) กลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 (ม.5) และกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 (ม.2) ปี พ.ศ. 2548-2552 โดยสำนักกระบาดวิทยา ในด้านพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่พบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายส่วนใหญ่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์แต่สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งมีเพียงร้อยละ 13.6 (อรุณา รังผึ้ง, 2553)

สาเหตุหลักของการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์คือ การบาดเจ็บจากศีรษะกระแทกพื้น ซึ่งเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีข้อมูลทางการแพทย์ชี้ให้เห็นว่าผู้ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีสาเหตุรุนแรงที่สุดคือได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจนมีเลือดคั่งในสมอง โอกาสที่จะรอดชีวิตหรือกลับมาเป็นปกติมีน้อยมาก ประกอบกับรถจักรยานยนต์มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าและมีแนวโน้มการบาดเจ็บจากการชนมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น หมวกนิรภัยจึงเป็นเครื่องป้องกันอันตรายที่จำเป็นสำหรับทั้งผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ (ปาริชาติ ศิวัชรภัย, 2553) การสวมหมวกนิรภัยที่มีมาตรฐาน จะช่วยลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะลงได้ ร้อยละ 72 ลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตได้ถึง ร้อยละ 39 ลดค่ารักษาพยาบาลและลดจำนวนวันที่ต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาล (สวปถ., 2554) สอดคล้องกับองค์การอนามัยโลกที่ชี้ว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นวิธีการที่ง่ายที่สุดในการลดปริมาณผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (วิทยา ชาติบัญชาชัย 2556) ดังนั้นนอกจากการใช้มาตรการทางกฎหมายในการปกป้องอุบัติเหตุแล้ว การส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะสามารถลดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ (ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก, 2553)

การส่งเสริมให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นวิธีการสำคัญในการเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนน แต่การศึกษาที่ผ่านมาส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ในภาพรวม การศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยยังค่อนข้างน้อย อีกทั้งส่วนใหญ่จะทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่มากกว่าผู้โดยสาร ซึ่งทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารยังคงมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยที่ไม่เหมาะสม ผู้วิจัยในฐานะพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน ปฏิบัติงานด้านการสร้างเสริมสุขภาพแก่บุคคลในทุกกลุ่มวัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

การป้องกันปัญหาสุขภาพในระดับปฐมภูมิ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เพื่อส่งเสริมให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์

สำหรับในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ประยุกต์ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers (1983) ซึ่งเชื่อว่าบุคคลจะมีพฤติกรรมปกป้องสุขภาพ เมื่อมีความเชื่อในความรุนแรงของโรค เชื่อว่าตนมีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นให้สำเร็จได้ และเชื่อว่าหากปฏิบัติตามคำแนะนำนั้นแล้ว จะเกิดผลดีต่อตนเอง ซึ่งจะมีผลต่อความตั้งใจและมีอิทธิพลที่จะทำให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพที่เหมาะสมในที่สุด มาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาโดยสร้างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองและความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ผลของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และเป็นการเสริมสร้างพลังอำนาจ ให้เกิดการเรียนรู้ มีการตัดสินใจที่ถูกต้องเหมาะสม เกิดสำนึกรับผิดชอบในหน้าที่ และเป็นแนวทางสำหรับพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน ในการปกป้องสุขภาพและแก้ไขปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายและประชาชนกลุ่มอื่น ๆ ที่ยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะดังนี้

1. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
2. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
3. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม
4. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างของความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

5. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างของพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

สมมติฐานการวิจัยและเหตุผลสนับสนุน

1. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่ากลุ่มควบคุม

การจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ โดยการบรรยายด้วยเนื้อหาที่แสดงให้เห็นถึง สถิติการเกิดอุบัติเหตุ โอกาสในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ให้ชมวีดิทัศน์ที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงโอกาสเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การเกิดความพิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเชื่อว่า ตนเองกำลังตกอยู่ในภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลเสียต่อสุขภาพ เป็นไปตามกลไกของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพคือ เมื่อบุคคลเชื่อว่าตนเองมีความเสี่ยงต่อปัญหาสุขภาพ จะเกิดความกลัวว่า หากไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง อาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ ส่งผลให้มีความตั้งใจที่จะงดการมีพฤติกรรมเสี่ยง และสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ สิริกัลยา เสิกศิริ (2553) ที่ประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัต โตะ ในการสืบค้นวางแผน และสร้างมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจร ด้วยการทำเครื่องหมายระบุบริเวณอันตรายในพื้นที่ลงบนแผนที่ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถ จักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร โดยการบรรยายให้ความรู้ ร่วมกับการประชุมเชิงปฏิบัติการ การสาธิตและฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัย และการนำเสนอตัวแบบ ซึ่งให้เห็นถึงความไม่มั่นคง หรือเสี่ยงอันตรายต่อสุขภาพ พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ดังนั้นจึงตั้งสมมติฐานการวิจัยว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรง จูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มควบคุม

2. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มควบคุม

การจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ โดยการบรรยายด้วยเนื้อหาที่แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงและความสูญเสียจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้เกิดความทุกข์ทรมาน ใช้เวลานานในการรักษา อาจเกิดโรคแทรกซ้อน

ความพิการ สูญเสียภาพลักษณ์ และเสียชีวิต ทำให้เป็นภาระต่อครอบครัวและสังคม การให้ชมวิธีทัศน์ที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึง ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุต่อศีรษะ ใบหน้า และสมอง การนำเสนอตัวแบบผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉิน และหอผู้ป่วยแผนกศัลยกรรม โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านการอภิปรายกลุ่ม จะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกิดความกลัวและตระหนักถึงอันตรายที่มีต่อสุขภาพ เป็นไปตามกลไกของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ คือ เมื่อบุคคลเห็นว่าปัญหาสุขภาพที่มีต่อร่างกายนั้นรุนแรง อาจก่อให้เกิดความพิการ เสียชีวิต หรือเกิดความยากลำบากในการรักษาหรือเกิดโรคแทรกซ้อนตามมา ก็จะทำให้เกิดความกลัวว่า หากไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง จะทำให้ได้รับผลร้ายแรงหรือเป็นอันตรายต่อชีวิต ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม สอดคล้องกับการศึกษาของ สิริกัลยา เต็กศิริ (2553) ที่ประยุกต์ ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ ในการสืบค้น วางแผน และสร้างมาตรการความปลอดภัยด้านการจราจร ด้วยการทำเครื่องหมายระบุบริเวณอันตรายในพื้นที่ลงบนแผนที่ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร โดยการบรรยายให้ความรู้ ร่วมกับการประชุมเชิงปฏิบัติการ การสาธิตและฝึกปฏิบัติการจับจี้ปลอดภัยและการนำเสนอตัวแบบชี้ให้เห็นถึงความรุนแรง เกิดการบาดเจ็บ พิการ และอาจถึงชีวิตได้ พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการจับจี้รถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ดังนั้นจึงตั้งสมมติฐานการวิจัยว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มควบคุม

3. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มควบคุม

การจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ โดยการบรรยายและแจกแผ่นพับที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงประเภทของหมวกนิรภัยและการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน กลไกการลดการบาดเจ็บบริเวณศีรษะของหมวกนิรภัย และประโยชน์จากการสวมหมวกนิรภัย การสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อสวมใส่ และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านการอภิปรายถึงผลดี-ผลเสียจากการไม่สวมหมวกนิรภัย จะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้เห็นถึงประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยในการลดการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ และประโยชน์จากการสวมหมวกนิรภัย เป็นไปตามกลไกของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพคือ เมื่อบุคคลเชื่อว่า หากได้ปรับตัวหรือปฏิบัติตามคำแนะนำแล้ว จะช่วยลดการเกิดปัญหาสุขภาพได้ ก็จะปฏิบัติตนเพื่อลดโอกาสเสี่ยงของการมี

ปัญหาสุขภาพ ส่งผลให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย และเกิดความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อไป สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกวรรณ บริสุทธิ์ (2550) ที่ประยุกต์กระบวนการกลุ่มและทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี โดยการบรรยายให้ความรู้ ร่วมกับการอภิปรายกลุ่ม การสาธิตและการฝึกปฏิบัติ การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ดังนั้นจึงตั้งสมมติฐานการวิจัยว่า นักเรียนที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มควบคุม

4. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองมากกว่ากลุ่มควบคุม

การจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ตามทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ โดยการฝึกทักษะการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง การอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับตัวแบบถึงแรงจูงใจในการสวมหมวกนิรภัย การจัดการความเสี่ยงตามสายให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนและสร้างแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และการจัดตั้งกลุ่มส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน จะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกิดการสะท้อนคิดจากการได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่น ตระหนักถึงการดูแลตนเองและเพื่อนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายด้วยกัน เกิดความมั่นใจในตนเอง มีความตื่นตัว สนใจ รับรู้และนำข้อมูลดังกล่าว มาพิจารณาความสามารถของตนเอง จนเกิดความคาดหวังว่าตนเองสามารถมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยได้เช่นกัน เป็นไปตามกลไกของทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพคือ เมื่อบุคคลมีความเชื่อมั่นในตนเองว่าสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อลดปัญหาสุขภาพได้ ก็จะสามารถปฏิบัติพฤติกรรมนั้นได้อย่างสมบูรณ์ สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกวรรณ บริสุทธิ์ (2550) ที่ประยุกต์กระบวนการกลุ่มและทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี โดยการบรรยายให้ความรู้ ร่วมกับการอภิปรายกลุ่ม วิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาในโรงเรียนและหาแนวทางแก้ไข ด้วยการทำกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน การสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ดังนั้นจึงตั้งสมมติฐานการวิจัยว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองมากกว่า

กลุ่มควบคุม

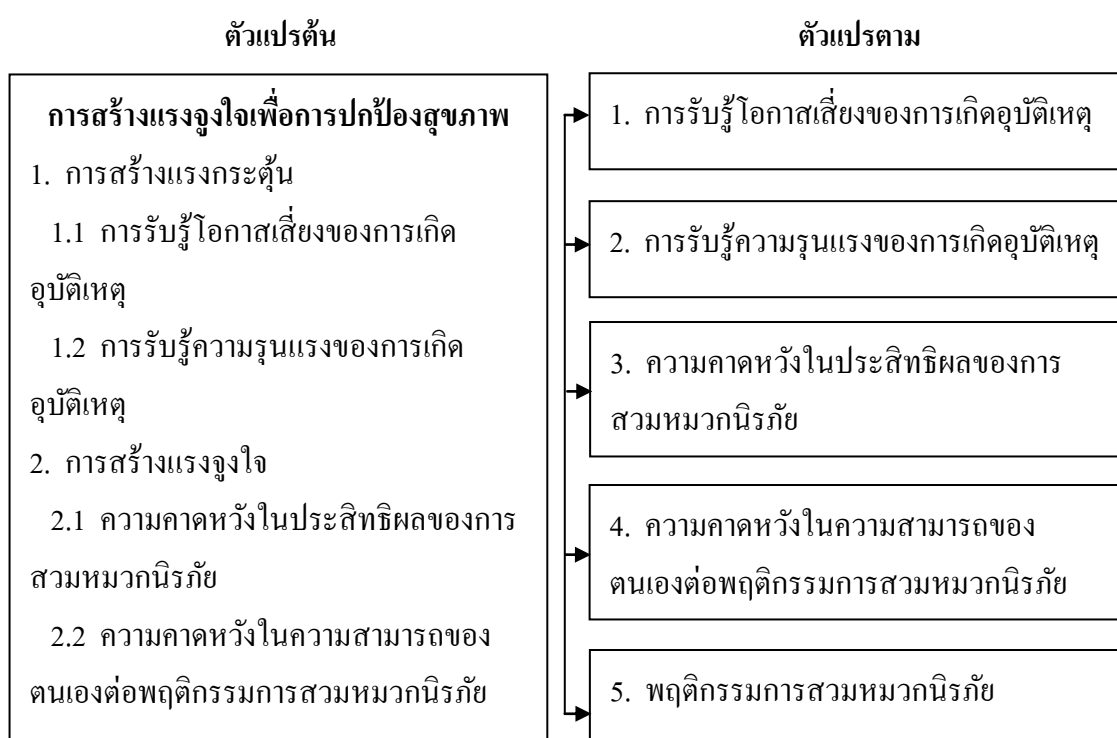
5. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มควบคุม

การจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มาเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมประกอบด้วย การให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและหมวกนิรภัย โดยการบรรยาย ให้ชมวีดิทัศน์ แจกเอกสาร แผ่นพับ การจัดบอร์ด และจัดรายการเสียงตามสาย การใช้ตัวแบบที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และตัวแบบที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยถูกต้อง ร่วมพูดคุย แลกเปลี่ยนประสบการณ์ และอภิปรายถึงผลดีผลเสียของการสวมหมวกนิรภัย การสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง และจัดตั้งกลุ่มส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน จะส่งผลให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยต่อไป สอดคล้องกับ มังกร สุขประเสริฐ (2551) ที่ศึกษาประสิทธิผลของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการปกป้องสุขภาพ มาเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม ประกอบด้วย การให้ความรู้ การใช้ตัวแบบ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ประสบอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์ และตัวแบบที่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง การประชุมกลุ่ม การร่วมกันวิเคราะห์ การวางแผน ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเสริมแรงหรือให้รางวัล จะทำให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้น ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การประเมินอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การประเมินเผชิญปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) ดังนั้นจึงตั้งสมมติฐานการวิจัยว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ได้รับการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มควบคุม

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการทดลองสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ (The protection motivation theory) ของ Rogers (1983) ซึ่งมีกระบวนการรับรู้ 2 รูปแบบ คือ 1) การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (Threat appraisal) ประกอบด้วย การกระตุ้นให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ (Perceived probability) และการรับรู้ความรุนแรงของการ

เกิดอุบัติเหตุ (Noxiousness) 2) การประเมินการเผชิญปัญหา (Coping appraisal) ประกอบด้วย การสร้างแรงจูงใจให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของหวมกนิรภัย (Response efficacy) และความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย (Self-efficacy) โดยกระบวนการรับรู้ทั้ง 2 รูปแบบนี้ จะได้รับอิทธิพลจากแหล่งข้อมูลข่าวสารที่ได้มาจากสิ่งแวดล้อม การพูดคุยชวน การเรียนรู้จากการสังเกต บุคลิก ประสบการณ์ของแต่ละคน ซึ่งจะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ ตามกรอบแนวคิดการวิจัย ในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) แบบสองกลุ่ม วัดผลก่อนและหลังการทดลอง (Two groups pretest-posttest design) เปรียบเทียบผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่กำลังศึกษา อยู่ในตำบลศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร จำนวน

50 คน สุ่มตัวอย่างด้วยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multistage random sampling) แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 25 คน และกลุ่มควบคุม จำนวน 25 คน ทำการศึกษาและเก็บข้อมูล ระหว่างเดือนตุลาคม ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2557

ตัวแปรที่ศึกษา ประกอบด้วย ตัวแปรต้นและตัวแปรตาม ดังนี้

1. ตัวแปรต้น ได้แก่ การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย
2. ตัวแปรตาม
 - 2.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ
 - 2.2 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
 - 2.3 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย
 - 2.4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย
 - 2.5 พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หมายถึง ผู้ที่มีอายุ 15-17 ปี อยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนกลาง และกำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ในตำบลศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร อย่างน้อย 5 ครั้ง ใน 1 สัปดาห์

พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยสวมให้พอดีกับศีรษะ คาดและล็อกสายรัดคางให้แน่น และกระชับกับคาง ขณะใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร ประเมินจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยวัดเป็นมาตรฐานค่า (Rating scale) 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ หมายถึง การจัดกิจกรรมการเรียนรู้เพื่อพัฒนาพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ (Roger, 1983) มาใช้กำหนดกิจกรรมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้แก่ 1) การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยการบรรยายและชมวิดีโอที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงโอกาสเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การเกิดความพิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2) การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยการบรรยายและชมวิดีโอที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่มีต่อศีรษะ ใบหน้า และสมอง ผลของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

รถจักรยานยนต์ การนำเสนอตัวแบบที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การทัศนศึกษาที่หน่วย
อุบัติเหตุและฉุกเฉินและหอผู้ป่วยแผนกศัลยกรรม โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา
และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านการอภิปรายกลุ่ม 3) การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังใน
ประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย โดยการบรรยายและแจกแผ่นพับที่มีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึง
ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย ลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน และวิธีการเลือกใช้ให้
เหมาะสม การสาธิตและฝึกปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง การจัดรายการเสียงตามสาย และ
การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านการอภิปรายกลุ่ม 4) การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังใน
ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการสาธิตและฝึกปฏิบัติสวมหมวก
นิรภัยอย่างถูกต้อง การนำเสนอตัวแบบที่มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย การจัดรายการเสียงตามสาย
เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือน สัปดาห์ละ 1 ครั้งและการจัดตั้งกลุ่มส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย
ในโรงเรียน โดยมีระยะเวลาในการจัดกิจกรรมทั้งสิ้นรวม 8 สัปดาห์

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ความคิด ความเชื่อ ความเข้าใจ ความ
รู้สึกลึกซึ้งของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ว่าตนเองมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุและได้รับบาดเจ็บ
บริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง มีโอกาสเกิดความพิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ประเมินจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น โดยวัดเป็นมาตรฐานค่า 5 ระดับได้แก่ มากที่สุด
(5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ความคิด ความเชื่อ ความเข้าใจ
ความรู้สึกลึกซึ้งของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกี่ยวกับระดับความรุนแรงของการเกิด
อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีต่อศีรษะ ใบหน้า และสมอง ซึ่งทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ เกิดการ
บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิต รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล การเป็นภาระต่อครอบครัวและ
สังคม ประเมินจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยวัดเป็นมาตรฐานค่า 5 ระดับได้แก่ มาก
ที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง ความเชื่อ ความรู้สึกลึก
ซึ้ง การรับรู้ หรือการคาดการณ์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายว่า การสวมหมวกนิรภัยเมื่อ
ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร จะสามารถปกป้องและลดระดับความ
รุนแรงจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง ลดความพิการ การสูญเสียภาพลักษณ์
การเสียชีวิตและการเป็นภาระต่อครอบครัวและสังคม ประเมินจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น
โดยวัดเป็นมาตรฐานค่า 5 ระดับได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และ
น้อยที่สุด (1)

ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง ความเชื่อ ความรู้สึกนึกคิด การรับรู้ หรือการคาดการณ์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ว่าตนเองสามารถสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะและคาดและล็อกสายรัดคางให้แน่นและกระชับกับคาง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่ย่และโดยสาร ประเมินจากแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยวัดเป็นมาตรฐานค่า 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้มีการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับทฤษฎี โดยรวบรวมจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจปรากฏการณ์ และเพื่อออกแบบกิจกรรมให้เหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 วัยรุ่นกับการขับชี่รถจักรยานยนต์

- 1.1 ความหมายของวัยรุ่น
- 1.2 วัยรุ่นกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 1.3 สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่น

- 2.1 ความหมายและประเภทของหมวกนิรภัย
- 2.2 การเลือกหมวกนิรภัย
- 2.3 กฎหมายหมวกนิรภัย
- 2.4 ประโยชน์ของหมวกนิรภัย
- 2.5 วัยรุ่นกับการสวมหมวกนิรภัย
- 2.5 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่น

ส่วนที่ 3 การสร้างแรงจูงใจเพื่อการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น

ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ

วัยรุ่นกับการขับชี่รถจักรยานยนต์

ความหมายของวัยรุ่น

วัยรุ่น (Adolescence) มาจากคำว่า Adolescere ในภาษาละติน หมายถึงการเจริญเติบโตไปสู่การเป็นผู้ใหญ่ มีอายุระหว่าง 13-19 ปี หรือ ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษา เป็นช่วงวัยเปลี่ยนผ่านจากวัยเด็กเข้าสู่ผู้ใหญ่ มีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ต่อเนื่อง และมองเห็นได้อย่างชัดเจน ทั้งด้านร่างกายและบทบาทของตนเอง จากเด็กสู่ผู้ใหญ่ซึ่งจะต้องมีความรับผิดชอบมากขึ้น (อาภรณ์ ดินาน, 2551) นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ความหมายของวัยรุ่นไว้หลายความหมายดังนี้

สุวรรณ เรื่องกาญจนเศรษฐ์ (2551) ได้อธิบายเกี่ยวกับวัยรุ่นว่า เป็นช่วงวัยที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสติปัญญา

อัมพร เบญจพลพิทักษ์ (2550) ได้กล่าวว่วัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีการเปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กสู่วัยผู้ใหญ่ ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงทั้งทางร่างกาย จิตใจ อารมณ์ สังคม รวมทั้งมีการพัฒนาทางเพศที่สมบูรณ์

World Health Organization [WHO] (2011) ให้ความหมายของวัยรุ่นว่า เป็นผู้ที่มียุ ระหว่าง 10-19 ปี และมีลักษณะ 3 ประการ คือ มีพัฒนาการด้าน ร่างกายโดยมีวุฒิภาวะทางเพศ มีพัฒนาการทางด้านจิตใจ โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากเด็กไปเป็น ผู้ใหญ่ และมีการเปลี่ยนสภาวะ ทางด้านเศรษฐกิจ จากการศึกษาที่ต้องพึ่งพาทางเศรษฐกิจ เป็นบุคคลที่สามารถประกอบอาชีพ มีรายได้ สามารถรับผิดชอบและพึ่งพาตนเองได้

เนื่องจากวัยรุ่นมีการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน ทั้งด้านร่างกาย จิตใจและ อารมณ์ จึงมีการแบ่งช่วงวัยรุ่นออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ วัยรุ่นตอนต้น วัยรุ่นตอนกลาง และวัยรุ่น ตอนปลาย (อาภรณ์ คีนาน, 2551)

วัยรุ่นตอนต้น จะอยู่ในช่วงอายุ 11-14 ปี เป็นช่วงแรกของการเข้าสู่วัยรุ่น ในช่วงนี้วัยรุ่น จะยังมีพฤติกรรมค่อนข้างไปทางเด็ก เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายทุกระบบ ทั้งทางด้าน ร่างกาย จิตใจ อารมณ์และสัมพันธภาพกับผู้อื่น

วัยรุ่นตอนกลาง จะอยู่ในช่วงอายุ 15-17 ปี เป็นช่วงที่มีพฤติกรรมก้าวร้ากระหว่างความเป็น เด็กกับผู้ใหญ่ ลักษณะที่เด่นในช่วงนี้จะเกิดทางด้านจิตใจมากกว่าทางด้านร่างกาย เริ่มมีความคิดที่ ลึกซึ้ง ต้องการหาอุดมการณ์ และหาเอกลักษณ์ของตนเอง

วัยรุ่นตอนปลาย อายุ 18-21 ปี วัยรุ่นช่วงนี้จะมีพฤติกรรมค่อนข้างเป็นผู้ใหญ่มากขึ้น จะมีความผูกพันกับเพื่อนต่างเพศ มีการเจริญเติบโตทางด้านร่างกายอย่างสมบูรณ์เต็มที่

จากที่กล่าวมาสรุปได้ว่า วัยรุ่น หมายถึง บุคคลที่มีอายุ ระหว่าง 10-19 ปี เป็นวัยที่มีการ เปลี่ยนแปลงตนเองเพื่อก้าวพ้นจากวัยเด็กเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ มีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่วุฒิภาวะทั้งร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสังคม สามารถรับผิดชอบและพึ่งพาตนเองได้ แบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ วัยรุ่น ตอนต้น วัยรุ่นตอนกลาง และวัยรุ่นตอนปลาย

จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า กลุ่มวัยรุ่น เป็นกลุ่มที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง เนื่องจากในทุก ๆ ปี จะมีวัยรุ่นจำนวนมากที่บาดเจ็บ และเสียชีวิต ก่อนวัยอันควรจากอุบัติเหตุ (สุกรี สุวรรณชูชะ, 2549) โดยกลุ่มอายุที่มีการบาดเจ็บมากที่สุดคือ 15-19 ปี (อรุณี รังผึ้ง และคณะ, 2556) ซึ่งจัดอยู่ในช่วงวัยรุ่นตอนกลาง และกำลังศึกษาในระดับ ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะวัยนี้เป็นวัยที่อยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิต มีการ เปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กเป็นผู้ใหญ่ มีความคิดเป็นของตนเอง ไม่เชื่ออะไรง่าย ๆ ไม่ชอบการออก คำสั่ง (สมภพ เรื่องตระกูล, 2551) เป็นวัยที่รักสนุก ก็กคะนอง อยากรู้อยากเห็น กล้าที่จะทดลองทำ

ในสิ่งที่ทำทายเป็น แม้จะรู้ว่าสิ่งนั้นอาจมีอันตรายต่อตนเอง จนทำให้ลืมนึกถึงความตายหรือปัญหาทางสุขภาพอื่น ๆ ดังเช่นการขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปนัดดา ชำนาญสุข, 2550) สอดคล้องกับการศึกษาของ ฌัฐกานต์ ไวยเนตร (2553) ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถขับขี่ได้ครั้งแรกตั้งแต่อายุ 7-9 ปี แต่จะสามารถมีใบอนุญาตขับขี่ได้เมื่ออายุ 15 ปี ซึ่งเป็นอายุที่ได้รับอนุญาตให้มีใบขับขี่ชั่วคราว สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร

ดังนั้นวัยรุ่นจึงมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ง่าย ควรได้รับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นการป้องกันและลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง ที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในช่วงวัยรุ่นตอนกลาง ซึ่งส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15-17 ปี และเป็นวัยที่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตามกฎหมาย เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา และลดความรุนแรงซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

วัยรุ่นกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ฉบับปรับปรุงเพิ่มเติม พ.ศ. 2546 ได้ให้ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญ (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546) World Health Organization [WHO] (1999) ได้ให้คำจำกัดความของอุบัติเหตุว่า “An accident is an unpredicted event resulting in recognizable damage” ซึ่งแปลความเป็นภาษาไทยได้ว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งมีผลทำให้เกิดความเสียหาย อุบัติเหตุจึงเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ถือกันว่าเป็นความบังเอิญที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจและไม่คาดฝันมาก่อน คำว่าอุบัติเหตุ ตรงกับคำว่า Accident ในภาษาอังกฤษ ซึ่งทางการแพทย์หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดฝัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเนื้อเยื่อ (Tissue) และทางเมตาโบลิซึมของร่างกายให้ปรากฏ (สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่มที่ 8, 2552)

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง การเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการเฉี่ยว การชนก็ตาม ทำให้ร่างกายได้รับการบาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหาย (ปาริชาติ ทองเรือง, 2548)

จากที่ได้กล่าวมาสรุปได้ว่า อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดมาก่อน มีผลทำให้เกิดความเสียหาย โดยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เช่น การเฉี่ยวชน ซึ่งทำให้ร่างกายได้รับการบาดเจ็บและทรัพย์สินเสียหาย

สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น

จากการศึกษาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ. 2551 พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากคนร้อยละ 69.9 และเกิดจากปัจจัยอื่น ๆ เพียงเล็กน้อยเท่านั้น (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557) สอดคล้องกับ ยุทธนา วรณปิติกุล

และสุพิดา เริงจิต (2550) ที่ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไว้ ดังนี้

1. การดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปก่อกำหนดการทำงานของสมอง ทำให้สั่งงานช้าลง การตัดสินใจช้าลง การกระชาระยะผิดพลาดและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่รู้กฎจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ได้รับการฝึกหัดการขับขี่อย่างถูกวิธี ส่วนใหญ่จะฝึกหัดขับขี่กันเอง จึงไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยและพบว่ามากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
4. ขาดการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่ เครื่องยนต์บกพร่อง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

นอกจากนี้ยังพบว่า พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุน้อย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่สวมหมวกนิรภัย ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เช่นเดียวกัน (กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, 2546)

ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น (สุวรรณ เรื่องกาญจนเศรษฐ์, 2551) มี ดังนี้

1. วัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (Novice driver) ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (The lack of driving experience) ยังมีความรู้ ความสามารถในการรับรู้ และตอบสนองต่ออันตรายน้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ยังทำได้ไม่ดี การประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดยังไม่เหมาะสม ทั้งยังขาดทักษะ ประสบการณ์การขับขี่ทำให้ยังไม่สามารถตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่าง ๆ ได้ดีพอ
2. วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (Risk taking behavior) เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง (Risk homostasis) ซึ่งในวัยรุ่นจะมีแรงผลักดันนี้สูงกว่าวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่นเอง แรงยุ แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่น ๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่นอาจพบได้ในสถานการณ์ขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกในระยะประชิด เป็นต้น
3. วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และถือว่าเป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคม เป็นเพื่อนคู่กายที่สร้างความอิสระ ทำให้เดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างใจ ลดความเบื่อ ความเซ็งกับการอยู่กับบ้าน สามารถพาตัวเข้ากับกลุ่มเพื่อน หรือร่วมกิจกรรมทางสังคมได้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (Unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการ

บาดเจ็บ และการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่า ดังนั้นกลุ่มวัยรุ่นจึงมีความเสี่ยงสูงสุดที่จะได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

4. วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยา ก่อนการขับขี่ การดื่มสุราหรือ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะทำให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลง โดยการมีระดับแอลกอฮอล์ใน เลือดสูงกว่า 50 mg% จะทำให้สมองถูกกดการทำงาน การตัดสินใจช้าลง การคาดคะเนระยะผิด พลาด ความสามารถในการมองเห็นจะเล็กลง และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

5. วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการขับขี่ เช่น หมวกนิรภัย เพราะเห็น ว่าการขี่รถเที่ยว การขับรถเป็นกลุ่ม หากใส่หมวกจะทำให้คุยเล่นไม่ได้ หรือโทรศัพท์ขณะขับรถ ไม่ได้ และยังเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัย จะทำให้รู้สึกท้อระเห่ เซย ถูกเพื่อนล้อ ทำให้ผมเสียทรง เวลาหันไปด้านหลังไม่สะดวก หากจะมีการใส่ ก็ใส่เพื่อกันตำรวจจับเท่านั้น

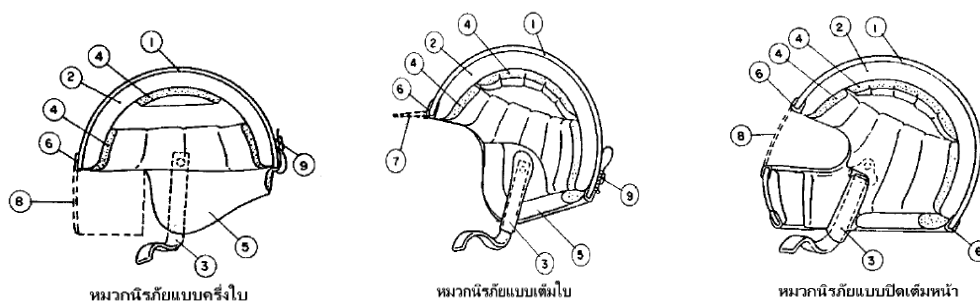
จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น ส่วนใหญ่มี สาเหตุมาจากการที่วัยรุ่นมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย เช่น การดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยา ก่อนการขับขี่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่ายังมี ปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การเป็นนักขับมือใหม่ ชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย และขาดประสบการณ์ในการขับขี่ ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้ จึงได้มีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างให้เกิด การรับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้วัยรุ่นได้เห็นถึงอันตรายและ ผลเสียของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกัน และลด ความรุนแรงจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง เมื่อได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่น

ความหมายและประเภทของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ เพื่อป้องกันศีรษะส่วนบนของผู้สวม ใส่จากอันตรายในขณะที่ใช้รถจักรยานยนต์ (สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค, ม.ป.ป.)

ประเภทของหมวกนิรภัย มี 3 ประเภท (สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (มอก.), 2550) ดังนี้



(1) เปลือกหมวก (2) ร่องใบ (3) สายรัดคาง (4) เบาะรอง (5) แผ่นปิดหู (6) ขอบหมวก (ถ้ามี) (7) กะบังหมวก (ถ้ามี) (8) บังลม (ถ้ามี) (9) ที่รับสายรัดแวนตา (ถ้ามี)

ภาพที่ 2 ประเภทของหมวกนิรภัย (มอก., 2550)

1. หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ (Half helmet) เป็นหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านหลังและด้านข้างเสมอระดับหูและมีสายรัดคาง เพื่อสวมให้กระชับกับศีรษะในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี ลักษณะโดยทั่วไปคล้ายหมวกเจ้าหน้าที่ตำรวจ สามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น

2. หมวกนิรภัยแบบเปิดหน้า (Jet helmet) เป็นหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม วัสดุป้องกันด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคางและมีสายรัด ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี สามารถ ป้องกันศีรษะทั้งด้านหน้า ด้านหลังและบริเวณคาง

3. หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ (Full face helmet) เป็นหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง เปิดช่องหน้าต่างตรงตำแหน่งตาเท่านั้น ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

การเลือกหมวกนิรภัย การเลือกหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (Meadows-Oliver, 2007) สามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้

1. เลือกหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะของผู้สวมใส่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรทำการทดสอบความพอดีก่อนสวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะเมื่อสวมใส่แล้ว ขอบหมวกด้านล่างจะต้องขนานกับพื้น โดยที่สายรัดคางจะต้องไม่รัดแน่นจนเกินไป เมื่อผู้สวมหมวกนิรภัยขยับศีรษะไปมา และหากหมวกนิรภัยมีขนาดพอดีกับศีรษะ หมวกจะต้องไม่เลื่อนมาบังสายตาผู้สวมใส่

2. ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่ทำด้วยวัสดุที่แข็ง เพื่อป้องกันแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พื้นผิวหมวกด้านนอกควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน ซึ่งเป็นวัสดุที่

ยึดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อหมวก ควรทดสอบโดยสวมหมวกและสายรัดคางไว้ ทดลองพลิกตัวหมวกทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่านี้ควรเลือกหมวกใบใหม่

3. ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวก ซึ่งอาจทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะได้ง่าย สายขางรัดคางควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กิโลกรัม ขอบหมวกมีสีสดหรือมีแถบสีคาดไว้ เพื่อช่วยให้คนขับรถข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น

4. ควรสวมใส่หมวกนิรภัยชนิดเต็มใบ เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณใบหน้า เลือกรุ่นที่มีน้ำหนักเบา เหมาะสำหรับคนไทย และควรใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)

5. การสวมหมวกนิรภัยให้สวมตรงๆ บนศีรษะ ไม่เอียงไปทางใดทางหนึ่ง โดยส่วนหน้าต้องคลุมหน้าผากทั้งหมดจนถึงขอบคิ้ว ส่วนที่เหลื่อมพื้นที่บนศีรษะให้มากที่สุด ปรับความตึงของสายรัดคางให้กระชับได้คางทุกครั้ง (สามารถสอดนิ้วได้ประมาณ 2 นิ้ว) สายรัดคางไม่บิดหรือหย่อน รวมถึงต้องแน่นหนาเพียงพอที่หมวกจะไม่หลุดออกจากศีรษะ หรือเลื่อนเปลี่ยนตำแหน่งได้ง่าย

กฎหมายหมวกนิรภัย

กฎหมายหมวกนิรภัย เป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับประชาชนทั่วประเทศ เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือใช้รถจักรยานยนต์ และเป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มปริมาณการสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากมีการศึกษามากมายที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า การใช้กฎหมายบังคับการสวมใส่หมวกนิรภัยอย่างจริงจัง จะทำให้มีจำนวนผู้ใช้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลงอย่างรวดเร็ว แต่ในทางตรงกันข้าม เมื่อยกเลิกกฎหมายหมวกนิรภัย อุบัติการณ์การตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ก็จะสูงขึ้นเช่นกัน (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (สวปถ.), 2554) กฎหมายหมวกนิรภัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2554)

1.1 มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่และใช้รถจักรยานยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

1.2 มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

2. พระราชบัญญัติจราจรทางบกแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2522

2.1 มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 122 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

2.2 มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่พำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายขณะขับขี่และใช้รถจักรยานยนต์ทั้งนี้ เฉพาะท้องที่ที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา ความในวรรคหนึ่งให้มีผลบังคับใช้เมื่อพ้นกำหนดห้าปี นับแต่วันที่พระราชบัญญัติบังคับ ลักษณะและวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงบทบัญญัตินี้ มิให้ใช้บังคับแก่ ภิกษุ สามเณร หรือผู้นับลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้นหรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

3. พระราชกฤษฎีกา กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่และคนใช้รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดขึ้น โดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 ให้บังคับใช้หมวกนิรภัยในท้องที่และเวลาต่อไปนี้ คือ

3.1 ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดสามเดือนนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา (14 กันยายน 2535)

3.2 ในเขตท้องที่จังหวัดขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานี และอุบลราชธานี เมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

3.3 ในเขตท้องที่จังหวัดอื่นนอกเหนือจาก (1) และ (2) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2539 เป็นต้นไป

ประโยชน์ของหมวกนิรภัย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุและศีรษะได้รับแรงกระแทกในสภาพที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย หนึ่งศีรษะจะเป็นตัวดูดซับแรงกระแทกเป็นอันดับแรก แรงกระแทกที่ดูดซับไม่หมดจะผ่านไปยังกะโหลกศีรษะ ซึ่งมีความแข็งแรง และจะกระจายแรงกระแทกไปตามพื้นผิวของกะโหลกศีรษะ แต่ในกรณีที่ทนต่อแรงกระแทกไม่ไหว กะโหลกศีรษะก็อาจแตกร้าวได้ สมอที่ปราศจากการป้องกันโดยกะโหลกศีรษะจะเหลือเพียงชั้นเยื่อหุ้มสมอง 3 ชั้นเท่านั้น แต่เยื่อหุ้มนี้เป็นเพียงส่วนบาง ๆ ห่อหุ้มสมอง จึงไม่สามารถต้านแรงกระแทกได้ แรงกระแทกก็จะส่งผ่านไปทางสมองทำให้สมองถูกทำลายได้

หมวกนิรภัย เป็นอุปกรณ์ป้องกันการสัมผัสโดยตรงระหว่างกะโหลกศีรษะกับสิ่งที่มากระทบ และทำหน้าที่ป้องกันศีรษะจากวัตถุที่มาชน ที่สำคัญหมวกนิรภัยมีจุดประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่สมองและศีรษะอย่างรุนแรง โดยลดแรงกระแทกหรือการชนเข้ากับ

ศีรษะ ด้วยวัสดุอ่อนนุ่มที่เป็นส่วนหนึ่งของหมวกนิรภัย จะดูดซับแรงสะท้อน ทำให้ศีรษะหยุดหรือเคลื่อนที่ช้าลง สมองก็จะไม่ชนกับกะโหลกศีรษะอย่างรุนแรง หมวกนิรภัยจะกระจายแรงกระแทกไปยังพื้นที่ที่กว้างขึ้น ทำให้แรงกระแทกไม่ไปรวมอยู่ ณ พื้นที่เล็ก ๆ ส่วนใดส่วนหนึ่งของกะโหลกศีรษะเท่านั้น (มอก., 2550) หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันแรงกระแทก ช่วยลดแรงที่ส่งผ่านไปทำลายสมองของเราได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

วัยรุ่นกับการสวมหมวกนิรภัย

การใช้หมวกนิรภัยของวัยรุ่น เป็นสิ่งที่ซับซ้อนและเป็นไปตามเงื่อนไขเชิงบริบทของการใช้รถจักรยานยนต์ เช่น วัตถุประสงค์ของการขับขี่ เวลา สถานที่ในการขับขี่ แบบแผนการใช้รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นจะไม่ส่งเสริมให้สามารถใส่หมวกนิรภัยได้ เพราะหากใส่หมวกนิรภัยจะทำให้คุยเล่น หรือ โทรศัพท์ขณะขับรถไม่ได้ รวมทั้งยังทำให้รู้สึกแปลก ๆ เซย ถูกเพื่อนล้อ ทำให้ผมเสีย ทรง เวลาหันไปมองด้านหลังไม่สะดวก หากต้องใส่หมวกนิรภัย ก็จะสวมใส่เพื่อกันตำรวจเท่านั้น (กนกวรรณ บริสุทธิ, 2550) สอดคล้องกับผลการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บนท้องถนน โดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road safety watch) ระหว่างเดือนมีนาคม-กรกฎาคม พ.ศ. 2553 ซึ่งพบว่าเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยได้แก่ เดินทางระยะใกล้ ร้อยละ 64 ไม่ได้ขับรถออกนอกถนนใหญ่ ร้อยละ 37 เร่งรีบ ร้อยละ 29 และร้อน อึดอัด สวมใส่ไม่สบาย ร้อยละ 21 ตามลำดับ และจากการสำรวจในปี พ.ศ. 2556 พบว่า เมื่อจำแนกตามกลุ่มอายุรวมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ กลุ่มผู้ใหญ่ที่ขับขี่และโดยสารมีการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 49 กลุ่มวัยรุ่นร้อยละ 23 ลดลงจากปีพ.ศ. 2555 (ร้อยละ 28) และกลุ่มเด็กเฉพาะผู้โดยสาร มีการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 เท่านั้น

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่น

1. เพศ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดทางระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546) และมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วัยรุ่นเพศชายเกิดอุบัติเหตุ และได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ และสมองมากกว่าเพศหญิง เพราะเพศชายมีนิสัยชอบความเสี่ยง ตื่นเต้น โดดโผน ทำท่าย มักคิดว่าการแสดงความเป็นลูกผู้ชายต้องขับรถให้เร็ว หวาดเสียว มักมีการฝ่าฝืนกฎจราจรเนื่องจากความคึกคะนอง และมีความกล้าในการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากกว่าเพศหญิง ทำให้มีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง นอกจากนี้ยังพบว่า ส่วนใหญ่มักไม่สวมหมวกนิรภัย (วิไลวรรณ ธรรมนิติเวทย์, 2547) สอดคล้องกับการศึกษาของ อังสนาภรณ์ ฉัตรจินดา (2552) ที่พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเพศหญิงมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าเพศชาย

2. เจตคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย เจตคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกล่าวคือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่สวมหมวกนิรภัย จะมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยในทางบวกสูงกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และมีพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีเจตคติในทางลบ สอดคล้องกับการศึกษาของ ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจีราพร หิรัญรัตนธรรม (2551) ที่ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูง จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีเจตคติต่ำกว่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) นอกจากนี้ ยังพบว่านักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล เมืองสุราษฎร์ธานี ที่มีเพศ และอายุต่างกัน จะมีเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .01$) กล่าวคือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายหญิง มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายชาย และนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีอายุ 19-22 ปี มีเจตคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอายุ 15-18 ปี

3. ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการรับรู้ถึงสถานะคุกคามและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ (วิไลภรณ์ แสตนวิสุข, 2544) สอดคล้องกับการศึกษาของ อังสนาภรณ์ ฉัตรจินดา (2552) ที่พบว่าประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ในเขตภาคใต้ ประเทศไทย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูง จะมีความระมัดระวังและจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น

4. ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากการศึกษาของ ปราณี ทองคำ และคณะ (2551) ที่ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่า ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยสูง จะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยต่ำ

5. แรงสนับสนุนทางสังคม เป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากการได้รับแรงสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัว เพื่อน ครู/อาจารย์ในด้านต่าง ๆ คือในด้านอารมณ์ โดยการได้รับการยกย่อง ความเอาใจใส่และความเห็นอกเห็นใจ ในเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ด้านการประเมินเปรียบเทียบ โดยได้รับการเห็นพ้องรับรองและให้ข้อมูลป้อนกลับ ในเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ด้านข้อมูลข่าวสาร โดยการได้รับคำแนะนำ ให้ข้อมูลที่ช่วยให้มีความเข้าใจเรื่องหมวกนิรภัย ด้านทรัพยากร โดยได้รับความช่วยเหลือในเรื่องการจัดหาหมวกนิรภัยสำหรับการสวมใส่ ได้รับเงินสนับสนุนจากผู้ปกครองเพื่อซื้อหมวกนิรภัย และการที่เพื่อนให้ยืมหมวกนิรภัยใส่ เป็นต้น อังสนาภรณ์ ฉัตรจินดา (2552) สอดคล้องกับการศึกษาของ บุญบา โพอุทัย (2545) เรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอาชีวศึกษาชาย อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี ที่พบว่า การสนับสนุนทางสังคม มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งเสริมให้มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มากขึ้น

จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า วัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากส่วนใหญ่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะและยังคงมีพฤติกรรมเสี่ยงหรือพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย นั่นคือการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งแท้จริงแล้วการสวมหมวกนิรภัยนั้นมีประโยชน์อย่างยิ่งทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ในการป้องกันและช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการเกิดอุบัติเหตุได้ โดยการสวมจะต้องสวมใส่ให้พอดีกับศีรษะ คาดและล็อกสายรัดคางให้แน่น และกระชับกับคาง ขณะใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร ทั้งนี้ปัจจัยที่มีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยขึ้นอยู่กับเจตคติ เพศ ความรู้ และประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้จะได้พัฒนาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยการให้ความรู้เพื่อสร้างแรงจูงใจในการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่นต่อไป

การสร้างแรงจูงใจเพื่อการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น

การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้วัยรุ่นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นนั้น มีทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ (The protection motivation theory)

Rogers (1983) ได้พัฒนาทฤษฎีนี้ขึ้นครั้งแรก ในปี ค.ศ.1975 เพื่อช่วยสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับความกลัวของบุคคล โดยเริ่มต้นจากการพัฒนาแบบแผนของกระตุ้นให้เกิดความกลัว เพื่ออธิบายแรงจูงใจที่มีอิทธิพลต่อความกลัวหรือความกังวลใจจากการสื่อสารที่เข้ามาคุกคาม เน้นเกี่ยวกับการประเมินการรับรู้ด้านข้อมูลข่าวสารที่เป็นความรู้ หรือประสบการณ์ทางสุขภาพ

การให้ความสำคัญกับสิ่งที่มาคุกคามสุขภาพ และขบวนการของบุคคลที่ใช้แก้ปัญหาในสิ่งที่กำลังคุกคามอยู่นั้น รวมถึงการประเมินปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นผลให้เกิดการเพิ่มหรือลดของการตอบสนองของบุคคลต่อสิ่งที่มาคุกคามทางสุขภาพ ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งปัจจัยภายในหรือภายนอกร่างกายบุคคลดังต่อไปนี้

1. ความรุนแรงของโรค หรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (Noxiousness)
2. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค หรือสิ่งที่กำลังคุกคาม (Perceived probability)
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response efficacy)

จากองค์ประกอบหรือตัวแปรที่ทำให้เกิดความกลัวจะทำให้เกิดสื่อกลางของกระบวนการรับรู้ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ทำให้เกิดการรับรู้ในความรุนแรง จนสามารถประเมินความรุนแรงได้
2. ทำให้เกิดการรับรู้ในการทนสถานการณ์ และเกิดความคาดหวังในการทนรับ

สถานการณ์

3. ทำให้เกิดการรับรู้ในความสามารถในการตอบสนองการทนรับสถานการณ์ทั้งหมดนี้

ทำให้เกิดแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพและความตั้งใจที่จะตอบสนองในที่สุด

ต่อมาทฤษฎีนี้ได้มีการปรับปรุง พัฒนาและนำมาใช้ในปี ค.ศ.1983 โดยนำตัวแปรทั้ง 4 ตัว คือ การรับรู้ในความรุนแรงของโรค (Noxiousness) การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived probability) ความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนอง (Response efficacy) และความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) มาสรุปเป็นกระบวนการรับรู้ 2 แบบ ดังนี้

1. การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ (Threat appraisal) เป็นการประเมินปัจจัยที่เพิ่มหรือลดความน่าจะเป็นในการทำให้เกิดพฤติกรรมตอบสนองที่ไม่เหมาะสม เช่น พฤติกรรมการเริ่มต้นสูบบุหรี่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ตัวแปรที่เพิ่มโอกาสการเกิดพฤติกรรมตอบสนองที่ไม่เหมาะสมคือ รางวัลจากภายใน (Intrinsic rewards) เช่น ความสุขทางกาย และรางวัลจากภายนอก (Extrinsic rewards) เช่น การยอมรับจากสังคม การประเมินอันตรายต่อสุขภาพ ประกอบไปด้วยการรับรู้ 2 ลักษณะ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived probability) และการรับรู้ความรุนแรงของโรค (Noxiousness) ซึ่งการรับรู้นี้จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม โดยมีโอกาสเกิดพฤติกรรมสุขภาพทั้งแบบพึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ ดังนี้

- 1.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived probability) หมายถึง ความเชื่อหรือการคาดคะเน ว่าตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคหรือมีปัญหาสุขภาพ โดยใช้การสื่อสารที่ทำให้เกิดความกลัว สื่อออกมาว่า หากกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง จะทำให้เกิดผลเสีย

ต่อสุขภาพ ซึ่งจะทำให้บุคคลเชื่อว่าตนเองกำลังตกอยู่ในภาวะเสี่ยง (Mackay, 1992) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค จะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของแต่ละบุคคลว่า ถ้าไม่ปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่เกิดขึ้นก็จะทำให้ตนเองมีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคสูงได้ บุคคลที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรคสูงและเห็นความสำคัญของการมีสุขภาพดี จึงมีการปฏิบัติตนในการส่งเสริมสุขภาพและปกป้องตนเองเพื่อไม่ให้เกิดโรครุนแรง

ในการวิจัยครั้งนี้ได้จัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการบรรยายให้ความรู้และชมวีดิทัศน์เกี่ยวกับสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีเนื้อหาแสดงให้เห็นว่า หากไม่สวมหมวกนิรภัยจะทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดบาดเจ็บที่ศีรษะ ใบหน้าและสมอง อาจได้รับอันตรายที่รุนแรง และอาจเกิดความพิการหรือถึงแก่ชีวิตได้ เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุและเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการปฏิบัติตนในการส่งเสริมสุขภาพ และปกป้องตนเองเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

1.2 การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Noxiousness) หมายถึง ความเชื่อที่บุคคลเป็นผู้ประเมินเองในด้านความรุนแรงของโรคที่มีต่อร่างกาย การก่อให้เกิดความพิการ เสียชีวิต ความยากลำบาก ใช้เวลานานในการรักษา และการเกิดโรคแทรกซ้อนหรือมีผลกระทบต่อบทบาททางสังคมของตน ซึ่งการรับรู้ความรุนแรงของโรคนั้น อาจมีความแตกต่างจากความรุนแรงของโรคซึ่งแพทย์เป็นผู้ประเมิน (วิชัย สิริวิบูลย์กิตติ, 2553) การทำให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของโรค จะใช้การสื่อสารเพื่อทำให้เกิดความกลัวว่า ถ้ากระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่าง จะทำให้บุคคลได้รับผลลัพธ์ร้ายแรง ลักษณะข้อความที่ใช้ในการสื่อสาร ได้แก่ การบรรยายว่าจะได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยหรือเป็นอันตรายถึงแก่ชีวิต เป็นต้น โดยทั่วไปข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวสูง จะส่งผลให้บุคคลเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้มากกว่าข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ทำให้เกิดความกลัวสูง อาจไม่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมโดยตรง แต่ต้องใช้การกระตุ้นหรือการปลุกเร้า ร่วมกับการสื่อสารให้เกิดความกลัว จึงจะส่งผลให้ข้อมูลนั้นมีลักษณะเด่นและชัดเจนขึ้น ซึ่งการใช้สื่อกระตุ้น จะทำให้บุคคลเกิดการรับรู้ความรุนแรงของโรคได้ดีกว่าการกระตุ้นตามปกติ และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ (Mackay, 1992)

ในการวิจัยครั้งนี้ได้จัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการบรรยายให้ความรู้ และชมวีดิทัศน์เกี่ยวกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งจะทำให้เกิดการบาดเจ็บบริเวณใบหน้า ศีรษะ มีเลือดออกในสมอง

และเป็นอันตรายถึงชีวิตได้ นอกจากนั้นยังใช้ตัวแบบจากผู้ป่วย และนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หลายรูปแบบ ร่วมกันแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อใช้ประเมินอันตรายต่อสุขภาพ ก่อให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดโรค ซึ่งจะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้เห็นถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัยที่มีต่อสุขภาพ และก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อไป

2. การประเมินการเผชิญปัญหา (Coping appraisal) ประกอบด้วยการรับรู้ 2 ลักษณะ คือ การรับรู้ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response-efficacy) และการรับรู้ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่พึงประสงค์และทำให้หลีกเลี่ยงอันตรายได้ แต่สิ่งที่ทำให้การเกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองลดลง คือ ความไม่สะดวก การมีค่าใช้จ่าย ความไม่น่าชื่นชม ความยากลำบาก ความสับสน ยุ่งยาก การเกิดอาการแทรกซ้อน และความไม่สอดคล้องในการดำเนินชีวิต ปฏิสัมพันธ์ระหว่างความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเองจึงเป็นสิ่งสำคัญมากในการก่อให้เกิดความตั้งใจที่จะแก้ไข้ปัญหา ซึ่งต้องพยายามสร้างให้เกิดขึ้น และรักษาความตั้งใจนั้นไว้ให้มั่นคง

2.1 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนอง (Response-efficacy) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองหมายถึง การที่บุคคลทราบถึงผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำว่าจะช่วยลดการเกิดโรคหรือปัญหาสุขภาพได้ สามารถกระทำได้โดยการนำเสนอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อลดโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรค ซึ่งเป็นการสื่อสารที่ทำให้บุคคลเกิดความกลัว โดยปกติจะเป็นการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบของการลดพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้จัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการบรรยายและแจกแผ่นพับให้ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและการเลือกใช้ให้เหมาะสม ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยซึ่งช่วยลดความรุนแรงจากการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การสาธิตและฝึกปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง ซึ่งจะทำให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเห็นว่าตนเองสามารถปฏิบัติได้ในชีวิตประจำวัน ไม่มีความยุ่งยากซับซ้อน อีกทั้งยังสะดวก รวดเร็วในการปฏิบัติ และไม่ทำให้เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเกิดความคาดหวังในผลดีที่เกิดขึ้นจากการสวมหมวกนิรภัย

2.2 ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง เป็นตัวแปรที่เพิ่มขึ้นมา ซึ่ง Bandura (1997) เชื่อว่ากระบวนการเปลี่ยนแปลงทางจิตวิทยา ขึ้นอยู่กับความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่มีต่อทางเลือกนั้น ๆ ซึ่งสามารถ

กระทำได้หลายวิธีเช่น การเลียนแบบ การเรียนรู้ หรือการสอนด้วยคำพูด ดังนั้นการทำให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำได้ จึงต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสาร ซึ่งควรจะมีเนื้อหาที่มีผลทำให้บุคคลปฏิบัติตามได้จริง จึงจะทำให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และเป็นพื้นฐานให้บุคคลปฏิบัติตามได้

ในการวิจัยครั้งนี้ได้จัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย โดยการสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเกิดความเชื่อว่า ตนเองสามารถสวมหมวกนิรภัยได้ การนำเสนอตัวแบบที่สวมหมวกนิรภัยถูกต้อง ซึ่งจะทำให้เกิดการเลียนแบบพฤติกรรม และเกิดความตั้งใจในการสวมหมวกนิรภัย การจัดรายการเสียงตามสาย และจัดตั้งกลุ่มรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยต่อเนื่องต่อไป

กระบวนการรับรู้ทั้ง 2 ประการของแต่ละบุคคลนี้อาจมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับอิทธิพลของสิ่งแวดล้อม การพูดชักชวน การเรียนรู้จากการสังเกต และลักษณะของบุคคล (บุคลิก และประสบการณ์) ซึ่งจะก่อให้เกิดความตั้งใจที่จะปฏิบัติและนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

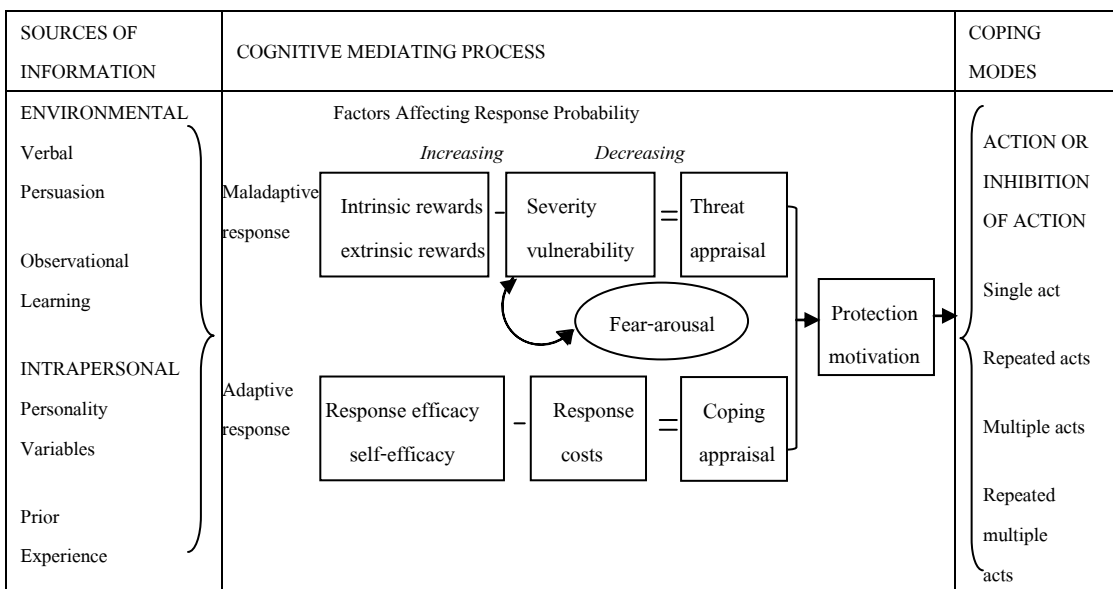
กล่าวโดยสรุป ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพมีความเชื่อว่า แรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพจะกระทำได้ดีที่สุด เมื่อบุคคลมีความเชื่อในความรุนแรงของโรค โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสนองต่อพฤติกรรมของตนเอง และความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะกระทำพฤติกรรมได้ ดังนี้

1. บุคคลเห็นว่าอันตรายต่อสุขภาพนั้นรุนแรง
2. บุคคลมีความรู้สึกไม่มั่นคงหรือเสี่ยงต่ออันตรายนั้น
3. บุคคลเชื่อว่าการตอบสนองโดยการปรับตัว เป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่จะกำจัดอันตรายนั้น
4. บุคคลมีความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถปรับตัวตอบสนองหรือปรับเปลี่ยน

พฤติกรรมนั้นได้อย่างสมบูรณ์

5. ผลดีจากการตอบสนองด้วยการปรับตัวแบบที่ไม่พึงประสงค์นั้นมีน้อย
6. อุปสรรคเกี่ยวกับการปรับตัวหรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นต่ำ

ซึ่งจะมีผลต่อความตั้งใจ และช่วยให้นักเรียนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเฉพาะบางอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามกรอบแนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers ดังภาพที่ 3



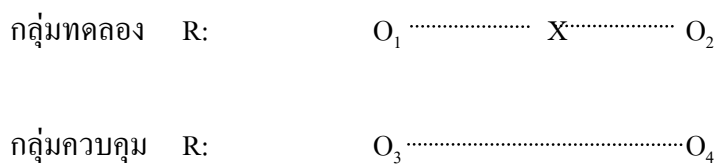
ภาพที่ 3 ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers (The protection motivation theory) ที่ได้รับการพัฒนาปี ค.ศ. 1983 (Adapted from Rogers, 1983)

จากการศึกษาทฤษฎีดังกล่าวสรุปได้ว่า ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ สามารถเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลได้ ผู้วิจัยจึงได้เลือกใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ เนื่องจากอิทธิพลของแหล่งข้อมูลข่าวสาร สิ่งแวดล้อม การพูดชักชวน การเรียนรู้จากสังเกต หรือประสบการณ์ที่บุคคลได้รับ จะมีส่วนช่วยโน้มน้าวให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้รถจักรยานยนต์ เห็นความสำคัญของอันตรายจากการไม่สวมหมวกนิรภัยและมีพฤติกรรมการเผชิญปัญหาเกี่ยวกับการปกป้องอันตราย จากการไม่สวมหมวกนิรภัยในลักษณะที่พึงประสงค์ และนำสิ่งที่ได้ศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมปกป้องสุขภาพได้อย่างเหมาะสมต่อไป

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research design) แบบ 2 กลุ่มเปรียบเทียบวัดผลก่อนหลัง (Two groups pretest-posttest designs) โดยมีรูปแบบการวิจัย ดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 รูปแบบการวิจัย

โดยกำหนดให้

R หมายถึง การสุ่มเข้ากลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม

X หมายถึง กิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่จัดขึ้นโดยผู้วิจัย

O_1, O_3 หมายถึง การวัดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนการทดลอง ในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

O_2, O_4 หมายถึง การวัดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย หลังการทดลอง ในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ศึกษาคือ วัยรุ่นอายุ 15-17 ปีที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ของโรงเรียนสังกัดกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทยและโรงเรียนสังกัด

กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง คือนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอายุ 15-17 ปี กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ปีการศึกษา 2557 ของโรงเรียนสังกัดกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย และโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร โดยมีคุณลักษณะดังนี้

1. มีสติสัมปชัญญะสมบูรณ์ มีความสามารถในการรับรู้และสื่อความหมายได้
2. สนใจโดยเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ตั้งแต่เริ่มต้น

จนจบ

ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ได้คำนวณจากขนาดอิทธิพลของตัวแปรต้นที่มีต่อตัวแปรตาม (Effect size) คำนวณจากสูตรของกลาส (Glass, 1976 อ้างถึงใน บุญใจ ศรีสถิตยน์รากร, 2553, หน้า 208-214) ดังนี้

$$d = \frac{\bar{x}_E - \bar{x}_C}{SD_C}$$

เมื่อกำหนดให้

d = ขนาดอิทธิพล

\bar{x}_E = ค่าเฉลี่ยของกลุ่มทดลอง

\bar{x}_C = ค่าเฉลี่ยของกลุ่มควบคุม

SD_C = ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มควบคุม

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ได้คำนวณค่าขนาดอิทธิพล จากการศึกษาการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยริ ฮัต โตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอน้ำแกว จังหวัดยโสธร ของ สิริกัลยา เสิกศิริ (2553) กลุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 42 คน พบว่าหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยเท่ากับ 19.38 และกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย เท่ากับ 16.44 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 3.21 จึงคำนวณขนาดอิทธิพล ได้ดังนี้

$$d = \frac{19.38 - 16.44}{3.21}$$

$$d = .90$$

จากค่าขนาดอิทธิพล (Effect size) ที่คำนวณได้เท่ากับ .90 ซึ่งเป็นค่าขนาดอิทธิพลขนาดใหญ่ นำมาเปิดตารางประมาณค่าขนาดตัวอย่างแบบทดสอบสมมุติฐานทางเดียว ซึ่งโคเฮน (Cohen, 1969) ได้กำหนดค่าขนาดอิทธิพลขนาดใหญ่ที่ยอมรับได้ (Effect size) เท่ากับ .80 กำหนดค่าอำนาจในการทดสอบ (Power of test) เท่ากับ .80 และกำหนดระดับนัยสำคัญเท่ากับ .05 ผู้วิจัยนำมาขนาดตัวอย่างเปิดตาราง (Munro, 2001, p. 127) ผู้วิจัยได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 คนต่อกลุ่ม แต่การศึกษาในสถานการณ์จริง อาจมีการสูญหายของกลุ่มตัวอย่างในระหว่างการทดลองจึงต้องมีการปรับเพิ่มขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มละ 25 คน ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้ ใช้กลุ่มตัวอย่างกลุ่มละ 25 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่มเป็น 50 คน

วิธีการสุ่มตัวอย่าง

สุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multistage random sampling) โดยขั้นตอนการสุ่มตัวอย่างมีดังนี้

ขั้นที่ 1 สุ่มแบบแบ่งกลุ่ม (Cluster random sampling) ตำบลที่มีโรงเรียนมัธยมศึกษาอยู่ในเขตอำเภอศรีราชา จำนวน 8 ตำบล สุ่มตัวอย่างมา 1 ตำบล ได้ตำบลศรีราชา

ขั้นที่ 2 สุ่มแบบแบ่งกลุ่ม (Cluster random sampling) โรงเรียนมัธยมศึกษาที่อยู่ในเขตตำบลศรีราชาจำนวน 3 โรงเรียน สุ่มตัวอย่างมา 2 โรงเรียน ได้โรงเรียนศรีราชาและโรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นิยมธรรม ซึ่งเป็นโรงเรียนที่เปิดสอนจนถึงระดับมัธยมศึกษาตอนปลายทั้ง 2 โรงเรียน

ขั้นที่ 3 สํารวจจำนวนนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขีและโดยสาร ซึ่งมีคุณสมบัติตามเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างของทั้ง 2 โรงเรียน

ขั้นที่ 4 สุ่มแบบมีระบบ (Systematic random sampling) นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นิยมธรรมที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 134 คน โดยนำรายชื่อนักเรียนมาเรียงกัน แล้วกำหนดช่วงการสุ่ม (Sampling interval) ทุก ๆ 5 คน เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 25 คน หลังจากนั้นทำการสุ่มเลขที่เริ่มต้นขึ้นมา 1 ตัว ได้หมายเลข 5 แล้วหาเลขที่ต่อไปโดยการบวกด้วยค่าช่วงของการสุ่มไปเรื่อย ๆ จนได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างครบ 25 คน ได้เป็นเพศชาย 9 คน และเพศหญิง 16 คน

ขั้นที่ 5 นำรายชื่อนักเรียนโรงเรียนศรีราชาที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่กำหนด จำนวน 184 คน มาแบ่งกลุ่มเพศชายและเพศหญิง นำรายชื่อนักเรียนใส่กล่องแล้วจับฉลากรายชื่อนักเรียนกลุ่มเพศชายให้มีจำนวน 9 คน และนักเรียนกลุ่มเพศหญิงให้มีจำนวน 16 คนเท่ากับ โรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นิยมธรรม

ขั้นที่ 6 เมื่อได้กลุ่มตัวอย่างมาโรงเรียนละ 25 คนแล้ว จัดเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยวิธีจับฉลาก ได้โรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นิยมธรรมเป็นกลุ่มทดลองและโรงเรียนศรีราชาเป็นกลุ่มควบคุม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วยเครื่องมือ 2 ชุด ดังนี้

1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาทฤษฎี ตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วนำมาสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมตามประเด็นที่ต้องการวัดในแต่ละตัวแปร แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ของครอบครัว ระยะทางจากที่พักไปโรงเรียน ประสบการณ์การใช้รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา การมีหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ ชนิดปลายปิด

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้วิจัยได้ขออนุญาตนำเครื่องมือของศิริกัลยา เติกศิริ (2553) ซึ่งศึกษาการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร มาดัดแปลงใช้ โดยปรับปรุงเนื้อหาให้ครอบคลุมเกี่ยวกับโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุและการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้าและสมอง การเกิดความพิการและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะเป็นคำถามปลายปิด มีมาตรวัดเป็นแบบมาตราประมาณค่า (Rating scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง รับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด
- 4 หมายถึง รับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมาก
- 3 หมายถึง รับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุปานกลาง
- 2 หมายถึง รับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุน้อย
- 1 หมายถึง รับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด

เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมายข้อมูลเพื่อการพรรณนาการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 5 ระดับ โดยกำหนดช่วงคะแนนของการวัดได้ ดังนี้ (ไพศาล หวังพานิช, 2551)

- 4.50-5.00 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับมากที่สุด
- 3.50-4.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับมาก
- 2.50-3.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับปานกลาง
- 1.50-2.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับน้อย
- 1.00-1.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้วิจัยได้ขออนุญาตนำเครื่องมือของ สิริกัลยา เติกศิริ (2553) ซึ่งศึกษาการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร มาดัดแปลงใช้ โดยปรับปรุงให้ครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีต่อศีรษะ ใบหน้า และสมอง ซึ่งทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ เกิดการบาดเจ็บ พิการและเสียชีวิต รวมทั้งเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล เป็นภาระต่อครอบครัวและสังคม ข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะเป็นคำถามปลายปิด มีมาตรวัดเป็นแบบมาตรประมาณค่า แบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด
- 4 หมายถึง รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมาก
- 3 หมายถึง รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุปานกลาง
- 2 หมายถึง รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุน้อย
- 1 หมายถึง รับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด

เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมายข้อมูลเพื่อการพรรณนาการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 5 ระดับ โดยกำหนดช่วงคะแนนของการวัดได้ ดังนี้ (ไพศาล หวังพานิช, 2551)

- 4.50-5.00 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับมากที่สุด
- 3.50-4.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับมาก
- 2.50-3.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับปานกลาง
- 1.50-2.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับน้อย
- 1.00-1.49 หมายถึง มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุระดับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 ความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัย ซึ่งผู้วิจัยได้ขออนุญาตนำเครื่องมือของ มังกร สุขประเสริฐ (2551) ซึ่งศึกษาการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของอำเภอประโคนชัย

จังหวัดบุรีรัมย์ มาดัดแปลงใช้ โดยปรับปรุงเนื้อหาให้ครอบคลุมเกี่ยวกับประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยในการปกป้อง และลดระดับความรุนแรงจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การลดความพิการ การสูญเสียภาพลักษณ์และเสียชีวิต การเป็นภาระต่อครอบครัวและสังคม ข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะเป็นคำถามปลายปิด มีมาตรวัดเป็นแบบมาตรประมาณค่า แบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง คาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยมากที่สุด
- 4 หมายถึง คาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยมาก
- 3 หมายถึง คาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยปานกลาง
- 2 หมายถึง คาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยน้อย
- 1 หมายถึง คาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยน้อยที่สุด

เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมายข้อมูลเพื่อการพรรณนาความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัย แบ่งเป็น 5 ระดับ โดยกำหนดช่วงคะแนนของการวัดได้ ดังนี้ (ไพศาล หวังพานิช, 2551)

- 4.50-5.00 หมายถึง มีความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยระดับมากที่สุด
- 3.50-4.49 หมายถึง มีความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยระดับมาก
- 2.50-3.49 หมายถึง มีความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยระดับปานกลาง
- 1.50-2.49 หมายถึง มีความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยระดับน้อย
- 1.00-1.49 หมายถึง มีความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยระดับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 5 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ซึ่งผู้วิจัยได้ขออนุญาตนำเครื่องมือของ มังกร สุขประเสริฐ (2551) ซึ่งศึกษาการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ของอำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์ มาดัดแปลงใช้โดยปรับปรุงเนื้อหาให้ครอบคลุมเกี่ยวกับความเชื่อในความสามารถของตนเอง ว่าสามารถสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ และล็อกสายรัดคางให้กระชับได้ทุกครั้ง ข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะเป็นคำถามปลายปิด มีลักษณะข้อความทางด้านบวก (Positive statement) มีมาตรวัดเป็นแบบมาตรประมาณค่า แบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง คาดหวังในความสามารถของตนเองมากที่สุด
- 4 หมายถึง คาดหวังในความสามารถของตนเองมาก

3 หมายถึง คาดหวังในความสามารถของตนเองปานกลาง

2 หมายถึง คาดหวังในความสามารถของตนเองน้อย

1 หมายถึง คาดหวังในความสามารถของตนเองน้อยที่สุด

เกณฑ์ที่ใช้ในการแปลความหมายข้อมูลเพื่อการพรรณานาคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย แบ่งเป็น 5 ระดับ โดยกำหนดช่วงคะแนนของการวัดได้ ดังนี้ (ไพศาล หวังพานิช, 2551)

4.50-5.00 หมายถึง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระดับมากที่สุด

3.50-4.49 หมายถึง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระดับมาก

2.50-3.49 หมายถึง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระดับปานกลาง

1.50-2.49 หมายถึง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระดับน้อย

1.00-1.49 หมายถึง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยระดับน้อยที่สุด

ส่วนที่ 6 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยดัดแปลงจากแบบวัดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของ กนกวรรณ บริสุทธิ (2550) ซึ่งศึกษาผลของการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเพลง จังหวัดราชบุรี ประกอบด้วยเนื้อหาเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง สวมหมวกนิรภัยตลอดการเดินทาง สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ การใช้สายรัดคางทุกครั้งที่สวมหมวกนิรภัย สาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย ข้อคำถามที่สร้างขึ้นจะเป็นคำถามปลายปิด มีลักษณะข้อความทั้งทางด้านบวก (Positive statement) และทางด้านลบ (Negative statement) มีมาตรวัดเป็นแบบมาตรประมาณค่า แบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ น้อยที่สุด น้อย ปานกลาง มาก มากที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือก ตอบเพียง 1 ตัวเลือก โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

5 = ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ สม่่าเสมอทุกครั้ง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์

4 = ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง สวมหมวกนิรภัยเป็นส่วนใหญ่ เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ (6-7 ครั้งใน 10 ครั้ง)

- 3 = ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ (4-5 ครั้งใน 10 ครั้ง)
- 2 = ปฏิบัติน้อยครั้ง หมายถึง สวมหมวกนิรภัยบ้างบางครั้ง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ (2-3 ครั้งใน 10 ครั้ง)
- 1 = ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเลย เมื่อใช้รถจักรยานยนต์
- ค่าเฉลี่ยคะแนนรวมแบบสอบถามนำมาแบ่งกลุ่มเพื่อการพรรณนาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย แบ่งเป็น 5 ระดับ ดังนี้

4.50-5.00 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมากที่สุด

3.50-4.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับมาก

2.50-3.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง

1.50-2.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับน้อย

1.00-1.49 หมายถึง มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย อยู่ในระดับน้อยที่สุด

2. เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง

2.1 แผนการดำเนินกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ เป็นแผนการดำเนินกิจกรรมที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นจากศึกษาดำรง เอกสาร งานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยนำทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers (1983) มาเป็นแนวทางในการส่งเสริมให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 กิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการประยุกต์ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ

ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ	การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ
1. การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	1. บรรยายประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2. ชมวิดีโอสั้นเรื่อง “ทุกข์คนบนถนน” ซึ่งมีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึง โอกาสเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง การเกิดความรู้สึก และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจ เพื่อการปกป้องสุขภาพ	การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ
<p>2. การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>รถจักรยานยนต์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. บรรยายประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับ ความรุนแรงและความสูญเสียที่เกิดจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลให้เกิดความทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บ ต้องใช้เวลาในการรักษานาน อาจเกิดโรคแทรกซ้อน ความพิการสูญเสียภาพลักษณ์หรือเสียชีวิต และยังทำให้เป็นภาระกับครอบครัวและสังคม 2. ชมวีดิทัศน์เรื่อง “ทุกข์คนบนถนน” ซึ่งมีเนื้อหาแสดงให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่มีความรุนแรงต่อศีรษะ ใบหน้าและสมอง 3. เยี่ยมชมและศึกษาดูงาน ณ โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา และใช้ตัวแบบจริงเล่าประสบการณ์การบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะ ใบหน้า และสมองจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 4. อภิปรายกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงผลเสียของความรุนแรงของอุบัติเหตุและการแก้ไขปัญหา
<p>3. การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. บรรยายประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับประเภทและการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยในการช่วยลดระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้าและสมอง 2. สาธิตและฝึกปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อสวมใส่ 3. แจกแผ่นพับเรื่อง สวมหมวก “กันน็อก” กันดีกว่า 4. อภิปรายกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตัวในการป้องกันการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้า และสมอง

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจ เพื่อการปกป้องสุขภาพ	การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ
4. การสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	<ol style="list-style-type: none"> 1. กลุ่มทดลองฝึกทักษะการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง 2. แจกแผ่นพับเรื่อง “มอเตอร์ไซด์กับวัยรุ่น ขับขี่แบบไหนให้ปลอดภัย เตือนภัย เตือนใจ วัยซ่าส์ ซิ่ง” 3. แจกสติ๊กเกอร์ “เดินทางใกล้ไกล สวมหมวกนิรภัย ปลอดภัยกว่า” เพื่อเป็นสัญลักษณ์ของการเป็นสมาชิกกลุ่มส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน 4. การพูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับตัวแบบที่มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย 5. การจัดรายการเสียงตามสายให้ความรู้เรื่องเพื่อเป็นการกระตุ้นเตือน 6. จัดตั้งกลุ่มเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน

2.2 คู่มือการสวมหมวกนิรภัย เป็นเอกสารให้ความรู้ และคำแนะนำแก่นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วย ประเภทและลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน กลไกการป้องกันศีรษะและสมองของหมวกนิรภัย วิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องและประโยชน์ที่จะได้รับการสวมหมวกนิรภัย เพื่อใช้สำหรับเป็นคู่มือในการสวมหมวกนิรภัยด้วยตนเองตลอด 4 สัปดาห์ พัฒนาโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, ม.ป.ป.)

2.3 แบบบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย เป็นเอกสารที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นสำหรับให้กลุ่มทดลองบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในแต่ละวัน เป็นระยะเวลา 4 สัปดาห์ ประกอบด้วยเป้าหมายในการปฏิบัติในแต่ละสัปดาห์ วันที่ เวลา สถานที่ ความถี่ ปัญหาและอุปสรรคในการสวมหมวกนิรภัยในแต่ละวัน เพื่อใช้กำกับพฤติกรรมของกลุ่มทดลอง

2.4 สื่อประกอบการทดลอง

2.4.1 วิดีทัศน์การให้ความรู้ เกี่ยวกับอันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย เรื่อง “ทุกข์คนบนถนน” ซึ่งพัฒนาโดยสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค (ม.ป.ป.) โดยมีเนื้อหาเสนอถึงโอกาสเสี่ยง ความรุนแรง ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการ

ขับชี้รถจักรยานยนต์ เมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายได้เห็นถึงโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ ส่งผลให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

2.4.2 แผ่นพับเรื่อง “มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น ขับขี่แบบไหนให้ปลอดภัย เตือนภัยเตือนใจ วัยซาส์ ซิ่ง” ซึ่งพัฒนาโดยสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข มีเนื้อหาสอดคล้องกับการบรรยายประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์และวีดิทัศน์อันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเกิดความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยได้ ส่งผลให้เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย

2.4.3 แผ่นพับเรื่อง สวมหมวก “กันน็อก” กันดีกว่า ซึ่งพัฒนาโดยสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข มีเนื้อหาเกี่ยวกับข้อแนะนำในการใช้หมวกนิรภัย เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายได้เห็นถึงลักษณะของหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยในการป้องกันการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ วิธีสวมหมวกนิรภัยให้ถูกวิธี เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ส่งผลให้เกิดความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัย

2.4.4 บทความสำหรับการจัดรายการเสียงตามสาย มีเนื้อหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ข้อแนะนำในการเลือกใช้หมวกนิรภัย และประโยชน์ของหมวกนิรภัย

2.4.5 ภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ มีเนื้อหาเกี่ยวกับ สถิติการเกิดอุบัติเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ความรุนแรงและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และมาตรการการปกป้องอันตรายจากการบาดเจ็บบริเวณศีรษะและใบหน้า

2.4.6 สติกเกอร์รูปหมวกนิรภัยและข้อความ “เดินทางใกล้ไกล สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่า” เพื่อให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายนำไปติดที่รถจักรยานยนต์เป็นสัญลักษณ์ของการเป็นสมาชิกกลุ่มส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน

2.4.7 วัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมได้แก่ กระดาษ ปากกาเคมี

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือการวิจัย

1. การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือการวิจัยโดยผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้วิจัยได้เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่านตรวจสอบความตรงตามโครงสร้างและเนื้อหา (Content validity) ได้แก่ อาจารย์พยาบาลที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพยาบาลเด็กและวัยรุ่น 1 ท่าน อาจารย์พยาบาลที่มีความเชี่ยวชาญด้านการพยาบาลชุมชน 1 ท่าน หัวหน้าหน่วยงานจรรยาบรรณ ตำรวจภูธรอำเภอศรีราชา 1 ท่าน ผู้อำนวยการพิเศษ พยาบาล 7 ศูนย์ประกันสุขภาพ โรงพยาบาล

สมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา 1 ท่าน และพยาบาลหัวหน้าหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา 1 ท่าน โดยหลังจากการวิเคราะห์แต่ละข้อคำถามและวิเคราะห์ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity index) ความเหมาะสมในการใช้ภาษา (Wording) แล้วได้ผลการวิเคราะห์ ดังนี้

- 1.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา = 1.0
- 1.2 การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา = 0.87
- 1.3 ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา = 0.87
- 1.4 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา = 0.94
- 1.5 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหา = 1.0

2. การนำไปทดลองใช้ (Try out) ผู้วิจัยได้นำเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่

แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ที่ได้ปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ที่ปรึกษาแล้ว ไปทดลองใช้กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ที่โรงเรียนเทศบาลแหลมฉบัง 3 อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี หลังจากนั้นทำการทดสอบค่าความเชื่อมั่นด้วยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ของแบบสอบถามการรับรู้ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุพบว่ามีความเชื่อมั่นระดับมาก ($\alpha = .96$) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมีความเชื่อมั่นระดับมาก ($\alpha = .91$) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยมีความเชื่อมั่นระดับมาก ($\alpha = .93$) ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีค่าความเชื่อมั่นระดับมาก ($\alpha = .90$) และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีค่าความเชื่อมั่นระดับปานกลางค่อนข้างมาก ($\alpha = .73$)

การทดลองและการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยประยุกต์ใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มากำหนดเป็นกิจกรรมโดยมีรายละเอียดของขั้นตอนการทดลอง ดังนี้

ขั้นเตรียมการ

1. ผู้วิจัยทำหนังสือผ่านคณบดีคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เพื่อขออนุญาต ดำเนินการวิจัยจากผู้เกี่ยวข้องดังนี้

1.1 ผู้อำนวยการ โรงเรียนศรีราชาและผู้อำนวยการ โรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นิยมธรรม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์และวิธีการดำเนินการวิจัยและขออนุญาต ดำเนินการวิจัยกับกลุ่มตัวอย่าง

1.2 ภายหลังจากที่ผู้อำนวยการ โรงเรียนศรีราชาและผู้อำนวยการ โรงเรียนเทศบาล วัดราษฎร์นิยมธรรม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้อนุมัติให้ผู้วิจัยเข้าไปดำเนินการวิจัยกับกลุ่ม ตัวอย่างแล้ว ผู้วิจัยได้ขออนุญาตเข้าพบกลุ่มตัวอย่าง โดยขอความร่วมมือจากครูประจำชั้นในการนัด หมายนักเรียนเพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย รายละเอียดของการพิทักษ์สิทธิ์ ของกลุ่มตัวอย่างในการเข้าร่วมการวิจัย และแจกเอกสารพิทักษ์สิทธิ์และใบยินยอมให้เก็บข้อมูลเพื่อ ขออนุญาตเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างและผู้ปกครอง

2. ผู้วิจัยประชุมชี้แจง การดำเนินงานในแต่ละขั้นตอนแก่ผู้ช่วยวิจัย ซึ่งเป็นพยาบาล วิชาชีพปฏิบัติงานที่หอผู้ป่วยตึกบรมราชเทวี จำนวน 2 คน โดยผู้วิจัยจะทำความเข้าใจกับผู้ช่วยวิจัย ถึงวัตถุประสงค์ และขั้นตอนในการนำนักเรียนกลุ่มทดลองไปเยี่ยมชมและศึกษาดูงานยัง โรงพยาบาล สมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา

ขั้นดำเนินการทดลอง

กลุ่มทดลอง

สัปดาห์ที่ 1 ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามให้นักเรียน กลุ่มทดลองที่ห้องเรียน แบบสอบถามประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป การรับรู้ความเสี่ยงและการรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความ คาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวม หมวกนิรภัย ก่อนการจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ใช้เวลาในการตอบไม่น้อย กว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง เมื่อนักเรียนตอบแบบสอบถามเสร็จแล้ว ให้นำแบบสอบถามมา ใส่ในกล่องกระดาษซึ่งผู้วิจัยจัดไว้ให้ที่ห้องเรียนและรอรับกลับเลย หลังจากนั้นผู้วิจัยทำการนัด หมายเพื่อจัดกิจกรรมครั้งต่อไป

สัปดาห์ที่ 2 อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และผลกระทบ (1 ชั่วโมง)

ขั้นตอนที่ 1 ระยะเวลาสร้างสัมพันธภาพ

1. ผู้วิจัยทำกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ โดยให้สมาชิกกลุ่มทดลองแนะนำตัวเอง ด้วยการบอก ชื่อ นามสกุล เพื่อให้สมาชิกได้รู้จักกัน เป็นการสร้างบรรยากาศความอบอุ่น ก่อให้เกิดความไว้วางใจ

และเป็นการสร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อกัน หลังจากนั้นผู้วิจัยจะชี้แจงวัตถุประสงค์ของการทำกลุ่ม
กติกากลุ่มและบทบาทของสมาชิกกลุ่มทดลอง

2. ให้สมาชิกกลุ่มทดลองเลือกผู้นำกลุ่ม เพื่อเป็นตัวแทนในการทำกิจกรรมต่าง ๆ
ขั้นตอนที่ 2 ระยะดำเนินการ

1. ผู้วิจัยบรรยายให้ความรู้ ประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ เพื่อให้สมาชิกกลุ่ม
ทดลองเกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ในประเด็นหลักดังนี้

1.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย จังหวัดชลบุรี และใน
อำเภอศรีราชา

1.2 ความรุนแรงที่ได้รับ หลังเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

1.3 ความสูญเสียที่เกิดจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

1.4 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากรถจักรยานยนต์

2. ให้สมาชิกกลุ่มทดลองชมวีดิทัศน์เรื่อง “ทุกซ์คนบนถนน” ซึ่งพัฒนาจาก สำนักโรค
ไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข โดยมีเนื้อหาเสนอถึงโอกาสเสี่ยง ความรุนแรง
และความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. ผู้วิจัยแจกแผ่นพับเรื่อง “มอเตอร์ไซค์กับวัยรุ่น ขับขี่แบบไหนให้ปลอดภัย เดือนกัย
เดือนใจ วัยซ่าส์ ซิ่ง” ซึ่งขอสนับสนุนจากสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
โดยมีเนื้อหาสอดคล้องกับการบรรยายประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์และวีดิทัศน์

4. สมาชิกกลุ่มทดลองอภิปราย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงโอกาสเสี่ยงในการได้รับ
บาดเจ็บบริเวณศีรษะ ใบหน้าและสมอง ความรุนแรงและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์และการแก้ไขปัญหา

ขั้นตอนที่ 3 ระยะสิ้นสุดการทำกลุ่ม

1. ผู้วิจัยสรุปเนื้อหา เรื่องความสำคัญของโอกาสเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ
ใบหน้าและสมอง ความรุนแรงและความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ซึ่งส่งผลให้เกิด
ความทุกข์ทรมานจากการบาดเจ็บ เกิดความพิการ สูญเสียภาพลักษณ์หรือเสียชีวิตและยังทำให้เป็น
ภาระกับครอบครัวและสังคม เพื่อย้ำให้สมาชิกกลุ่มทดลองได้รับรู้ถึง โอกาสเสี่ยงและความรุนแรง
ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

2. ผู้วิจัยแจ้งให้สมาชิกกลุ่มทดลองทราบถึงการสิ้นสุดการประชุมกลุ่ม พร้อมทั้งกล่าว
ขอบคุณสมาชิกที่ให้ความร่วมมือในครั้งนี้ พร้อมนัดหมาย วัน เวลาในการประชุมกลุ่มครั้งต่อไป

สัปดาห์ที่ 3 ประสพการณ์จริงของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ (1 ชั่วโมง)

ขั้นตอนที่ 1 ระยะเวลาสร้างสัมพันธภาพ

1. ผู้วิจัยทำกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ โดยการทบทวนชื่อของสมาชิกกลุ่มทดลองทีละคน และทักทายอย่างเป็นกันเอง เพื่อเป็นการสร้างสัมพันธภาพภายในกลุ่ม เสริมสร้างบรรยากาศให้สนุกสนาน และฝึกความกล้าแสดงออก

2. ให้สมาชิกกลุ่มทดลองร่วมกันทบทวนความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับจากการเข้ากลุ่มครั้งที่ผ่านมา

ขั้นตอนที่ 2 ระยะเวลาดำเนินการ

1. ผู้วิจัยนำสมาชิกกลุ่มทดลองไปเยี่ยมชมและศึกษาดูงาน ยังหน่วยอุบัติเหตุและฉุกเฉิน หอผู้ป่วยตึกบรมราชเทวีชั้น 1 และหอผู้ป่วยตึกบรมราชเทวีชั้น 2 โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา ซึ่งเป็นตึกรักษาพยาบาลที่ดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ

2. สมาชิกกลุ่มทดลอง พูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กับผู้ป่วยหรือญาติ โดยเน้นเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุ ความทุกข์ทรมานและผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากได้รับอุบัติเหตุ

3. อภิปรายกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในประเด็นหลัก ดังนี้

3.1 ผู้ป่วยเกิดอุบัติเหตุเพราะอะไร

3.2 สมาชิกกลุ่มทดลองคิดว่า ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุมีอะไรบ้าง

3.3 สมาชิกกลุ่มทดลอง จะปฏิบัติตนอย่างไรในการปกป้องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

3.4 ส่งตัวแทนออกมานำเสนอผลการอภิปรายกลุ่ม

สัปดาห์ที่ 4 พัฒนาความรู้เรื่องหมวกนิรภัย (1 ชั่วโมง)

ขั้นตอนที่ 1 ระยะเวลาสร้างสัมพันธภาพ

1. ผู้วิจัยทำกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ เพื่อสร้างบรรยากาศให้มีความสนุกสนาน กระตุ้นให้เกิดความตื่นตัว

2. ให้สมาชิกกลุ่มทดลองร่วมกันทบทวนความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับจากการเข้ากลุ่มครั้งที่ผ่านมา

ขั้นตอนที่ 2 ระยะเวลาดำเนินการ

1. ผู้วิจัยบรรยายให้ความรู้ ประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ เพื่อให้สมาชิกกลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องหมวกนิรภัยที่ถูกต้องและยอมรับถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยในเรื่องต่อไปนี้

- 1.1 ประเภทของหมวกนิรภัย
- 1.2 การเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน
- 1.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหมวกนิรภัย
- 1.4 ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย

2. ผู้วิจัยแจกแผ่นพับเรื่อง สวมหมวก “กันน็อก” ดีกว่า ซึ่งขอสนับสนุนจากสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข โดยมีเนื้อหาสอดคล้องกับการบรรยายประกอบภาพฉายผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์และวีดิทัศน์

3. เชิญวิทยากรจากบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ มาบรรยายและสาธิตวิธีการจับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย และการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง พร้อมกับให้สมาชิกกลุ่มทดลองทุกคนได้ฝึกปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความมั่นใจและมีส่วนร่วมในกิจกรรม

4. อภิปรายกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงผลดี-ผลเสียของการสวมหมวกนิรภัย อันตรายที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย แนวทางการแก้ไขและให้แต่ละกลุ่มย่อย นำเสนอ แจกแบบบันทึกและคู่มือการสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้สมาชิกกลุ่มทดลองกลับไปลงบันทึกการสวมหมวกนิรภัยของตนเอง โดยตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อให้สมาชิกยอมรับและถือเป็นพันธะผูกพันต่อเป้าหมายที่ตนเองตั้งไว้

ขั้นตอนที่ 3 ระยะเวลาสิ้นสุดการทำกลุ่ม

1. ผู้วิจัยสรุปถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง โดยย้ำให้สมาชิกกลุ่มทดลองเห็นความสำคัญของการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน รวมทั้งวิธีการเสริมแรงต่าง ๆ ได้แก่ การได้รับการชมเชย เกิดความรู้สึกภาคภูมิใจในตนเอง เป็นต้น

2. เน้นให้สมาชิกกลุ่มทดลองกลับไปปฏิบัติและบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในแต่ละวัน เพื่อให้สมาชิกกลุ่มทดลองนำไปสรุปในการประชุมกลุ่มครั้งต่อไปและให้นำแบบบันทึกการสวมหมวกนิรภัยมาด้วยทุกครั้ง

3. ผู้วิจัยแจ้งให้สมาชิกกลุ่มทดลองทราบถึงการสิ้นสุดการประชุมกลุ่ม พร้อมทั้งกล่าวขอบคุณสมาชิกที่ให้ความร่วมมือในครั้งนี้ และนัดหมาย วัน เวลาในการประชุมกลุ่มครั้งต่อไป

สัปดาห์ที่ 5 จัดตั้งกลุ่มเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน (1 ชั่วโมง)

ขั้นตอนที่ 1 ระยะเวลาสร้างสัมพันธภาพ

1. ผู้วิจัยทำกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ เพื่อสร้างสัมพันธภาพและความคุ้นเคยให้กลุ่มทดลอง
2. ทบทวนเป้าหมายของการสวมหมวกนิรภัยในสัปดาห์ที่ผ่านมาของสมาชิกกลุ่มทดลองแต่ละคน โดยนำผลจากแบบบันทึกมาเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่ตั้งไว้ เพื่อประเมินผลการปฏิบัติ

ขั้นตอนที่ 2 ระยะดำเนินการ

1. สมาชิกกลุ่มทดลองแต่ละคนเล่าถึงประสบการณ์ของการสวมหมวกนิรภัยในสัปดาห์ที่ผ่านมาตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ รวมถึงปัญหา อุปสรรค และวิธีการแก้ไขเพื่อเป็นการประเมินตนเอง
2. สมาชิกกลุ่มทดลอง สนทนา แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับตัวแบบที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เพื่อสร้างให้เกิดแรงจูงใจในการสวมหมวกนิรภัยต่อไป
3. ผู้วิจัยกระตุ้นให้สมาชิกกลุ่มทดลองมีการจัดตั้งกลุ่ม เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน โดยมีการชี้แจงให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ของกลุ่ม ข้อตกลงของกลุ่มและกำหนดบทบาทของสมาชิกในกลุ่ม
4. สมาชิกกลุ่มทดลองร่วมกันคัดเลือกตัวแทนเป็นผู้นำในการสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นการเสริมแรงให้สมาชิกกลุ่มรู้สึกภาคภูมิใจในตัวเอง รู้สึกว่าตนเองมีคุณค่า เพื่อให้เกิดการดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนต่อไป
5. สมาชิกกลุ่มประชุมร่วมกัน เพื่อวางแผนการดำเนินงานของกลุ่มในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน
6. ผู้วิจัยแจกสติ๊กเกอร์ที่มีรูปหมวกนิรภัยและคำขวัญว่า “เดินทางใกล้ไกล สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่า” ให้สมาชิกกลุ่มทดลองนำไปติดด้านหน้าบังโคลนรถจักรยานยนต์
7. สมาชิกกลุ่มทดลองทำการประกวดชื่อกลุ่ม โดยกำหนดให้ทุกคนสามารถส่งชื่อเข้าประกวดได้คนละ 1 ชื่อ เกณฑ์การตัดสินคือ เป็นชื่อที่สั้น ชัดเจน สื่อความหมายในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การตัดสินคะแนน นับจากการยกมือของสมาชิกในกลุ่ม ร่วมกับการพิจารณาของผู้วิจัย จากการดำเนินการมีนักเรียนเสนอชื่อเข้าประกวดทั้งหมด 3 ชื่อ คือ 1) กลุ่มคนรักหัว 2) กลุ่ม Safety Head และ 3) กลุ่มกันน็อก กันภัย ผลการประกวด กลุ่ม “Safety Head” ได้คะแนนเสียงมากที่สุด

ขั้นตอนที่ 3 ระยะสิ้นสุดการทำกลุ่ม

1. ผู้วิจัยสรุปประเด็นผลการประชุมร่วมกัน ย้ำถึงเรื่องประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย เป้าหมาย การลงบันทึก และแจ้งให้สมาชิกทราบถึงการติดต่อผู้วิจัยทางโทรศัพท์ ในกรณีที่มีข้อสงสัย หรือปัญหาเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยตลอดระยะเวลาในช่วงสัปดาห์ที่ 6-7 ที่สมาชิกต้องกลับไปปฏิบัติเองที่บ้าน
2. เก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้นักเรียนตอบแบบสอบถามประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง เมื่อนักเรียนตอบแบบสอบถามเสร็จ

แล้วให้นำแบบสอบถามมาใส่ในกล่องกระดาษซึ่งผู้วิจัยจัดไว้ให้ที่ห้องเรียนและรอรับกลับเลย หลังจากนั้นผู้วิจัยทำการนัดหมายเพื่อจัดกิจกรรมครั้งต่อไป

3. นัดหมายประชุมประเมินผลการสวมหมวกนิรภัยเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ เมื่อสิ้นสุดสัปดาห์ที่ 7

สัปดาห์ที่ 6-7 นักเรียนนำผลการทดลองไปปฏิบัติ

สมาชิกกลุ่มทดลอง กลับไปสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง โดยบันทึกผลการสวมหมวกนิรภัยตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ในแบบบันทึกทุกครั้ง เพื่อเป็นการประเมินตนเอง

ขั้นตอนการทดลอง

สัปดาห์ที่ 8 สรุปผลงาน (1 ชั่วโมง)

ขั้นตอนที่ 1 ระยะเวลาสร้างสัมพันธภาพ

1. ทำกิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ เพื่อเป็นการเสริมสร้างบรรยากาศให้สนุกสนานและผ่อนคลายความเครียด

ขั้นตอนที่ 2

1. สมาชิกกลุ่มแต่ละคนเล่าถึงประสบการณ์ที่ผ่านมาถึงผลของการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงปัญหา อุปสรรค และวิธีแก้ไข

2. เก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลอง โดยแจกแบบสอบถามให้นักเรียนกลุ่มทดลองที่ห้องเรียน ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง เมื่อนักเรียนตอบแบบสอบถามเสร็จแล้วให้นำแบบสอบถามมาใส่ในกล่องกระดาษซึ่งผู้วิจัยจัดไว้ให้ที่ห้องเรียนและรอรับกลับเลย

3. สรุปการดำเนินการวิจัยและกล่าวขอบคุณนักเรียนที่ให้ความร่วมมือในการวิจัยครั้งนี้

กลุ่มควบคุม

สัปดาห์ที่ 1 ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยแจกแบบสอบถามให้นักเรียนกลุ่มควบคุมที่ห้องเรียน แบบสอบถามประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยตลอดระยะเวลา 1 เดือนที่ผ่านมา ใช้เวลาในการตอบไม่น้อยกว่า 15 นาที และไม่เกิน 1 ชั่วโมง เมื่อนักเรียนตอบแบบสอบถามเสร็จแล้วให้นำแบบสอบถามมาใส่ในกล่องกระดาษซึ่งผู้วิจัยจัดไว้ให้ที่ห้องเรียนและรอรับกลับเลย หลังจากนั้นผู้วิจัยทำการนัดหมายเพื่อจัดกิจกรรมครั้งต่อไป

สัปดาห์ที่ 5 ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้นักเรียนกลุ่มควบคุมตอบแบบสอบถามประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย

สัปดาห์ที่ 8 ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้นักเรียนกลุ่มควบคุมตอบแบบสอบถาม พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและบันทึกพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยตลอดระยะเวลา 1 เดือนที่ผ่านมา หลังจากนั้นผู้วิจัยให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และประโยชน์จากการสวมหมวกนิรภัย และกล่าวขอบคุณนักเรียนที่ให้ความร่วมมือในการวิจัยครั้งนี้

การพิทักษ์สิทธิของกลุ่มตัวอย่าง

1. ผู้วิจัยนำเสนอเค้าโครงวิทยานิพนธ์และเครื่องมือการวิจัย เพื่อขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2. ผู้วิจัยประสานงานกับครูประจำชั้นเพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย และวิธีการตอบแบบสอบถามในแต่ละฉบับให้แก่กลุ่มตัวอย่าง รวมทั้งเปิดโอกาสให้ซักถามข้อสงสัยต่างๆ จนกระจ่างแจ้ง และอธิบายว่าการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ การตอบรับหรือปฏิเสธเข้าร่วมการวิจัยจะไม่มีผลใด ๆ ต่อกลุ่มตัวอย่าง

3. ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตจากผู้ปกครองของกลุ่มตัวอย่าง โดยชี้แจงรายละเอียดและประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัย เพื่อขออนุญาตในการให้ข้อมูลและเข้าร่วมการวิจัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย

4. ข้อมูลจากแบบสอบถามจะถูกเก็บเป็นความลับ โดยการลงเป็นรหัสไม่ระบุชื่อ-นามสกุล ของกลุ่มตัวอย่าง แล้วเก็บแบบสอบถามที่กรอกข้อมูลแล้วไว้ในกล่องที่ปิดมิดชิด เก็บไว้โดยไม่มีใครเข้าถึงได้นอกจากผู้วิจัย และเอกสารจะถูกทำลายทันที หลังจากผลงานวิจัยได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่อย่างน้อย 1 ปี การนำเสนอผลการวิจัยจะสรุปโดยภาพรวมและนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการวิจัยเท่านั้น

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปซึ่งมีลำดับขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างวิเคราะห์ด้วยข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยการทดสอบค่าทีแบบอิสระ (t-test for independent samples)
3. เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนการมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยการทดสอบค่าทีแบบอิสระ
4. กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยนำเสนอเป็น 4 ส่วนตามลำดับ ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลอง

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างได้แก่ เพศ อายุ รายได้ของครอบครัวต่อเดือน ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่และร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทำการทดสอบข้อมูลส่วนบุคคล ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยสถิติไคสแควร์ (Chi-square test) ดังรายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมและการทดสอบค่าไคสแควร์ ($n = 50$)

ข้อมูลพื้นฐาน	กลุ่มทดลอง ($n = 25$)		กลุ่มควบคุม ($n = 25$)		χ^2	P
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เพศ					0.00	1.00
ชาย	9	36	9	36		
หญิง	16	64	16	64		
อายุ					0.00	1.00
16 ปี	13	52	13	52		
17 ปี	12	48	12	48		
รายได้ของครอบครัวต่อเดือน					0.14	.99
5,000-10,000 บาท	5	20	5	20		
10,001-20,000 บาท	8	32	7	28		
20,001-30,000 บาท	6	24	6	24		
มากกว่า 30,000 บาท	6	24	7	28		
ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน					0.89	.76
1-5 กิโลเมตร	17	68	16	64		
มากกว่า 5 กิโลเมตร	8	32	9	36		

จากตารางที่ 2 พบว่า ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง (ร้อยละ 64) และอายุ 16 ปีเท่ากัน (ร้อยละ 52) กลุ่มทดลองมีรายได้ของครอบครัวต่อเดือนอยู่ระหว่าง 10,000-20,000 บาทมากที่สุด (ร้อยละ 32) รองลงมาคือ 20,001-30,000 บาทและมากกว่า 30,000 บาท เท่ากัน (ร้อยละ 24) ส่วนกลุ่มควบคุมมีรายได้ของครอบครัวต่อเดือนส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 10,001-20,000 บาทและมากกว่า 30,000 บาทเท่ากัน (ร้อยละ 28) รองลงมาคือ 20,001-30,000 บาท (ร้อยละ 24) ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียนของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร (ร้อยละ 68 และร้อยละ 64 ตามลำดับ)

เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนข้อมูลส่วนบุคคล ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยสถิติไคสแควร์ พบว่า ทั้งสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ

2. ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ระยะเวลาในการใช้รถจักรยานยนต์ การได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในรอบปีที่ผ่านมา การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง ลักษณะของหมวกนิรภัย การมีเครื่องหมายแสดงมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) บนหมวกนิรภัย การสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติไคสแควร์ ดังรายละเอียดในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และการทดสอบค่าไคสแควร์ ($n = 50$)

ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์	กลุ่มทดลอง ($n = 25$)		กลุ่มควบคุม ($n = 25$)		χ^2	P
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ระยะเวลาในการใช้รถจักรยานยนต์					0.82	.78
1-2 ปี	11	44	11	44		
3-4 ปี	5	20	4	16		
มากกว่า 4 ปี	9	36	10	40		
($M = 1.56$ ปี, $SD = 0.51$ ปี) ($M = 1.60$ ปี, $SD = 0.50$ ปี)						
การได้รับอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา					0.00	1.00
ไม่ เคย	16	64	16	64		
เคย	9	36	9	36		
การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิด	9	36	9	36		
อุบัติเหตุ						
ไม่ได้สวม	8	-	8	-		
สวม	1	-	1	-		
การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง					3.30	.09
ไม่มี	24	96	20	80		
มี	1	4	5	20		
ลักษณะของหมวกนิรภัย					0.18	.98
แบบเปิดหน้า	4	-	5	-		
แบบครึ่งใบ	2	-	2	-		

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์	กลุ่มทดลอง ($n = 25$)		กลุ่มควบคุม ($n = 25$)		χ^2	P
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
แบบเต็มใบ	5	-	4	-		
หมวกนิรภัยมีเครื่องหมายแสดง มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)					0.00	1.00
ไม่มี	11	44	11	44		
มี	10	40	10	40		
ไม่ทราบ	4	16	4	16		
การสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์					0.37	.83
สวมทุกครั้ง	2	8	1	4		
สวมบางครั้ง	12	48	13	52		
ไม่ได้สวม	11	44	11	44		

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์มาเป็นระยะเวลา 1-2 ปีเท่ากัน (ร้อยละ 44) ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาเท่ากัน (ร้อยละ 64) ในกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่เคยได้รับอุบัติเหตุ 1-2 ครั้งเท่ากัน (ร้อยละ 77.8) และไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุเท่ากัน (ร้อยละ 88.9) ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่ไม่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (ร้อยละ 96 และร้อยละ 80) ในกลุ่มที่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่มีแบบเต็มใบมากที่สุด (ร้อยละ 32 และ ร้อยละ 28) รองลงมาคือแบบเปิดหน้า (ร้อยละ 16 และร้อยละ 20) และแบบครึ่งใบเท่ากันตามลำดับ (ร้อยละ 8) และส่วนใหญ่ไม่มีเครื่องหมายแสดงมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) เท่ากัน (ร้อยละ 44) เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยเพียงบางครั้งมากที่สุด (ร้อยละ 48 และร้อยละ 52) รองลงมาคือไม่ได้สวม (ร้อยละ 44 เท่ากัน) และสวมทุกครั้งตามลำดับ (ร้อยละ 8 และร้อยละ 4)

เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยสถิติไคสแควร์ พบว่า ทั้งสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างทางสถิติ

3. ข้อมูลอื่น ๆ

ข้อมูลอื่น ๆ ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการแจกแจงความถี่และร้อยละ ดังรายละเอียดในตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งของกลุ่มทดลอง ($n = 25$)

สาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย หรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	กลุ่มทดลอง			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ทำให้พูดคุยกับเพื่อนไม่ได้	-	-	-	-
2. ใส่แล้วทำให้มีอาการปวดศีรษะ	-	-	-	-
3. ไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์มือถือ	1	4	1	4
4. ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง	1	4	-	-
5. หมวกมีขนาดใหญ่	-	-	-	-
6. กลัวถูกเพื่อนล้อ	2	8	-	-
7. หมวกมีลักษณะเขย ไม่ทันสมัย	3	12	-	-
8. ขับรถในระยะทางใกล้ ๆ	4	16	1	4
9. ร้อน	1	4	-	-
10. อึดอัด	8	32	2	8
11. ราคาแพง	5	20	2	8
12. อื่น ๆ	-	-	-	-

จากตารางที่ 4 พบว่า ก่อนการทดลอง สาเหตุที่ทำให้กลุ่มทดลองไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่คือ รู้สึกอึดอัดมากที่สุด (ร้อยละ 32) รองลงมาคือ ราคาแพง (ร้อยละ 20) และขับรถในระยะทางใกล้ ๆ ตามลำดับ (ร้อยละ 16) หลังการทดลอง สาเหตุที่ทำให้กลุ่มทดลองไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งคือ รู้สึกอึดอัดและราคาแพงเท่ากัน (ร้อยละ 8) รองลงมาคือ ขับรถในระยะทางใกล้ ๆ และไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์มือถือเท่ากัน (ร้อยละ 4) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลอง สาเหตุอื่น ๆ ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัย
ทุกครั้งของกลุ่มควบคุม ($n = 25$)

สาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย หรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	กลุ่มทดลอง			
	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ทำให้พูดคุยกับเพื่อนไม่ได้	-	-	-	-
2. ใส่แล้วทำให้มีอาการปวดศีรษะ	-	-	-	-
3. ไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์มือถือ	2	8	-	-
4. ใส่แล้วทำให้ผมเสียทรง	1	4	-	-
5. หมวกมีขนาดใหญ่	1	4	-	-
6. กลัวถูกเพื่อนล้อ	2	8	-	-
7. หมวกมีลักษณะเขย ไม่ทันสมัย	2	8	-	-
8. ขับรถในระยะทางไกล ๆ	4	16	2	8
9. ร้อน	2	8	-	-
10. อึดอัด	6	24	1	4
11. ราคาแพง	3	12	1	4
12. อื่น ๆ	2	8	-	-

จากตารางที่ 5 พบว่า ก่อนการทดลอง สาเหตุที่ทำให้กลุ่มควบคุมไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ส่วนใหญ่คือ รู้สึกอึดอัด (ร้อยละ 24) รองลงมาคือ ขับรถในระยะทางไกล ๆ (ร้อยละ 16) และรู้สึกราคาแพง ตามลำดับ (ร้อยละ 12) หลังการทดลอง สาเหตุที่ทำให้กลุ่มควบคุมไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งคือ ขับรถในระยะทางไกล ๆ (ร้อยละ 8) รองลงมาคือ รู้สึกอึดอัดและราคาแพงเท่ากัน (ร้อยละ 4) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลอง สาเหตุอื่น ๆ ไม่มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ส่วนที่ 2 การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

วิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้โอกาสเสี่ยง และการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังการทดลอง โดยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจากค่าที่เป็นไปได้ ระหว่าง 1-5 ได้ผลดังรายละเอียดในตารางที่ 6 และตารางที่ 7

ตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) ของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการทดลอง ($n = 25$)

ตัวแปร	กลุ่มทดลอง ($n = 25$)					
	ก่อนการทดลอง			หลังการทดลอง		
	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ
1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.55	0.73	มาก	4.46	0.37	มากที่สุด
2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.39	0.40	ปานกลาง	4.53	0.28	มากที่สุด
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย	3.27	0.50	ปานกลาง	4.17	0.58	มาก
4. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	4.37	0.68	มาก	4.73	0.17	มากที่สุด

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 ($SD = 0.73$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.46 ($SD = 0.37$) มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 ($SD = 0.40$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด

มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.53 ($SD = 0.28$) มีการคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.27 ($SD = 0.50$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.17 ($SD = 0.58$) มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 ($SD = 0.68$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.73 ($SD = 0.17$)

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) ของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังการทดลอง ($n = 25$)

ตัวแปร	กลุ่มควบคุม ($n = 25$)					
	ก่อนการทดลอง			หลังการทดลอง		
	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ
1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.81	0.84	มาก	4.27	0.45	มาก
2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.22	0.43	ปานกลาง	4.21	0.41	มาก
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย	3.01	0.36	ปานกลาง	4.36	0.43	มาก
4. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	4.31	0.49	มาก	4.31	0.45	มาก

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มควบคุมมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 ($SD = 0.84$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากเท่าเดิม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 ($SD = 0.45$) มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22 ($SD = 0.43$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 ($SD = 0.47$) มีความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01 ($SD = 0.36$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 ($SD = 0.43$) มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรม

สวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.31 ($SD = 0.49$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากเท่าเดิม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.31 ($SD = 0.45$)

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

วิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย จำแนกตามรายชื่อของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมก่อนและหลังการทดลอง โดยการหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานจากค่าที่เป็นไปได้ ระหว่าง 1-5 ได้ผลดังรายละเอียดในตารางที่ 8 และตารางที่ 9

ตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจำแนกตามรายชื่อ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลอง ($n = 25$)

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มทดลอง ($n = 25$)					
	ก่อนการทดลอง			หลังการทดลอง		
	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ
1. สวมหมวกนิรภัย	3.12	0.88	ปานกลาง	4.68	0.48	มากที่สุด
2. สวมหมวกนิรภัยตลอดทาง	3.28	0.98	ปานกลาง	4.60	0.50	มากที่สุด
3. สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ	3.80	0.96	มาก	4.80	0.41	มากที่สุด
4. คาดสายรัดคางให้กระชับได้คาง	3.52	1.29	มาก	4.60	0.50	มากที่สุด
5. หากเป็นผู้ขับขี่และมีผู้อื่นโดยสารก็จะให้ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย	3.20	1.12	ปานกลาง	3.84	0.62	มาก
ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	3.38	0.74	ปานกลาง	4.51	0.48	มากที่สุด

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 ($SD = 0.74$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51 ($SD = 0.48$) จำแนกรายชื่อดังนี้ พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.12 ($SD = 0.88$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับ

มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68 ($SD = 0.48$) พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยตลอดทางก่อนการทดลอง อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.28 ($SD = 0.98$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 ($SD = 0.50$) พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 ($SD = 0.96$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.80 ($SD = 0.41$) พฤติกรรมคาดสายรัดคางหมวกนิรภัยให้กระชับได้คางก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.52 ($SD = 1.29$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.60 ($SD = 0.50$) และพฤติกรรมหากเป็นผู้ขับขี่และมีผู้อื่นโดยสารก็จะให้ ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 ($SD = 1.12$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84 ($SD = 0.62$)

ตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยจำแนกตามรายชื่อ ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มควบคุม ($n = 25$)

พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย	กลุ่มควบคุม ($n = 25$)					
	ก่อนการทดลอง			หลังการทดลอง		
	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ	<i>M</i>	<i>SD</i>	ระดับ
1. สวมหมวกนิรภัย	3.04	0.79	ปานกลาง	3.72	0.79	มาก
2. สวมหมวกนิรภัยตลอดทาง	3.24	0.93	ปานกลาง	3.64	0.95	มาก
3. สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ	3.84	0.99	มาก	3.56	0.58	มาก
4. คาดสายรัดคางให้กระชับได้คาง	3.56	1.32	มาก	3.32	0.69	ปานกลาง
5. หากเป็นผู้ขับขี่และมีผู้อื่นโดยสารก็จะให้ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย	3.20	1.12	ปานกลาง	2.80	0.82	ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย	3.38	0.74	ปานกลาง	3.41	0.46	ปานกลาง

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลอง อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 ($SD = 0.74$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับปานกลางเท่าเดิม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 ($SD = 0.46$) จำแนกตามรายชื่อดังนี้ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 ($SD = 0.79$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 ($SD = 0.79$) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 ($SD = 0.93$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 ($SD = 0.95$) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84 ($SD = 0.99$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับมากเท่าเดิม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 ($SD = 0.58$) พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 ($SD = 1.32$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 ($SD = 0.69$) และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 ($SD = 1.12$) และหลังการทดลองอยู่ในระดับปานกลางเท่าเดิม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 ($SD = 0.82$)

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยการทดสอบค่าทีแบบอิสระ ได้ผลดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ($n = 50$)

ตัวแปร	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p (2-tailed)
	$(n = 25)$		$(n = 25)$			
	M	SD	M	SD		
1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.55	0.73	3.81	0.84	-1.15	.25
2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.39	0.40	3.22	0.43	1.50	.14
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย	3.27	0.50	3.01	0.36	2.13	.04
4. ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	4.37	0.68	4.31	0.49	0.35	.73
5. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	3.38	0.74	3.38	0.73	0.04	.97

จากตารางที่ 10 พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เท่ากับ 3.55 ($SD = 0.73$) กลุ่มควบคุม มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.81 ($SD = 0.84$) เมื่อเปรียบเทียบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุของสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ .05 ($t = -1.15, p = .25$)

ค่าเฉลี่ยการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนการทดลองของกลุ่มทดลอง เท่ากับ 3.39 ($SD = 0.40$) กลุ่มควบคุม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22 ($SD = 0.43$) เมื่อเปรียบเทียบด้วยการทดสอบค่าที พบว่าการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของสองกลุ่ม ไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ .05 ($t = 1.50, p = 0.14$)

ค่าเฉลี่ยความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองของกลุ่มทดลองเท่ากับ 3.27 ($SD = 0.50$) กลุ่มควบคุม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.01 ($SD = 0.36$) เมื่อเปรียบเทียบด้วยการทดสอบค่าทีพบว่า ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ .05 ($t = 2.13, p = 0.04$) โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยมากกว่ากลุ่มควบคุม

ค่าเฉลี่ยความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองของกลุ่มทดลองเท่ากับ 4.37 ($SD = 0.68$) กลุ่มควบคุม มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.31 ($SD = 0.49$) เมื่อเปรียบเทียบด้วยการทดสอบค่าที่พบว่า ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของสองกลุ่ม ไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ .05 ($t = 0.35, p = 0.73$)

ค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนการทดลองของกลุ่มทดลองเท่ากับ 3.38 ($SD = 0.74$) กลุ่มควบคุม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 ($SD = 0.74$) เมื่อเปรียบเทียบด้วยการทดสอบค่าที่พบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของสองกลุ่ม ไม่มีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญที่ .05 ($t = 0.04, p = 0.97$)

ส่วนที่ 5 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยผลต่าง (Mean of difference [M.Diff]) การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยและความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยการทดสอบค่าที่แบบอิสระ โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ $p < .05$ ได้ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยผลต่าง (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน) การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ($n = 50$)

การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้อง สุขภาพ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		<i>t</i>	<i>p</i> (1-tailed)
	<i>M.Diff</i>	<i>Sd.D</i>	<i>M.Diff</i>	<i>Sd.D</i>		
1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	0.91	0.52	0.46	0.67	2.66	< .01
2. การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	1.14	0.41	0.99	0.50	1.11	.13

ตารางที่ 11 (ต่อ)

การสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้อง สุขภาพ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		<i>t</i>	<i>P</i> (1-tailed)
3. ความคาดหวังในประสิทธิผลของ การสวมหมวกนิรภัย	0.89	0.55	1.35	0.65	-2.70	> .99
4. ความคาดหวังในความสามารถของ ตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย	0.37	0.70	0.00	0.39	2.26	< .01
5. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	0.68	0.50	0.03	0.60	4.14	< .01

M.Diff. = Mean of difference between pre-post *Sd.D* = Standard deviation of mean different

จากตารางที่ 11 พบว่า ผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.91 ($SD = 0.52$) และ 0.46 ($SD = 0.67$) ตามลำดับ เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าที่ พบว่าค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($t = 2.66, p$ (1-tailed) < .01)

ผลต่างของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.14 ($SD = 0.41$) และ 0.99 ($SD = 0.51$) ตามลำดับ เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าที่ พบว่าค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ไม่มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($t = 1.11, p$ (1-tailed) 0.13)

ผลต่างของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.89 ($SD = 0.55$) และ 1.35 ($SD = 0.65$) ตามลำดับ เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าที่ พบว่าค่าเฉลี่ยผลต่างของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ไม่มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($t = -2.70, p$ (1-tailed) > .99)

ผลต่างของความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.37 ($SD = 0.70$)

และ 0.00 ($SD = 0.39$) ตามลำดับ เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าที พบว่าค่าเฉลี่ยผลต่างของความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($t = 2.26, p$ (1-tailed) $< .01$)

ผลต่างของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.68 ($SD = 0.50$) และ 0.03 ($SD = 0.60$) ตามลำดับ เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างด้วยค่าที พบว่าค่าเฉลี่ยผลต่างของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลองที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($t = 4.14, p$ (1-tailed) $< .01$)

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research design) แบบสุ่ม 2 กลุ่มวัดผลก่อนและหลังการทดลอง เพื่อศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยนำทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ Rogers (1983) มาใช้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอนจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอายุ 15-17 ปี ที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ของโรงเรียนสังกัดกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย และโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งการขับขี่หรือโดยสาร โดยแบ่งเป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 25 คน กลุ่มควบคุม 25 คน เครื่องมือที่ใช้ในการทดลองและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้ผ่านการตรวจสอบคุณภาพทั้งความตรงด้านเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญและตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือ โดยแบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีค่าความเชื่อมั่นระดับสูง ($\alpha = .96$) การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุมีค่าความเชื่อมั่นระดับสูง ($\alpha = .91$) ความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยมีค่าความเชื่อมั่นระดับสูง ($\alpha = .93$) ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีค่าความเชื่อมั่นระดับสูง ($\alpha = .90$) และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมีค่าความเชื่อมั่นระดับปานกลางค่อนข้างมาก ($\alpha = .73$) ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการทดสอบค่าที ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

ผลการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีอายุระหว่าง 15-17 ปี โดยทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงเท่ากัน (ร้อยละ 68) อายุ 16 ปีเท่ากัน (ร้อยละ 52) ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียนของทั้งกลุ่มและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-5 กิโลเมตร (ร้อยละ 68 และร้อยละ 64) และใช้รถจักรยานยนต์มาเป็นระยะเวลา นาน 1-2 ปีเท่ากัน (ร้อยละ 44) ส่วนใหญ่ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมไม่ได้ใช้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำ (ร้อยละ 52 และร้อยละ 56) และไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาเท่ากัน (ร้อยละ 64) การมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมเท่ากัน (ร้อยละ 56) โดยมีหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมากที่สุด (ร้อยละ 32 และร้อยละ 28) ส่วนใหญ่กลุ่มทดลองและกลุ่ม

ควบคุมจะสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เพียงบางครั้ง (ร้อยละ 86 และร้อยละ 93) สาเหตุที่ทำให้ไม่สวมหมวกนิรภัยของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนมากคือ อีค้อด (ร้อยละ 32 และร้อยละ 24) รองลงมาคือ ราคา (ร้อยละ 20 และร้อยละ 12) และขับรถในระยะใกล้ๆ (ร้อยละ 16 เท่ากัน) ตามลำดับ จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีส่วนของข้อมูลทั่วไปและข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกันทางสถิติ

2. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลอง มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($t = 2.66, p (1\text{-tailed}) < .01$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน

3. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลอง ไม่มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($t = 1.11, p (1\text{-tailed}) .13$) เป็นการปฏิเสธสมมติฐาน

4. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย ไม่มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 ($t = -2.70, p (1\text{-tailed}) > .99$) เป็นการปฏิเสธสมมติฐาน

5. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($t = 2.26, p (1\text{-tailed}) < .01$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน

6. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($t = 4.14, p (1\text{-tailed}) < .01$) ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน

อภิปรายผล

การศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี อภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

1. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลอง มากกว่ากลุ่มควบคุม

เนื่องจากกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพที่จัดขึ้นซึ่งประกอบด้วย การบรรยายและชมวีดิทัศน์เกี่ยวกับสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การเล่าประสบการณ์จริงจากเพื่อนนักเรียนด้วยกันและจากผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การให้กลุ่มได้มีส่วนร่วมในการอภิปรายถึงปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การได้รับบาดเจ็บที่สมองและร่วมกันวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาเพื่อหาแนวทางในการป้องกัน จึงสามารถทำให้กลุ่มทดลองเกิดการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ (Roger, 1983) ที่ว่า การสื่อสารที่ทำให้เกิดความกลัวว่าหากกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมบางอย่างจะทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพได้ จะทำให้บุคคลเชื่อว่าตนเองกำลังตกอยู่ในภาวะเสี่ยง (Mackay, 1992) สอดคล้องกับการศึกษาของสิริกัลยา เติกศิริ (2553) ที่ประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงยิวาริ ร่วมกับทฤษฎีสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร ที่พบว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มควบคุม

2. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลอง ไม่มากกว่ากลุ่มควบคุม ทั้งนี้อาจเกิดจากกิจกรรมการเยี่ยมชมและศึกษาดูงานที่หอผู้ป่วยยังไม่สามารถทำให้กลุ่มทดลองเห็นถึงความแตกต่างที่ชัดเจนของความรุนแรงในการได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากในช่วงเวลาที่กลุ่มทดลองไปเยี่ยมชมและศึกษาดูงานที่หน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินนั้น ยังไม่มีผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มารับการรักษา มีเพียงผู้ป่วยที่มาทำแผลเก่าที่เกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เท่านั้น อีกทั้งผู้ป่วยที่เป็นตัวแทนจริงที่หอผู้ป่วยตึกบรมราชเทวี ก็มีลักษณะของการบาดเจ็บที่ใกล้เคียงกัน จึงอาจยังทำให้ไม่เห็นความแตกต่างที่ชัดเจน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเพิ่มกระบวนการในการพัฒนาให้เกิดการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุให้มากขึ้น เน้นการจัดกิจกรรมที่กระตุ้นให้เห็นถึงระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ความแตกต่างของการได้รับบาดเจ็บในผู้ป่วยที่สวมหมวกนิรภัยเปรียบเทียบกับผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยที่ชัดเจนขึ้น ซึ่งอาจทำให้กลุ่มทดลองสามารถเปลี่ยนแปลงการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุให้มากกว่ากลุ่มควบคุมได้

3. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลอง ไม่มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งเป็นการปฏิเสธสมมติฐาน ทั้งนี้อาจเกิดจากกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับตัวแทนจริงที่เป็นผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และพักรักษาตัวในโรงพยาบาล โดยกลุ่ม

ทดลองได้ให้ข้อคิดเห็นระหว่างการทำกิจกรรมว่า “ขนาดใส่หมวกกันน็อกแล้วก็ยังมีแผลที่หน้าเลย” “ผมเคยเห็นข่าวรถมอเตอร์ไซด์ชน คนตายก็ใส่หมวกกันน็อก” “ไปแค่ใกล้ ๆ แป็บเดียว” เป็นต้น รวมทั้งในการเยี่ยมชมและศึกษาดูงานที่หอผู้ป่วย ตัวแบบจริงที่ใช้เล่าประสบการณ์ก็มีบาดแผลที่ใบหน้า และศีรษะ จึงทำให้กลุ่มทดลองเกิดความไม่มั่นใจในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยและทำให้ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองลดลง เนื่องจากเกิดความไม่สะดวก ยุ่งยากในการดำเนินชีวิต ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเพิ่มกระบวนการในการพัฒนาความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยให้มากขึ้น เน้นการจัดกิจกรรมที่กระตุ้นให้เห็นถึงประโยชน์และเปรียบเทียบให้เห็นผลที่จะได้รับทั้งด้านบวกและลบจากการสวมหมวกนิรภัยซึ่งอาจทำให้กลุ่มทดลองสามารถเปลี่ยนแปลงความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยให้มากกว่ากลุ่มควบคุมได้

4. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลอง มากกว่ากลุ่มควบคุม เนื่องจากการจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพที่จัดขึ้นโดยการฝึกทักษะการสวมหมวกนิรภัย การอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับตัวแบบถึงแรงจูงใจในการสวมหมวกนิรภัย การจัดรายการเสียงตามสายให้ความรู้เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการจัดตั้งกลุ่มส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนสามารถทำให้กลุ่มทดลองเกิดการสะท้อนคิดจากการได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่น เกิดความมั่นใจในตนเอง และมีความตื่นตัวที่จะสนใจรับรู้และนำข้อมูลดังกล่าว มาพิจารณาความสามารถของตนเองจนเกิดความคาดหวังว่าตนเองก็สามารถมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยได้เช่นกัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ (Roger, 1983) ที่เชื่อว่า กระบวนการเปลี่ยนแปลงทางจิตวิทยาขึ้นอยู่กับความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่มีต่อทางเลือกนั้น ๆ ซึ่งสามารถกระทำได้หลายวิธีเช่น การเลียนแบบ การเรียนรู้ หรือการสอนด้วยคำพูด ดังนั้นการทำให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำได้ จึงต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสารซึ่งควรจะมีเนื้อหาที่มีผลทำให้บุคคลปฏิบัติตามได้จริง จึงจะทำให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและเป็นพื้นฐานให้บุคคลปฏิบัติตามได้ (Bandura, 1997) สอดคล้องกับการศึกษาของ กนกวรรณ บริสุทธิ์ (2550) ที่ประยุกต์กระบวนการกลุ่มและทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวัดเพลง จังหวัดราชบุรี ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในความสามารถของตนเองมากกว่ากลุ่มควบคุม

5. กลุ่มทดลองซึ่งเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มีค่าเฉลี่ยผลต่างของพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทดลอง มากกว่ากลุ่มควบคุม เนื่องจากกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ซึ่งประกอบด้วย การให้ความรู้ โดยการบรรยาย ให้ชมวีดิทัศน์ แจกเอกสาร แผ่นพับ การจัดบอร์ดและจัดรายการเสียงตามสาย การใช้ตัวแบบจริงที่ เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และตัวแบบที่มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยถูกต้อง ร่วมพูดคุย แลกเปลี่ยนประสบการณ์และอภิปรายถึงผลดีผลเสียของการสวมหมวกนิรภัย การสาธิตและฝึกปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องและการจัดตั้งกลุ่มส่งเสริมพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน สามารถทำให้กลุ่มทดลองมีความตั้งใจในการปฏิบัติตนเพื่อการปกป้องสุขภาพ โดยเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ (Roger, 1983) ที่เชื่อว่า บุคคลจะเกิดความตั้งใจและเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเฉพาะบางอย่าง ได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อ 1) บุคคลเห็นว่าอันตรายต่อสุขภาพนั้นรุนแรง 2) บุคคลมีความรู้สึกไม่มั่นคงหรือเสี่ยงต่ออันตรายนั้น 3) บุคคลเชื่อว่าการตอบสนองโดยการปรับตัว เป็นวิธีการที่ดีที่สุดที่จะกำจัดอันตรายนั้น 4) บุคคลมีความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถปรับตัวตอบสนองหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นได้อย่างสมบูรณ์ 5) ผลดีจากการตอบสนองด้วยการปรับตัวแบบที่ไม่พึงประสงค์นั้นมีน้อย 6) อุปสรรคเกี่ยวกับการปรับตัวหรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นต่ำ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ มังกร สุขประเสริฐ (2551) ที่ศึกษาประสิทธิผลของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการปกป้องโรคมาระเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การประเมินอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การประเมินเผชิญปัญหาเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มควบคุม เป็นผลมาจากการประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการปกป้องโรคและกระบวนการกลุ่ม มาเป็นแนวทางในการจัดกิจกรรม ประกอบการให้ความรู้ การใช้ตัวแบบ นักเรียนที่ประสบอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์และตัวแบบที่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง การประชุมกลุ่ม การร่วมกันวิเคราะห์ การวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การเสริมแรงหรือให้รางวัล จะทำให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า การจัดกิจกรรมเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้อง

สุขภาพมาเป็นแนวทางในการกำหนดกิจกรรม สามารถทำให้นักเรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการรับรู้ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ตลอดจนมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการนำกิจกรรมการทดลองไปใช้ในกิจกรรมปฐมนิเทศนักเรียน นักศึกษาใหม่ที่เป็นวัยรุ่นและมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทาง เพื่อให้เกิดตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย

2. จากผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เพียงบางครั้ง โดยสาเหตุที่ทำให้ไม่สวมหมวกนิรภัยของทั้ง 2 กลุ่มคือ อึดอัด รongลงมาคือ รำคาญ และขับรถในระยะใกล้ ๆ จึงทำให้กลุ่มทดลองมีความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองลดลง เนื่องจากเกิดความไม่สะดวก ยุ่งยากในการดำเนินชีวิต เมื่อสวมหมวกนิรภัย ดังนั้นจึงควรส่งเสริมให้เกิดความสะดวกในการสวมหมวกนิรภัย เช่น การออกแบบให้หมวกนิรภัยมีความสวยงาม ทันสมัย มีขนาดกะทัดรัด น้ำหนักเบา ราคาไม่แพง เพื่อสร้างแรงจูงใจและสร้างค่านิยมให้วัยรุ่นหันมาสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์

3. นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เพียงบางครั้ง จึงควรมีการกระตุ้นเตือนนักเรียนเกี่ยวกับอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องทั้งจากภายในโรงเรียนโดยคณะผู้บริหาร ครู อาจารย์ และจากหน่วยงานภายนอกโดยพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนและตำรวจจราจร ด้วยการสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการชี้ให้นักเรียนเห็นถึงผลดีของการสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งการจัดตั้งกลุ่มส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน

4. ควรมีการพัฒนา รูปแบบการจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในวัยรุ่น โดยใช้กิจกรรมและสื่อสาธารณะต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันอย่างต่อเนื่องและหลากหลาย เพื่อให้สามารถดึงดูดความสนใจและกระตุ้นให้วัยรุ่นเกิดการเรียนรู้และได้รับประสบการณ์ใหม่ ๆ มีโอกาสได้แสดงออกทางความคิดและพฤติกรรมที่ถูกต้องและมีการทำงานร่วมกันเป็นทีม ดังจะเห็นได้จากผลการวิจัยที่พบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจ เพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีการเปลี่ยนแปลงความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยไม่มากกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งอาจเกิดจากความไม่มั่นใจในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยที่ได้เห็นจากตัวแบบจริง ดังนั้นเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่มากขึ้น จึงควรเลือกใช้ตัวแบบจริงที่มีความชัดเจนในเรื่องของประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย คือ มีการเปรียบเทียบให้เห็นเด่นชัดถึงความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะ เช่น มีอาการทางสมอง หรือมีบาดแผลที่รุนแรง ระหว่างผู้ปวยที่สวมหมวกนิรภัยกับผู้ปวยที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

อีกทั้งควรเพิ่มเวลาในการเยี่ยมชมและศึกษาดูงานให้มากกว่าครึ่งชั่วโมงเพื่อให้นักเรียนได้มีโอกาสพบเห็นผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากระถางรถจักรยานยนต์และเกิดการรับรู้ความเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากระถางรถจักรยานยนต์มากขึ้น

5. การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ติดตามการทำงานของกลุ่มเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนซึ่งมีนักเรียนกลุ่มทดลองเป็นแกนนำในการดำเนินงานเป็นเวลา 3 เดือน พบว่านักเรียนกลุ่มทดลองยังคงมีการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนอย่างต่อเนื่อง และควรมีการประสานงานจากพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน เพื่อติดตามประเมินผลพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นระยะ ๆ ต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยครั้งนี้มีการจัดจำนวนสมาชิกในกลุ่มเพื่อร่วมกิจกรรม จำนวน 10-12 คน ต่อกลุ่ม ซึ่งมีจำนวนมากเกินไป จึงทำให้การกระตุ้นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมในการทำกิจกรรมกลุ่ม ทำได้ค่อนข้างลำบาก อาจต้องใช้ผู้ดำเนินการในการทำกิจกรรมเพิ่มมากขึ้นหรือจัดกลุ่มให้ขนาดเล็กลง ซึ่งโดยทั่วไปการดำเนินกิจกรรมกลุ่มควรมีการแบ่งกลุ่มประมาณ 5-6 คน ต่อผู้ดำเนินการ 1 คน

2. ผลจากการวิจัยพบว่า นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย มีพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยดีกว่านักเรียนที่ไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรม ดังนั้นจึงควรขยายผลไปยังนักเรียนระดับชั้นอื่น ๆ ได้แก่ ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น หรือนักเรียนอาชีวศึกษา โดยจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย เป็นกิจกรรมเสริมหลักสูตร หรือกิจกรรมพิเศษในช่วงแรกของการเข้าเรียน เนื่องจากเป็นวัยที่เริ่มเข้าสู่วัยรุ่นและเริ่มมีการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งการพัฒนาการรับรู้ในวัยนี้น่าจะช่วยให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในทางที่ดีขึ้น

3. ผลจากการวิจัยพบว่า กิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพที่จัดขึ้น มีผลทำให้กลุ่มทดลองเกิดพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้น ในการศึกษาครั้งต่อไปควรทำการศึกษาโดยใช้แนวคิด ทฤษฎีอื่นๆ เป็นกรอบแนวคิดในการจัดกิจกรรม เช่น แนวคิดเกี่ยวกับการเสริมสร้างพลังอำนาจ (Empowerment) ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social learning theory) เป็นต้น เพื่อเพิ่มความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัยให้มากขึ้นและเป็นการพัฒนากิจกรรมการเรียนรู้เรื่องการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่องและหลากหลาย

4. การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษากลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 เพศ เนื่องจากปัจจัยด้านเพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไป จึงควรมีการศึกษาที่เน้นเฉพาะเพศ เพราะเพศหญิงและเพศชาย จะมีการรับรู้ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกันและเพื่อให้สามารถจัดกิจกรรมให้เฉพาะเจาะจงมากขึ้น

5. การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาติดตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นระยะเวลา 12 สัปดาห์ ควรมีการศึกษาติดตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในระยะยาวต่อไป

บรรณานุกรม

- กนกวรรณ บริสุทธี. (2550). ผลการใช้กระบวนการกลุ่มในการส่งเสริมการใช้หมวกนิรภัยในการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเพลง จังหวัดราชบุรี. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาสุศึกษาและพฤติกรรมศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2555). ข่าวกรมการขนส่งทางบก DLT NEWS, ข่าวที่ 40/ วันที่ 11 มกราคม 2555. เข้าถึงได้จาก http://www.dlt.go.th/th/attachments/plan48-513083_ข่าวที่%2040.pdf
- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2558). สถิติกรมการขนส่งทางบก. เข้าถึงได้จาก <http://www.insure.co.th/index.php/2010-07-19-04-16-36/stat-land-transport/5030-----31--2557->
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (ม.ป.ป.). คู่มือหมวกนิรภัย ปกป้องปลอดภัย. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.
- กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). มิติทางสังคม วัฒนธรรมของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. นนทบุรี: กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข.
- เฉวตสร นามวาท. (2544). ต้นทุนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บและเข้ารับการรักษาในขอนแก่น. ม.ป.ท.
- ชัยวลิ ศรีสุโข. (2556). การป้องกันการเสียชีวิตในวัยทีน. เข้าถึงได้จาก http://www.naewna.com/lady/columnist/8722target=_blank%3E%3Cfont%20face
- ณัฐกานต์ ไวยเนตร. (2553). หมวกนิรภัยอุปกรณ์ความปลอดภัยที่มักถูกมองข้าม. เข้าถึงได้จาก www.oknation.net/blog/print.php?id=575966
- ณัฐพล ลิตานนท์. (2544). ปัจจัยที่มีผลต่อการปกป้องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวน กรณีศึกษา: ตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บริมาศ ศักดิ์ศิริสัมพันธ์, พิมพ์ภา เตชะกมลสุข และอนงค์ แสงจันทร์ทิพย์. (2554). การบาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2555. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์, 44(25), 385-400.

- บุญใจ ศรีสถิตย์นรากร. (2553). *ระเบียบวิธีการวิจัยทางพยาบาลศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: ยูเอเอ็นไดอินเตอร์มีเดีย.
- บุษบา โปอุทัย. (2545). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษาชาย อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, สาขาวิชาสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ปนัดดา ชำนาญสุข. (2550). ชั่ง ช่า เช็กส์: แก้งมอเตอร์ไซด์วัยรุ่นกับการเบียดขับทางสังคม. *วารสารสังคมและมนุษยศาสตร์*, 33(1), 70-81.
- ปราณี ทองคำ, ทวี ทองคำ และจิราพร หิรัญรัตนธรรม. (2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. *วารสารสงขลานครินทร์ ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, 14(2), 272-288.
- ปาริชาติ ทองเรือง. (2548). *ความคิดเห็นของวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตรัง*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมวิทยาประยุกต์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ปาริชาติ ศิวะรักษ์. (2553). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ชี้ทิศการวิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน*. เข้าถึงได้จาก http://www.roadsafetythai.org/sites/default/files/file/upload/ACC_53008.pdf
- ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2546). *ตำราระบาดของวิทยาอุบัติเหตุจราจร*. กรุงเทพฯ: โฮลิสติกพับลิชชิง.
- ไพศาล หวังพานิช. (2551). *วิธีวิทยาการวิจัยทางสังคมศาสตร์เพื่อบริหารการศึกษ*. นครราชสีมา: คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล.
- มังกร สุขประเสริฐ. (2551). *การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมัธยมศึกษาตอนปลายของอำเภอประโคนชัย จังหวัดบุรีรัมย์*. วิทยานิพนธ์สาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการระบบสุขภาพ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2556). *กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ขงประเทศไทย*. เข้าถึงได้จาก <http://www.roadsafetythai.org/node/22>
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2557). *ผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศปี 2556*. เข้าถึงได้จาก <http://trso.thairoads.org/resources/5421>
- ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิดา เรืองจิต. (2550). *บันทึกโหมหน้ำอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.

- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน 2542*. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์.
- วิชัย สิริวิบูลย์กิติ. (2553). ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการปกป้องโรคของผู้ป่วย บำ ต้นคอ และศีรษะ ในสถานพยาบาลแพทย์แผนไทย อำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี. *วารสารคณะพลศึกษา*, 13(2), 148-159.
- วิทยา ชาติบัญชาชัย. (2556). *ไทยติดอันดับ 3 ของโลก เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ!*. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9560000031982>
- วิทยา ชาติบัญชาชัย. (2558). *สถานการณ์และข้อมูลสถิติความปลอดภัยทางถนน ใน “เวทีพื้นพลังชุมชนท้องถิ่นสู่การอภิวัฒน์ประเทศไทย ครั้งที่ 5 ประจำปี 2558”*. เข้าถึงได้จาก http://www.rswgs.com/2012/news_view.php?id=16
- วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. (2544). *การปกป้องอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายชั้นมัธยมศึกษา โรงเรียนเบญจมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี*. วิทยานิพนธ์สาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาธารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- วิไลวรรณ ธรรมนิติเวทย์. (2547). *การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุของประชากรไทย*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาประชากรศาสตร์, วิทยาลัยประชากรศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิญชัย ศรีจรรยา. (2551). *การวิเคราะห์ ต้นทุน-ผล ได้ ของการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน*. วิทยานิพนธ์ปรัชญาคุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาบริหารเกสัชกิจ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก. (2553). *เด็กไทย... ไม่ต้องใส่หมวกกันน็อก??*. เข้าถึงได้จาก http://www.csip.org/csip/autopage/show_page.php?h=145&s_id=14&d_id=15
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). (2554). *หมวกนิรภัย ใส่ก่อนบิด” ข้อเท็จจริง/เรื่องควรรู้*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- สมภพ เรื่องตระกูล. (2551). *ตำราจิตเวชเด็กและวัยรุ่น (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนฯ เล่มที่ ๘. (2552). *อุบัติเหตุ*. เข้าถึงได้จาก <http://gur.sanook.com/encyclopedia>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2554). *คู่มือประชาชน*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.

- สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (มอก.). (2550). *หมวกนิรภัย สำหรับผู้ขี่ยานพาหนะ*. เข้าถึงได้จาก http://www.wvo.thaigov.net/tis/fulltext/TIS_369-2539.pdf
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). *อุบัติเหตุการจราจรทางบก*. เข้าถึงได้จาก http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/22000_Chon_Buri/14.16.2-50-56.xls
- สำนักกระบวนวิชา. (2555). *รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากสาเหตุภายนอก พ.ศ. 2548-2553*. กรุงเทพฯ: อักษรกราฟฟิกแอนดี้ดีไซน์.
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. (ม.ป.ป.). *หมวกนิรภัย*. ม.ป.ท. แผ่นพับ.
- สิริกัลยา เสกศิริ. (2553). *การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง ฮีตเตอร์ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร*. วิทยานิพนธ์สาขารณศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาขารณสุข, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุกรี สุวรรณจู่. (2549). Current views of adolescent health in Thailand. ใน สุวรรณจู่ เรื่อง *กาญจนเศรษฐ์ และพัฒน์ มหาโชคเลิศวัฒนา (บรรณาธิการ), รู้ทันปัญหาวัยรุ่นยุคใหม่* (หน้า 1-11). กรุงเทพฯ: บียอนด์ 1 เอ็นเทอร์ไพรซ์.
- สุรภา สุขสวัสดิ์. (2543). *วิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ*. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพยาบาลชุมชน, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สุวรรณ เรื่อง *กาญจนเศรษฐ์*. (2551). *กลยุทธ์การสร้างเสริมสุขภาพวัยรุ่น*. กรุงเทพฯ: ชัยเจริญ.
- หน่วยเวชสถิติ ฝ่ายเวชสารสารสนเทศ. (2554). *รายงานกิจการบริการทางคลินิก ประจำปีงบประมาณ 2554*. ชลบุรี: โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา.
- หน่วยเวชสถิติ ฝ่ายเวชสารสารสนเทศ. (2558). *รายงานกิจการบริการทางคลินิก ประจำปีงบประมาณ 2557*. ชลบุรี: โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2546). Traffic injury: The leading cause of death in adolescent. ใน สุวรรณจู่ เรื่อง *กาญจนเศรษฐ์, วิจิตรณ บุญสิทธิ์, วิโรจน์ อารีย์กุล และพัฒน์ มหาโชคเลิศวัฒนา (บรรณาธิการ), กลยุทธ์และการส่งเสริมสุขภาพ “วัยรุ่น”* (หน้า 109-112). กรุงเทพฯ: ชัยเจริญการพิมพ์.

- อรอนงค์ นิลพัฒน์. (2550). ผลของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมต่อทัศนคติและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมัธยมศึกษาตอนปลาย. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อรุณา รังผึ้ง, พิมพภา เตชะกมลสุข, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์ และกาญจณีย์ คำนาคแก้ว. (2554). การบาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2554. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์, 43(33), 513-518.
- อรุณา รังผึ้ง, พิมพภา เตชะกมลสุข, อนงค์ แสงจันทร์ทิพย์ และกาญจณีย์ คำนาคแก้ว. (2556). การบาดเจ็บรุนแรงจากการใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2555. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์, 44(31), 481-484.
- อรุณา รังผึ้ง. (2553). พฤติกรรมสุขภาพด้านโรคไม่ติดต่อในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ปี พ.ศ. 2548-2552 รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์ (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://epid.moph.go.th/wesr/file/y53/F53491.pdf>
- อังสนาภรณ์ ฉัตรจินดา. (2552). ปัจจัยคัดสรรที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายมัธยมศึกษาตอนปลาย ในเขตภาคใต้ ประเทศไทย. วิทยานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพยาบาลศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อัมพร เบญจพลพิทักษ์. (2550). พฤติกรรมทางเพศของวัยรุ่น. เข้าถึงได้จาก <http://www.ricd.go.th/smartteen/p2teen.php>
- อาภรณ์ ดินาน. (2551). แนวคิด & วิธีการส่งเสริมสุขภาพวัยรุ่น. กรุงเทพฯ: ไฮเดนกรุ๊ป.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: W. H. Freeman and company.
- Cohen. (1969). *Statistic power analysis for behavioral sciences*. New York: Academic Press.
- Dhamnakkaew, K. (2003). National injury surveillance report: Severe injury due to transport accidents during new year festivals 2004 and 2005. *Journal of Health Science*, 14(1), 216-225.
- Mackay, B. C. (1992). *AIDS and protection motivation theory: Effects of imagined scenarios on intent to use condoms*. Michigan: A Bell and Howel Information.
- Meadows-Oliver, M. (2007). Using our heads: What PNP's need to know about helmets. *Journal of Pediatric Health Care*, 21, 265-267.

- Munro, B. H. (2001). *Statistical methods for health care research*. Philadelphia: Lippincott-Raven.
- Rogers, R. W. (1983). Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation. In J. T. Cacioppo, & R. E. Petty (Eds.), *Social psychophysiology* (pp. 153-176). New York: Guilford Press.
- Rowland, J., Rivara, F., Salzberg, P., Soderberg, R., Maier, R., & Koepsell, T. (1996). Motorcycle helmet use and injury outcome and hospitalization costs from crashes in Washington state. *American Journal of Public Health, 86*(1), 41-45.
- World Health Organization [WHO]. (1999). *Adolescent psychology*. Retrieved from http://en.wikipedia.org/wiki/Adolescent_psychology
- World Health Organization [WHO]. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Retrieved from <http://www.who.int/worldhealthday>
- World Health Organization [WHO]. (2011). *Child and adolescent health and development*. Retrieved from http://www.who.int/child_adolescent_health/news/archive/2001/01_06_2011/en/index.html
- World Health Organization [WHO]. (2013). *Global status report on road safety 2013: Supporting a decade of action*. Retrieved from http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

1. คุณสุรภา สุขสวัสดิ์ ผู้ชำนาญการพิเศษ พยาบาล 7 งานปฐมภูมิ
โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา
2. คุณรัชณี แจ่มกระจ่าง หัวหน้าหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉิน
โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา
3. พ.ต.ท. ศิริศักดิ์ วงษ์วิวัฒน์ สารวัตรจราจร
สถานีตำรวจภูธร อำเภอศรีราชา
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรนภา หอมสินธุ์ อาจารย์พยาบาล คณะพยาบาลศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
5. อาจารย์ปัญญาพาน์ สุขโข อาจารย์พยาบาล คณะพยาบาลศาสตร์
วิทยาลัยพยาบาลสภากาชาดไทย

ภาคผนวก ข

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล



**เอกสารชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย
สำหรับนักเรียน**

การวิจัยเรื่อง ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

รหัสจริยธรรมการวิจัย 05-07-2557

ชื่อผู้วิจัย นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล

เรียน ค.ช./ ค.ญ.

การวิจัยครั้งนี้ทำขึ้นเพื่อศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อ
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
ท่านได้รับเชิญให้เข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้เนื่องจากท่านเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอายุ
15-17 ปี ในสังกัดกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย และโรงเรียนสังกัดกรม
สามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง
ทั้งการขับขี่และโดยสาร ซึ่งผ่านการคัดเลือกโดยสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน รวมทั้งสิ้น จำนวน
50 คน

เมื่อท่านเข้าร่วมการวิจัยแล้ว สิ่งที่ท่านจะต้องปฏิบัติ มีดังนี้

1. ร่วมฟังคำชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย และรูปแบบการเก็บข้อมูลจากผู้วิจัย
2. ผู้วิจัยจะให้ท่านพิจารณาเข้าร่วมการวิจัย หากยินดีจึงให้ลงนามในแบบยินยอมเข้าร่วม

การวิจัยก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล

3. ตอบแบบสอบถาม โดยไม่ต้องระบุชื่อ-นามสกุลของท่าน ผู้วิจัยจะใช้รหัสแทน ข้อมูล
ของท่านจะเป็นความลับและผู้วิจัยจะมาเก็บแบบสอบถามคืนในวันถัดมาด้วยตนเอง

4. เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ประกอบด้วย การบรรยายให้
ความรู้เรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การชมวีดีทัศน์ การอภิปรายกลุ่มแลกเปลี่ยนประสบการณ์ การ

ทัศนศึกษาที่โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา การฝึกปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยและการจัดตั้งกลุ่มเพื่อสร้างเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน โดยกิจกรรมทั้งหมดจะจัดขึ้น 4 ครั้ง แต่แต่ละครั้งใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

5. ในระหว่างเข้าร่วมการวิจัยท่านสามารถถอนตัวออกจากการเข้าร่วมงานวิจัยได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบและจะไม่มีผลกระทบใด ๆ ทั้งสิ้น

ประโยชน์ที่ท่านจะได้รับคือ ได้รับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและเป็นการเสริมสร้างพลังอำนาจให้เกิดการเรียนรู้ มีการตัดสินใจที่ถูกต้องเหมาะสมในการปกป้องสุขภาพ ข้อมูลที่ได้จากนักเรียนจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนากิจกรรม/โครงการเพื่อแก้ไขปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยต่อไป

การเข้าร่วมการวิจัยของท่านครั้งนี้เป็นไปด้วยความสมัครใจ การนำเสนอผลการวิจัยจะนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น ไม่มีการเปิดเผยหรือพิจารณาคำตอบเป็นรายบุคคล และจะทำลายข้อมูลภายใน 1 ปี หลังสำเร็จการศึกษา

หากท่านมีปัญหาหรือข้อสงสัยประการใด สามารถสอบถามได้โดยตรงจากผู้วิจัยในวันทำการรวบรวมข้อมูล หรือสามารถติดต่อสอบถามเกี่ยวกับการวิจัยครั้งนี้ได้ตลอดเวลาที่ นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล หมายเลขโทรศัพท์ 081-782-2527 หรือที่ รองศาสตราจารย์ ดร. สุวรรณฉัตรประเสริฐ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก หมายเลขโทรศัพท์ (038)102 840; 085-085-7210

นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล
ผู้วิจัย

หากท่านได้รับการปฏิบัติที่ไม่ตรงตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารชี้แจงนี้ ท่านจะสามารถแจ้งให้ประธานคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย ระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิจัย คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทราบได้ที่ เลขานุการคณะกรรมการจริยธรรม ระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิจัย คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา โทร. (038)102 823

ในเอกสารนี้อาจมีข้อความที่ท่านอ่านแล้วยังไม่เข้าใจ โปรดสอบถามผู้วิจัยหรือผู้แทนให้ช่วยอธิบายจนกว่าจะเข้าใจดี ท่านอาจจะขอเอกสารนี้กลับไปที่บ้านเพื่ออ่านและทำความเข้าใจ หรือปรึกษาหารือกับญาติพี่น้อง เพื่อนสนิท แพทย์ประจำตัวของท่าน หรือแพทย์ท่านอื่น เพื่อช่วยในการตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ได้



เอกสารชี้แจงผู้เข้าร่วมการวิจัย สำหรับผู้ปกครอง

การวิจัยเรื่อง ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
ขอ'นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

รหัสจริยธรรมการวิจัย 05-07-2557

ชื่อผู้วิจัย นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล

เรียน ผู้ปกครอง ค.ช./ ค.ญ.

การวิจัยครั้งนี้ทำขึ้นเพื่อศึกษาผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อ
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
เด็กในปกครองของท่าน ได้รับเชิญให้เข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้เนื่องจากเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา
ตอนปลายอายุ 15-17 ปี ในสังกัดกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย และสังกัด
กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการ
เดินทางทั้งการขับขี่และโดยสาร ซึ่งผ่านการคัดเลือกโดยสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน รวมทั้งสิ้น
จำนวน 50 คน

เมื่อท่านยินดีให้เด็กในปกครองของท่านเข้าร่วมการวิจัยแล้ว สิ่งที่นักเรียนจะต้องปฏิบัติ
มีดังนี้

1. ร่วมฟังคำชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย และรูปแบบการเก็บข้อมูลจากผู้วิจัย
2. ผู้วิจัยจะให้ท่านพิจารณาการเข้าร่วมการวิจัย หากท่านยินดีจึงให้ลงนามในแบบ
ยินยอมเข้าร่วมการวิจัยก่อนการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. นักเรียนจะตอบแบบสอบถาม โดยไม่ต้องระบุชื่อ-นามสกุล ผู้วิจัยจะใช้รหัสแทน
ข้อมูลของนักเรียนจะเป็นความลับและผู้วิจัยจะมาเก็บแบบสอบถามคืนในวันถัดมาด้วยตนเอง

4. นักเรียนเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ ประกอบด้วย การบรรยายให้ความรู้เรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การชมวีดิทัศน์ การอภิปรายกลุ่มแลกเปลี่ยนประสบการณ์ การเยี่ยมชมและศึกษาดูงานที่โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา การฝึกปฏิบัติสวมหมวกนิรภัยและการจัดตั้งกลุ่มเพื่อสร้างเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน โดยกิจกรรมทั้งหมดจะจัดขึ้น 6 ครั้ง แต่ละครั้งใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

5. ในระหว่างเข้าร่วมการวิจัย นักเรียนสามารถถอนตัวออกจากการเข้าร่วมงานวิจัยได้ตลอดเวลา โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบและจะไม่มีผลกระทบใด ๆ ทั้งสิ้น

ประโยชน์ที่ท่านจะได้รับคือ นักเรียนจะได้รับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและเป็นการเสริมสร้างพลังอำนาจให้เกิดการเรียนรู้ มีการตัดสินใจที่ถูกต้องเหมาะสมในการปกป้องสุขภาพ ข้อมูลที่ได้จากนักเรียนจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนากิจกรรม/โครงการเพื่อแก้ไขปัญหาความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยต่อไป

การเข้าร่วมการวิจัยของนักเรียนครั้งนี้เป็นไปด้วยความสมัครใจ การนำเสนอผลการวิจัยจะนำเสนอในภาพรวมเท่านั้น ไม่มีการเปิดเผยหรือพิจารณาคำตอบเป็นรายบุคคล และจะทำลายข้อมูลภายใน 1 ปี หลังสำเร็จการศึกษา

หากท่านมีปัญหาหรือข้อสงสัยประการใด สามารถสอบถามได้โดยตรงจากผู้วิจัยในวันทำการรวบรวมข้อมูล หรือสามารถติดต่อสอบถามเกี่ยวกับการวิจัยครั้งนี้ได้ตลอดเวลาที่ นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล หมายเลขโทรศัพท์ 08-1782-2527 หรือที่ รองศาสตราจารย์ ดร. สุวรรณฉัตรประเสริฐ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก หมายเลขโทรศัพท์ (038)102-840; 085-085-7210

นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล
ผู้วิจัย

หากท่านได้รับการปฏิบัติที่ไม่ตรงตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารชี้แจงนี้ ท่านจะสามารถแจ้งให้ประธานคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย ระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิจัย คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ทราบได้ที่ เลขานุการคณะกรรมการจริยธรรม ระดับบัณฑิตศึกษา ฝ่ายวิจัย คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา โทร. (038)102-823

ในเอกสารนี้อาจมีข้อความที่ท่านอ่านแล้วยังไม่เข้าใจ โปรดสอบถามผู้วิจัยหรือผู้แทนให้ช่วยอธิบายจนกว่าจะเข้าใจดี ท่านอาจจะขอเอกสารนี้กลับไปที่บ้านเพื่ออ่านและทำความเข้าใจ หรือปรึกษากับญาติพี่น้อง เพื่อนสนิท แพทย์ประจำตัวของท่าน หรือแพทย์ท่านอื่น เพื่อช่วยในการตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ได้

เลขที่แบบสอบถาม (ID) [] []

แบบสอบถาม

วิทยานิพนธ์เรื่อง ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
สำหรับกลุ่มตัวอย่าง (นักเรียน)

คำชี้แจง ให้นักเรียนตอบแบบสอบถามฉบับนี้ตามความคิดเห็นและตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด
ให้ครบทุกข้อ หลังจากตอบแบบสอบถามเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้นักเรียนส่งแบบสอบถามคืนแก่
ผู้วิจัย

แบบสอบถามฉบับนี้ ประกอบด้วย 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 สอบถามข้อมูลทั่วไป จำนวน 8 ข้อ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความคาดหวังในประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย จำนวน 15
ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวม
หมวกนิรภัย จำนวน 15 ข้อ

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย จำนวน 8 ข้อ

นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล

นิสิตหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน

คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้วิจัย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง ให้นักเรียนเติมข้อความลงในช่องว่างที่กำหนดหรือทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หน้าข้อที่ตรงกับความเป็นจริง

- | | สำหรับผู้วิจัย |
|--|----------------|
| 1. นักเรียนอายุ.....ปี | age [] |
| 2. เพศ () ชาย () หญิง | sex [] |
| 3. รายได้ของครอบครัว ต่อเดือนบาท | eco [] |
| 4. ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน
() 1-5 กิโลเมตร () 6-10 กิโลเมตร () มากกว่า 10 กิโลเมตร | way [] |
| 5. นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์มานานประมาณ.....ปี | time [] |
| 6. นักเรียนใช้รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นประจำหรือไม่
() 1. ไม่ใช่ () 2. ใช่ | use [] |
| 7. ในรอบหนึ่งปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน นักเรียนเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หรือไม่
() 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบข้อ 8) () 2. เคย
กรณีที่ตอบว่าเคย ให้ตอบคำถามต่อไปนี้ | exp [] |
| 7.1 จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ.....ครั้ง | exp1 [] |
| 7.2 ขณะเกิดอุบัติเหตุ นักเรียนสวมหมวกนิรภัยหรือไม่
() 1. ไม่สวม () 2. สวม | exp2 [] |
| 7.3 ความรุนแรงที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุ | exp3 [] |
| () 1. บาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ต้องไปรักษาที่คลินิกหรือโรงพยาบาล | |
| () 2. บาดเจ็บปานกลาง ต้องไปรักษาที่โรงพยาบาล แต่ไม่ต้องนอนพักรักษาที่โรงพยาบาล | |
| () 3. บาดเจ็บมาก ต้องไปรักษา และนอนพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล | |
| 7.4 หลังจากรักษาแล้ว เกิดความพิการหรือไม่ | exp4 [] |
| () 1. ไม่มี () 2. มี | |
| 8. นักเรียนมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่ | hel [] |
| () 1. ไม่มี () 2. มี
กรณีที่ตอบว่ามี ให้ตอบคำถามต่อไปนี้ | |

8.1 หมวกนิรภัยของนักเรียนเป็นลักษณะแบบใด hel1 []

() 1. หมวกแบบเปิดหน้า

() 2. หมวกแบบครึ่งใบ

() 3. หมวกแบบเต็มใบ

8.2 หมวกนิรภัยของนักเรียนมีเครื่องหมายแสดงมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) hel2 []

หรือไม่

() 1. ไม่มี () 2. มี () 3. ไม่ทราบ

8.3 นักเรียนสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์หรือไม่ hel3 []

() 1. สวมทุกครั้ง

() 2. สวมบางครั้ง

() 3. ไม่ได้สวม

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของนักเรียนมากที่สุดเพียงช่องเดียว

- | | | |
|---|---------|---------------------------------------|
| 5 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีโอกาสเสี่ยงมากที่สุด |
| 4 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีโอกาสเสี่ยงมาก |
| 3 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีโอกาสเสี่ยงปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีโอกาสเสี่ยงน้อย |
| 1 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีโอกาสเสี่ยงน้อยที่สุด |

คำถาม: หากนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย แล้วจับจี้หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ นักเรียนคิดว่าจะมีโอกาสเกิดสิ่งต่อไปนี้กับนักเรียนมากน้อยเพียงใด

ข้อความ	ระดับความเสี่ยง					สำหรับ ผู้วิจัย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	
1. ศีรษะกระแทกพื้นโดยตรง						R1 []
2. มีแผลฟกช้ำ บวม โน บริเวณใบหน้า						R2 []
3. มีแผลฟกช้ำ บวม โน บริเวณศีรษะ						R3 []
4. มีบาดแผลถลอกบริเวณใบหน้า						R4 []
5. มีบาดแผลถลอกบริเวณศีรษะ						R5 []
6. มีบาดแผลฉีกขาดบริเวณใบหน้า						R6 []
7. มีบาดแผลฉีกขาดบริเวณศีรษะ						R7 []
8. กระดูกใบหน้าแตก ร้าว						R8 []
9. ใบหน้าเสียโฉม						R9 []
10. กะโหลกศีรษะ ยุบ แตก ร้าว						R10 []
11. สมอกระทบกระเทือน						R11 []
12. สลบ จำเหตุการณ์ไม่ได้						R12 []
13. ช็อก หมดสติ						R13 []
14. มีเลือดกั่งในสมอง						R14 []
15. เสียชีวิต						R15 []

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของนักเรียนมากที่สุดเพียงช่องเดียว

- | | | |
|---|---------|--------------------------------------|
| 5 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีความรุนแรงมากที่สุด |
| 4 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีความรุนแรงมาก |
| 3 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีความรุนแรงปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีความรุนแรงน้อย |
| 1 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่ามีความรุนแรงน้อยที่สุด |

คำถาม: หากนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย แล้วขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้เกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้ได้ นักเรียนคิดว่าเหตุการณ์เหล่านี้มีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด

ข้อความ	ระดับความรุนแรง					สำหรับ ผู้วิจัย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)	
1. มีบาดแผลบริเวณศีรษะและใบหน้า						S1 []
2. กระดูกใบหน้าแตก ร้าว						S2 []
3. กะโหลกศีรษะแตก ร้าว						S3 []
4. สมองกระทบกระเทือน สูญเสียความจำ						S4 []
5. มีเลือดคั่งในสมอง						S5 []
6. กลายเป็นเจ้าหญิงนิทราหรือเจ้าชายนิทรา						S6 []
7. เกิดความพิการทางสมอง						S7 []
8. ช่วยเหลือตัวเองไม่ได้						S8 []
9. ไม่สามารถประกอบอาชีพเลี้ยงตัวเองได้ต่อไป						S9 []
10. สูญเสียภาพลักษณ์						S10 []
11. เรียนไม่ทันเพื่อน						S11 []
12. ค่าใช้จ่ายสูงในการรักษาพยาบาล						S12 []
13. เป็นภาระของครอบครัว						S13 []
14. เป็นภาระของสังคม						S14 []
15. เสียชีวิต						S15 []

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัย

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของนักเรียนมากที่สุดเพียงช่องเดียว

- | | | |
|---|---------|--|
| 5 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่าหมวกนิรภัยมีประโยชน์มากที่สุด |
| 4 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่าหมวกนิรภัยมีประโยชน์มาก |
| 3 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่าหมวกนิรภัยมีประโยชน์ปานกลาง |
| 2 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่าหมวกนิรภัยมีประโยชน์น้อย |
| 1 | หมายถึง | นักเรียนคิดว่าหมวกนิรภัยมีประโยชน์น้อยที่สุด |

คำถาม: หากนักเรียนสวมหมวกนิรภัย แล้วจับจีหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ นักเรียนคิดว่าหมวกนิรภัยจะมีประโยชน์กับนักเรียนในเรื่องต่อไปนี้มากน้อยเพียงใด

ข้อความ	ระดับความคาดหวัง					สำหรับ ผู้วิจัย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	
1. ช่วยป้องกันการบาดเจ็บบริเวณศีรษะ						E1 []
2. ช่วยป้องกันการบาดเจ็บบริเวณใบหน้า						E2 []
3. ช่วยป้องกันการบาดเจ็บบริเวณสมอง						E3 []
4. ช่วยป้องกันการสวมองกระทบกระเทือน						E4 []
5. ช่วยลดการเกิดบาดแผลบริเวณศีรษะ						E5 []
6. ช่วยลดการเกิดบาดแผลบริเวณใบหน้า						E6 []
7. ช่วยป้องกันการกระตุกแตก ร้าว บริเวณศีรษะ						E7 []
8. ช่วยป้องกันการกระตุกแตก ร้าว บริเวณใบหน้า						E8 []
9. ลดโอกาสเกิดการเสียโฉม						E9 []
10. ลดการเกิดความพิการทางสมอง						E10 []
11. ลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุ						E11 []
12. ลดโอกาสการนอนรักษาตัวในโรงพยาบาลเป็นเวลานาน						E12 []
13. ลดโอกาสการหยุดเรียนจากอุบัติเหตุ						E13 []
14. ไม่เป็นภาระให้ครอบครัว						E14 []
15. ลดโอกาสการเสียชีวิต						E15 []

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย
คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของนักเรียนมากที่สุดเพียง
ช่องเดียว

- | | | |
|---|---------|--|
| 5 | หมายถึง | นักเรียนมีความมั่นใจมากที่สุดว่าจะสามารถปฏิบัติได้ |
| 4 | หมายถึง | นักเรียนมีความมั่นใจมากว่าจะสามารถปฏิบัติได้ |
| 3 | หมายถึง | นักเรียนมีความมั่นใจปานกลาง จะสามารถปฏิบัติได้ |
| 2 | หมายถึง | นักเรียนมีความมั่นใจน้อยว่าจะสามารถปฏิบัติได้ |
| 1 | หมายถึง | นักเรียนไม่มั่นใจว่าจะสามารถปฏิบัติได้ |

คำถาม: หากนักเรียนต้องสวมหมวกนิรภัย แล้วขับขีหรือโดยสารรถจักรยานยนต์ นักเรียนคิดว่าจะ
สามารถปฏิบัติในข้อต่อไปนี้ได้มากน้อยเพียงใด

ข้อความ	ระดับความสามารถ					สำหรับผู้ วิจัย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)	
1. เลือกสวมหมวกนิรภัยชนิดเต็มใบ						T1 []
2. เลือกสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ						T2 []
3. เลือกหมวกนิรภัยที่ทำด้วยวัสดุที่แข็งแรง						T3 []
4. เลือกหมวกนิรภัยที่มีผิวหมวกด้านนอกเรียบ						T4 []
5. เลือกหมวกนิรภัยที่บุหมวกชั้นในด้วยวัสดุที่ ยืดหยุ่นได้ดี						T5 []
6. เลือกหมวกนิรภัยที่มีน้ำหนักรวมเหมาะสมไม่หนักหรือ เบาเกินไป						T6 []
7. เลือกหมวกนิรภัยที่มีสีสดหรือมีแถบสี						T7 []
8. เลือกหมวกนิรภัยที่มีบังลมทำจากวัสดุโปร่งใส ไม่ มีสี						T8 []
9. เลือกหมวกนิรภัยที่มีตรารับรองของสำนักงาน มาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)						T9 []
10. ตรวจสอบสวมหมวกนิรภัยให้กระชับกับศีรษะ						T10 []
11. คาดสายรัดคางให้กระชับได้คางและไม่แน่น จนเกินไป						T11 []

ข้อความ	ระดับความสามารถ					สำหรับ ผู้วิจัย
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)	
12. ตรวจสอบว่าเมื่อรัดสายรัดคางแล้ว สายรัดคางต้อง ไม่บิดหรือหย่อน						T12 []
13. สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสาร รถจักรยานยนต์						T13 []
14. สวมหมวกนิรภัยตลอดทางเมื่อขับขี่หรือโดยสาร รถจักรยานยนต์						T14 []
15. หากเป็นผู้ขับขี่และมีผู้อื่นโดยสารก็จะให้ ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยด้วย						T15 []

ส่วนที่ 6 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

คำชี้แจง ให้นักเรียนทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา

- | | | |
|---|---------|--|
| 5 | หมายถึง | นักเรียนสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ สม่่าเสมอทุกครั้ง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ |
| 4 | หมายถึง | นักเรียนสวมหมวกนิรภัยเป็นส่วนใหญ่ เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ (6-7 ครั้งใน 10 ครั้ง) |
| 3 | หมายถึง | นักเรียนสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ (4-5 ครั้งใน 10 ครั้ง) |
| 2 | หมายถึง | นักเรียนสวมหมวกนิรภัยบ้างบางครั้ง เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ (2-3 ครั้งใน 10 ครั้ง) |
| 1 | หมายถึง | นักเรียนไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเลย เมื่อใช้รถจักรยานยนต์ |

คำถาม: ในรอบ 1 เดือนที่ผ่านมา เมื่อนักเรียนขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ นักเรียนมีพฤติกรรมเหล่านี้หรือไม่ บ่อยเพียงใด

ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ					สำหรับ ผู้วิจัย
	เป็นประจำ (5)	ส่วนใหญ่ (4)	บางครั้ง (3)	บ้าง บางครั้ง (2)	ไม่เคย (1)	
1. สวมหมวกนิรภัย						B1 []
2. สวมหมวกนิรภัยตลอดทาง						B2 []
3. สวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ						B3 []
4. คาดสายรัดคางให้กระชับได้คาง						B4 []
5. หากเป็นผู้ขับขี่และมีผู้อื่นโดยสารก็จะให้ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยด้วย						B5 []

6. หากนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง สาเหตุเพราะ.....

(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ทำให้พุดคุยกับเพื่อนไม่ได้ B6 []
- ใส่แล้วทำให้มีอาการปวดศีรษะ B7 []

- ไม่สะดวกในการใช้โทรศัพท์มือถือ B8 []
- ใส่มากเกินไปทำให้ผมเสียทรง B9 []
- หมวกมีขนาดใหญ่ B10 []
- กั้วถูกเพื่อนล้อ B11 []
- หมวกมีลักษณะเซซ ไม่ทันสมัย B12 []
- ขับรถในระยะทางไกลๆ B13 []
- ร้อน B14 []
- อึดอัด B15 []
- ราคาแพง B16 []
- อื่น ๆ..... B17 []

7. นอกจากสาเหตุดังกล่าว นักเรียนคิดว่ายังมีสาเหตุอื่นๆ ที่ทำให้นักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย หรือไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งอีกหรือไม่

.....

.....

.....

8. ข้อเสนอแนะเรื่องการสวมหมวกนิรภัย

.....

.....

.....

ภาคผนวก ค
เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง



ใบยินยอมเข้าร่วมการวิจัย สำหรับนักเรียน

หัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

วันที่ทำยินยอม วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ก่อนที่จะลงนามในใบยินยอมเข้าร่วมการวิจัยนี้ ข้าพเจ้าได้รับการอธิบายจากผู้วิจัยถึง
วัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการวิจัย ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการวิจัยอย่างละเอียดและมีความ
เข้าใจดีแล้ว ข้าพเจ้ายินดีเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้ด้วยความสมัครใจ และข้าพเจ้ามีสิทธิที่จะบอกเลิก
การเข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้เมื่อใดก็ได้ และการบอกเลิกการเข้าร่วมการวิจัยนี้ จะไม่มีผลกระทบ
ใด ๆ ต่อข้าพเจ้า

ผู้วิจัยรับรองว่าจะตอบคำถามต่าง ๆ ที่ข้าพเจ้าสงสัยด้วยความเต็มใจ ไม่ปิดบัง ซ่อนเร้น
จนข้าพเจ้าพอใจ ข้อมูลเฉพาะเกี่ยวกับตัวข้าพเจ้าจะถูกเก็บเป็นความลับและจะเปิดเผยในภาพรวมที่
เป็นการสรุปผลการวิจัย

ข้าพเจ้าได้อ่านข้อความข้างต้นแล้ว และมีความเข้าใจดีทุกประการ และได้ลงนามในใบ
ยินยอมนี้ด้วยความเต็มใจ

ลงนาม.....ผู้ยินยอม

(.....)

ลงนาม.....พยาน

(.....)

ลงนาม.....ผู้วิจัย

(นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล)

ผู้ปกครองให้การรับรองเพื่อเข้าร่วมการวิจัย

ข้าพเจ้า นาย/ นาง/ นางสาว.....เป็นผู้ปกครองของ
 ค.ช./ ค.ญ.ได้อ่านข้อความข้างต้นแล้วและมีความเข้าใจดีทุก
 ประการ และได้ลงนามในใบยินยอมเพื่ออนุญาตให้ (ค.ช./ ค.ญ.....)
 เข้าร่วมการวิจัย

ลงนาม.....ผู้ปกครอง/ ผู้แทนโดยชอบธรรม

(.....)

ลงนาม.....พยาน

(.....)

ลงนาม.....ผู้วิจัย

(นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล)



ใบยินยอมเข้าร่วมการวิจัย สำหรับผู้ปกครอง

หัวข้อวิทยานิพนธ์ เรื่อง ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรม
การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

วันที่ทำยินยอม วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ก่อนที่จะลงนามในใบยินยอมเข้าร่วมการวิจัยนี้ ข้าพเจ้าได้รับทราบรายละเอียดจากผู้วิจัย ถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการวิจัย ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการวิจัยอย่างละเอียดและมีความ เข้าใจดีแล้ว ข้าพเจ้ายินดีให้เด็กในปกครองเข้าร่วม โครงการวิจัยนี้ด้วยความสมัครใจ และมีสิทธิที่ จะบอกเลิกการเข้าร่วมใน โครงการวิจัยนี้เมื่อใดก็ได้ โดยการบอกเลิกการเข้าร่วมการวิจัยนี้ จะไม่มี ผลกระทบใด ๆ ต่อข้าพเจ้าและเด็กในปกครอง

ผู้วิจัยรับรองว่าจะตอบคำถามต่าง ๆ ที่ข้าพเจ้าสงสัยด้วยความเต็มใจ ไม่ปิดบัง ซ่อนเร้น จนข้าพเจ้าพอใจ ข้อมูลเฉพาะเกี่ยวกับเด็กในปกครองจะถูกเก็บเป็นความลับและจะเปิดเผยใน ภาพรวมที่เป็นการสรุปผลการวิจัย

ข้าพเจ้าได้อ่านข้อความข้างต้นแล้ว และมีความเข้าใจดีทุกประการ และได้ลงนามใน ใบยินยอมนี้ด้วยความเต็มใจ

ลงนาม.....ผู้ยินยอม

(.....)

ลงนาม.....พยาน

(.....)

ลงนาม.....ผู้วิจัย

แผนการดำเนินกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ

แผนการดำเนินกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ เป็นแผนการดำเนินกิจกรรมที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นจากศึกษาดำรง เอกสาร งานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยนำทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของโรเจอร์ส (Rogers, 1983) มาเป็นแนวทางในการส่งเสริมให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ผ่านการบรรยาย ชม วัสดุทัศน์ อภิปรายกลุ่ม การใช้ตัวแบบ การสาธิตและฝึกปฏิบัติ

แผนการจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ สัปดาห์ที่ 1

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
-สร้างสัมพันธภาพและความคุ้นเคยกับ นักเรียนเพื่อก่อให้เกิดความไว้วางใจ	บทนำ สวัสดิ์ละ ดิฉันชื่อ นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล เป็นนิสิตหลักสูตรพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชนจากคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ปฏิบัติงานที่ศูนย์ประกันสุขภาพ โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา จะมาคุยกับนักเรียนเพื่อพัฒนาพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย	-	บรรยาย	-	-
-ชี้แจงวัตถุประสงค์และขั้นตอนการวิจัย	จังหวัดชลบุรี เป็นเมืองศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในภาคตะวันออก ทำให้มีการจราจรที่คับคั่ง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับหนึ่งของภูมิภาคและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 1.90 ซึ่งต่ำที่สุดในภูมิภาค อำเภอศรีราชาเป็นอำเภอที่มีการคมนาคมสะดวก จึงทำให้มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากสถิติอุบัติเหตุจราจรของโรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา ในปี พ.ศ. 2554 พบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร	Power Point	บรรยาย	-	-

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>ส่วนมากเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย นักศึกษาเพศชาย อายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.71 จากข้อมูลสถิติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า กลุ่มวัยรุ่นเพศชายอายุ 15-19 ปี ซึ่งเป็นวัยรุ่นตอนกลางและกำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีแนวโน้มการได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตมากขึ้น โดยสาเหตุหลักของการบาดเจ็บคือศีรษะกระแทกพื้น ซึ่งเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้นการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะสามารถลดระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้</p>				

แผนการจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ สัปดาห์ที่ 2

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
<p>- สร้างความคุ้นเคยและสัมพันธ์ภาพที่ดีต่อกัน</p> <p>- สร้างบรรยากาศที่ดีในการเรียนรู้ ลดความตึงเครียด</p> <p>- สามารถบอกโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง</p>	<p>1. เล่นเกมละลายพฤติกรรมโดยให้นักเรียนใช้เวลาที่กำหนดแนะนำตนเอง ด้วยการบอกรหัส นามสกุล และสัมผัสซึ่งกันและกัน มีการเปลี่ยนคู่กันไปตลอดเวลา</p> <p>2. ผู้วิจัยเชิญให้นักเรียนนั่งประจำที่ ชมเชยนักเรียนที่สัมผัสกันได้ดีที่สุด แบ่งกลุ่มนักเรียนเป็น 2 กลุ่ม พร้อมทั้งเลือกผู้นำกลุ่ม ชี้แจงวัตถุประสงค์ของกลุ่ม ทดสอบกลุ่มและบทบาทของสมาชิกในกลุ่ม</p> <p>ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. คน 2. รถ 3. ถนน 4. สภาพแวดล้อมอื่นๆ <p>โดยพบว่าปัจจัยที่เกี่ยวกับคนซึ่งเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงและปัญหาด้านสุขภาพ เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนถึงร้อยละ 69.9 นอกนั้นเกิดจากปัจจัยอื่นๆ เพียงเล็กน้อย จากสถิติพบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่มักเป็นกลุ่มนักเรียนชั้น</p>	<p>- Power Point โอกาสเสี่ยงของการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์</p> <p>- วีดิทัศน์ เรื่อง “ทุกข์คนบนถนน”</p> <p>- แผ่นพับ เรื่อง “มอเตอร์ไซด์กับวัยรุ่น ขับขี่แบบ</p>	<p>- สันทนาการ</p> <p>- บรรยาย</p> <p>- ชมวีดิทัศน์</p>	<p>- สังเกตการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม</p> <p>- ชักถามถึงโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์</p> <p>- สังเกตการ</p>	

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>มัธยมศึกษาตอนปลาย นักศึกษา วิทยาลัยและคนหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-29 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก</p> <p>ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในวิทยาลัยนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> วิทยาลัยนี้เป็นนักขับมือใหม่ (Novice driver) ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ (The lack of driving experience) ยังมีความรู้ ความสามารถในการรับรู้และตอบสนองต่ออันตรายน้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ยังทำได้ไม่ดี การประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดยังไม่เหมาะสม ทั้งยังขาดทักษะประสบการณ์การขับขี่ ทำให้ยังไม่สามารถตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่าง ๆ ได้ดีพอ วิทยาลัยชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (Risk talking behavior) เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง (Risk homestasis) ซึ่งในวิทยาลัยจะมีแรงผลักดันนี้สูงกว่าวิทยาลัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวิทยาลัยเอง แรงยุ แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่น ๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายใน 	<p>ไหนให้ ปลอดภัย เตือนภัย... เตือนใจ..วัย ซ่าส์ ซิ่ง”</p>		<p>มีส่วนร่วม ในการ ตอบคำ ถามและ การ อภิปราย</p>	

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>วัยรุ่นอาจพบได้ในสถานการณ์ขับขี่ปกติ เช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรกในระยะประชิด เป็นต้น</p> <p>3. วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ และถือว่าเป็นส่วนประกอบของชีวิตทางสังคม เป็นเพื่อนคู่กายที่สร้างความอิสระ ทำให้เดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างใจ ลดความเบื่อ ความเซ็งกับการอยู่กับบ้าน สามารถพาตัวเข้ากับกลุ่มเพื่อน หรือร่วมกิจกรรมทางสังคมได้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (Unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ และการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10 -50 เท่า ดังนั้นกลุ่มวัยรุ่นจึงมีความเสี่ยงสูงสุดที่จะได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์</p> <p>4. วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยาก่อนการขับขี่การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะทำให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลง โดยการมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 mg% จะทำให้สมองถูกกดการทำงาน การตัดสินใจช้าลง การคาดคะเนระยะผิดพลาด ความสามารถในการมองเห็นจะเสื่อมถอยลง</p>				

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>5. วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการขับขี่ เช่น หมวกนิรภัย เพราะเห็นว่าการขี่รถเที่ยว การขับรถเป็นกลุ่ม หากใส่หมวกจะทำให้คุยเล่นไม่ได้ หรือโทรศัพท์ขณะขับรถไม่ได้ และยังเห็นว่าการสวมหมวกนิรภัย จะทำให้รู้สึกทื่อๆ เซยถูกเพื่อนล้อ ทำให้ผมเสียทรง เวลาหันไปด้านหลังไม่สะดวก หากจะมีการใส่ ก็ใส่เพื่อกันตำรวจจับเท่านั้น</p> <p>ปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรพบว่า มีอัตราสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก โดยในแต่ละปีจะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 1.24 ล้านคน หรือเฉลี่ยวันละ 3,397 คนและมีจำนวนมากถึง 50 ล้านคนที่ได้รับการบาดเจ็บ อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียกับชีวิตและทรัพย์สินในประเทศไทย ส่วนใหญ่มาจากยานพาหนะชนิดรถจักรยานยนต์หรือรถมอเตอร์ไซค์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีความสะดวก ราคาไม่สูงมากนักและประหยัดน้ำมัน จึงทำให้มีจำนวนผู้ใช้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติพบว่ารถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด โดยมีผู้บาดเจ็บรุนแรง ร้อยละ 82.25 ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 73.03 กลุ่มอายุที่บาดเจ็บมากที่สุดคือ 15-19 ปี ร้อยละ</p>				

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>18.88 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุดคือ ศีรษะ ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 13.84 และผู้โดยสารสวมหมวก นิรภัยเพียงร้อยละ 5.56</p> <p>การบาดเจ็บที่ศีรษะ เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตและความพิการจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไปข้างหน้า โอกาสที่ศีรษะจะกระแทกกับวัตถุข้างหน้าย่อมมีมาก ทำให้เกิดสมองช้ำ บวม และมีเลือดออกในสมองก่อให้เกิดความพิการหรือตายได้ ผลของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นอกจากจะทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตแล้วยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อครอบครัวที่ยากจะประมาณค่าได้ทั้งในด้านภาระค่ารักษาพยาบาล ความทุพพลภาพ และการเป็นภาระของครอบครัวและสังคม เนื่องจากส่วนใหญ่คนเหล่านี้ต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นพิเศษและเป็นเวลานาน ทั้งยังต้องเสียเงินค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก</p> <p>จากการสำรวจของกระทรวงสาธารณสุขพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะเสี่ยงต่อการเสียชีวิตถึงร้อยละ 92.8 และผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีการบาดเจ็บ</p>				

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>รุนแรงและเสียชีวิตสูงกว่าผู้จับจีถึง 2.5 เท่า กรณีเป็นผู้ป่วยในผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้จับจีและไม่สวมหมวกนิรภัย จะมีค่ารักษาพยาบาลเฉลี่ย 15,992 บาท คิดเป็น 3 เท่าของผู้ป่วยที่สวมหมวกนิรภัย จำนวนวันนอนโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัยประมาณ 7 วัน คิดเป็น 2 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้นผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจึงมีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลสูงกว่าผู้ป่วยที่สวมหมวกนิรภัย</p>				

แผนการจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ สัปดาห์ที่ 3

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
<p>- สามารถบอกโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้</p>	<p>1. ผู้วิจัยพานักเรียนไปทัศนศึกษายังหน่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินและหอผู้ป่วยตึกบรมราชเทวี โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา ให้นักเรียนสัมภาษณ์ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุ</p> <p>2. เปิดโอกาสให้กลุ่มซักถาม และพูดคุยกับผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยให้นักเรียนสัมภาษณ์ถึงชีวิตประจำวันที่เปลี่ยนแปลงไป เน้นในเรื่องความรุนแรงของอุบัติเหตุและความทุกข์ทรมานที่ผู้ป่วยได้รับหลังเกิดอุบัติเหตุในขณะที่นอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ตลอดจนผลกระทบที่เกิดขึ้นกับบุคคลในครอบครัว</p> <p>3. เชิญนักเรียนที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หลายรูปแบบ ร่วมกันแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อใช้ประเมินอันตรายต่อสุขภาพและก่อให้เกิดการรับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยให้เล่าเรื่องชีวิตประจำวันที่เปลี่ยนแปลงไป พุดเน้นในเรื่องสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุ ตลอดจนผลกระทบที่เกิดขึ้นกับตนเองและครอบครัว</p>	<p>- ตัวแบบที่เคยประสบอุบัติเหตุ</p>	<p>- สัมภาษณ์ - อภิปรายกลุ่ม</p>	<p>- สังเกตการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม ทัศนศึกษา - ซักถามถึงโอกาสเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ - สังเกตการณ์มีส่วนร่วม</p>	

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	4. อภิปรายกลุ่ม แลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากการทัศนศึกษา ถึงสาเหตุ ความรุนแรงและผลกระทบที่เกิดขึ้นอุบัติเหตุ			ร่วมในการ ตอบ	

แผนการจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ สัปดาห์ที่ 4

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
<p>-สามารถบอกถึงวิธีการเลือกหมวกนิรภัยได้ถูกต้อง</p> <p>-สามารถบอกประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยได้</p> <p>-สามารถสวมหมวกนิรภัยได้อย่างถูกต้อง</p>	<p>หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันศีรษะส่วนบนของผู้สวมใส่จากอันตรายในขณะที่ขับขี่ใช้รถจักรยานยนต์ ประเภทของหมวกนิรภัย มี 3 ประเภท</p> <p>1. หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ (Half helmet) เป็นหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านหลังและด้านข้างเสมอระดับหูและมีสายรัดคาง เพื่อสวมให้กระชับกับศีรษะ ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี ลักษณะโดยทั่วไปคล้ายหมวกเจ้าหน้าที่ตำรวจ สามารถป้องกันได้เฉพาะศีรษะส่วน บนเท่านั้น</p> <p>2. หมวกนิรภัยแบบเปิดหน้า (Jet helmet) เป็นหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม วัสดุป้องกันด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขา กรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาตลอดถึงปลายคางและมีสายรัด ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสีสามารถ ป้องกันศีรษะทั้งด้านหน้า ด้านหลังและบริเวณคาง</p>	<p>- Power Point เรื่องหมวกนิรภัย</p> <p>- แผ่นพับเรื่อง สวมหมวก “กันน็อก” ดีกว่า</p> <p>- หมวกนิรภัยชนิดต่างๆ</p> <p>- แบบบันทึกพฤติกรรม</p> <p>การสวมหมวกนิรภัย</p>	<p>- บรรยาย</p> <p>- สาธิตการสวมหมวกนิรภัย</p>	<p>-สังเกตการมีส่วนร่วมในการฝึกทักษะการสวมหมวกนิรภัย</p> <p>-สังเกตการมีส่วนร่วมในการตอบคำถามและการอภิปราย</p>	

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>3. หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ (Full face helmet) เป็นหมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง เปิดช่องหน้าต่างตรงตำแหน่งตาเท่านั้น ในกรณีที่มีบังลม ต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี</p> <p>การเลือกหมวกนิรภัย การเลือกหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานสามารถปฏิบัติได้ดังต่อไปนี้</p> <p>1. เลือกหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะของผู้สวมใส่ ผู้ขับขี่ควรทำการทดสอบความพอดีก่อนสวมใส่หมวกนิรภัยขับขี่รถซึ่งหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะเมื่อสวมใส่แล้ว ขอบหมวกด้านล่างจะต้องขนานกับพื้น โดยที่สายรัดคางจะต้องไม่รัดแน่นจนเกินไป เมื่อผู้สวมหมวกนิรภัยขยับศีรษะไปมา และหากหมวกนิรภัยมีขนาดพอดีกับศีรษะ หมวกจะต้องไม่เลื่อนมาบังสายตาผู้สวมใส่</p> <p>2. ควรเลือกหมวกชั้นนอกที่ทำด้วยวัสดุที่แข็ง เพื่อป้องกันแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ พื้นผิวหมวกด้านนอกควรมีลักษณะเรียบ ตัวหมวกชั้นในควรบุด้วยโพลีสไตรีน ซึ่งเป็นวัสดุที่ยืดหยุ่นได้ดี ก่อนซื้อหมวก ควรทดสอบโดยสวมหมวกและสายรัดคางไว้</p>	- คู่มือการสวมหมวกนิรภัย			

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>ทดลองผลึกตัวหมวกทางด้านหลังและด้านหน้า ถ้าชอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่านี้ ควรเลือกหมวกใบใหม่</p> <p>3. ต้องไม่มีโลหะหรือวัสดุแข็งอยู่ภายในหมวก ซึ่งอาจทำให้เกิดการกระทบกับศีรษะได้ง่าย สายยางรัดคางควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 2 เซนติเมตร ตัวหมวกมีน้ำหนักไม่เกิน 1.5 กก. หมวกมีสีสดหรือมีแถบสีคาดไว้ เพื่อช่วยให้คนขับรถข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น</p> <p>4. ควรสวมใส่หมวกนิรภัยชนิดเต็มใบ เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณใบหน้า มีน้ำหนักเบา เหมาะสำหรับคนไทย และควรใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.)</p> <p>5. การสวมหมวกนิรภัยให้สวมตรงๆ ลงบนศีรษะ ไม่เอียงไปทางใดทางหนึ่ง โดยส่วนหน้าต้องคลุมหน้าผากทั้งหมดจนถึงขอบคิ้ว ส่วนที่เหลือคลุมพื้นที่บนศีรษะให้มากที่สุด ปรับความตึงของสายรัดคางให้กระชับได้คางทุกครั้ง (สามารถสอดนิ้วได้ประมาณ 2 นิ้ว) สายรัดคางไม่บิดหรือหย่อน รวมถึงต้องแน่นหนาเพียงพอที่</p>				

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ/ อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
	<p>หมวกจะไม่หลุดออกจากศีรษะ หรือเลื่อนเปลี่ยนตำแหน่งได้ง่าย</p> <p>ประโยชน์ของหมวกนิรภัย</p> <p>หมวกนิรภัย จะป้องกันการสัมผัสโดยตรงระหว่างกะโหลกศีรษะกับสิ่งที่มากระทบ และทำหน้าที่ป้องกันศีรษะจากวัตถุที่มาจากชน หมวกนิรภัยมีจุดประสงค์หลักในการลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่สมองและศีรษะอย่างรุนแรง โดยลดแรงกระแทกหรือการชนเข้ากับศีรษะ ด้วยวัสดุอ่อนนุ่มที่เป็นส่วนหนึ่งของหมวกนิรภัย จะดูดซับแรงสะท้อน ทำให้ศีรษะหยุดหรือเคลื่อนที่ช้าลง สมองก็จะไม่ชนกับกะโหลกศีรษะอย่างรุนแรง หมวกนิรภัยจะกระจายแรงกระแทกไปยังพื้นที่ที่กว้างขึ้น ทำให้แรงกระแทกไม่ไปรวมอยู่ ณ พื้นที่เล็ก ๆ ส่วนใดส่วนหนึ่งของกะโหลกเท่านั้น</p>				

แผนการจัดกิจกรรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ สัปดาห์ที่ 5

วัตถุประสงค์	เนื้อหา/ กิจกรรม	สื่อ /อุปกรณ์	กิจกรรม	การประเมินผล	ผลการประเมิน
<p>- สมาชิกมีส่วนร่วมในการจัดตั้งกลุ่ม เพื่อวางแผนการจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการสวมหมวกนิรภัย</p>	<p>1. ชี้แจงให้นักเรียนทราบถึงวัตถุประสงค์หลักของกลุ่ม ข้อตกลงของกลุ่ม มีการคัดเลือกประธานกลุ่ม กำหนดบทบาทสมาชิกกลุ่ม ประชุมร่วมกันเพื่อวางแผนในการจัดกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการสวมหมวกนิรภัย</p> <p>2. แจกสติ๊กเกอร์ที่มีรูปหมวกนิรภัยและคำขวัญว่า “เดินทางไกลไกล สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่า” ให้สมาชิกกลุ่มทดลองนำไปติดด้านหน้าบังโคลนรถจักรยานยนต์</p> <p>3. สมาชิกกลุ่มทำการประกวดชื่อกลุ่ม โดยกำหนดให้ทุกคนสามารถส่งชื่อเข้าประกวดได้คนละ 1 ชื่อ โดยกำหนดเกณฑ์คือเป็นชื่อที่สั้น ชัดเจน สื่อความหมายในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การตัดสินใจนับคะแนนจากการยกมือของสมาชิกในกลุ่มร่วมกับการพิจารณาของผู้วิจัย</p>	<p>- กระดาษ - ปากกา - สติกเกอร์ “เดินทางไกลไกล สวมหมวกนิรภัยปลอดภัยกว่า”</p>	<p>- ประกวดตั้งชื่อกลุ่ม - วางแผนจัดกิจกรรมของกลุ่ม</p>	<p>-สังเกตการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม</p>	

ภาคผนวก ง

แบบรายงานผลการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย



แบบรายงานผลการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา

คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ชื่อหัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

The Effects of Health Protective Motivation for Helmet Wearing Behavior Among Higher Secondary School Students, Sriracha District, Chonburi Province

ชื่อนิสิต นางสาวศิวาภรณ์ ศรีสกุล

รหัสประจำตัวนิสิต 51924183

หลักสูตร พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา การพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา (ภาคพิเศษ)

ผลการพิจารณาของคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยฯ

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยฯ มีมติเห็นชอบ รับรองจริยธรรมการวิจัย รหัส 05 - 07 - 2557

โดยได้พิจารณารายละเอียดการวิจัยเรื่องดังกล่าวข้างต้นแล้ว ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ

1) การเคารพในศักดิ์ศรี และสิทธิของมนุษย์ที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาคือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีอายุ 15-17 ปี ที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 จำนวนทั้งหมด ไม่เกิน 50 ราย สถานที่เก็บรวบรวมข้อมูลคือ โรงเรียนศรีราชา และโรงเรียนเทศบาลวัดราษฎร์นียมธรรม

2) วิธีการอย่างเหมาะสมในการได้รับความยินยอมจากกลุ่มตัวอย่างก่อนเข้าร่วม โครงการวิจัย

(Informed consent) รวมทั้งการปกป้องสิทธิประโยชน์และรักษาความลับของกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

3) การดำเนินการวิจัยอย่างเหมาะสม เพื่อไม่ก่อความเสียหายหรืออันตรายต่อกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

การรับรองจริยธรรมการวิจัยนี้มีกำหนดระยะเวลาหนึ่งปี นับจากวันที่ออกหนังสือฉบับนี้ ถึงวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ.2558

อนึ่ง กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติม ใดๆ ของการวิจัยนี้ ขณะอยู่ในช่วงระยะเวลาให้การรับรองจริยธรรมการวิจัย ขอให้ผู้วิจัยส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงต่อคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยเพื่อขอรับรอง (เพิ่มเติม) ก่อนดำเนินการวิจัยด้วย

วันที่ให้การรับรอง 21 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2557

ลงนาม.....

(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรีย์ ไชยมงคล)

ประธานคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยระดับบัณฑิตศึกษา

คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา