

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี การคมนาคม และการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีการเพิ่มขึ้นของยานพาหนะเป็นจำนวนมาก แม้ว่าประชาชนจะเดินทางได้สะดวกรวดเร็วขึ้น แต่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้ยานพาหนะมีแนวโน้มที่สูง จากการวิเคราะห์ถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยพบว่า อุบัติเหตุจากรถเป็นปัญหาที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย พิการ รวมทั้งการสูญเสียทรัพย์สินมากที่สุด ร้อยละ 40 และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเพิ่มสูงขึ้นทุกปีทั้งด้านความถี่และความรุนแรง ดังนั้นอุบัติเหตุจากรถจึงเป็นปัญหาสำคัญยิ่งทั้งด้านการแพทย์และสาธารณสุข รวมทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวม (วิจิตร บุญยะ โหตระ. 2536)

จากข้อมูลของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติปี พ.ศ. 2548 คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถมากกว่าโรคเอดส์ 5 เท่า มากกว่าโรคหัวใจ 1.5 เท่า และมากกว่าฆาตกรรม 10 เท่า ในปี พ.ศ. 2545 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั่วประเทศทั้งสิ้นจำนวน 13,354 ราย และจำนวนผู้บาดเจ็บ 952,348 ราย แต่ในช่วงที่มีการเฉลิมฉลอง 2 เทศกาลใหญ่ได้แก่ เทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ในแต่ละปี มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมาก ในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2547 (27 ธ.ค.46 – 4 ม.ค.47) รวม 9 วัน พบว่ามีผู้บาดเจ็บ 45,516 ราย และผู้เสียชีวิต 902 ราย เฉลี่ยชั่วโมงละ 4 ราย (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ. 2548)

จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2545 พบว่าอุบัติเหตุจากรถส่งผลกระทบต่อกลุ่มอายุอยู่ในวัยรุ่นและวัยแรงงานสูงกว่ากลุ่มอายุอื่น กลุ่มอายุที่มีอัตราตายสูงสุดจากอุบัติเหตุจากรถคือกลุ่มอายุ 15-59 ปี ร้อยละ 84.7 (ศูนย์ศึกษาวิจัยเพื่อการพัฒนา, 2548) นอกจากนี้ จากรายงานข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2546 พบว่าผู้บาดเจ็บเป็นชายร้อยละ 75 หญิงร้อยละ 25 และผู้เสียชีวิตเป็นชาย ร้อยละ 85 หญิงร้อยละ 15 (สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2546)

ผลของอุบัติเหตุจากรถนอกจากจะทำให้เกิดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตแล้วยังก่อให้เกิดความสูญเสียต่อครอบครัวที่ยากจะประมาณค่าได้ ทั้งในด้านของภาระค่ารักษาพยาบาล ความทุพพลภาพ ภาระของครอบครัวและสังคม ตลอดจนผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ เพราะผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน (วิจิตร วุฒิวรรธน และวารภรณ์ พันธุ์พงศ์, 2541, หน้า 47) ในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถประมาณ 2,000,000 ราย

และผู้เสียชีวิต 13,116 ราย คิดค่าใช้จ่ายอันรวมถึงค่าเสียหายและค่าชดเชยตามอัตราการประกันภัยของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ระบุจำนวนเงินผู้คุ้มครองผู้บาดเจ็บไว้ที่ 50,000 บาทต่อคน และผู้เสียชีวิต 80,000 บาทต่อคน จะคิดเป็นค่าใช้จ่ายของผู้บาดเจ็บราว 5,000 ล้านบาทต่อปีและ ค่าใช้จ่ายของผู้เสียชีวิต 1,100 ล้านบาทต่อปี ไม่รวมค่าเสียหายโอกาสอื่น เช่น การสูญเสียกำลังผลิตของครอบครัว (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548)

จังหวัดชลบุรีเป็นเมืองอุตสาหกรรมและเมืองท่องเที่ยว ทำให้สภาพการขนส่งและการจราจรของจังหวัดชลบุรีหนาแน่นและคับคั่ง เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง อีกทั้งยังเป็นทางผ่านสู่กรุงเทพมหานคร ของหลายจังหวัด เช่น จังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด ซึ่งแต่ละจังหวัดที่ต้องผ่านล้วนเป็นจังหวัดที่มีภาวะเศรษฐกิจที่ดี เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับประเทศ เมืองอุตสาหกรรมและเมืองแห่งอัญมณีของประเทศ ทำให้มีประชาชนสัญจร ไปมาอย่างคับคั่งและต่อเนื่อง ส่งผลให้สภาพการขนส่งและการจราจรของจังหวัดชลบุรีเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นในทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2547 จังหวัดชลบุรีจึงมีอัตราตายด้วยอุบัติเหตุทางจราจรคิดอันดับ 1 ใน 5 อันดับแรกของประเทศไทย (มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ, 2548)

อุบัติเหตุการขนส่งยังคงเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและการตายที่สำคัญที่สุดของจังหวัดชลบุรี ในปี พ.ศ. 2549 พบว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการขนส่งคิดเป็นอัตราเท่ากับ 3,657.70 ต่อประชากรแสนคน และอัตราตายจากอุบัติเหตุขนส่งเท่ากับ 57.32 ต่อประชากรแสนคน อำเภอที่มีอัตราตายจากอุบัติเหตุขนส่งสูงสุด ได้แก่ อำเภอน้ำบึง ซึ่งมีอัตราตายเท่ากับ 80.30 ต่อประชากรแสนคน รองลงมาคืออำเภอสรีราชา และอำเภอเมืองซึ่งมีอัตราตายเท่ากับ 80.04 และ 78.34 ต่อประชากรแสนคน จะเห็นได้ว่าเป็นอำเภอที่อยู่บนเส้นทางหลวง เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีการจราจรหนาแน่น (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี, 2549)

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ เป็นทางเลือกหนึ่งที่นิยมใช้ เนื่องจากมีความคล่องตัว ราคาไม่แพง ค่าบำรุงรักษาและค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูก เหมาะสมกับผู้ที่มีรายได้น้อย แต่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่าของรถยนต์ ด้วยระยะทางใช้งานที่เท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว กล่าวคือ อัตราเร่งสูง ทำความเร็วได้มาก แต่ทรงตัวไม่ดีเท่ารถยนต์และไม่สะดวกสายตาผู้ใช้รถใช้ถนนเท่ารถยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อประสบอุบัติเหตุร่างกายจะกระทบพื้นถนนหรือสิ่งกีดขวาง โดยตรง และรุนแรง ทำให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิตได้ เมื่อจำแนกตามประเภทยานพาหนะพบว่าผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 73.89 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชลบุรี, 2549) ซึ่งการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นี้ เป็นภาวะการเจ็บป่วยที่สามารถป้องกันได้ เพราะสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากคนเป็นผู้ก่อ โดยมีพฤติกรรมขับขี่ในลักษณะที่ไม่ถูกต้อง และขาดจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย (เกษม ดันดีผลาชีวะ, 2541)

กองทัพอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักทางด้านการป้องกันประเทศ เป็นหน่วยงานหนึ่งที่สถิติการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทางหน่วยงานได้ตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของข้าราชการ ด้วยความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยรักษาความปลอดภัย ดำเนินการตรวจจับ และตั้งด่านตรวจทุกหน่วยงานแล้ว แต่ยังพบว่ามีความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากสถิติอุบัติเหตุจราจรที่โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ อ.สตึก อ.สตึก อ.สตึก เก็บข้อมูลช่วงสงกรานต์และปีใหม่ พบว่าบุคคลทั่วไปมีจำนวนอุบัติเหตุจราจรลดลง แต่ข้าราชการทหารเรือพบว่าจำนวนครั้งของอุบัติเหตุจราจรมีมากขึ้น ซึ่งในเทศกาลสงกรานต์ ในปี พ.ศ. 2546 ตั้งแต่วันที่ 11 - 17 เมษายน พ.ศ. 2546 มีผู้บาดเจ็บรวม 79 ราย เป็นข้าราชการทหารเรือ 6 ราย ต่อมาในปี พ.ศ. 2547 ตั้งแต่วันที่ 10 - 19 เมษายน พ.ศ. 2547 มีผู้บาดเจ็บรวม 81 ราย เป็นข้าราชการทหารเรือ 11 ราย สูงกว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ของปีที่ผ่านมา (โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์, 2547) และเมื่อพิจารณากลุ่มของกำลังพลที่ประสบอุบัติเหตุแล้วเกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นกำลังพลในกลุ่มของทหารเรือชั้นประทวนเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 76 (โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์, 2547) ซึ่งเป็นประชากรกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งในด้านอายุซึ่งไม่เกิน 25 ปี มีการใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเพื่อการประกอบอาชีพและการเดินทางเกือบทุกวัน และมีโอกาสน้อยในการได้รับข้อมูลข่าวสารและความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจมีส่วนทำให้กลุ่มเป้าหมายดังกล่าวมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินทั้งส่วนตัวข้าราชการและส่วนของทางราชการ ในการจัดกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพในกลุ่มของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน โดยมุ่งหวังให้ข้าราชการมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยการจัดกิจกรรมให้ความรู้ มีความตระหนักในความรุนแรง และ โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุโดยการชมภาพสถานการณ์อุบัติเหตุ ความรุนแรงและการสูญเสีย พร้อมสรุปประเด็นและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ซึ่งผู้วิจัยได้นำเอากระบวนการกลุ่มมาประยุกต์ใช้ในกิจกรรมด้วย เพื่อให้ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนเกิดการเรียนรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ซึ่งกันและกัน การจัดกิจกรรมอภิปรายกลุ่มตามสถานการณ์จริงของข้าราชการ เพื่อให้มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองที่จะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและได้ประยุกต์ทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมเข้าไปในกิจกรรมด้วย เนื่องจากผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานมีหน้าที่ในการกำหนดกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งผู้บังคับบัญชาให้ความเคารพเชื่อถือ จึงสมควรที่จะให้ผู้บังคับบัญชาเข้ามามีบทบาทในการให้แรงสนับสนุนทางสังคมอันเป็นพื้นฐานไปสู่การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกำลังพลของกองทัพอากาศต่อไป

คำถามการวิจัย

กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม โดยใช้กระบวนการกลุ่ม แรงสนับสนุนทางสังคมและ ประชุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง มีผลต่อพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนหรือไม่

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม โดยใช้กระบวนการกลุ่ม แรงสนับสนุนทางสังคมและประชุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง ในการกำหนดกิจกรรม เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรมในเรื่องการรับรู้ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชั่งรถจักรยานยนต์ ระหว่างข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมและไม่เข้าร่วมกิจกรรม
2. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรมในเรื่องความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระหว่างข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมและไม่เข้าร่วมกิจกรรม
3. เพื่อเปรียบเทียบผลต่างก่อนและหลังการเข้าร่วมกิจกรรมในเรื่องพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระหว่างข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมและไม่เข้าร่วมกิจกรรม

สมมติฐานการวิจัย

1. ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม มีการรับรู้ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชั่งรถจักรยานยนต์มากกว่าข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรม
2. ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในผลของการขับชั่งรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากกว่าข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรม

3. ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่เข้าร่วมกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม มีพฤติกรรม การขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีกว่าข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนที่ไม่เข้าร่วมกิจกรรม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม ที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจี้รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสตึกหีบ จังหวัดชลบุรี ให้ปลอดภัย และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่เกิดจากการขับจี้รถจักรยานยนต์
2. ได้แนวทางการวางแผนจัดกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับจี้รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยของประชากรกลุ่มอื่น ๆ ต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผลของกิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม ประกอบด้วย การจัดกิจกรรมกลุ่ม แรงสนับสนุนทางสังคมโดยประยุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง ในการกำหนดกิจกรรม เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือประทวนในอำเภอสตึกหีบ จังหวัด ชลบุรี โดยศึกษาในข้าราชการทหารเรือประทวนที่ขับจี้รถจักรยานยนต์สม่ำเสมอ จำนวน 2 หน่วยงานคือ หน่วยบัญชาการต่อสู้อากาศยานและรักษาฝั่ง และ หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน เก็บข้อมูลช่วง เดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550

ตัวแปรที่เกี่ยวข้องในการวิจัย

1. ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ได้แก่ กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม ที่จัดขึ้น ซึ่งประกอบด้วย การจัดกิจกรรมกลุ่ม แรงสนับสนุนทางสังคมโดยการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง
2. ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่
 - 2.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับจี้รถจักรยานยนต์
 - 2.2 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
 - 2.3 ความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
 - 2.4 ความคาดหวังในผลของการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
 - 2.5 พฤติกรรมการขับจี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ดังต่อไปนี้
 - 2.5.1 การปฏิบัติตามกฎจราจร
 - 2.5.2 การใช้อุปกรณ์ในการป้องกัน

2.5.3 การตรวจสภาพก่อนใช้รถจักรยานยนต์

2.5.4 การหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย

ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน หมายถึง กลุ่มบุคคลที่ประกอบอาชีพรับราชการทหารเรือระดับชั้นยศตั้งแต่จ่าตรีถึงพันจ่าเอก ปฏิบัติงานอยู่ในหน่วยงานที่ตั้งอำเภอสตูล จังหวัด ชลบุรี และมีอายุไม่เกิน 25 ปี สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ โดยจะมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองหรือไม่ก็ตาม

พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย หมายถึง การกระทำกิจกรรมต่าง ๆ ของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ในการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกัน การตรวจสภาพก่อนใช้รถจักรยานยนต์ และการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวัดเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และ น้อยที่สุด (1)

กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรม หมายถึง กระบวนการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแก่ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน โดยการใช้กระบวนการกลุ่มเป็นกิจกรรมหลักและประยุกต์แนวคิดทฤษฎีความสามารถของตนเอง ซึ่งมีการบูรณาการเนื้อหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิธีการการชมวิทัศน์เกี่ยวกับสถานการณ์อุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และร่วมกันอภิปรายสรุปประเด็นสำคัญ บรรยายประกอบสื่อ การระดมความคิด การอภิปรายกลุ่ม การเล่าประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุโดยตัวแบบที่เคยประสบอุบัติเหตุ สาธิตการตรวจสภาพก่อนใช้รถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ จัดตั้งชมรมเพื่อสร้างเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย รวมทั้งการกระตุ้นเตือนจากผู้บังคับบัญชา มีการวัดการรับรู้ ความคาดหวัง และพฤติกรรม โดยใช้ แบบสอบถาม และแบบบันทึกพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง รวมเป็นระยะเวลาประมาณ 8 สัปดาห์

การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง ความเชื่อ ความเข้าใจของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บ พิการ การเสียค่าใช้จ่ายสูงในการรักษาพยาบาล เสียชีวิต มากน้อยเพียงใด โดยวัดเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความเชื่อ ความเข้าใจของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ได้มากน้อยเพียงใดโดยวัดเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และ น้อยที่สุด (1)

ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย หมายถึง ความเชื่อ ความเข้าใจของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ว่าสามารถปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกัน การตรวจสภาพก่อนใช้รถจักรยานยนต์ และการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวัดเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

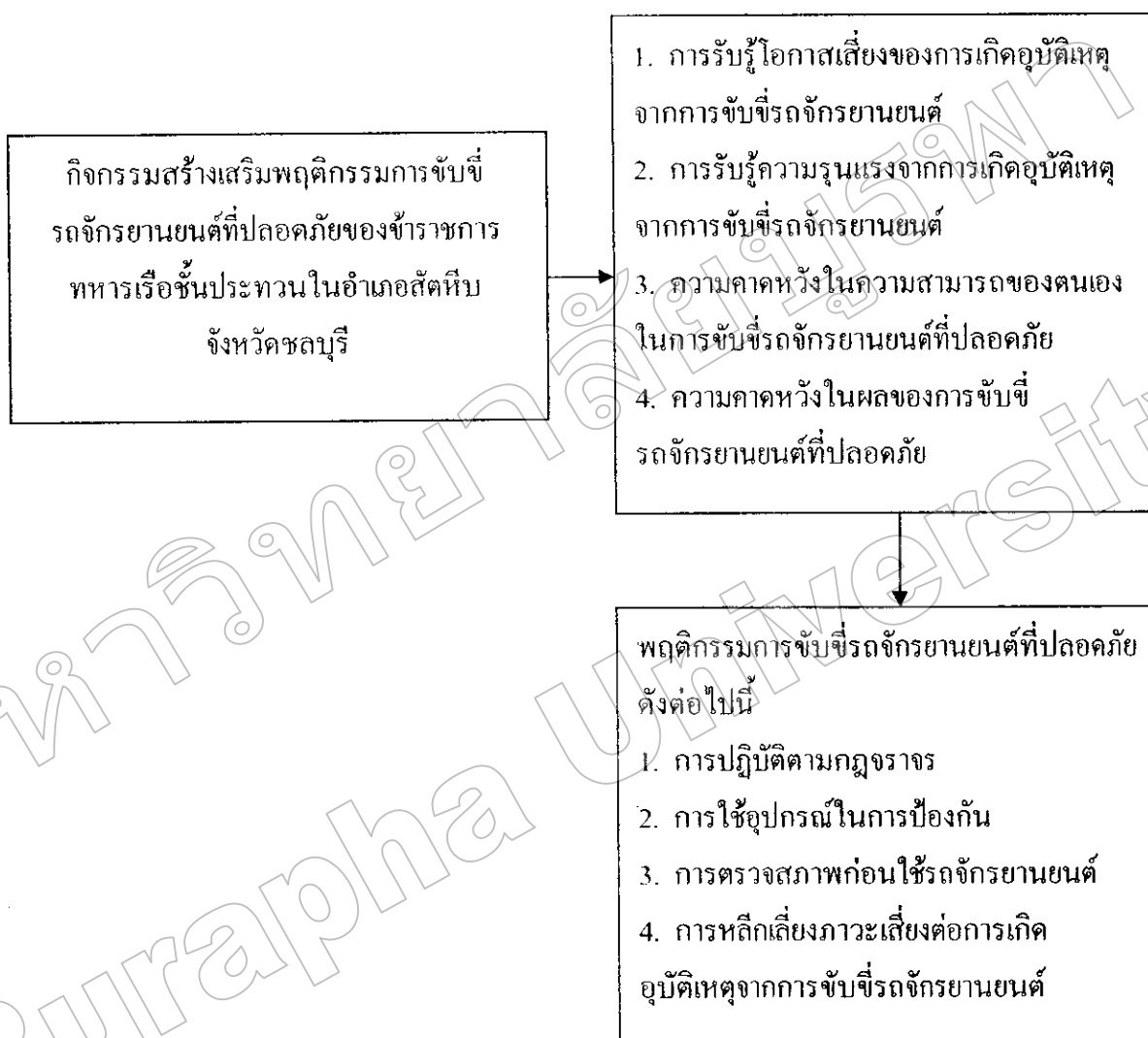
ความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย หมายถึง การรับรู้ของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวน ถึงผลของการปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกัน การตรวจสภาพก่อนใช้รถจักรยานยนต์ และการหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวัดเป็น 5 ระดับ ได้แก่ มากที่สุด (5) มาก (4) ปานกลาง (3) น้อย (2) และน้อยที่สุด (1)

กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษาโดยการทดลองให้กิจกรรมสร้างเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งส่งผลให้มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการรับรู้ความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และมีความคาดหวังในผลของการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งทำให้ข้าราชการทหารเรือชั้นประทวนในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรีมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยโดยสรุปได้ดังภาพที่ 1

ตัวแปรต้น

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1 ความสัมพันธ์ของตัวแปรตามกรอบแนวคิดในการวิจัย