

Chulalongkorn University

Chula Digital Collections

Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD)

2019

พลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ตามทฤษฎี
การรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษา
ตอนต้น

อภิวัฒน์ ภูมิภิโร
คณะครุศาสตร์

Follow this and additional works at: <https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd>



Part of the [Health and Physical Education Commons](#)

Recommended Citation

ภูมิภิโร, อภิวัฒน์, "พลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น" (2019). *Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD)*. 9811.

<https://digital.car.chula.ac.th/chulaetd/9811>

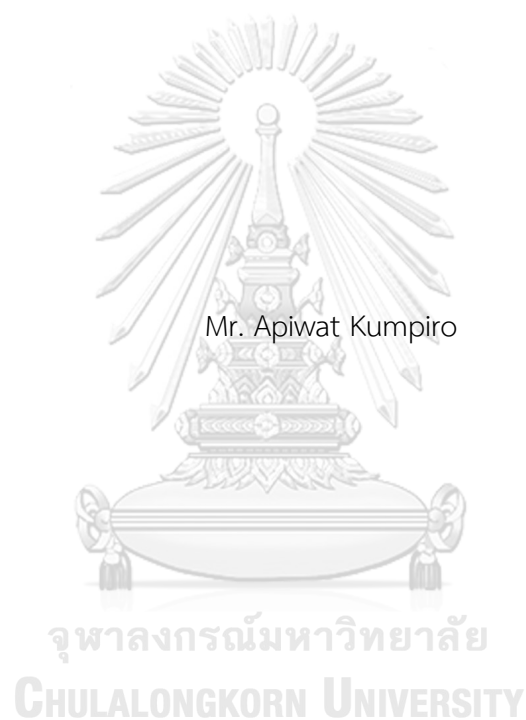
This Thesis is brought to you for free and open access by Chula Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Chulalongkorn University Theses and Dissertations (Chula ETD) by an authorized administrator of Chula Digital Collections. For more information, please contact ChulaDC@car.chula.ac.th.

ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้
ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน
คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2562
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

EFFECTS OF MOTORCYCLE DRIVING SAFETY ENHANCEMENT PROGRAM USING SELF-
EFFICACY AND SELF-CARE THEORIES OF LOWER SECONDARY SCHOOL STUDENTS



Mr. Apiwat Kumpiro

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Education in Health and Physical Education

Department of Curriculum and Instruction

FACULTY OF EDUCATION

Chulalongkorn University

Academic Year 2019

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง
ร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียนมัธยมศึกษา
ตอนต้น

โดย

นายอภิวัฒน์ กุมภิโร

สาขาวิชา

สุขศึกษาและพลศึกษา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะครุศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริเดช สุชีวะ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอนกการ วณิชชีวะ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุ่งระวี สมะวรรณนะ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอนกการ วณิชชีวะ)

อภิวัฒน์ กุมภีโร : ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตนเองของนักเรียน
มัธยมศึกษาตอนต้น. (EFFECTS OF MOTORCYCLE DRIVING SAFETY
ENHANCEMENT PROGRAM USING SELF-EFFICACY AND SELF-CARE
THEORIES OF LOWER SECONDARY SCHOOL STUDENTS) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ศ.
ดร.จินตนา สราวุธพิทักษ์

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรม และ เปรียบเทียบผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม วิธีการดำเนินการวิจัย กลุ่มตัวอย่างได้แก่ นักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 2-3 จำนวน 36 คน โดยวิธีการสุ่มอย่างง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการนำทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตนเองมาเป็นหลัก จำนวน 5 กิจกรรม มีค่าดัชนีความสอดคล้องรวม 1.00 และแบบวัดความรู้ ความตระหนัก และ การปฏิบัติ มีค่าดัชนีความสอดคล้องรวม 0.89, 0.96 และ 1.00 มีค่าความเที่ยง 0.80, 0.82 และ 0.86 ตามลำดับ มีระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย 8 สัปดาห์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนด้วยค่าที

ผลการวิจัยพบว่า

1) ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก หลังการทดลองสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ทว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงขึ้นแต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สาขาวิชา สุขศึกษาและพลศึกษา
ปีการศึกษา 2562

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6183905427 : MAJOR HEALTH AND PHYSICAL EDUCATION

KEYWORD: SAFETY ENHANCEMENT PROGRAM / SELF – CARE SELF – EFFICACY /
MOTORCYCLE DRIVING SAFETY

Apiwat Kumpiro : EFFECTS OF MOTORCYCLE DRIVING SAFETY ENHANCEMENT
PROGRAM USING SELF-EFFICACY AND SELF-CARE THEORIES OF LOWER
SECONDARY SCHOOL STUDENTS. Advisor: Prof. JINTANA SARAYUTHPITAK

Purpose to study the effect of the motorcycle safety enhancement program using self-efficacy and self-care theories of lower secondary school student before and after participate program, and compare the results of the motorcycle safety enhancing program using self-efficacy and self-care theories of lower secondary school student after the experiment of the experimental group and the control group. Method: The subject consisted of 36 students in Mattayom 2-3, selected by simple random sampling. The research instruments were comprised of 5 activities which were based on the self-efficacy theory and self-care theory with IOC of 1.00 and the data collection instruments included of tests in the area of knowledge, awareness and driving behavior with IOC of 0.89, 0.96 and 1.00, reliabilities of 0.80, 0.82 and 0.86. The duration of the experiment was 8 weeks. The data were analyzed by mean, standard deviation and t-test.

The research finding were as follows:

1) The average of students' knowledge and awareness score after intervention were significantly higher than before the experiment, but students' driving behavior score were increased but not statistically significant

2) The average score of students' knowledge, awareness and driving behavior score of the experimental group after intervention were significantly higher score than the control group at 0.5 level

Field of Study: Health and Physical
Education

Student's Signature

Academic Year: 2019

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ในการดูแลเอาใจใส่ให้คำปรึกษา คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ ตรวจสอบแก้ไขวิทยานิพนธ์ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ทางคำวิชาการที่สุด ตลอดจนการให้กำลังใจ และให้ความช่วยเหลือในทุก ๆ ด้าน มาโดยตลอด ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

กราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.โองการ วนิชาชีวะ ประธานสอบวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุ่งระวี สมะวรรณนะ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่กรุณาให้ข้อคิดและเสนอแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข ทำให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

กราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.โองการ วนิชาชีวะ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จักริน ตัวคำ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อะเคื้อ กุลประสูติติก อาจารย์วรอนงค์ ยังเจริญ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุ่งระวี สมะวรรณนะ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำปรึกษาแนะนำและตรวจเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

กราบขอบพระคุณ ท่านผู้อำนวยการ และคณาจารย์โรงเรียนชินโรวินวิทยาลัยที่ให้ความกรุณาอำนวยความสะดวก สนับสนุน ให้ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลในครั้งนี้ และขอบคุณนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

ขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษาทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือตลอดมารวมทั้งเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ คนอื่นๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้สุดท้ายผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คุณพ่อปรีชา กุมภีโร คุณแม่สุภาวดี กุมภีโร และสมาชิกครอบครัวทุกคน เป็นอย่างสูงที่ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนด้านการศึกษาและคอยให้กำลังใจมาโดยตลอดจนจบการศึกษา

อภิวัฒน์ กุมภีโร

สารบัญ

	หน้า
.....	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญรูปภาพ.....	ฐ
บทที่ 1	1
บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
คำถามวิจัย.....	6
วัตถุประสงค์การวิจัย	7
สมมุติฐานการวิจัย	7
ขอบเขตของการวิจัย	8
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	10
บทที่ 2	11
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
1. แนวคิดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย.....	12
1.1 ความหมายของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย	12

1.2 กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ	13
1.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย	17
2. ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง	25
2.1 ความหมายของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง	25
2.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง	26
2.3 องค์ประกอบของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง	27
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง	29
3. ทฤษฎีการดูแลตัวเอง	37
3.1 ความหมายของทฤษฎีการดูแลตัวเอง	37
3.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการดูแลตัวเอง	37
3.3 องค์ประกอบของทฤษฎีการดูแลตัวเอง	38
3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง	41
4. ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	46
4.1 ความหมายของความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	46
4.2 องค์ประกอบของความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	49
4.3 การประเมินความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	53
4.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	55
5. กรอบแนวคิดในการวิจัย	62
บทที่ 3	64
วิธีดำเนินการวิจัย	64
ขั้นที่ 1 การเตรียมการทดลอง	66
1.1 การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	66
1.2 กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	66

1.3 การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	67
1.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการทดลอง	67
1.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	75
1.3.2.1 แบบวัดความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	75
1.3.2.2 แบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	78
1.3.2.3 แบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	81
ขั้นที่ 2 การดำเนินการทดลองและการเก็บรวบรวมข้อมูล	84
2.1 การกำหนดแบบแผนการทดลอง	84
2.2 การติดต่อประสานงานการทดลอง.....	84
2.3 ดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล	84
ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้	86
3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล	86
3.2 สถิติที่ใช้ในการวิจัย	86
บทที่ 4	88
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	88
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุมผล การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม	88
ตอนที่ 2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้าง เสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียน กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และของ นักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์.....	89

ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อส่งเสริม ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ ได้รับโปรแกรมส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนกลุ่ม ควบคุมที่ไม่ได้รับ โปรแกรมส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	115
บทที่ 5	132
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	132
สรุปผลการวิจัย	133
อภิปรายผลการวิจัย	135
ข้อเสนอแนะ	145
ภาคผนวก.....	146
ภาคผนวก ก รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ	147
ภาคผนวก ข เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง.....	149
ภาคผนวก ค เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	172
ภาคผนวก ง การวิเคราะห์คุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	176
ภาคผนวก จ ภาพการจัดกิจกรรม	182
บรรณานุกรม	185
ประวัติผู้เขียน	191

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเสริมความปลอดภัย.....	22
ตารางที่ 2 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง.....	33
ตารางที่ 3 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง	45
ตารางที่ 4 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	59
ตารางที่ 5 การวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎี การดูแลตัวเองและสังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	68
ตารางที่ 6 การวิเคราะห์วิธีดำเนินกิจกรรมและผลลัพธ์กิจกรรมที่ส่งผลต่อความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	69
ตารางที่ 7 กำหนดการจัดกิจกรรมโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง	73
ตารางที่ 8 การวิเคราะห์จำนวนข้อความของแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	76
ตารางที่ 9 การวิเคราะห์จำนวนข้อความของแบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	79
ตารางที่ 10 การวิเคราะห์จำนวนข้อความของแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยใน การขับขี่รถจักรยานยนต์.....	81
ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้าง เสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่ม ทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม	85
ตารางที่ 12 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมจำแนกตามเพศและพฤติกรรม การใช้รถจักรยานยนต์	88

[illegible]

ตารางที่ 24 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการ ขับชี้รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมจำแนกเป็นรายข้อ	126
---	-----



สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเอง.....	25
ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย	63
ภาพที่ 3 สรุปขั้นตอนการดำเนินวิจัย.....	65
ภาพที่ 4 แบบแผนการทดลอง.....	84
ภาพที่ 5 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความ ตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริม ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลอง	128
ภาพที่ 6 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติเพื่อ สร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียน กลุ่มควบคุม.....	129
ภาพที่ 7 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริม ความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับ นักเรียนกลุ่มควบคุม	130

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

องค์การอนามัยโลก (2018) รายงานผลการความปลอดภัยทางถนนของโลกปี 2561 พบว่ามีผู้เสียชีวิต 1 ล้าน 3 แสนคน ในขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลดลงเป็นอันดับ 9 คือ มีผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจากเดิม 2,000 คน นับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2558 - 2560 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 24,326 คน สูงเป็นอันดับสองของโลก น.พ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน หรือ ศวปถ. (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.), 2561) ระบุว่า แม้สถานการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตในภาพรวมของไทยจะลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ของไทยยังคงครองแชมป์สูงเป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยตัวเลขทางสถิติ พบว่า สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนร้อยละ 74 เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ นับเป็นโจทย์สำคัญให้กับรัฐบาลไทยที่จะต้องเร่งหามาตรการลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้งานรถจักรยานยนต์ ทั้งที่เกิดจากปัญหาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และจากปัญหารถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน

เมื่อวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุบนถนนของคนไทย พบว่า ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในปี 2559 มีจำนวนมากกว่า 14,000 คน ซึ่งเป็นจำนวนที่ค่อนข้างสูง และพบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์มาเป็นอันดับหนึ่ง โดยกลุ่มประชากรที่เสียชีวิตสูงสุดได้แก่ กลุ่มประชากรช่วงอายุ 15-19 ปี (สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข, 2559) ซึ่งเว็บไซต์เวิลด์แอตลาส (Worldatlas) ยังยกให้ประเทศไทยครองแชมป์คนตายบนถนน เป็นอันดับ 1 ของโลกจำนวน 22,356 คน ซึ่งเป็นจำนวนยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยในปี 2559 เฉลี่ยวันละ 62 ราย หรือคิดเป็นชั่วโมงละ 2-3 ราย มีผู้รักษาตัวในโรงพยาบาลจากกรณีรถชนประมาณ 1 แสนราย และกลายเป็นผู้พิการราว 6 หมื่นคนต่อปี รัฐต้องสูญเสียงบประมาณกว่า 5 แสนล้านบาท นับว่าเป็นความสูญเสียอย่างมากมายมหาศาล ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากการเปิดเผยของเว็บไซต์เวิลด์แอตลาส เกี่ยวกับประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลกปี 2560 ปรากฏว่า ประเทศไทยได้ขยับขึ้นมาเป็นอันดับ 1 ของโลกที่มีอัตราผู้เสียชีวิต 36.2 รายต่อแสนประชากร จากเดิมที่รั้งอันดับ 2 เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบว่าประเทศลิเบียเจ้าของตำแหน่งเดิมมีการสู้รบภายในประเทศ ทำให้ผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากจึงไม่ได้เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานบนถนน แม้ว่าจะรองอธิบดีกรมขนส่งทางบกเผยว่าประเทศไทยยึดข้อมูลของ

องค์การอนามัยโลกเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ในปี 2562 ยังไม่มีการเปิดเผยสถิติอย่างเป็นทางการออกมา แต่คณะทำงานจัดทำแผนและมาตรการลดการสูญเสียจากบนท้องถนนยังคงยืนยันถึงตัวเลขผู้เสียชีวิตดังกล่าว ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้เรียกได้ว่าเป็นวิกฤติที่รุนแรงเป็นอย่างยิ่ง

ขณะที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) (2561) ได้เปิดเผยถึงแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ภายใต้แนวคิด “ขับรลมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” โดยมุ่งขับเคลื่อน 6 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน ครอบคลุมทั้งคน รถยนต์ ถนน และสิ่งแวดล้อม ได้แก่ 1) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มข้น คุมเข้มพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุ ทั้งขับรลเร็ว เมาแล้วขับ และไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย 2) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม มุ่งแก้ไขจุดเสี่ยงและสร้างสภาพแวดล้อมริมทางให้ปลอดภัย และจัดตั้งจุดบริการอำนวยความสะดวกในการเดินทางบนเส้นทางต่าง ๆ 3) มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ เน้นคุมเข้มมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะประจำทางและไม่ประจำทาง 4) มาตรการดูแลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว โดยกำหนดมาตรการลดอุบัติเหตุให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ 5) มาตรการด้านความปลอดภัยทางน้ำ โดยตรวจสอบความปลอดภัยของเส้นทางสัญจรทางน้ำ เรือ-โดยสาร ท่าเทียบเรือ และความพร้อมของอุปกรณ์นิรภัย และ 6) มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ เน้นการเตรียมพร้อมระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การเชื่อมโยงการแจ้งเหตุ และการส่งต่อผู้บาดเจ็บที่รวดเร็ว ทั้งนี้ ศปถ. ยังได้รณรงค์สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน มุ่งลดพฤติกรรมเสี่ยงและเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน ตามหลัก “4 ห้าม 2 ต้อง” ได้แก่ ห้ามเร็ว ห้ามเมา ห้ามโทร ห้ามง่วง ต้องสวมหมวกนิรภัย และต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับ การเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ ทั้ง 5 มิติ ของสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข (พิมพ์ภา เตชะกมลสุข และคณะ, 2559)

จากการศึกษาความหมายของการเสริมสร้างความปลอดภัย (สวินทร์ พงษ์เก่า, 2555; ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก, 2560) พบว่า หมายถึง การจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่มีกระบวนการดำเนินงานเป็นลำดับขั้นตอนและอาศัยความร่วมมือของบุคคลเป็นพื้นฐาน ทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาและการจัดการเรื่องความปลอดภัยของบุคคลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ตรงกับความต้องการของบุคคลอย่างแท้จริง โดยมีแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของบุคคลสามารถเปลี่ยนแปลงได้ การส่งเสริมความปลอดภัยไม่ควรจะดำเนินการแต่เพียงผิวเผินด้วยการให้แรงเสริมหรือรางวัลที่ไม่มีที่สิ้นสุดเท่านั้น แต่การส่งเสริมความปลอดภัยควรจะถูกดำเนินการที่มุ่งหวังผลการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ต้องการ ผลสำเร็จของการส่งเสริมความปลอดภัยขึ้นอยู่กับระบบการส่งเสริมที่มั่นคง เฉพาะเจาะจง เข้มข้น และได้วางแผนเป็นอย่างดี จากการศึกษาในการสร้างเสริมความปลอดภัยนั้น มีกระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ แบ่งเป็น 4 ด้าน

(พิมพ์ภา เตชะกมลสุข และคณะ, 2559; ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก, 2560; ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.), 2561) ได้แก่ 1) ความตระหนัก (Awareness) ความตระหนักจะเป็นการกระตุ้นความสนใจในโปรแกรมความปลอดภัยด้วยการออกแบบให้เกิดความสนใจของบุคคลต่อโปรแกรมความปลอดภัยว่า คิดอะไร และจะทำอะไร วัตถุประสงค์ของการตระหนักก็คือการทำให้บุคคลจำนวนมากที่สุดคิดและพูดถึงความปลอดภัย 2) การยอมรับ (Acceptance) การยอมรับเริ่มต้นเมื่อผู้ปฏิบัติงานรู้สึกมีส่วนร่วมกับโปรแกรมความปลอดภัยและโปรแกรมนี้ส่งผลต่อตัวเองอย่างชัดเจน การชี้วัดผู้ปฏิบัติงานด้วยเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโปรแกรมความปลอดภัยจะนำผู้ปฏิบัติงานไปสู่ระดับต่อไปของความปลอดภัย การส่งเสริมความปลอดภัยจะมีความน่าเชื่อถือก็ต่อเมื่อผู้บริหารแสดงพันธสัญญา (Commitment) ด้วยการเป็นแบบอย่างที่ดี 3) การปฏิบัติ (Application) การปฏิบัติ คือ ระดับที่ผู้ปฏิบัติงานมีส่วนร่วมต่อโปรแกรมความปลอดภัยด้วยการมีกิจกรรมและมีส่วนร่วมในทีมและคณะกรรมการความปลอดภัย (Safety teams and committees) โดยมีการนำเสนอความคิดเห็นของเขาผ่านระบบข้อเสนอแนะ นี่คือระดับที่บุคคลเรียนรู้โดยการปฏิบัติ (Learning by doing) และได้รับประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ในด้านความปลอดภัย 4) การรับไว้สำหรับนิสัยใหม่ (Assimilation of new habit) การรับไว้จะเกิดขึ้นต่อเมื่อทัศนคติความปลอดภัยติดแน่นในความรู้สึกนึกคิดของบุคคล มีคุณค่า และเกิดการปฏิบัติ ซึ่งเป็นผลสะท้อนจากนิสัยของพฤติกรรมความปลอดภัย ในระดับนี้ถือว่างานส่งเสริมความปลอดภัยต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมประสบความสำเร็จ ซึ่งถ้าผู้ดำเนินการสามารถปฏิบัติได้ครบตามขั้นตอนทั้ง 4 ด้าน ก็จะสามารถสร้างเสริมความปลอดภัยได้

เมื่อวิเคราะห์มาตรการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนดังกล่าว พบว่าเป็นมาตรการในภาพกว้างไม่ได้มุ่งเน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมากที่สุด และจากการวิเคราะห์รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยของกรมการขนส่ง ประจำปีงบประมาณ 2561 (กรมการขนส่ง, 2561) พบการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 1 โดยเกิดขึ้น จำนวน 37,859 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 37.89 และยังพบว่าการเกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามพื้นที่ในเขตอำนาจของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า เขตพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ บขม.3 (ชัยภูมิ, นครราชสีมา, บุรีรัมย์, ยโสธร, ศรีสะเกษ, อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี) เกิดอุบัติเหตุ 33,756 ครั้ง (ร้อยละ 33.79) มีรถจักรยานยนต์ เกิดเหตุมากที่สุด 14,053 ครั้ง รองลงมาคือ บข.น. (กองบัญชาการตำรวจนครบาล) เกิดอุบัติเหตุ 30,956 ครั้ง (ร้อยละ 30.98) เป็นประเภทรถยนต์นั่งมากที่สุด 12,771 ครั้ง และบขม.1 (สมุทรปราการ, นนทบุรี, ปทุมธานี, พระนครศรีอยุธยา, อ่างทอง,

สิงห์บุรี, ชัยนาท, ลพบุรี และสระบุรี) เกิดอุบัติเหตุ 11,014 ครั้ง (ร้อยละ 11.02) มีรถจักรยานยนต์เกิดเหตุมากที่สุด 3,465 ครั้ง จะเห็นได้ว่าจากทั้งหมด 3 เขตพื้นที่ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดจาก 2 ใน 3 เขต อุบัติเหตุที่มีอัตราการเกิดมากที่สุดมาจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และจากข้อมูลของกรมการขนส่ง พบว่า จำนวนผู้ขับซิ่งจักรยานยนต์ในปัจจุบันเป็นเด็กวัยเรียนระดับมัธยมศึกษา มีแนวโน้มมากขึ้นทั้งที่เป็นผู้ขับและผู้ซ้อนท้าย ดังนั้น โรงเรียนซึ่งเป็นแหล่งให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่พบว่าเป็นสาเหตุการเสียชีวิตบนถนนเป็นอันดับหนึ่งของไทยดังที่กล่าวข้างต้น โดยเฉพาะโรงเรียนซึ่งมีภารกิจและเป็นแหล่งให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเหตุปัจจัยเสี่ยงนี้ จะต้องฝึกทักษะโดยการให้นักเรียนมีความรู้ความตระหนักเพื่อให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติในการลดปัจจัยเสี่ยงสำหรับตนเองได้ อีกทั้งโรงเรียนควรจะต้องยกระดับความสำคัญของปัญหานี้ให้เป็นปัญหาเร่งด่วนที่จะต้องสร้างเสริมความปลอดภัยให้กับนักเรียน โดยการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนที่สมัครใจเข้าร่วมโปรแกรมหลังเวลาเรียน

อย่างไรก็ตาม ในการที่โรงเรียนจะจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนให้มีประสิทธิผลนั้น สิ่งสำคัญ คือ แนวคิดทฤษฎีที่นำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย จากการศึกษา พบว่า ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง เป็นทฤษฎีที่เหมาะสม เนื่องจากทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง (Bandura, 1986; Evans, 1989; อรรณพ น้อยวัฒน์ และอารยา ประเสริฐชัย, 2558) เป็นทฤษฎีที่ความเชื่อว่าการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้น มีผลต่อการกระทำของบุคคล Bandura แสดงความคิดเห็นว่า บุคคล 2 คน อาจมีความสามารถไม่ต่างกัน แต่อาจแสดงออกในคุณภาพที่แตกต่างกันได้ ถ้าพบว่าคน 2 คนนี้มีการรับรู้ความสามารถของตนเองแตกต่างกัน ในคนคนเดียวก็เช่นกัน ถ้ารับรู้ความสามารถของตนเองในแต่ละสภาพการณ์แตกต่างกัน ก็อาจจะแสดงพฤติกรรมออกมาได้แตกต่างกันเช่นกัน Bandura เห็นว่าความสามารถของคนเรานั้นไม่ตายตัว หากแต่ยืดหยุ่นตามสภาพการณ์ ดังนั้น สิ่งที่จะกำหนดประสิทธิภาพของการแสดงออก จึงขึ้นอยู่กับการรับรู้ความสามารถของตนเองในสภาวะการณ์นั้น ๆ นั่นเอง นั่นคือถ้าเรามีความเชื่อว่ามีประสิทธิภาพ เรา ก็จะแสดงออกถึงความสามารถนั้นออกมา คนที่เชื่อว่าตนเองมีความสามารถจะมีความอดทน อุตสาหะ ไม่ท้อถอยง่าย และจะประสบความสำเร็จในที่สุด มักมีคำถามว่าการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้นเกี่ยวข้องหรือแตกต่างอย่างไรกับความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น Bandura กล่าวว่า การรับรู้ความสามารถของตนเอง เป็นการตัดสินใจความสามารถของตนเองว่าจะสามารถทำงานได้ในระดับใด ในขณะที่ความคาดหวังเกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้นนั้น เป็นการตัดสินใจว่าผลกรรมใดจะเกิดขึ้นจากการกระทำพฤติกรรมดังกล่าว กล่าวโดยสรุป ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง หมายถึง แนวคิดที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเองกับความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้ง

สองนี้มีผลต่อการตัดสินใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำสูง บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำแน่นอน ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำต่ำ บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะไม่กระทำแน่นอน

นอกจากทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองที่มีความเหมาะสมในการนำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนแล้ว จากการศึกษา พบว่า ทฤษฎีการดูแลตัวเอง เป็นทฤษฎีที่สามารถนำมาประยุกต์ร่วมกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองในการนำมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากทฤษฎีการดูแลตัวเอง (Orem, 2001; เบญจมาศ สุขศรีเพ็ญ, 2555) เป็นแนวคิดที่อธิบายการดูแลตนเองของบุคคล กล่าวคือ บุคคลที่มีวุฒิภาวะเป็นผู้ใหญ่หรือกำลังเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ มีการเรียนรู้ในการกระทำและผลของการกระทำเพื่อสนองตอบความต้องการดูแลตนเองที่จำเป็น โดยการควบคุมปัจจัยที่มีผลต่อหน้าที่หรือพัฒนาการของบุคคลเพื่อคงไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และความผาสุก การกระทำดังกล่าวรวมไปถึงการกระทำเพื่อบุคคลที่ต้องพึ่งพาสมาชิกในครอบครัวหรือบุคคลอื่น Orem เชื่อว่าการดูแลตนเองเป็นรูปแบบหนึ่งของการกระทำอย่างจงใจและมีเป้าหมายซึ่งเกิดขึ้นอย่างเป็นกระบวนการประกอบด้วย 2 ระยะสัมพันธ์กัน คือ ระยะที่ 1 เป็นระยะของการประเมินและตัดสินใจ ในระยะนี้บุคคลจะต้องแสวงหาความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และสะท้อนความคิด ความเข้าใจในสถานการณ์ พร้อมนำมาพิจารณาว่าสถานการณ์นั้นจะสามารถเปลี่ยนแปลงได้หรือไม่ อย่างไร มีทางเลือกอะไรบ้าง ผลที่ได้รับแต่ละทางเลือกเป็นอย่างไร แล้วจึงตัดสินใจที่จะกระทำ ระยะที่ 2 ระยะของการกระทำและประเมินผลของการกระทำ ในระยะนี้จะมีการแสวงหาเป้าหมายของการกระทำ ซึ่งเป้าหมายมีความสำคัญเพราะจะช่วยกำหนดทางเลือกกิจกรรมที่ต้องกระทำและเป็นเกณฑ์ที่จะใช้ในการติดตามผลของการปฏิบัติกิจกรรม Orem กล่าวว่า ความต้องการดูแลตนเองทั้งหมด (Therapeutic Self-care Demand) และความสามารถในการดูแลตนเอง (Self-care Agency) เป็นปัจจัยพื้นฐานบางส่วนของ การดูแลตนเอง ความต้องการการดูแลตนเองทั้งหมด ซึ่งหมายถึงกิจกรรมการดูแลตนเองทั้งหมดที่บุคคลควรจะทำภายในระยะเวลาหนึ่ง ประกอบด้วย การดูแลตนเองที่จำเป็น (Self-care Requisites) 3 ด้าน คือ 1) การดูแลตนเองที่จำเป็นทั่วไป (Universal Self-care Requisites) เป็นการดูแลตนเองเพื่อการส่งเสริมและรักษาไว้ซึ่งสุขภาพและสวัสดิภาพของบุคคล การดูแลตนเองเหล่านี้จำเป็นสำหรับบุคคลทุกคน ทุกวัยแต่จะต้องปรับให้เหมาะสมกับระยะพัฒนาการจุดประสงค์และกิจกรรมการดูแลตนเองที่จำเป็น 2) การดูแลตนเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ (Developmental Self-care Requisites) เป็นการดูแลตนเองที่เกิดขึ้นจากกระบวนการพัฒนาของชีวิตมนุษย์ในระยะต่าง ๆ เช่น

การเจริญเติบโตเข้าสู่วัยต่าง ๆ ของชีวิต และเหตุการณ์ที่มีผลเสียหรือเป็นอุปสรรคต่อพัฒนาการ

3) การดูแลตนเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเบี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ (Health Deviation Self-care Requisites) เป็นการดูแลตนเองที่เกิดขึ้นเมื่อมีความผิดปกติ หรือมีความพิการของโครงสร้างและหน้าที่ของบุคคล เช่น เกิดโรคหรือความเจ็บป่วย รวมทั้งผลกระทบจากการวินิจฉัยโรคและการรักษาของแพทย์ กล่าวโดยสรุป ทฤษฎีการดูแลสุขภาพ เป็นแนวคิดเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำด้วยตนเองเพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพและสวัสดิภาพของตน และเมื่อกระทำอย่างมีประสิทธิภาพ จะมีส่วนช่วยให้โครงสร้างหน้าที่และพัฒนาการดำเนินไปได้ถึงขีดสูงสุด การที่บุคคลจะสามารถดูแลตนเองได้อย่างเหมาะสมนั้น ต้องริเริ่มและปฏิบัติกิจกรรมการดูแลตนเองอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยต่อไปนี้ คือ มีความรู้ ความชำนาญ และความรับผิดชอบ ในการดูแลตนเอง มีแรงจูงใจที่จะกระทำและมีความพยายามอย่างต่อเนื่องจนได้รับผลสำเร็จ ให้ความสำคัญกับการมีสุขภาพดี รับรู้พฤติกรรมการดูแลตนเอง สามารถลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดโรคได้ ให้กระทำกิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ โดยมีข้อบกพร่องหรือการลืมน้อยที่สุด จนบรรลุผลสำเร็จตามต้องการ มีกำลังใจและความตั้งใจสูง ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติจนสิ้นสุด

จากสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นอายุ 10-19 ปี และกลุ่มอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไปซึ่งเป็นวัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นสามารถขอมีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ และหากนักเรียนกลุ่มอายุ 15 ปี มีความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติ ในการขับขี่ได้อย่างเหมาะสมแล้ว ก็มีแนวโน้มที่จะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งเป็นเด็กวัยเรียนในระดับมัธยมศึกษา นับเป็นภารกิจที่สำคัญของโรงเรียน ที่จะต้องให้ความรู้ความเข้าใจเหตุปัจจัยเสี่ยงของการขับขี่รถจักรยานยนต์ และฝึกประสบการณ์โดยการให้นักเรียนมีความรู้ ความตระหนักเพื่อสามารถนำไปสู่การปฏิบัติในการดูแลตนเองได้ รวมทั้ง ความสำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเอง ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

คำถามวิจัย

โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองจะส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นได้หรือไม่ มากน้อยเพียงใด

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยพิจารณาจาก

1. เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและของกลุ่มควบคุม
2. เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม

สมมุติฐานการวิจัย

การตั้งสมมุติฐานของการวิจัยครั้งนี้มีที่มาจากการพิจารณาข้อมูลต่อไปนี้

จากการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง (Duong & Parker, 2017; Baretta, Greco & Sreca, 2017; เบญจวรรณ ชุนฤทธิ์, 2557; วิลาวรรณย์ ดาราฉาย, 2554; โชติกา สารปัญญา, 2561; นกตล โสภณวรกิจ, 2561 ตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารณย์ โสตะ, 2559; ขวัญจิต ดิสัก, 2548) เป็นทฤษฎีที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเองกับความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองนี้มีผลต่อการตัดสินใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำสูง บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำแน่นอน ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำต่ำ บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะไม่กระทำแน่นอน นอกจากนี้ ทฤษฎีการดูแลตัวเอง (Wu, Hsieh, Lin & Tsai 2016; มณฑกานต์ วัฒนานันท์ และคณะ, 2558; อรทิพย์ แสนเมืองแคน และคณะ, 2558) เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำด้วยตนเองเพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพและสวัสดิภาพของตน และเมื่อกระทำอย่างมีประสิทธิภาพจะมีส่วนช่วยให้โครงสร้างหน้าที่และพัฒนาการดำเนินไปได้ถึงขีดสูงสุด การที่บุคคลจะสามารถดูแลตนเองได้อย่างเหมาะสมนั้น ต้องริเริ่มและปฏิบัติกิจกรรมการดูแลตนเองอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยปัจจัยต่อไปนี้ คือ มีความรู้ ความชำนาญ และความรับผิดชอบในการดูแลตนเอง มีแรงจูงใจที่จะกระทำและมีความพยายามอย่างต่อเนื่องจนได้รับผลสำเร็จ ให้ความสำคัญกับการมีสุขภาพดี รับรู้พฤติกรรมการดูแลตนเอง สามารถลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดโรคได้ ให้กระทำกิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ โดยมีข้อบกพร่องหรือการลืมน้อยที่สุด จนบรรลุผลสำเร็จตามต้องการ มีกำลังใจและความตั้งใจสูง ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติจนสิ้นสุด และจากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง (Duong & Parker, 2017; Baretta, Greco & Sreca, 2017; วิลาวรรณย์ ดาราฉาย, 2554;

เบญจวรรณ ขุนฤทธิ์, 2557; โชติกา สารปัญญา, 2561; นกตล โสภณวรกิจ, 2561) และ ทฤษฎีการดูแลตัวเอง (Wu, Hsieh, Lin & Tsai 2016; มณฑกานต์ วัฒนานันท์ และคณะ, 2558; อรทิพย์ แสนเมืองแคน และคณะ, 2558; น้ำทิพย์ ไกรทอง, 2559; นงนภัส เต็กหลี่, 2558) ผลการศึกษา พบว่า สามารถส่งผลต่อความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยได้

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงนำมากำหนดสมมติฐานการวิจัยครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

1. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ขอบเขตของการวิจัย

1. การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น
2. ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ปีการศึกษา 2562 โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 1,121,902 คน
3. ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่
 - 3.1 ตัวแปรต้น คือ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง
 - 3.2 ตัวแปรตาม คือ ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นิยามศัพท์เฉพาะ

โปรแกรม หมายถึง การกำหนดแผนงานที่ต้องทำเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

การสร้างเสริมความปลอดภัย หมายถึง การจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่มีกระบวนการดำเนินงานเป็นลำดับขั้นตอน และอาศัยความร่วมมือของบุคคลเป็นพื้นฐาน ทำให้เกิดการแก้ไขปัญหา และการจัดการเรื่องความปลอดภัยของบุคคลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ตรงกับความต้องการของบุคคลอย่างแท้จริง โดยมีแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของบุคคลสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับระบบการส่งเสริมที่มั่นคง เฉพาะเจาะจง เข้มข้น และที่ได้วางแผนเป็นอย่างดี

โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย หมายถึง การกำหนดแผนงานกิจกรรมที่จำเป็นและควรจะมีในโรงเรียนเพื่อให้นักเรียนมีความปลอดภัย โดยการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้นักเรียนฝึกฝนทักษะการปฏิบัติตนตามขั้นตอนของแผนงานเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ ความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและผู้อื่น สำหรับการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์สังเคราะห์ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองมาเป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย ประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) กิจกรรมตระหนักถึงสถานการณ์ 2) กิจกรรมปฏิบัติตามกฎจราจร 3) กิจกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย 4) กิจกรรมสังเกตตนเอง และ 5) กิจกรรมรับรู้โอกาสเสี่ยง

ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง หมายถึง แนวคิดที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเองกับความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองนี้มีผลต่อการตัดสินใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำสูง บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำแน่นอน ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำต่ำ บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะไม่กระทำแน่นอน

ทฤษฎีการดูแลตัวเอง หมายถึง แนวคิดที่อธิบายการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำด้วยตนเองเพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และสวัสดิภาพของตน โดยบุคคลจะต้องริเริ่มและปฏิบัติกิจกรรมการดูแลตนเองอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยปัจจัย ความรู้ ความชำนาญ และความรับผิดชอบ ในการดูแลตนเอง มีแรงจูงใจที่จะกระทำและความพยายามอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เริ่มต้นปฏิบัติจนได้รับผลสำเร็จ กระบวนการการดูแลตัวเองประกอบด้วย 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การประเมินและตัดสินใจ ระยะที่ 2 การกระทำและประเมินผลของการกระทำ ซึ่งทั้ง 2 ระยะมีความสัมพันธ์กัน

ความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติ เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ได้แก่ 1) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร 2) การรับรู้โอกาสเสี่ยงจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 3) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 4) ความคาดหวังในการขับขีรถจักรยานยนต์ 5) ความสามารถตนเองในการขับขีรถจักรยานยนต์ 6) การตั้งใจในการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ 7) การปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียไม่ว่าจะทางด้านร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และผู้ร่วมใช้ถนน

นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2-3 ปีการศึกษา 2562 ที่เดินทางด้วยการเป็นผู้ขับหรือนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์

ความรู้ในการขับชี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การรับรู้ข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ในการขับชี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ กฎจราจร พฤติกรรมในการขับชี่รถจักรยานยนต์ การดูแลรักษารถจักรยานยนต์ และวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์

ความตระหนักในการขับชี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความรู้สึกหรือความคิดที่มีต่อการขับชี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

การปฏิบัติในการขับชี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นมีการเตรียมสภาพร่างกาย การดูแลรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งาน การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน การเคารพกฎจราจร การใช้ความเร็วที่เหมาะสม และมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง
2. นักเรียนกลุ่มทดลองมีการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์สูงขึ้น
3. เป็นแนวทางสำหรับครูผู้สอนในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ตาม ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ผู้วิจัยได้ทบทวนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเด็นต่อไปนี้

1. แนวคิดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย
 - 1.1 ความหมายของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย
 - 1.2 กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ
 - 1.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย
2. ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง
 - 2.1 ความหมายของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง
 - 2.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง
 - 2.3 องค์ประกอบของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง
 - 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง
3. ทฤษฎีการดูแลตัวเอง
 - 3.1 ความหมายของทฤษฎีการดูแลตัวเอง
 - 3.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการดูแลตัวเอง
 - 3.3 องค์ประกอบของทฤษฎีการดูแลตัวเอง
 - 3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง
4. ความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์
 - 4.1 ความหมายของความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์
 - 4.2 องค์ประกอบของความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์
 - 4.3 การประเมินความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์
 - 4.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์
5. กรอบแนวคิดในการวิจัย

ดังรายละเอียดแต่ละประเด็นต่อไปนี้

1. แนวคิดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย

1.1 ความหมายของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย

จากการศึกษาแหล่งข้อมูลเกี่ยวกับความหมายของโปรแกรมพบว่า หมายถึง กำหนดรายการแสดง (พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน, 2560) ส่วน Dictionary Cambridge (2017) และ Merriam-Webster Dictionary ได้ให้ความหมายของโปรแกรมสอดคล้องกัน หมายถึง การกำหนดแผนงานที่ต้องทำเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

กล่าวโดยสรุป โปรแกรม หมายถึง การจัดทำแผนงานที่มีลำดับขั้นตอนและปฏิบัติตามกำหนดเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ส่วนความหมายของการสร้างเสริมความปลอดภัย สวินทร์ พงษ์เก่า (2555) ได้ให้ความหมายการสร้างเสริมความปลอดภัยว่า หมายถึง การจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่มีกระบวนการดำเนินงานเป็นลำดับขั้นตอน และอาศัยความร่วมมือของบุคคลเป็นพื้นฐาน ทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาและการจัดการเรื่องความปลอดภัยของบุคคลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ตรงกับความต้องการของบุคคลอย่างแท้จริง โดยมีแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของบุคคลสามารถเปลี่ยนแปลงได้ การส่งเสริมความปลอดภัยไม่ควรจะดำเนินการแต่เพียงผิวเผินด้วยการให้รางวัลที่ไม่มีที่สิ้นสุดเท่านั้น แต่การส่งเสริมความปลอดภัยควรจะถูกจัดการและมุ่งหวังผลการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ต้องการผลสำเร็จของการส่งเสริมความปลอดภัย ขึ้นอยู่กับระบบการส่งเสริมที่มั่นคง เฉพาะเจาะจง เข้มข้นและที่ได้วางแผนเป็นอย่างดี

จิตสำนึกใดที่ต้องใส่ใจ ต้องพิจารณา

จิตสำนึกใดที่ไม่ต้องใส่ใจ, ให้ยกเลิกไป

จิตสำนึกใดที่ใส่ใจกระทำอยู่เสมอ มันเป็นความเชื่อ

จิตสำนึกใดที่เป็นความเชื่อ มันจะแสดงออกที่การกระทำ

จิตสำนึกใดที่กระทำอย่างสม่ำเสมอ มันจะกลายเป็นนิสัย

การเริ่มต้นการส่งเสริมความปลอดภัยนั้น ผู้นำควรจะต้องชี้แจงพฤติกรรมที่ไม่ต้องการ ซึ่งปรากฏอยู่อย่างเด่นชัด วางแผนและจัดระบบสำหรับกลยุทธ์ที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยแรงกระตุ้นเชิงบวก กำหนดระบบการติดตามเพื่อวิเคราะห์เมื่อพฤติกรรมได้เปลี่ยนแปลงแล้วว่าได้เปลี่ยนแปลงอย่างไรและจะมีลักษณะนิสัย ใหม่อะไร วางแผนและจัดระบบสำหรับกลยุทธ์ที่จะนำมาใช้ในการส่งเสริมครั้งต่อไป

สรุปได้ว่าการเสริมสร้างความปลอดภัย หมายถึง การจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่มีกระบวนการดำเนินงานเป็นลำดับขั้นตอน และอาศัยความร่วมมือของบุคคลเป็นพื้นฐาน ทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาและการจัดการเรื่องความปลอดภัยของบุคคลได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ตรงกับ

ความต้องการของบุคคลอย่างแท้จริง โดยมีแนวคิดที่ว่าพฤติกรรมของบุคคลสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับระบบการส่งเสริมที่มั่นคง เฉพาะเจาะจง เข้มข้น และที่ได้วางแผนเป็นอย่างดี

ดังนั้น จากความหมายของโปรแกรมและความหมายของการเสริมสร้างความปลอดภัย จึงสรุปได้ว่า โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย หมายถึง การกำหนดแผนงานกิจกรรมที่จำเป็นและควรจะมีในโรงเรียนเพื่อให้นักเรียนมีความปลอดภัย โดยการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้นักเรียนฝึกฝนทักษะการปฏิบัติตนตามขั้นตอนของแผนงานเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ ความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและเพื่อน

1.2 กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัย (ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก, 2560) มีความสำคัญต่อสุขภาพและความปลอดภัยในชีวิตของบุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชน ซึ่งหลักการดำเนินงานของกระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชนที่มีประสิทธิภาพนั้น ต้องยึดหลักความร่วมมือกันของคนในชุมชนเป็นพื้นฐาน ตลอดจนต้องมีการประเมินกระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยที่มีความถูกต้องตรงกับข้อเท็จจริง เพื่อนำผลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยที่กำลังดำเนินการและที่จะจัดทำต่อไปในอนาคตบรรลุผลสัมฤทธิ์ที่ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ชุมชนจะต้องสร้างความตระหนักในความปลอดภัยของบุคคลในชุมชนด้วย รวมทั้งต้องร่วมกันเรียนรู้และทำความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายด้านความปลอดภัย และทราบแหล่งให้คำปรึกษาและช่วยเหลือด้านความปลอดภัย เพื่อการคุ้มครองความปลอดภัยของตนเอง ครอบครัว และชุมชน

ความปรารถนาที่จะมีชีวิตที่มีความสุขและปลอดภัยจากภัยอันตราย เป็นความต้องการตามธรรมชาติของเราทุกคน กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยเป็นความจำเป็นพื้นฐานที่ทุกชุมชนควรดำเนินการ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและการมีชีวิตที่ดีของคนในชุมชน การเรียนรู้และทำความเข้าใจเรื่องกระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชน จะช่วยให้นักเรียนนำความรู้ที่ได้ไปประยุกต์ใช้ในการสร้างเสริมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในชุมชนของตนเองได้

ชุมชนปลอดภัย คือ การดำเนินงานเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชน โดยมีมุ่งเน้นในการสร้างพฤติกรรมปลอดภัยและไม่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บ ทั้งส่วนบุคคลและส่วนร่วมและการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย ทั้งเชิงกายภาพ เทคโนโลยี การจัดการโดยมีตัวชี้วัดในเรื่องการสร้างการมีส่วนร่วมของคนกลุ่มต่าง ๆ ในชุมชน เชื่อมโยงองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ให้มีความสำคัญเป็นพิเศษกับกลุ่มคนและสิ่งแวดล้อม เช่น เด็กพิการด้อยโอกาส โครงการโรงเรียนปลอดภัย มองให้เห็นได้ทั้งขนาดและสาเหตุของปัญหา การบาดเจ็บ เน้นเอกสารการบันทึก เฝ้าระวัง บันทึกจุดเสี่ยง มีการสำรวจ

อย่างต่อเนื่อง ประเมินผลได้ทั้งผลดำเนินงานและผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทั้งภายนอกและภายในชุมชน เรียนรู้และดำเนินการโดยชุมชนใดชุมชนหนึ่ง องค์ความรู้ที่ได้สามารถนำไปเป็นแบบอย่างแก่ชุมชนอื่น และชักนำให้เกิดนโยบายที่สำคัญในระดับชาติได้ การบาดเจ็บมีทั้ง ตั้งใจ เช่น ความรุนแรงทางสังคม และไม่ตั้งใจจะเน้นในเรื่อง

- Safety promotion กลุ่มเป้าหมาย 0-14 ปี โดยทำเพื่อเน้นตามกระแสสังคม
- Safety environment วัฒนธรรม ความปลอดภัยของชุมชน ทางกายภาพ เทคโนโลยีระบบการเมืองการปกครอง เรื่องเศรษฐกิจ ขับเคลื่อนในชุมชน องค์กร
- Safety behavior ปัจจัย ทำไมเด็กจึงเกิดอุบัติเหตุ เพศ อายุ พัฒนาการ สายตา การได้ยิน ครอบครัว ปัจจัยสิ่งแวดล้อม พฤติกรรม ทักษะคติในเรื่องความปลอดภัยเด็กพิการและภาวะโรคประจำตัวอื่น ๆ กระบวนการสำคัญของชุมชน ศูนย์เด็กเล็ก โรงเรียน เยาวชน

สำหรับการสร้างเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ แบ่งเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1) ความตระหนัก (Awareness)

ความตระหนักจะเป็นการกระตุ้นความสนใจในโปรแกรมความปลอดภัยด้วยการออกแบบให้เกิดความสนใจของบุคคลต่อโปรแกรมความปลอดภัยว่า คิดอะไร และจะทำอะไร วัตถุประสงค์ของการตระหนักก็คือ การทำให้บุคคลจำนวนมากที่สุด คิดและพูดถึงความปลอดภัย

กิจกรรมที่ทำให้เกิดการตระหนัก ควรจะมุ่งเน้นไปที่ปัญหาที่มีอยู่และการสัมผัส (Exposure) ของแต่ละองค์กร และของแต่ละประเภทการปฏิบัติการ (Type of Operation) ทางเลือกของเครื่องมือและวิธีการในการส่งเสริมมีมากมายหลายแบบในราคาของการดำเนินการที่ต่ำการพิจารณาแบบจะขึ้นอยู่กับนโยบายของบริษัท การสัมผัสที่เฉพาะเจาะจง (Specific Exposure) ความสูญเสียที่เคยเกิดขึ้น และตัวผู้ปฏิบัติงาน เช่น ระดับความชำนาญ (Skill Level) พื้นฐานด้านเทคนิค และระยะเวลาของประสบการณ์ในงานนั้น องค์กรควรเลือกการส่งเสริมที่ตรงกับปัญหาวิกฤต (Critical Problems) และตรงเป้าหมายของปัญหาเฉพาะของหน่วยงาน เป็นความเข้าใจผิดที่หน่วยงานมักคิดว่าการตระหนักคือ โปรแกรมการส่งเสริมที่สำคัญที่สุด ความจริงแล้วการตระหนักเป็นเพียงจุดเริ่มต้นของห่วงโซ่ที่มีความยาวและต่อเนื่องกัน การส่งเสริมการตระหนักจะต้องเป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่อง โดยที่อาจมีเวลาที่ชัดเจนเมื่อการตระหนักได้รับการกระตุ้นอย่างเพียงพอและมีกิจกรรมที่เกิดขึ้นจนเป็นปกติ การเปลี่ยนแปลงความสนใจในความปลอดภัยไปสู่นิสัย (Habit) ของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องการความพยายามอย่างต่อเนื่อง โดยที่มันจะเริ่มต้นจากการตระหนักจนกระทั่งบุคคลส่วนใหญ่พร้อมสำหรับระดับต่อไป คือการยอมรับ (Acceptance)

2) การยอมรับ (Acceptance)

การยอมรับเริ่มต้นเมื่อผู้ปฏิบัติงานรู้สึกมีส่วนร่วมกับโปรแกรมความปลอดภัย และโปรแกรมนี้ส่งผลต่อตัวเองอย่างชัดเจน การชี้วัดผู้ปฏิบัติงานด้วยเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของโปรแกรมความปลอดภัย จะนำผู้ปฏิบัติงานไปสู่ระดับต่อไปของความปลอดภัย การส่งเสริมความปลอดภัย จะมีความน่าเชื่อถือก็ต่อเมื่อผู้บริหารแสดงพันธะสัญญา (Commitment) ด้วยการเป็นแบบอย่างที่ดี การแสดงพันธะสัญญาอาจกระทำด้วยนโยบายที่เด่นชัด โปรแกรมการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ การฝึกอบรมเกี่ยวกับงานที่ทำ ตลอดจนการค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุ และหลักฐานอื่น ๆ ที่ปรากฏอย่างเด่นชัด จากการอุทิศตนของผู้บริหาร ภาพที่ผู้ปฏิบัติงานมองเห็นพันธะสัญญาของผู้บริหารจะมีผลเป็นอย่างสูงต่อพฤติกรรมผู้ปฏิบัติงาน ต่อมา และความตั้งใจที่จะเรียนรู้จากการส่งเสริมความปลอดภัย กล่าวโดยสรุปก็คือ การสื่อสารความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ การใช้เทคนิค การส่งเสริมที่ประสบความสำเร็จจะขึ้นอยู่กับ การยอมรับของผู้ปฏิบัติงานต่อความสนใจจริงและการมีส่วนร่วมต่อความปลอดภัยของผู้บริหาร

3) การปฏิบัติ (Application)

การปฏิบัติ คือ ระดับที่ผู้ปฏิบัติงานมีส่วนร่วมต่อโปรแกรมความปลอดภัยด้วยการมีกิจกรรม และมีส่วนร่วมในทีมและคณะกรรมการความปลอดภัย (Safety teams and committees) และการนำเสนอความคิดเห็นของเขาผ่านระบบข้อเสนอแนะ นี่คือระดับที่บุคคลเรียนรู้โดยการปฏิบัติ (Learning by doing) และได้รับประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ในด้านความปลอดภัย ผู้เชี่ยวชาญความปลอดภัยมีอาชีพเชื่อว่าผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนร่วมในโปรแกรมความปลอดภัยมีผลต่อสถิติความปลอดภัย ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (Attitude) และมีส่วนช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานเข้าใจวิธีการที่พวกเขาได้รับจากกรณีด้านความปลอดภัย (Safety Conscious) การประกวด (Contest) ที่ต้องการให้บุคคลเรียนรู้ กระทำ หรือจดจำบางสิ่งสำหรับความปลอดภัย สามารถเป็นเครื่องมือส่งเสริมที่มีประสิทธิภาพได้ การประกวดจะช่วยรักษาระดับความสนใจให้สูงตลอดเวลา และยังช่วยให้ทุกคนสนใจจริงต่อความวิกฤติ (Critical Areas) ช่วยกระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้ และการปรับปรุงอยู่ตลอดเวลา บทบาทของผู้นำสามารถกระทำได้อย่างหลายอย่างเพื่อให้การประกวดประสบความสำเร็จ

4) การรับไว้สำหรับนิสัยใหม่ (Assimilation of New habit)

การรับไว้จะเกิดขึ้นต่อเมื่อทัศนคติความปลอดภัยติดแน่นในความรู้สึกนึกคิดของบุคคล มีคุณค่า และเกิดการปฏิบัติ ซึ่งเป็นผลสะท้อนจากนิสัยของพฤติกรรมความปลอดภัย ในระดับนี้ถือว่างานส่งเสริมความปลอดภัยต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมประสบความสำเร็จและถึงเวลาที่จะเปลี่ยนแปลงการส่งเสริมในเรื่องใหม่ การมุ่งเน้นไปที่ระดับใดระดับหนึ่งแต่เพียงอย่างเดียว โดยละเลยอีกสามระดับที่เหลือ จะเป็นสาเหตุให้โปรแกรมการส่งเสริมล้มเหลวได้ ดังนั้นทั้งสี่ระดับจะต้องถูกพัฒนา ถึงแม้ว่าจะมี

เพียงระดับเดียวที่ถูกเน้นให้เกิดในช่วงระยะเวลาใดก็ตาม ดังนั้น การส่งเสริมความปลอดภัยจึงเป็นกระบวนการปฏิรูปผสมผสานทั้ง 4 A ในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงาน

ในอุตสาหกรรมที่มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดีพบว่า กิจกรรมการส่งเสริมที่ประสบความสำเร็จจะช่วยเพิ่มการตระหนักรู้ (Awareness) ของเรื่องที่ต้องการและมีผลต่อทัศนคติซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้ กิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยมีรูปแบบที่หลากหลายและกว้างขวางมาก ถึงแม้ว่ารูปแบบและวิธีการอาจแตกต่างกัน แต่ก็มีวัตถุประสงค์เดียวกันคือ เพื่อเพิ่มและเสริมให้เกิดการตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย และปรับทัศนคติซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม แนวทางต่าง ๆ ต่อไปนี้คือตัวอย่างของความสำเร็จที่เคยปฏิบัติแล้ว และได้ผลดีเป็นอย่างมากคือ

4.1) การผสมผสานกิจกรรมการส่งเสริมทั่วไปเข้ากับองค์ประกอบของระบบการบริหารเพื่อควบคุมความสูญเสีย การติดโปสเตอร์ การประกวด และโปรแกรมการส่งเสริมที่เกี่ยวข้องกัน คือหนึ่งในองค์ประกอบของระบบบริหารความปลอดภัย กิจกรรมการนิเทศความปลอดภัย (Safety oriented activities) เพื่อสร้างการตระหนักรู้ให้มากขึ้น จะต้องกระทำควบคู่ไปกับองค์ประกอบของการควบคุมความสูญเสียอื่น ๆ

4.2) ให้ความสำคัญกับข่าวสารด้านสาเหตุของอุบัติเหตุเฉพาะ (Specific accident causes) และการป้องกัน (Preventive actions) ข่าวสารทั่ว ๆ ไป เช่น ต้องปลอดภัย (Be safety) ขับรถให้ปลอดภัย (Drive safety) หรือเพิ่มความระมัดระวัง อาจไม่ชัดเจน และมีประโยชน์ค่อนข้างน้อย แต่ข่าวสารเฉพาะ เช่น “ยกย่องเขาเพื่อป้องกันหลังของคุณ” จะมีประโยชน์มากกว่า

4.3) กำหนดเป้าหมายการส่งเสริมที่เฉพาะเจาะจง มีการออกแบบกิจกรรมการส่งเสริมทั่วไปเพื่อ

4.3.1) สร้างการตระหนักรู้ให้สอดคล้องกับปัญหาความปลอดภัยของหน่วยงาน

4.3.2) เพิ่มการยอมรับให้สอดคล้องกับปัจจัยด้านความปลอดภัยที่เฉพาะเจาะจง

4.3.3) เพิ่มการปฏิบัติของพฤติกรรมที่ปลอดภัยที่เฉพาะเจาะจง

4.3.4) กระตุ้นการกลั่นกรองการปฏิบัติของนิสัยการทำงานที่ปลอดภัยที่เฉพาะเจาะจง

4.4) เพิ่มความเข้มข้นด้วยความหลากหลาย ใช้เครื่องมือในการส่งเสริมให้หลากหลาย การใช้บอร์ดข่าวสาร คือ วิธีการที่มักจะใช้และมีประสิทธิภาพในการส่งเสริมความปลอดภัยทั่วไป สถานที่ที่เหมาะสมที่สุด คือ ในหรือใกล้ ๆ กับห้องเก็บของส่วนตัว (Locker room) ห้องอาหาร หรือจุดที่มีการพักระหว่างการทำงาน เนื่องจากสถานที่เหล่านี้จะอนุญาตให้ผู้ปฏิบัติงานพักผ่อนและใช้เวลาสั้น ๆ กับการอ่านข่าวสารบนบอร์ดข่าวสาร โอกาสในการอ่านข่าวสารจะลดลง ถ้าติดบอร์ดข่าวสารบริเวณทางออกของอาคาร

สรุปได้ว่า การดำเนินการส่งเสริมความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ เป็นการจัดกิจกรรมต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน อุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น โดยมีกระบวนการหรือการดำเนินงานที่เป็นขั้นตอน และอาศัยการร่วมมือจากบุคคลต่าง ๆ เป็นสำคัญ ซึ่งการสร้างเสริมความปลอดภัยนั้น ได้มีหลักในการดำเนินการโดยทั่วไปอยู่ทั้งหมด 4 หลักด้วยกันได้แก่ 1) ด้านความตระหนัก 2) ด้านการยอมรับ 3) ด้านการปฏิบัติ และ 4) ด้านการรับไว้สำหรับนิสัยใหม่ ซึ่งการที่จะเกิดการปฏิบัติด้านการสร้างเสริมความปลอดภัยที่ถูกต้องนั้น จำเป็นต้องมาจากการเกิดความตระหนักด้านความปลอดภัย ที่เป็นผลจากการมีความรู้ด้านความปลอดภัยที่ถูกต้องด้วย ถ้าผู้ดำเนินการสามารถปฏิบัติได้ครบตามขั้นตอนและตามหลักเหล่านี้ ก็จะสามารถสร้างเสริมความปลอดภัยได้อย่างแน่นอน

1.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสร้างเสริมความปลอดภัยจำนวน 8 เรื่องดังนี้

เรื่องที่ 1 Zimmerman, Jinadasa, Maegga, and Guerrero (2015) ได้ทำการวิจัยเรื่องการบาดเจ็บจากการจราจรบนถนนทางหลวงชนบทในแทนซาเนีย: การวัดประสิทธิผลของโปรแกรมความปลอดภัยทางถนน การศึกษาการบาดเจ็บบนท้องถนน (RTIs) เป็นภาระด้านสาธารณสุขที่สำคัญ โดยเฉพาะในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง มีข้อมูลที่ จำกัด เกี่ยวกับ RTIs ปริมาณต่ำคือชนบท การตั้งค่าการศึกษาครั้งนี้พยายามที่จะสำรวจครัวเรือนส่วนบุคคลที่อาศัยอยู่ในระยะ 200 เมตรจากถนนชนบทสองสายต่ำในแทนซาเนียและเพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับ RTIs โดยชุมชนท้องถิ่นและผู้ใช้ถนน Bago ถึง Talawanda (สถานที่แทรกแซง) และ Kikaro ไปยังถนน Mihuga (สถานที่ควบคุม) ได้รับการกำหนดเป้าหมายและได้รับโปรแกรมความปลอดภัยทางถนนที่เข้มข้นโดยใช้ลักษณะการชนของตัวอย่างพื้นฐาน ข้อมูลด้านประชากรของสมาชิกในครัวเรือนทั้งหมดได้รับการรวบรวมและบุคคลที่ได้รับผลกระทบจาก RTI ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมาที่มีข้อมูลครอบคลุมเกี่ยวกับลักษณะการชนและผลกระทบทางเศรษฐกิจ การรวบรวมข้อมูลการติดตามเกิดขึ้นเก้าเดือนหลังจากรวบรวมข้อมูลพื้นฐาน ผลการศึกษาพบว่า อุบัติการณ์ของ RTIs ในพื้นที่ชนบทที่มีปริมาณต่ำนั้นเป็นที่ยอมรับไม่ได้และมักเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์มากที่สุด การเปลี่ยนแปลงอุบัติการณ์ไม่น่าเชื่อถือเนื่องจากข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ของโครงการและจำเป็นต้องมีการวิจัยเพิ่มเติมเพื่อประเมินผลกระทบของกลยุทธ์การป้องกัน RTI ต่าง ๆ ในการตั้งค่านี การศึกษานี้ให้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการบาดเจ็บของการจราจรบนถนนในชนบทที่มีปริมาณน้อยซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการวิจัยน้อยมาก นอกจากนี้ยังให้การออกแบบการศึกษาแบบจำลองได้สำหรับผู้สนใจในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่คล้ายกันบนถนนในชนบทที่มีปริมาณต่ำ

เรื่องที่ 2 Moran & Stanley (2006) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การป้องกันการจมน้ำของเด็กวัยหัดเดิน: การสอนผู้ปกครองเรื่องความปลอดภัยในน้ำร่วมกับบทเรียนน้ำในเด็ก การศึกษากล่าวถึง

ความเข้าใจผิดของผู้ปกครองเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็กวัยหัดเดินในการเรียนว่ายน้ำ ซึ่งก่อนหน้านี้ระบุโดย บิตามารดา (n = 106) ของเด็กวัย 2-4 ปีที่ลงทะเบียนเรียนในโรงเรียนสอนว่ายน้ำน้ำ โดยการทำแบบสอบถามที่กำกับตนเองก่อนและหลังโปรแกรมความปลอดภัยจากน้ำในสระว่ายน้ำระยะเวลา 10 สัปดาห์ ทดสอบความแตกต่างในด้านความรู้ ความเข้าใจ ก่อนและหลังการเรียนรู้ โดยการแจกแจงความถี่และทดสอบไคสแควร์เพื่อระบุการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในความเข้าใจของผู้ปกครองของเด็กวัยหัดเดินปลอดภัยหลังจากได้โปรแกรม การปรับปรุงความเข้าใจที่เป็นนัยสำคัญในความเข้าใจของผู้ปกครองเห็นได้ชัดหลังโครงการ ผู้ปกครองส่วนใหญ่รู้ว่าสระว่ายน้ำของครอบครัวหรือเพื่อนเป็นสถานที่หลักในการจมน้ำของเด็กวัยหัดเดิน (59% เทียบกับ 78%) พ่อแม่หลายคนเห็นพ้องกันว่าเด็กวัยหัดเดินของตนต้องการการกำกับดูแลจากผู้ใหญ่มากขึ้นหลังจากเรียนว่ายน้ำ (85% เทียบกับ 97%) และไม่เห็นด้วยมากนักว่าทเรียนว่ายน้ำเป็นวิธีที่ดีที่สุดในการป้องกันการจมน้ำตายของเด็กวัยหัดเดิน (65% เทียบกับ 74%) ความเข้าใจของผู้ปกครองเกี่ยวกับการช่วยชีวิตผู้ป่วยด้วยหัวใจและหลอดเลือด (CPR) ไม่ได้เพิ่มขึ้นหลังจากโปรแกรม การศึกษาครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่าบทเรียนในโรงเรียนสอนว่ายน้ำของเด็กวัยหัดเดินเป็นโอกาสที่มีคุณค่าในการทำความเข้าใจกับความเข้าใจผิดของผู้ปกครองเกี่ยวกับความปลอดภัยในการลงน้ำของเด็กวัยหัดเดิน

เรื่องที่ 3 Ben-Bassat & Avnieli (2016) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กวัยอนุบาลต่อพฤติกรรมและความรู้ของพ่อแม่ เพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและเพื่อให้เด็ก ๆ มีปลอดภัยในฐานะคนเดินเท้าผู้ขับขี่จักรยาน และผู้โดยสารในระบบยานพาหนะ การวิจัยในปัจจุบันเสนอแนวทางใหม่ในการตรวจสอบผลกระทบของความปลอดภัยทางถนนที่เป็นเอกลักษณ์ โปรแกรมการศึกษาสำหรับเด็กอนุบาลสำหรับกลุ่มเป้าหมายผู้ปกครอง โปรแกรมนี้มีชื่อว่า "Zahav Bagan Program" (ZBP) ซึ่งจัดทำขึ้นที่โรงเรียนอนุบาลสัปดาห์ละครั้งในช่วงปีการศึกษาทั้งปีดำเนินการโดยอาสาสมัครของพลเมืองอาวุโสและเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาที่เป็นทางการของเด็กวัยดรุณประสงค์หลักของ การศึกษาในปัจจุบันคือการเปรียบเทียบพฤติกรรมรับรู้และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มผู้ปกครองทั้ง 2 กลุ่มคือกลุ่มที่มีบุตรเข้าร่วมกลุ่ม ZBP และเด็กที่เสียชีวิต กลุ่มหลังนี้เป็นกลุ่มควบคุม การสำรวจทางโทรศัพท์ได้ดำเนินการโดยใช้ตัวอย่างจาก พ่อแม่ 76 คน ZBP และผู้ปกครองกลุ่มควบคุม 59 คน ผลการสำรวจแสดงให้เห็นว่าไม่มีผลต่อ ZBP ต่อความรู้ของผู้ปกครองเกี่ยวกับกฎหมายและคำแนะนำด้านความปลอดภัยทางถนนของเด็ก ๆ แต่ที่สำคัญกว่าผลการศึกษาชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่สำคัญในแง่ของการปฏิบัติตามพฤติกรรมการทำงานที่ปลอดภัยของผู้ปกครองและความปลอดภัยทางถนนในชีวิตประจำวัน ผลการวิจัยเหล่านี้ยืนยันถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนของโปรแกรม

การศึกษาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในฐานะทริกเกอร์และเตือนสติให้กับเด็ก ๆ และผู้ปกครองของพวกเขาเพื่อใช้เป็นผู้ใช้ที่ระมัดระวัง

เรื่องที่ 4 Schützhofer, Lüftenegger, Knessl, & Mogel (2017) ได้ศึกษาผลของโปรแกรม FASIK ที่มีต่อการชี้จรรยาได้อย่างปลอดภัยของเด็กนักเรียนประถมศึกษา โดยการทดสอบให้นักเรียนชี้จรรยาในโรงเรียนประถมศึกษาเพื่อหามาตรการลดอุบัติเหตุเนื่องจากการชี้จรรยาของเด็กวัยเรียนที่มีมากขึ้น และเพื่อให้การชี้จรรยาช่วยเพิ่มการพัฒนาขีดความสามารถด้านการจราจรและยังช่วยให้การสัญจรเพิ่มความคล่องตัว การศึกษามีจุดมุ่งหมายเพื่อแสดงให้เห็นว่ามีมาตรการที่โรงเรียนสามารถนำมาใช้ได้ง่ายเพื่อช่วยเพิ่มการชี้จรรยาได้อย่างปลอดภัยของเด็กนักเรียน การทดสอบการชี้จรรยาโดยใช้กลุ่มตัวอย่างเด็กนักเรียนอายุสิบขวบที่สมัครใจในประเทศออสเตรีย เสริมด้วยการแทรกแซงทางจิตวิทยาการจราจรระยะสั้นสำหรับผู้ปกครองที่เรียกว่า FASIKI จุดมุ่งหมายหลักของโครงการ FASIKI คือการส่งเสริมการปั่นจักรยานที่ปลอดภัยสำหรับเด็ก ดังนั้นโปรแกรมจึงแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาโดยเฉลี่ยของเด็กอายุสิบขวบเพื่อให้พวกเขาสามารถฝึกฝนได้อย่างเพียงพอในเรื่องอายุและระดับความสามารถ จากมุมมองทางจิตวิทยานับว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับพฤติกรรมการชี้จรรยาอย่างปลอดภัยของเด็กวัยนี้ ซึ่งผู้ปกครองไม่ให้ความสนใจในการจราจรของบุตรหลานหรือมีความประมาท การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของโปรแกรม FASIKI โดยใช้แบบประเมินผลสี่ระดับของ Kirkpatrick จากการออกแบบเพื่อประเมินความรู้ความเข้าใจและทัศนคติของพ่อแม่ที่เข้าร่วมในโครงการรวมถึงผลกระทบของโปรแกรมฝึกทักษะการปฏิบัติของบุตรหลานของตนในการทดสอบโดยการชี้จรรยาแบบสมัครใจ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นถึงผลดีของโปรแกรม FASIKI ทั้งการเพิ่มความรู้และทัศนคติของผู้ปกครองและทักษะการปฏิบัติในการชี้จรรยาของเด็กนักเรียน ความตั้งใจของพ่อแม่ในการส่งเสริมให้เด็ก ๆ ได้รับการฝึกฝนในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย

เรื่องที่ 5 กานต์พิชชา หนูบุญ และ พรณีย์ บัญชรหัตถกิจ (2556) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา ผลการศึกษาพบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรสูงกว่าก่อนการทดลอง สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ .01

เรื่องที่ 6 ทิพวรรณ แสงทอง และคณะ (2556) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ศึกษาในวัยรุ่นจำนวน 110 คน ที่มีอายุระหว่าง 14–15 ปี ทั้งเพศชายและหญิงที่ศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นชั้นปีที่ 3 ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2556 ทำการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้น (Multi-stage Sampling) คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์แบ่งเป็นกลุ่มทดลองที่ 1 จำนวน 60 คน กลุ่มทดลองที่ 2 จำนวน 50 คน โดยทั้ง 2 กลุ่มทดลองจะได้รับโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนตามแนวคิดของแบนดูราในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป แบบประเมินพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติความแปรปรวนแบบวัดซ้ำ (Repeated measure ANOVA) ผลการวิจัยพบว่า หลังการเข้าร่วมโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตน กลุ่มทดลองที่ 1 และ 2 มีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองสัปดาห์ที่ 8 และ 12 สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และกลุ่มทดลองที่ 1 และ 2 มีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เรื่องที่ 7 ดาริกา บิลโส๊ะ (2557) ศึกษาเรื่อง ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาผลของการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย 2) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง 3) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางกับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างเป็น นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย จำนวน 50 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติทดสอบค่าที ผลการวิจัยพบว่า 1) ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยใน

การเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2) ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3) ผลการวิจัยแสดงว่าโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองสามารถส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายได้

เรื่องที่ 8 นฤชน มงคลศิริ (2560) ได้ศึกษาผลการใช้ชุดกิจกรรมโดยประยุกต์แนวคิดการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติที่มีต่อทัศนคติและการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยของนักเรียนประถมศึกษาตอนปลาย การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาผลการใช้ชุดกิจกรรมโดยประยุกต์แนวคิดการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติที่มีต่อทัศนคติในการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยของนักเรียนประถมศึกษาตอนปลาย ตัวอย่าง คือ นักเรียนประถมศึกษาตอนปลาย จำนวน 44 คน โรงเรียนบ้านปลายคลองน้อย จ.สมุทรสาคร แบ่งเป็นนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับชุดกิจกรรมเรื่องการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยตามการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติโดยวิธีปกติ จำนวน 22 คน และนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ได้รับการจัดกิจกรรมเรื่องการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยโดยวิธีปกติ จำนวน 22 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ ชุดกิจกรรมเรื่องการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยตามการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติ มีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.93 แบบวัดทัศนคติในการชี้อจกรยาน การชี้อจกรยานปลอดภัย และแบบประเมินทักษะการปฏิบัติในการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัย มีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.82, 0.88, 1.00 ตามลำดับ ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.88, 0.80, 0.82 ตามลำดับการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนด้วยค่าที ผลการวิจัยพบว่า 1) ค่าเฉลี่ยของคะแนนทัศนคติในการชี้อจกรยาน การปฏิบัติในการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัย และทักษะการปฏิบัติ หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับการใช้ชุดกิจกรรมเรื่องการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยตามการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติสูงกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2) ค่าเฉลี่ยของคะแนนทัศนคติในการชี้อจกรยาน การปฏิบัติในการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัย และทักษะการปฏิบัติ หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับการใช้ชุดกิจกรรมเรื่องการชี้อจกรยานอย่างปลอดภัยตามการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุป จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจำนวน 8 เรื่อง (Zimmerman, Jinadasa, Maegga, and Guerrero, 2015; Moran & Stanley, 2016; Ben-Bassat & Avnieli, 2016; กานต์พิชชา หนูบุญ และ พรรณี บัญชรหัตถกิจ, 2556; ทิพวรรณ แสงทอง และคณะ, 2556; ดาริกา บิลีเส๊ะ, 2557; นฤชน มงคลศิริ, 2560) พบว่า การใช้โปรแกรมความปลอดภัยในการลดหรือป้องกันการเกิด

อุบัติเหตุทางถนนส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง ซึ่งตัวแปรที่ผู้วิจัยให้ความสำคัญและมุ่งเน้นเพื่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงคือ พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน สอดคล้องกับผลการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนที่มุ่งเน้นให้ผู้ใช้นั้นมีความรู้ในการขับข้อย่างปลอดภัย รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ใช้ถนน โดยจัดในรูปแบบของการนำกิจกรรมต่าง ๆ เข้ามาเป็นสื่อกลางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเสริมความปลอดภัย

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	ประชากร	วิธีการจัดกิจกรรม
1.Zimmerman, Jinadasa, Maegga, and Guerrero (2015)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมความปลอดภัยทางถนน ตัวแปรตาม :การบาดเจ็บบนท้องถนน	การให้ความรู้	คนที่ใช้ถนน จำนวน 2,023 คน	ความปลอดภัยและอันตรายของสิ่งก่อสร้างบนถนน
2. Moran & Stanley (2006)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมเสริมสร้างความรู้เรื่องความปลอดภัยทางน้ำ ตัวแปรตาม : การศึกษาของผู้ปกครองและทัศนคติของผู้ปกครอง	ให้ความรู้แก่ผู้ปกครอง	ผู้ปกครองของเด็กที่มีอายุ 2 – 4 ปี จำนวน 106 คน	1) ความตระหนักของการดูแลของผู้ใหญ่ 2) วิธีดูแลบ้านที่ชายหาดและเมื่อเล่นเรือ 3) ยกตัวอย่างสถานการณ์เด็กที่จมน้ำ 4) ทักษะการช่วยฟื้นคืนชีพ (CPR)
3. Ben-Bassat & Avnieli (2016)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมศึกษาความปลอดภัยทางถนน ตัวแปรตาม : พฤติกรรมและความรู้ของพ่อแม่	ให้ความรู้แก่อาสาสมัคร	ผู้ปกครองจำนวน 135 คน	แนวทางในการสร้างความปลอดภัยในการใช้ถนน

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	ประชากร	วิธีการจัดกิจกรรม
4. Schützhofer, Lüftenegger, Knessl & Mogel (2017)	ตัวแปรต้น : โปรแกรม FASIK ตัวแปรตาม : การ ขี่จักรยานอย่าง ปลอดภัย	ฝึกปฏิบัติ สร้างความ ตระหนัก ให้ความรู้	ผู้ปกครอง จำนวน 78 คน และเด็ก จำนวน 124 คน	การรับรู้ความสามารถ ในการขี่จักรยานของ ผู้ปกครอง บทบาทของผู้ปกครอง ในการดูแลความ ปลอดภัยของเด็ก
5. กานต์พิชชา หนูบุญ และ พรรณี บัญชร หัตถกิจ (2556)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมสุข ศึกษา ตัวแปรตาม : อุบัติเหตุจราจร จาก รถจักรยานยนต์	ใช้การบรรยาย และตอบ แบบสอบถาม พฤติกรรม	นักศึกษา จำนวน 68 คน	1.ความรู้ 2.การรับรู้ความรุนแรง 3.การรับรู้โอกาสเสี่ยง 4.ความคาดหวัง 5.ความสามารถตนเอง 6.ความตั้งใจในการ ปฏิบัติ 7.การปฏิบัติ
6. ทิพวรรณ แสงทอง และ คณะ (2556)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมสร้าง เสริมสมรรถนะ แห่งตนเอง ตัวแปรตาม : แบบประเมิน พฤติกรรมป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน จากการขี่ รถจักรยานยนต์	สร้างเสริมให้ เกิดการรับรู้ สมรรถนะแห่ง ตน	นักเรียน มัธยมศึกษาปีที่ 3 อายุระหว่าง 14 – 15 ปี จำนวน 110 คน	สอนพฤติกรรม และ กฎหมาย การป้องกันตัวจาก อุบัติเหตุ ฝึกปฏิบัติ
7. ดาริกา บิลโສະ (2557)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมส่งเสริม สุขภาพ	1.รับรู้ข้อมูล 2.ปลูก จิตสำนึก	นักเรียน มัธยมศึกษา ตอนปลาย จำนวน 50 คน	ให้ความรู้โดยการชม คลิปวิดีโอ การใช้ คำถาม

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	ประชากร	วิธีการจัดกิจกรรม
	ตัวแปรตาม : ความปลอดภัยใน การเดินทางของ นักเรียน	3.รับรู้การ ปฏิบัติและ ประเมินตนเอง 4.เพื่อนช่วย เพื่อนและจิต อาสา 5.ให้คำปรึกษา และเสริมแรง		
8. นฤชน มงคล ศิริ (2560)	ตัวแปรต้น : ชุด กิจกรรม ตัวแปรตาม : การ ขี่จักรยานอย่าง ปลอดภัย	1.รู้ถึงอุบัติเหตุ ทางจักรยาน 2.พร้อมก่อน ปั่น 3.ปั่นแล้วได้ อะไร 4.ดูแลให้เป็น 5.รู้กฎก่อนปั่น 6.ป้ายบอกทาง 7.ใช้สัญญาณ มือ 8.ปั่นตามกฎหมาย 9.ปั่นหลบหลีก 10.ปั่นอย่าง ปลอดภัย	นักเรียน ประถมศึกษา ตอนปลาย จำนวน 44 คน	สร้างความตระหนัก ให้ความรู้ทั้งทฤษฎี และการปฏิบัติ

จากตารางที่ 1 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเสริมความปลอดภัยจำนวน 8 เรื่อง พบว่า ตัวแปรที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขี่จักรยาน 2 เรื่อง รองลงมาเป็นการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขี่รถจักรยานยนต์ 2 เรื่อง และการสร้างเสริมความปลอดภัยทางถนน 2 เรื่อง และการสร้างเสริมความปลอดภัยการจมน้ำ 1 เรื่อง ดังนั้นในการศึกษาโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย ผู้วิจัยจึงได้นำองค์ประกอบด้านความตระหนัก

การยอมรับ การปฏิบัติ และการรับไว้สำหรับนิสัยใหม่ มาเป็นส่วนประกอบภายในกิจกรรมโดยมีจุดประสงค์ให้เกิดการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

2. ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

2.1 ความหมายของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

Bandura (1986; Evans, 1989; อรพรรณ น้อยวัฒน์ และอารยา ประเสริฐชัย, 2558) ได้ใช้คำว่า การรับรู้ความสามารถของตนเอง (Self-Efficacy) โดยให้ความจำกัดความเป็นการทำงานที่บุคคลตัดสินใจเกี่ยวกับ ความสามารถของตนเองที่จะจัดการและดำเนินการกระทำพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยที่ Bandura นั้นไม่ได้กล่าวถึงคำว่าคาดหวังอีกเลย

Bandura มีความเชื่อว่าการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้น มีผลต่อการกระทำของบุคคล บุคคล 2 คน ที่อาจมีความสามารถไม่ต่างกัน แต่อาจแสดงออกในคุณภาพที่แตกต่างกันได้ ถ้าพบว่าคน 2 คนนี้มีการรับรู้ความสามารถของตนเองแตกต่างกัน ในคนคนเดียวก็เช่นกัน ถ้ารับรู้ความสามารถของตนเองในแต่ละสภาพการณ์แตกต่างกัน ก็อาจจะแสดงพฤติกรรมออกมาได้แตกต่างกันเช่นกัน Bandura เห็นว่าความสามารถของคนเรานั้นไม่ตายตัว หากแต่ยืดหยุ่นตามสภาพการณ์ ดังนั้น สิ่งที่จะกำหนดประสิทธิภาพของการแสดงออก จึงขึ้นอยู่กับ การรับรู้ความสามารถของตนเอง ในสภาวะการณั้ นั้น ๆ นั่นเอง นั่นคือถ้าเรามีความเชื่อว่าเรามีความสามารถ เราก็จะแสดงออกถึงความสามารถนั้นออกมา คนที่เชื่อว่าตนเองมีความสามารถจะมีความอดทน อุตสาหะ ไม่ท้อถอยง่าย และจะประสบความสำเร็จในที่สุด มักมีคำถามว่าการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้นเกี่ยวข้องกับหรือแตกต่างอย่างไรกับความคาดหวัง ผลที่จะเกิดขึ้น (Outcome Expectation) เพื่อให้เข้าใจและชัดเจน Bandura ได้เสนอภาพแสดงความแตกต่างระหว่างการรับรู้เกี่ยวกับความสามารถของตนเอง และความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น ดังภาพที่ 1

		ความคาดหวังในผลของการกระทำ	
		สูง	ต่ำ
การรับรู้ความสามารถตนเอง	สูง	มีแนวโน้มที่จะทำ แน่นอน	มีแนวโน้มที่จะไม่ทำ
	ต่ำ	มีแนวโน้มที่จะทำ	มีแนวโน้มที่จะไม่ทำ แน่นอน

ภาพที่ 1 แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเอง และความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น (Bandura, 1977)

การรับรู้ความสามารถของตนเอง เป็นการตัดสินใจความสามารถของตนเองว่าจะสามารถทำงานได้ในระดับใด ในขณะที่ความคาดหวังเกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้นนั้น เป็นการตัดสินใจว่าผลกระทบใดจะเกิดขึ้นจากการกระทำพฤติกรรมดังกล่าว อย่างเช่นที่นักกีฬามีความเชื่อว่าเขากระโดดได้สูงถึง 6 ฟุต ความเชื่อดังกล่าวเป็นการตัดสินใจความสามารถของตนเอง การได้รับการยอมรับจากสังคม การได้รับรางวัล การพึงพอใจในตนเองที่กระโดดได้สูงถึง 6 ฟุต เป็นความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น แต่จะต้องระวังความเข้าใจผิดเกี่ยวกับ ความหมายของคำว่า ผลที่เกิดขึ้น ในที่นี้จะหมายถึง ผลกระทบของการกระทำพฤติกรรมเท่านั้น มิได้หมายถึงผลที่แสดงถึงการกระทำพฤติกรรม เพราะว่าผลที่แสดงถึงการกระทำพฤติกรรมนั้นจะพิจารณาว่า พฤติกรรมนั้น สามารถทำได้ตามการตัดสินใจความสามารถของตนเองหรือไม่ นั่นคือจะกระโดดได้สูงถึง 6 ฟุตหรือไม่ ซึ่งการจะกระโดดได้สูงถึง 6 ฟุตหรือไม่นั้น มิใช่เป็นการคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น ซึ่งมุ่งที่ผลกระทบที่จะได้จากการกระทำพฤติกรรมดังกล่าว

การรับรู้ความสามารถของตนเอง และความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้นนั้นมีความสัมพันธ์กันมาก โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองนี้มีผลต่อการตัดสินใจที่จะกระทำพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ ซึ่งจะเห็นได้จากภาพที่ 1 ความคาดหวังเกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้นดังกล่าวแน่นอน แต่ถ้ามีเพียงด้านใดสูงหรือต่ำบุคคลนั้นมีแนวโน้มจะไม่แสดงพฤติกรรม

นอกจากนี้ Berry (1987) ได้ให้ความหมายของการรับรู้ความสามารถของตนเองว่าเป็นความสามารถของบุคคลในการที่จะจัดการกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ โดยบุคคลรับรู้ว่าคุณเองมีความสามารถในเรื่องใดบ้าง และจะไม่ประเมินค่าในสิ่งที่ต้องเผชิญสูงมากนัก สอดคล้องกับ Mcshane and Glinow (2003) กล่าวว่า การรับรู้ความสามารถของตนเอง คือ ความเชื่อว่าตนมีความสามารถและแรงจูงใจที่จะกระทำพฤติกรรมต่าง ๆ ให้สำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพของบุคคล

สรุปได้ว่า ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง หมายถึง แนวคิดที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถของตนเองกับความคาดหวังผลที่จะเกิดขึ้น โดยที่ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองนี้มีผลต่อการตัดสินใจว่าตนเองมีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ของบุคคลหรือไม่ กล่าวคือ ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองและมีความคาดหวังในผลของการกระทำสูง บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะกระทำแน่นอน ในทางตรงกันข้าม ถ้าบุคคลมีการรับรู้ความสามารถตนเองแต่มีความคาดหวังในผลของการกระทำต่ำ บุคคลก็มีแนวโน้มที่จะไม่กระทำแน่นอน

2.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

Bandura (1999) กล่าวถึงสาระสำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองการรับรู้ความสามารถของตนว่า เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อความสำเร็จ การที่บุคคลจะกระทำหรือแสดง

พฤติกรรมบุคคลนั้น ๆ จะมีการประเมินว่าตนสามารถนำสิ่งที่มืออยู่ในตัวมาใช้ได้หรือไม่ และในระดับใด การรับรู้ความสามารถของตนเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นว่าบุคคลได้ใช้ความพยายามหรือไม่ ปริมาณเท่าใด และยาวนานแค่ไหนที่บุคคลนั้นใช้ความพยายามในการฟันฝ่าอุปสรรคหรือปัญหาที่ประสบ ในงานที่ยากและเป็นงานที่ก่อให้เกิดความวิตกกังวล บุคคลที่มีการรับรู้ความสามารถของตนสูงจะมองงานที่ยู้งยากกว่าเป็นสิ่งที่ท้าทายมากกว่าเป็นความเสี่ยงหรือสิ่งที่ต้องหลีกเลี่ยง มีความกระตือรือร้นเอาใจใส่ในงานที่ทำมีความต้องการความสำเร็จสูงและใช้ความพยายามความมุ่งมั่นในการทำงานยาวนานกว่า บุคคลที่รับรู้ว่าจะตนเองมีความสามารถต่ำ ส่วนบุคคลที่มีการรับรู้ความสามารถของตนต่ำมักมองงานที่ยู้งยากกว่าเป็นสิ่งที่ควรหลีกเลี่ยงเมื่อเผชิญกับอุปสรรคมักลังเลในความสามารถของตน ลังเลที่จะจัดการ กับอุปสรรคที่ตนกำลังเผชิญ ความพยายามน้อยและล้มเลิกได้ง่ายเมื่อเผชิญกับปัญหายู้งยาก สอดคล้องกับแนวคิดของ Evans (1988) ซึ่งได้อธิบายว่า ความเชื่อในความสามารถตนเอง พิจารณาจากความรู้สึก ความคิด การตั้งใจและพฤติกรรม ซึ่งบุคคลที่มีการรับรู้ความสามารถตนสูง จะช่วยให้เขาประสบความสำเร็จ และมีความเป็นอยู่ที่ดี เมื่อเผชิญปัญหาหรืองานที่ยากจะเป็นสิ่งที่ท้าทายให้เขาแก้ไขโดยใช้ความพยายาม ถึงแม้จะล้มเหลวเขาก็จะมองความผิดพลาดไปที่พยายามไม่เพียงพอ หรือ ขาดความรู้หรือทักษะ ในทางตรงกันข้ามผู้ที่มีการรับรู้ความสามารถของตนเองต่ำจะมองงานที่ยากว่าเป็น ภาวะคุกคาม จะหลีกเลี่ยงและล้มเลิกการกระทำนั้น ๆ เมื่อมีความผิดพลาดจะมองว่าตนเองด้อยขาดความสามารถ

สรุปได้ว่า การรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นการที่บุคคลรับรู้ความสามารถในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของตนเองว่าตนเองนั้นจะสามารถกระทำกิจกรรมนั้นได้สำเร็จมากน้อยเพียงใด และเป็นปัจจัยที่ช่วยให้บุคคลตัดสินใจในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ได้ หากบุคคลขาดการรับรู้ความสามารถตนเองอาจส่งผลให้มีการตัดสินใจที่ผิดพลาดและส่งผลกระทบต่อตนเอง และผู้อื่น

2.3 องค์ประกอบของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

ในการพัฒนาการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้น Bandura เสนอว่ามีอยู่ด้วยกัน 4 องค์ประกอบ (Kazdin, 1974; Evans, 1989) ได้แก่

1) ประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จ (Mastery Experiences) ซึ่ง Bandura เชื่อว่าเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ในการพัฒนาการรับรู้ความสามารถของตนเอง เนื่องจากว่า เป็นประสบการณ์โดยตรง ความสำเร็จทำให้เพิ่มความสามารถของตนเอง บุคคลจะเชื่อว่าเขาสามารถที่จะทำได้ ดังนั้น ในการที่จะพัฒนาการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้น จำเป็นที่จะต้องฝึกให้เขามีทักษะเพียงพอที่จะประสบความสำเร็จได้พร้อม ๆ กับการทำให้เขารับรู้ว่า เขามีความสามารถ จะกระทำเช่นนั้น จะทำให้เขาใช้ทักษะที่ได้รับการฝึกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด บุคคลที่รับรู้

ตนเองมีความสามารถนั้น จะไม่ยอมแพ้อะไรง่าย ๆ แต่จะพยายามทำงานต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายที่ต้องการ

2) โดยการใช้ตัวแบบ (Modeling) การที่ได้สังเกตตัวแบบแสดงพฤติกรรมที่มีความซับซ้อน และได้รับผลกระทบที่พึงพอใจ ก็จะทำให้ผู้ที่สังเกตฝึกความรู้สึกว่าเขาก็จะสามารถที่จะประสบความสำเร็จได้ถ้าเขาพยายามจริงและไม่ย่อท้อ ลักษณะของการใช้ตัวแบบที่ส่งผลต่อความรู้สึกว่าเขามีความสามารถที่จะทำได้นั้น ได้แก่ การแก้ปัญหาของบุคคลที่มีความกลัวต่อสิ่งต่าง ๆ โดยที่ให้ผู้ดูตัวแบบที่มีลักษณะคล้ายกับตนเองก็สามารถทำให้ลดความกลัวต่าง ๆ เหล่านั้นได้

3) การใช้คำพูดชักจูง (Verbal Persuasion) เป็นการบอกว่า บุคคลนั้นมีความสามารถที่จะประสบความสำเร็จได้ วิธีการดังกล่าวนี้ค่อนข้างง่ายและใช้กันทั่วไปซึ่ง Bandura ได้กล่าวว่า การใช้คำพูดชักจูงนั้นไม่ค่อยจะได้ผลนัก ในการที่จะทำให้คนเราสามารถที่พัฒนาการรับรู้ความสามารถของตนเอง (Evans, 1989) ซึ่งถ้าจะให้ได้ผล ควรจะใช้ร่วมกับการทำให้บุคคลมีประสบการณ์ของความสำเร็จ ซึ่งอาจจะต้องค่อย ๆ สร้างความสามารถให้กับบุคคลอย่างค่อยเป็นค่อยไปและให้เกิดความสำเร็จตามลำดับขั้นตอน พร้อมทั้งการใช้คำพูดชักจูงร่วมกัน ก็ย่อมที่จะได้ผลดีในการพัฒนาการรับรู้ความสามารถของตน

4) การกระตุ้นทางอารมณ์ (Emotional Arousal) การกระตุ้นทางอารมณ์มีผลต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองในสภาพที่ถูกข่มขู่ ในการตัดสินใจถึงความวิตกกังวล และความเครียดของคนเรานั้น บางส่วนจะขึ้นอยู่กับการกระตุ้นทางสรีระ การกระตุ้นที่รุนแรงทำให้การกระทำไม่ค่อยได้ผลดี บุคคลจะคาดหวังความสำเร็จ เมื่อเขาไม่ได้อยู่ในสภาพการณ์ที่กระตุ้นด้วยสิ่งที่ไม่พึงพอใจ ความกลัวก็จะกระตุ้นให้เกิดความกลัวมากขึ้น บุคคลก็จะเกิดประสบการณ์ของความล้มเหลว อันจะทำให้การรับรู้เกี่ยวกับ ความสามารถของตนต่ำลง

สรุปได้ว่า บุคคลจะรับรู้ความสามารถของตนเองมากขึ้นเพียงใด ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบ 4 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) การประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งเป็นประสบการณ์ที่บุคคลเรียนรู้จากความสำเร็จของตนเองโดยตรงทำให้มีการรับรู้ความสามารถตนเองเพิ่มขึ้น โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้นักเรียนสำรวจประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง พร้อมวิเคราะห์พฤติกรรมที่ส่งผลให้เกิดความสำเร็จนั้น 2) การใช้ตัวแบบ เป็นการเรียนรู้จากประสบการณ์ของบุคคลอื่น เพื่อปฏิบัติตามให้เกิดความสำเร็จ โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้นักเรียนดูวิดีโอทัศน์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) การใช้คำพูดชักจูง เป็นการใช้คำพูดชักชวน จูงใจให้เกิดการกระทำที่เป็นไปตามที่คาดหวัง แต่หากใช้คำพูดชักจูงจะส่งผลต่อบุคคลได้น้อย จึงควรมีการใช้ควบคู่กับวิธีการอื่นร่วมด้วย โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้นักเรียนคิดคำขวัญ หรือนโยบาย เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4) การกระตุ้นอารมณ์

เป็นสถานการณ์ที่บุคคลถูกกระตุ้น หรือบีบบังคับ ไม่ว่าจะจากสถานการณ์หรือบุคคล และส่งผลต่อสภาวะทางจิตใจ โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้จำลองสถานการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งนักเรียนเป็นจำลองเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หากบุคคลได้พบกับประสบการณ์ต่าง ๆ ข้างต้นสามารถส่งผลให้บุคคลนั้น มีการรับรู้ความสามารถที่ดีขึ้นได้

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสร้างเสริมความปลอดภัยจำนวน 8 เรื่องดังนี้

เรื่องที่ 1 Duong & Parker (2018) ได้ศึกษา เด็กและเยาวชนขับขี่รถจักรยานยนต์ผิดปกติและพฤติกรรมการเร่งมอเตอร์ไซค์ เพื่อตรวจสอบบรรทัดฐานการขับขี่รถจักรยานยนต์และผลกระทบต่อสังคม ตรวจสอบว่าการเข้าใจผิดของบรรทัดฐานบรรยายที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์พฤติกรรมการเร่งความเร็วเป็นที่แพร่หลายในหมู่นักขับขี่รถจักรยานยนต์รุ่นเยาว์และมีการเชื่อมโยงกันหรือไม่ความเข้าใจผิดเหล่านี้กับพฤติกรรมการเร่งความเร็ว โดยใช้วิธีการสำรวจภาคตัดขวางของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อายุน้อย 541 คน เป็นระยะที่สองของโครงการขนาดใหญ่ที่ตรวจสอบบทบาทของบรรทัดฐานทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทัศนคติและพฤติกรรม ผลการวิจัยพบว่าความเข้าใจผิดของการรับรู้บรรทัดฐานเร่งความเร็วของทั้งชายและหญิง นักขับขี่รถจักรยานยนต์รุ่นเยาว์มีความสัมพันธ์ระหว่างความเข้าใจผิดเชิงบรรทัดฐานกับพฤติกรรมการเร่งความเร็วและระหว่างพฤติกรรมการเร่งความเร็วและการอนุมัติให้เร่งพฤติกรรมโดยนักขับขี่รถจักรยานยนต์รุ่นเยาว์ นอกจากนี้การปรากฏตัวของเพื่อนถูกพบเพื่อบรรเทาความสัมพันธ์ระหว่างความเข้าใจผิดของบรรทัดฐานเร่งและพฤติกรรมการเร่งความเร็ว

เรื่องที่ 2 Baretta, Greco & Steca (2017) ได้ศึกษา การทำความเข้าใจเกี่ยวกับประสิทธิภาพของการเล่นกีฬาที่มีความเสี่ยง: บทบาทของความเชื่อในการรับรู้ความสามารถของตนเองและการแสวงหาความรู้สึกในการแข่งขันดำน้า การแสวงหาความรู้สึกและความเชื่อในการรับรู้ความสามารถของตนเองนั้นแสดงให้เห็นว่าเกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมและการเสี่ยงในกีฬาที่เสี่ยง อย่างไรก็ตามมีการให้ความสนใจเพียงเล็กน้อยกับบทบาทของพวกเขาเกี่ยวกับการแสดง การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าการรับรู้ความสามารถของตนเองและการรับรู้ถึงความสามารถในการทำนายผลการเล่นกีฬาในสาขาวิชาฟรีไดวิ่งต่ำและที่มีความเสี่ยงสูงหรือไม่ ตัวอย่างของนักฟรีไดวิ่ง 129 คนที่ฝึกฝนวินัยการรับฟรีไดวิ่งที่มีความเสี่ยงต่ำ (N = 86) และวินัยการฟรีไดวิ่งที่มีความเสี่ยงสูงขึ้น (N = 43) เสร็จสิ้นแบบสอบถามที่รายงานด้วยตนเอง สมรรถนะตนเอง ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าการแสวงหาความรู้สึกและการรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นตัวแทนของตัวพยากรณ์สองตัวที่แตกต่างกันของประสิทธิภาพการทำงานในวินัยการดำน้ำที่มีความเสี่ยงสูง

เรื่องที่ 3 วิลาวัณย์ ดาราฉาย (2554) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียนช่วงชั้นที่ 2-3 การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อ 1) เปรียบเทียบการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียน จำแนกตามตัวแปร เพศ ระดับชั้น และผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียน 2) ศึกษาปฏิสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษาของมารดากับการมีส่วนร่วมในกิจกรรมของโรงเรียนของมารดาที่ส่งผลร่วมกันต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียน 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความสามารถในการส่งเสริมด้านการเรียนของมารดากับการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียน 4) เพื่อหาปัจจัยที่สามารถทำนายการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียน ผลการวิจัยพบว่า 1) นักเรียนเพศหญิงและนักเรียนเพศชายมีการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 โดยนักเรียนเพศหญิงมีการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนสูงกว่านักเรียนเพศชาย 2) นักเรียนระดับช่วงชั้นที่ 2 และนักเรียนระดับช่วงชั้นที่ 3 มีการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนไม่แตกต่างกัน 3) นักเรียนที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนต่างกัน มีการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนสูงมีการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนสูงกว่านักเรียนที่มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนต่ำ และปานกลาง 4) ไม่พบปฏิสัมพันธ์ระหว่าง ระดับการศึกษาของมารดากับการมีส่วนร่วมในกิจกรรมของโรงเรียนของมารดาที่ส่งผลร่วมกันต่อการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียน

เรื่องที่ 4 เบญจวรรณ ขุนฤทธิ์ (2557) ได้ศึกษาการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ศูนย์การศึกษานอกที่ตั้ง การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) การรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ศูนย์การศึกษานอกที่ตั้ง 2) ความสัมพันธ์ ระหว่างความสามารถของตนเองด้านการเรียนกับผลการเรียนของนักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต ศูนย์การศึกษานอกที่ตั้ง ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ นักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจที่ลงทะเบียนในรายวิชาภาษาไทยเพื่อการสื่อสาร ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2557 จำนวน 25 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ แบบวัดการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียน และนำผล มาวิเคราะห์หาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์ สัน ผลการวิจัย พบว่า 1) นักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจ มีระดับการรับรู้ความสามารถของตนเอง ด้านการเรียน โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง และ 2) นักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจมีการรับรู้ ความสามารถของตนเองด้านการเรียนไม่มีความสัมพันธ์กับผลการเรียน

เรื่องที่ 5 โชติกา สารปัญญา (2561) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่าต่อคุณภาพชีวิตผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อม วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่าต่อคุณภาพชีวิตผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อม กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อมซึ่งได้รับการตรวจรักษาที่ห้องตรวจศัลยกรรมกระดูก แผนกผู้ป่วยนอกโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์จำนวน 44 คน แบ่งเป็นกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลอง กลุ่มละ 22 คน จับคู่กลุ่มตัวอย่างตามอายุ เพศ และระยะเวลาการเจ็บป่วย กลุ่มควบคุมได้รับการพยาบาลตามปกติส่วนกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่า ซึ่งประยุกต์ทฤษฎีส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเป็นระยะเวลา 6 สัปดาห์ เครื่องมือทดลอง คือโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่า แบบประเมินการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการออกกำลังกาย และแบบบันทึกการปฏิบัติฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่า เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลและแบบประเมินคุณภาพชีวิต สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติทดสอบที ผลการวิจัยพบว่า 1) คุณภาพชีวิตของผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อมหลังได้รับโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่าสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2) คุณภาพชีวิตของผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อมหลังได้รับโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่าสูงกว่ากลุ่มผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อมหลังได้รับการพยาบาลตามปกติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เรื่องที่ 6 นพดล โสภณวรกิจ (2561) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมการฝึกการตระหนักรู้ในตนเองต่อระดับการรับรู้สติ 5 ด้านและความเครียดของ ผู้ป่วยมีความผิดปกติของการใช้สารกลุ่มแอมเฟตามีนที่เข้ารับการรักษานในสถาบันบำบัดรักษาและฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติดแห่งชาติบรมราชชนนี การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการฝึกการตระหนักรู้ในตนเองของผู้ป่วยมีความผิดปกติของการใช้สารกลุ่มแอมเฟตามีนโดยเป็นการศึกษาเชิงกึ่งทดลองแบบศึกษากลุ่มเดียว วัดผลก่อนและหลัง เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ป่วยที่เข้ารับการบำบัด ที่แผนกผู้ป่วยในของสถาบันบำบัดรักษาและฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติดแห่งชาติบรมราชชนนีจำนวน 40 คน ซึ่งเข้าร่วมโปรแกรมการฝึก 4 หัวข้อได้แก่ 1) การสังเกตและรับรู้ในตนเอง 2) การฝึกปล่อยวางอารมณ์รู้ทันความคิด 3) การตระหนักรู้ในชีวิตประจำวัน และ 4) การวางแผนการดำเนินชีวิตในระยะยาวผ่านการมองหาคุณค่าของบุคคลรอบข้าง รวม 4 ครั้ง ในระยะเวลา 2 สัปดาห์ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย 1) แบบสอบถามข้อมูลพื้นฐานและข้อมูลส่วนตัว 2) แบบวัดการรับรู้ของสติใน 5 ด้าน 3) แบบประเมินความเครียดกรมสุขภาพจิต ใช้สถิติเชิงพรรณนาในการอธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์เปรียบเทียบผลก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมด้วยสถิติ pair t-test และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ด้วยค่า

สหสัมพันธ์แบบ Pearson ผลการวิจัยพบว่า หลังจากเข้าร่วมโปรแกรมการรับรู้สติทั้งในภาพรวมและจำแนกตามองค์ประกอบ 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการสังเกตด้านการบรรยายเป็นคำพูด ด้านการรับรู้อริยาบถ ด้านการไม่ตัดสิน ด้านการไม่ตอบสนองต่อความรู้สึกมีค่าคะแนนสูงขึ้น ในขณะที่ค่าคะแนนความเครียดลดลง โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะประชากรและผลต่างของค่าคะแนนก่อน-หลังเข้าร่วมโปรแกรม

เรื่องที่ 7 ตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารณ โสตะ (2559) ได้ศึกษาประสิทธิภาพของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก่ง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 88 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองจำนวน 44 คน และกลุ่มเปรียบเทียบเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนหนองคอนไทยวิทยาฯ ตำบลหนองคอนไทย อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิจำนวน 44 คน โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ซึ่งประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยงอย่างปลอดภัยและคู่มือแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ ประกอบด้วยการบรรยายประกอบสื่อ การนำเสนอด้วยสื่อวีดิทัศน์ แจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและคู่มือแผนที่จุดเสี่ยงอียาริ ฮัตโตะ การสาธิตและฝึกปฏิบัติขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการอภิปรายกลุ่มเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ของผลที่ได้รับ เป็นระยะเวลา 12 สัปดาห์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนด้วยสถิติ Paired Sample t-test และIndependent t-test กำหนดระดับนัยสำคัญที่ .05 ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ การรับรู้ความสามารถตนเองของนักเรียน ความคาดหวังผลจากการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่า โปรแกรมสุขศึกษาที่ประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ มีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะนำไปพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในโรงเรียนอื่น ๆ ต่อไป

เรื่องที่ 8 ขวัญจิต ดิสัก (2548) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมการส่งเสริมสมรรถนะแห่งตนโดยผู้นำกลุ่มเพื่อต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น โดยใช้แนวคิดการรับรู้สมรรถนะแห่งตนและแนวคิดสุขภาพทางเพศ ในการพัฒนาโปรแกรมที่มีผู้นำกลุ่มเพื่อเป็นผู้ดำเนินกิจกรรม กลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มวัยรุ่นตอนต้นที่เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 จำนวน 2 ห้อง จากโรงเรียน ห้องเรียนละ 30 คน รวม 60 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 1 ห้อง 30 คน และกลุ่มควบคุม 1 ห้อง 30 คน กลุ่มควบคุมได้รับความรู้ตามปกติ กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสมรรถนะแห่งตนโดยผู้นำกลุ่มเพื่อ จำนวน 4

ครั้ง ๆ ละ 1 ชั่วโมง เครื่องมือที่ใช้ในการทดลองคือ โปรแกรมส่งเสริมสมรรถนะแห่งตนโดยผู้นำกลุ่ม เพื่อนประกอบด้วย แผนการสอน ภาพสไลด์ คู่มือการเตรียมผู้นำกลุ่มเพื่อ และคู่มือผู้นำกลุ่มเพื่อน ได้รับการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาเพื่อนำไปใช้ในการทดลอง เครื่องมือที่ใช้ในการกำกับทดลอง คือ แบบวัดการรับรู้ความสามารถแห่งตนต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น มีความเที่ยงเท่ากับ .83 และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบวัดพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น มีความเที่ยงเท่ากับ .89 เก็บข้อมูลโดยการประเมินพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศก่อนการทดลอง หลังการทดลอง 1 สัปดาห์ และระยะติดตามประเมินผล 1 เดือน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ Repeated ANOVA และสถิติการทดสอบค่าที (Independent t-test) ผลการวิจัยพบว่า 1) ค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้นในกลุ่มทดลองหลังการทดลอง 1 สัปดาห์ ไม่แตกต่างกับก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แต่ค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้นในระยะติดตามประเมินผล 1 เดือนสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 2) ค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้นในกลุ่มทดลอง หลังการทดลอง 1 สัปดาห์ และระยะติดตามประเมินผล 1 เดือนสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากการทบทวนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง จำนวน 8 เรื่อง (Duong & Parker, 2017; Baretta, Greco & Steca, 2017; เบญจวรรณ ขุนฤทธิ์, 2557; วิลาวรรณ ดาราฉาย, 2554; โชติกา สาระปัญญา, 2561; นพดล โสภณวรกิจ, 2561; ตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารักษ์ โสตะ, 2559; ขวัญจิต ดิสัก, 2548) ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ตัวแปรที่ศึกษา กิจกรรมที่ใช้ และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 8 เรื่อง ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
1. Duong & Parker (2018)	ความสัมพันธ์ระหว่างบรรทัดฐานพรรณนาที่ไม่ถูกต้องของพฤติกรรมการเร่ของเด็กและพฤติกรรมการเร่ของผู้ใหญ่	การสำรวจการรับรู้ความสามารถของตนเอง	1.แบบสอบถามบรรทัดฐานทางสังคม
2. Baretta, Greco & Steca (2017)	ตัวแปรต้น : การรับรู้ความสามารถของตนเอง	การสำรวจการรับรู้ความสามารถของตนเอง	1. แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถของตนเอง

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. เบญจวรรณ ขุนฤทธิ์ (2557)	ตัวแปรต้น : การรับรู้ ความสามารถของตนเอง ตัวแปรตาม : ผลสัมฤทธิ์ ทางการเรียน ตัวแปรตาม : ผลสัมฤทธิ์ ทางการเรียน	การสำรวจการรับรู้ ความสามารถของ ตนเอง	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบบวัดการรับรู้ ความสามารถของตนเอง ด้านการเรียน ซึ่งแบ่ง ออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ของนักศึกษา ส่วนที่ 2 การรับรู้ ความสามารถของตนเอง ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ของนักศึกษา ส่วนที่ 2 การรับรู้ ความสามารถของตนเอง
4. วิลาวัลย์ ดาราดาย (2554)	ปัจจัยของการรับรู้ ความสามารถของตนเอง	การสำรวจการรับรู้ ความสามารถของ ตนเอง	ส่วนที่ 2 แบบสอบถาม การรับรู้ความสามารถ ของตนด้านการเรียน ฉบับที่ 2 แบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของ มารดา ส่วนที่ 2 แบบสอบถาม การมีส่วนร่วมในกิจกรรม ของโรงเรียนของมารดา ส่วนที่ 3 แบบสอบถาม การรับรู้ความสามารถใน การส่งเสริมด้านการเรียน ของมารดาการส่งเสริม ด้านการเรียนของมารดา

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
5. โชติกา สาระปัญญา (2561)	ตัวแปรต้น : การรับรู้ สมรรถนะแห่งตนร่วมกับ การฟื้นฟูสมรรถภาพข้อ เข่า ตัวแปรตาม : คุณภาพ ชีวิตผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อม	1. การให้ความรู้ 2. การสร้างความ ตระหนัก 3. การฝึกปฏิบัติ	โปรแกรมส่งเสริมการรับรู้ สมรรถนะแห่งตนร่วมกับ การฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่า 1. ใช้คำพูดชักจูง โดยให้ดู คลิปวิดีโอ การให้ความรู้ 2. ประสพการณ์ของผู้อื่น โดยให้สังเกตการปฏิบัติ ของผู้อื่นจากคลิปวิดีโอ 3. ประสพการณ์ที่กระทำ สำเร็จด้วยตนเอง โดยให้ นึกถึงความสำเร็จของ ตนเองหรือสิ่งที่ทำให้รู้สึก ว่าตนมีความสามารถมี ศักยภาพและภาคภูมิใจใน ตนเอง 4. การกระตุ้นทางด้าน ร่างกายและอารมณ์ โดย ให้ฝึกปฏิบัติ และสร้าง กิจกรรมให้เกิดความผ่อนคลาย
6. นพดล โสภณวรกิจ (2561)	ตัวแปรต้น : โปรแกรม การฝึกการตระหนักรู้ใน ตนเอง ตัวแปรตาม : ระดับการ รับรู้สติ 5 ด้านและ ความเครียดของ ผู้ป่วยมี ความผิดปกติของการใช้ สารกลุ่มแอมเฟตามีน	1. การรับรู้ในตนเอง 2. การฝึกปล่อยวาง อารมณ์รู้ทันความคิด 3. การตระหนักรู้ใน ชีวิตประจำวัน 4. การวางแผนการ ดำเนินชีวิตในระยะ ยาว	1. แบบสอบถามเกี่ยวกับ ข้อ มูลพื้นฐานทั่วไปและ ข้อ มูลส่วนบุคคล 2. แบบวัดการรับรู้ของสติ ใน 5 ด้าน 3. แบบประเมิน ความเครียด

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
7. ตติยา ฉิมชัยภูมิ และ จุฬารณย์ โสตะ (2559)	ตัวแปรต้น : การ ประยุกต์ใช้ทฤษฎี ความสามารถแห่งตน ร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ตัวแปรตาม : พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจาก รถจักรยานยนต์	1. บรรยายประกอบ สื่อ 2. ชมวิดีโอทัศน์ 3. สาธิตและฝึกปฏิบัติ	1. โปรแกรมสุขศึกษา 2. แบบสอบถาม 5 ส่วน 2.1 ข้อมูลทั่วไป 2.2 ความรู้ในการป้องกัน 2.3 การรับรู้ ความสามารถตนเอง 2.4 ความคาดหวังผลจาก การป้องกัน 2.5 การปฏิบัติตัว
8. ขวัญจิต ติสส์ (2548)	ตัวแปรต้น : โปรแกรม การส่งเสริมสมรรถนะ แห่งตนโดยผู้นำกลุ่ม ตัวแปรตาม : พฤติกรรม ส่งเสริมสุขภาพทางเพศ	1. การบรรยายด้วย สไลด์ 2. การใช้หุ่นจำลอง 3. ใช้สื่อวิดีโอทัศน์	1. โปรแกรมส่งเสริม สมรรถนะแห่งตนโดยผู้นำ กลุ่มเพื่อน 2. แบบวัดการรับรู้ ความสามารถแห่งตนต่อ พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ ทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น 3. แบบวัดพฤติกรรม ส่งเสริมสุขภาพทางเพศ ของวัยรุ่นตอนต้น

จากตารางที่ 2 การวิเคราะห์เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง จำนวน 8 เรื่อง พบว่า ตัวแปรที่ศึกษา ได้แก่ การรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียน 2 เรื่อง พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผิดปรกติของเด็กและเยาวชน 1 เรื่อง ความเสี่ยงของกีฬาดำน้ำ 1 เรื่อง การรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่า 1 เรื่อง และโปรแกรมการฝึกการตระหนักรู้ในตนเอง 1 เรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ 1 เรื่อง พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศ 1 เรื่อง สำหรับเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามการรับรู้ความสามารถของตนเองเหมือนกันทั้ง 8 เรื่อง

3. ทฤษฎีการดูแลตัวเอง

3.1 ความหมายของทฤษฎีการดูแลตัวเอง

ทฤษฎีการดูแลตัวเอง (Orem, 2001; เบญจมาศ สุขศรีเพ็ญ, 2555) หมายถึง แนวคิดที่อธิบายการดูแลตนเองของบุคคล กล่าวคือ บุคคลที่มีวุฒิภาวะเป็นผู้ใหญ่หรือกำลังเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ มีการเรียนรู้ในการกระทำและผลของการกระทำเพื่อสนองตอบความต้องการดูแลตนเองที่จำเป็น โดยการควบคุมปัจจัยที่มีผลต่อหน้าที่หรือพัฒนาการของบุคคลเพื่อคงไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และความผาสุก การกระทำดังกล่าวรวมไปถึงการกระทำเพื่อบุคคลที่ต้องพึ่งพาซึ่งสมาชิกในครอบครัวหรือบุคคลอื่น

Orem เชื่อว่าการดูแลตนเองเป็นรูปแบบหนึ่งของการกระทำอย่างจงใจและมีเป้าหมาย ซึ่งเกิดขึ้นอย่างเป็นกระบวนการประกอบด้วย 2 ระยะสัมพันธ์กัน คือ

ระยะที่ 1 เป็นระยะของการประเมินและตัดสินใจ ในระยะนี้บุคคลจะต้องหาความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และสะท้อนความคิด ความเข้าใจในสถานการณ์ และพิจารณาว่าสถานการณ์นั้นจะสามารถเปลี่ยนแปลงได้หรือไม่ อย่างไร มีทางเลือกอะไรบ้าง ผลที่ได้รับแต่ละทางเลือกเป็นอย่างไร แล้วจึงตัดสินใจที่จะกระทำ

ระยะที่ 2 ระยะของการกระทำและประเมินผลของการกระทำ ซึ่งในระยะนี้จะมีการแสวงหาเป้าหมายของการกระทำ ซึ่งเป้าหมายมีความสำคัญเพราะจะช่วยกำหนดทางเลือกกิจกรรมที่ต้องกระทำและเป็นเกณฑ์ที่จะใช้ในการติดตามผลของการปฏิบัติกิจกรรม

สรุปได้ว่า ทฤษฎีการดูแลตัวเอง หมายถึง แนวคิดที่อธิบายการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำด้วยตนเองเพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และสวัสดิภาพของตน โดยบุคคลจะต้องริเริ่มและปฏิบัติกิจกรรมการดูแลตนเองอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วยปัจจัย ความรู้ ความชำนาญ และความรับผิดชอบในการดูแลตนเอง มีแรงจูงใจที่จะกระทำและความพยายามอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เริ่มต้น ปฏิบัติจนได้รับผลสำเร็จ กระบวนการการดูแลตัวเองประกอบด้วย 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การประเมินและตัดสินใจ ระยะที่ 2 การกระทำและประเมินผลของการกระทำ ซึ่งทั้ง 2 ระยะมีความสัมพันธ์กัน

3.2 สาระสำคัญของทฤษฎีการดูแลตัวเอง

ทฤษฎีการดูแลตนเองของ Orem (2001) เป็นแนวคิดที่สร้างขึ้นหรือค้นพบจากความเป็นจริง เกี่ยวข้องกับการพยาบาล มีวัตถุประสงค์เพื่อบรรยาย อธิบาย ทำนายหรือกำหนด วิธีการพยาบาล เป็นทฤษฎีทางการพยาบาลที่รู้จักแพร่หลายในวิชาชีพพยาบาล และมีการนำไปใช้ เป็นแนวทางในการปฏิบัติการพยาบาล เป็นพื้นฐานของการสร้างหลักสูตรในโรงพยาบาลบางแห่งและเป็นกรอบ

แนวคิดในการวิจัยทางการพยาบาล โอเร็ม อธิบายโมทัศน์ของการดูแลไว้ว่า “การดูแลตนเองเป็นการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเอง ในการดำรงไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และความเป็นอยู่อันดี” การสร้างทฤษฎีการดูแลตนเอง โอเร็มใช้พื้นฐานความเชื่อที่นำมาอธิบายโมทัศน์หลักของทฤษฎี ได้แก่ บุคคลเป็นผู้มีความรับผิดชอบต่อการกระทำของตนเอง บุคคลเป็นผู้ที่มีความสามารถและเต็มใจที่จะดูแลตนเองหรือผู้ที่อยู่ในความปกครองของตนเอง การดูแลตนเองเป็นสิ่งสำคัญและเป็นความจำเป็นในชีวิตของบุคคล เพื่อดำรงรักษาสุขภาพชีวิตการพัฒนาการ และความเป็นปกติสุขของชีวิต (Well Being) การดูแลตนเอง เป็นกิจกรรมที่เรียนรู้และจดจำไว้ได้จากสังคม สิ่งแวดล้อมและการติดต่อสื่อสารที่ซ้ำกันและกัน การศึกษาและวัฒนธรรม มีอิทธิพลต่อบุคคล การดูแลตนเองหรือการดูแลผู้ที่มีความปกครองหรือ ผู้อื่นเป็นสิ่งที่มีความควรแก่การยกย่องส่งเสริม ผู้ป่วย คนชรา คนพิการ หรือทารกต้องได้รับการช่วยเหลือ ดูแลจากบุคคลอื่น เพื่อสามารถที่จะกลับมารับผิดชอบต่อตนเองได้ ตามความสามารถที่มีอยู่ ขณะนั้น การพยาบาล เป็นการบริการเพื่อมนุษย์ ซึ่งกระทำโดยมีเจตนาที่จะช่วยเหลือสนับสนุน บุคคลที่มีความต้องการที่ดำรงความมีสุขภาพดีในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ทฤษฎีการดูแลตนเองของ โอเร็ม ประกอบด้วย 3 ทฤษฎีที่สำคัญ ได้แก่ ทฤษฎีดูแลตัวเอง (Self-care Theory) ทฤษฎีความพร้อมในการดูแลตนเอง (The Theory of Self-care Deficit) และทฤษฎีระบบพยาบาล (The Theory of Nursing System)

สรุปได้ว่า ทฤษฎีการดูแลตัวเองมีสาระสำคัญที่บุคคลริเริ่มการปฏิบัติกิจกรรมและกระทำ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเองในการดำรงไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และความเป็นอยู่อันดี กล่าวคือ การดูแลตนเองเป็นสิ่งที่บุคคลแต่ละบุคคลต้องปฏิบัติหรือรับผิดชอบต่อตนเอง

3.3 องค์ประกอบของทฤษฎีการดูแลตัวเอง

Orem (2001) กล่าวว่า ความต้องการดูแลตนเองทั้งหมด (Therapeutic Self-care Demand) และความสามารถในการดูแลตนเอง (Self-care Agency) เป็นปัจจัยพื้นฐานบางส่วนของ การดูแลตนเอง ความต้องการการดูแลตนเองทั้งหมด ซึ่งหมายถึง กิจกรรมการดูแลตนเอง ทั้งหมด ที่บุคคลควรจะทำ ภายในระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งจะประกอบด้วย การดูแลตนเองที่จำเป็น (Self-care Requisites) 3 ด้าน คือ

1. การดูแลตนเองที่จำเป็นทั่วไป (Universal Self-care Requisites) เป็นการดูแลตนเอง เพื่อการส่งเสริมและรักษาไว้ซึ่งสุขภาพและสวัสดิภาพของบุคคล การดูแลตนเองเหล่านี้จำเป็นสำหรับบุคคลทุกคน ทุกวัยแต่จะต้องปรับให้เหมาะสมกับระยะพัฒนาการจุดประสงค์และกิจกรรมการดูแลตนเองที่จำเป็นโดยทั่วไปมีดังนี้

1.1 คงไว้ซึ่งอากาศ น้ำ อาหารที่เพียงพอ

1.1.1 บริโภคอาหาร น้ำ อากาศ ให้เพียงพอกับหน้าที่ของร่างกายที่ปกติ และคอยปรับตามความเปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอก

1.1.2 รักษาไว้ซึ่งความคงทนของโครงสร้างและหน้าที่ของอวัยวะที่เกี่ยวข้อง

1.1.3 หาความเพลิดเพลินจากการหายใจ การดื่ม และการรับประทานอาหารโดยไม่ทำให้เกิดพิษ

1.2 คงไว้ซึ่งการขับถ่ายและการระบายให้เป็นไปตามปกติ

1.2.1 จัดการให้มีการขับถ่ายตามปกติ ทั้งจัดการกับตนเอง และสิ่งแวดล้อม

1.2.2 จัดการเกี่ยวกับกระบวนการในการขับถ่าย ซึ่งรวมถึงการจัดการโครงสร้างและหน้าที่ให้เป็นไปตามปกติ และการระบายสิ่งปฏิกูลจากการขับถ่าย

1.2.3 ดูแลสุขวิทยาส่วนบุคคล

1.2.4 ดูแลสิ่งแวดล้อมให้สะอาดถูกสุขลักษณะ

1.3 รักษาความสมดุลระหว่างการมีกิจกรรมและการพักผ่อน

1.3.1 เลือกกิจกรรมให้ร่างกายได้เคลื่อนไหวออกกำลังกาย การตอบสนองทางอารมณ์ทางสติปัญญา และการมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่นอย่างเหมาะสม

1.3.2 รับรู้และสนใจถึงความต้องการการพักผ่อน และการออกกำลังกายของตนเอง

1.3.3 ใช้ความสามารถ ความสนใจ ค่านิยม และกฎเกณฑ์ทางขนบธรรมเนียมประเพณีเป็นพื้นฐานในการสร้างแบบแผนการพักผ่อน และการมีกิจกรรมของตนเอง

1.4 รักษาความสมดุลระหว่างการใช้เวลาเป็นส่วนตัวกับการมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น

1.4.1 คงไว้ซึ่งคุณภาพและความสมดุลที่จำเป็นในการพัฒนา ซึ่งเป็นที่พึงของตนเอง และสร้างสัมพันธ์กับบุคคลอื่น เพื่อที่จะช่วยให้ตนเองทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพรู้จักติดต่อขอความช่วยเหลือจากบุคคลอื่นในเครือข่ายสังคมเมื่อจำเป็น

1.4.2 ปฏิบัติตนเพื่อสร้างมิตร ให้ความรักความผูกพันกับบุคคลรอบข้าง เพื่อจะได้พึ่งพาซึ่งกันและกัน

1.4.3 ส่งเสริมความเป็นตัวของตัวเองและการเป็นสมาชิกในกลุ่ม

1.5 ป้องกันอันตรายต่าง ๆ ต่อชีวิต หน้าที่ และสวัสดิภาพ

1.5.1 สนใจและรับรู้ต่อชนิดของอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

1.5.2 จัดการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ที่อาจเป็นอันตราย

1.5.3 หลีกเลี่ยงหรือปกป้องตนเองจากอันตรายต่าง ๆ

1.5.4 ควบคุมหรือจัดเหตุการณ์ที่เป็นอันตรายต่อชีวิตและสวัสดิภาพ

1.6 ส่งเสริมการทำหน้าที่ และพัฒนาการให้ถึงขีดสูงสุดภายใต้ระเบียบสังคมและความสามารถของตนเอง

- 1.6.1 พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งอัตมโนทัศน์ที่เป็นจริงของตนเอง
- 1.6.2 ปฏิบัติในกิจกรรมที่ส่งเสริมพัฒนาการของตนเอง
- 1.6.3 ปฏิบัติกิจกรรมที่ส่งเสริมและรักษาไว้ซึ่งโครงสร้างและหน้าที่ของบุคคล
- 1.6.4 ค้นหาและสนใจในความผิดปกติของโครงสร้าง และการทำหน้าที่ที่แตกต่างไปจากปกติของตนเอง

2. การดูแลตนเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ (Developmental Self-care Requisites)

เป็นการดูแลตนเองที่เกิดขึ้นจากกระบวนการพัฒนาของชีวิตมนุษย์ในระยะต่าง ๆ เช่น การตั้งครรภ์ การคลอดบุตร การเจริญเติบโตเข้าสู่วัยต่าง ๆ ของชีวิต และเหตุการณ์ที่มีผลเสีย หรือเป็นอุปสรรคต่อพัฒนาการ เช่น การสูญเสียคู่ชีวิต หรือบิดามารดา หรืออาจเป็นการดูแลตนเองที่จำเป็นโดยทั่วไป ที่ปรับให้สอดคล้องกับการส่งเสริมพัฒนาการ การดูแลตนเองที่จำเป็นสำหรับกระบวนการพัฒนาการ แบ่งออกเป็น 2 อย่าง คือ

2.1 พัฒนาและคงไว้ซึ่งภาวะความเป็นอยู่ ที่ช่วยสนับสนุนกระบวนการของชีวิตและพัฒนาการที่ช่วยให้บุคคลเจริญเข้าสู่วุฒิภาวะในวัยต่าง ๆ คือ ตั้งแต่วัยในครรภ์มารดา ระหว่างการคลอด ในวัยแรกเกิด วัยทารก วัยเด็ก วัยรุ่น วัยผู้ใหญ่ และวัยชรา

2.2 ดูแลเพื่อป้องกันการเกิดผลเสียต่อพัฒนาการ โดยจัดการสื่อเพื่อบรรเทาเบาบางอารมณ์ เครียดหรือเอาชนะต่อผลที่เกิดจากการขาดการศึกษา ปัญหาการปรับตัวทางสังคม การสูญเสียญาติมิตร ความเจ็บป่วย การบาดเจ็บ และการพิการ การเปลี่ยนแปลงเนื่องจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ในชีวิต ความเจ็บป่วยในขั้นสุดท้าย และการตาย

3. การดูแลตนเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเบี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ (Health Deviation Self-care Requisites) เป็นการดูแลตนเองที่เกิดขึ้นเมื่อมีความผิดปกติ หรือมีความพิการของโครงสร้างและหน้าที่ของบุคคล เช่น เกิดโรคหรือความเจ็บป่วย รวมทั้งผลกระทบจากการวินิจฉัยโรคและการรักษาของแพทย์ การดูแลตนเองที่จำเป็นในภาวะนี้ มีดังนี้คือ

- 3.1 แสวงหาความช่วยเหลือจากบุคคลอื่นที่เชื่อถือได้ เช่น เจ้าหน้าที่สุขภาพอนามัย
- 3.2 รับรู้ สนใจ และดูแลผลของพยาธิสภาพ ซึ่งรวมถึงผลที่กระทบต่อพัฒนาการของตนเอง
- 3.3 ปฏิบัติตามแผนการรักษา การวินิจฉัย การฟื้นฟู และการป้องกันภาวะแทรกซ้อนที่อาจเกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3.4 รับรู้และสนใจดูแลและป้องกันความไม่สุขสบาย จากผลข้างเคียงของการรักษาหรือจากโรค

3.5 ปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากความเจ็บป่วยและการรักษา โดยรักษาไว้ซึ่งอัตมโนทัศน์และภาพลักษณ์ที่ดีของตนเอง ปรับบทบาทของตนเองให้เหมาะสมในการพึ่งพาตนเองและบุคคลอื่น

3.6 เรียนรู้ที่จะมีชีวิตร่วมอยู่กับผลของพยาธิสภาพ หรือภาวะที่เป็นอยู่ รวมทั้งผลของการวินิจฉัย และการรักษาในรูปแบบการดำเนินชีวิตที่ส่งเสริมพัฒนาการของตนเองให้ดีที่สุดตามความสามารถที่เหลืออยู่ รู้จักตั้งเป้าหมายที่เป็นจริง ซึ่งจะเห็นว่าการดูแลในประเด็นนี้บุคคลจะต้องมีความสามารถในการผสมผสานความต้องการดูแลทั้งหมดที่จะช่วยป้องกันอุปสรรคหรือบรรเทาเบาบางผลที่เกิดจากพยาธิสภาพ การวินิจฉัย และการรักษาต่อพัฒนาการของตนเอง ในแง่ของการส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรคนั้น บุคคลจะต้องปฏิบัติกิจกรรมเพื่อให้ความต้องการการดูแลตนเองที่จำเป็นโดยทั่วไปและตามระยะพัฒนา การได้รับการตอบสนองและเมื่อเกิดการเจ็บป่วย จะต้องปฏิบัติกิจกรรมเพื่อสนองตอบต่อความต้องการการดูแลตนเองที่จำเป็น ซึ่งเกิดจากภาวะเจ็บป่วย แต่ในขณะเดียวกันจะต้องดัดแปลงกิจกรรมการดูแลตนเองที่จำเป็นโดยทั่วไป และตามระยะพัฒนาการให้สอดคล้องกับความเจ็บป่วย เพื่อรักษาไว้ซึ่งโครงสร้างและหน้าที่ปกติ และเพื่อส่งเสริมการพัฒนาการ และมีส่วนร่วมในการฟื้นฟูสมรรถภาพ

สรุปได้ว่า องค์ประกอบของทฤษฎีการดูแลตัวเองมี 3 ด้าน ได้แก่ 1) การดูแลตนเองที่จำเป็นทั่วไป เป็นการดูแลตนเองเพื่อการส่งเสริมและรักษาไว้ซึ่งสุขภาพและสวัสดิภาพของบุคคล โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแลรักษารถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับตนเอง 2) การดูแลตนเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ เป็นการดูแลตนเองที่เกิดขึ้นจากกระบวนการพัฒนาของชีวิตมนุษย์ในระยะต่าง ๆ โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้ความรู้ในการเตรียมความพร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ 3) การดูแลตนเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเปราะบางทางด้านสุขภาพ เป็นการดูแลตนเองที่เกิดขึ้นเมื่อมีความผิดปกติ หรือมีความพิการของโครงสร้างและหน้าที่ของบุคคล โดยการจัดกิจกรรมเป็นการให้นักเรียนลงมือปฏิบัติวิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้นเพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง จำนวน 5 เรื่องดังนี้

เรื่องที่ 1 Wu, Hsieh, Lin & Tsai (2016) ได้ศึกษาการทำนายพฤติกรรมการดูแลตนเองบนพื้นฐานของความรู้เกี่ยวกับโรคไตเรื้อรังโดยใช้การรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นสื่อกลาง การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา: (1) ปัจจัยสำคัญในการดูแลตนเองของผู้ป่วยโรคไตเรื้อรัง (CKD) และ (2) ผลการใกล้เคียงของการรับรู้ความสามารถของตนเองต่อความรู้และการดูแลตนเองผลการวิจัยพบว่า

การรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นสื่อกลางที่สำคัญระหว่างความรู้และการดูแลตนเอง นอกจากการให้ความรู้แก่ผู้ป่วยโรคไตเรื้อรังแล้วบุคลากรทางการแพทย์ควรเสนอกลยุทธ์ที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการดูแลตนเองในการเพิ่มพฤติกรรมการดูแลตนเองในผู้ป่วยโรคไตเรื้อรังและใช้การจัดการโรคที่มีประสิทธิภาพ

เรื่องที่ 2 มณฑานต์ วัฒนานันท์ และคณะ (2558) ได้ศึกษาโปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการดูแลตนเองร่วมกับแรงสนับสนุนจากครอบครัวของผู้ป่วยที่ได้รับการรักษาด้วยวิธีการผ่าตัดไตและรังไข่ทั้งสองข้างแบบส่องกล้องงานวิจัยกึ่งทดลองนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการดูแลตนเองร่วมกับแรงสนับสนุนจากครอบครัวของผู้ป่วยที่ได้รับการรักษาด้วยวิธีการผ่าตัดไตและรังไข่ทั้งสองข้างแบบส่องกล้อง กลุ่มตัวอย่างคือผู้ป่วยและครอบครัวของผู้ป่วยที่ได้รับการรักษาด้วยวิธีการผ่าตัดไตและรังไข่ทั้งสองข้างแบบส่องกล้อง ณ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบรวมผู้ป่วย 60 คน กลุ่มทดลองได้รับกิจกรรมโดยมีคู่มือ แนะนำก่อนและหลังการผ่าตัดที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นประกอบในทุกกิจกรรมและการเข้าร่วมกิจกรรมนั้นทั้งผู้ป่วยและครอบครัวต้องเข้าร่วมกิจกรรมพร้อมกันทุกครั้ง กลุ่มเปรียบเทียบได้รับคำแนะนำตามปกติเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ป่วยและครอบครัว แบบสอบถามพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วย แบบสอบถามแรงสนับสนุนจากครอบครัว วิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่าที ผลการวิจัยพบว่า ก่อนการทดลอง คะแนนพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยและแรงสนับสนุนจากครอบครัวไม่แตกต่างกัน ($p > 0.05$) หลังการทดลองคะแนนพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยและแรงสนับสนุนจากครอบครัวสูงกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ดังนั้นสามารถนำโปรแกรมนี้ไปใช้ และประยุกต์ใช้การส่งเสริมพฤติกรรมการดูแลตนเอง ร่วมกับแรงสนับสนุนจากครอบครัวในการรักษาด้วยวิธีการผ่าตัดวิธีอื่น ๆ

เรื่องที่ 3 อรทัย แสนเมืองแคน และคณะ (2558) ได้ศึกษาพฤติกรรมการดูแลตนเองด้านโภชนาการของผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 2 หมู่บ้านอุดมทรัพย์ อำเภอเชียงยืน จังหวัดมหาสารคาม การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดูแลตนเองด้านโภชนาการของผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 2 ในหมู่บ้านอุดมทรัพย์ อำเภอเชียงยืน จังหวัดมหาสารคาม โดยศึกษาการรับรู้ ความเชื่อเกี่ยวกับโรคเบาหวาน และพฤติกรรมการดูแลตนเองด้านโภชนาการของผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 2 จำนวน 20 คน เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการสังเกต เก็บข้อมูลการบริโภคอาหารย้อนหลัง 24 ชั่วโมง เพื่อวิเคราะห์ปริมาณพลังงานและสารอาหารที่ผู้ป่วยได้รับโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป INMUCAL สำหรับข้อมูลเชิงคุณภาพวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีจัดกลุ่มความหมายแยกประเด็นและวิเคราะห์สรุปอุปนัย ระยะเวลาเก็บข้อมูลระหว่างเดือนมีนาคม – กรกฎาคม 2558

ผลการศึกษาพบว่าผู้ป่วยมีความเชื่อเกี่ยวกับโรคเบาหวานว่าเป็นโรคไม่หายขาด ผู้ป่วยรับรู้สาเหตุของโรคเบาหวานเกิดจากการบริโภคอาหารที่มีรสหวานมากเกินไป เกิดจากกรรมพันธุ์และสารเคมี รับรู้ว่าภาวะแทรกซ้อนทำให้เบาหวานขึ้นตา เป็นผลที่เท่า เป็นไตวายและตายได้ ซึ่งเป็นการรับรู้ที่ได้รับจากผู้ให้การรักษาและประสบการณ์ของตัวผู้ป่วยเอง ผู้ป่วยที่ควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดได้มีการจำกัดปริมาณการบริโภคอาหารที่มีรสหวานและผลไม้ที่มีรสหวาน ผู้ป่วยที่ควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดไม่ได้จำกัดอาหารดังกล่าวเพราะคิดว่าตนเองไม่มีอาการผิดปกติ ผู้ป่วยทั้งสองกลุ่มไม่นิยมบริโภคอาหารผัดทอด และชอบอาหารรสเค็มเพราะกินอาหารอีสานเป็นหลัก ผู้ป่วยส่วนใหญ่บริโภคข้าวเหนียวเป็นหลัก โดยให้เหตุผลว่ากินข้าวเจ้าแล้วไม่อยู่ท้อง และที่บ้านทำนาข้าวเหนียวซึ่งไม่ต้องซื้อ การที่แพทย์แนะนำให้กินข้าวเหนียวลดลงปฏิบัติได้ยากเพราะทำให้เหนื่อย อ่อนเพลีย นอกจากนี้ผู้ป่วยมีการใช้สมุนไพรและผลิตภัณฑ์เสริมอาหารร่วมด้วยโดยมาจากคำแนะนำของเพื่อนบ้านและการโฆษณาทางวิทยุจากการวิเคราะห์พลังงานจากอาหารที่ได้รับพบว่า ผู้ป่วยได้รับพลังงานเพียงครึ่งหนึ่งของพลังงานที่ควรได้รับและพลังงานร้อยละ 70 มาจากคาร์โบไฮเดรต สรุปผู้ป่วยเบาหวานมีการรับรู้และเข้าใจเกี่ยวกับสาเหตุ ภาวะแทรกซ้อนสอดคล้องกับหลักการทางการแพทย์ การบริโภคอาหารนิยมตามรูปแบบการกินของคนอีสานที่กินข้าวเหนียวเป็นหลักและเปลี่ยนแปลงยาก ผู้ป่วยมีการใช้การรักษาพื้นบ้านร่วมกับการรักษาแพทย์แผนปัจจุบัน

เรื่องที่ 4 น้าทิพย์ ไกรทอง (2559) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้ต่อพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยจิตเภทในชุมชนที่มีอาการทางลบ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยจิตเภทในชุมชนที่มีอาการทางลบก่อนและหลังได้รับโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้ และเปรียบเทียบพฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยจิตเภทในชุมชนที่มีอาการทางลบ ระหว่างกลุ่มที่ได้รับโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้กับกลุ่มที่ได้รับการพยาบาลตามปกติ จำนวน 40 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง 20 คนและกลุ่มควบคุม 20 คน โดยการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้ ส่วนกลุ่มควบคุมได้รับการพยาบาลตามปกติ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย 1) โปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากแนวคิดการสนับสนุนและให้ความรู้ของ Orem, (2001) 2) แบบสอบถามพฤติกรรมการดูแลตนเอง 3) แบบวัดความรู้ผู้ป่วยเกี่ยวกับโรคจิตเภท 4) แบบประเมินอาการทางลบ โดยเครื่องมือทั้ง 4 ชุด ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงตามเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการพยาบาลสุขภาพจิตและจิตเวช จำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือได้ค่าความเที่ยงของเครื่องมือเท่ากับ .81 .92 75 ตามลำดับ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติทดสอบที (t-test) ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยจิตเภทในชุมชนที่มีอาการทางลบหลังได้รับโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรม อย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2) พฤติกรรมการดูแลตนเองของผู้ป่วยจิตเภทในชุมชนที่มีอาการทางลบ กลุ่มที่ได้รับโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้สูงกว่ากลุ่มที่ได้รับการพยาบาลตามปกติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เรื่องที่ 5 นนงภัท เด็กหลี (2558) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมการส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ต่ออาการเยื่อช่องปากอักเสบในผู้ป่วยมะเร็งศีรษะและคอที่ได้รับการฉายรังสีร่วมกับยาเคมีบำบัด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองร่วมกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ต่ออาการเยื่อช่องปากอักเสบในผู้ป่วยมะเร็งศีรษะและคอที่ได้รับการฉายรังสี ร่วมกับยาเคมีบำบัด กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ป่วยมะเร็งบริเวณศีรษะและคอที่ได้รับการรักษาด้วยการฉายรังสีร่วมกับยาเคมีบำบัดแบบผู้ป่วยนอก หน่วยรังสีรักษาโรงพยาบาลระดับตติยภูมิหนึ่งแห่งในจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน 45 ราย แบ่งเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มละ 15 ราย โดยกลุ่มทดลองที่ 1 ได้รับโปรแกรมการดูแลช่องปากด้วยการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ กลุ่มทดลองที่ 2 ได้รับโปรแกรมส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองร่วมกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ และกลุ่มควบคุมได้รับการพยาบาลปกติ เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง คือ โปรแกรมส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองร่วมกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ ซึ่งประกอบด้วย การสร้างสัมพันธภาพ การให้ข้อมูล การฝึกทักษะปฏิบัติ และการส่งเสริมสนับสนุนร่วมกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ และโปรแกรมการดูแลช่องปากด้วยการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ ที่ได้รับการตรวจสอบความตรงจากผู้ทรงคุณวุฒิ เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบประเมินเยื่อช่องปากอักเสบของSonis et al. (1999) ซึ่งมีค่าความเที่ยงของการสังเกตได้เท่ากับ .952 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบวัดซ้ำ (Repeated Measures ANOVA) ผลการวิจัยพบว่า 1) คะแนนเฉลี่ยอาการเยื่อช่องปากอักเสบในผู้ป่วยมะเร็งศีรษะและคอที่ได้รับการฉายรังสีร่วมกับยาเคมีบำบัดภายในกลุ่มที่ได้รับโปรแกรมการดูแลช่องปากด้วยการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์กลุ่มที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองร่วมกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวและกลุ่มที่ได้รับการพยาบาลตามปกติแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2) คะแนนอาการเยื่อช่องปากอักเสบในผู้ป่วยมะเร็งศีรษะและคอที่ได้รับการฉายรังสีร่วมกับยาเคมีบำบัดกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรมการส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองร่วมกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ (กลุ่มทดลองที่ 2) ต่ำกว่ากลุ่มที่ได้รับโปรแกรมการดูแลช่องปากด้วยการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ (กลุ่มที่ 1) และกลุ่มที่ได้รับการพยาบาลตามปกติ ส่วนกลุ่มที่ได้รับโปรแกรมการดูแลช่องปากด้วยการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ (กลุ่มทดลองที่ 1) ต่ำกว่ากลุ่มที่ได้รับการพยาบาลปกติ (กลุ่มควบคุม) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเองจำนวน 5 เรื่อง (Wu, Hsieh, Lin & Tsai, 2016; มณฑกานต์ วัฒนานันท์ และคณะ, 2558; อรทิพย์ แสนเมืองแคน และคณะ, 2558; น้ำทิพย์ ไกรทอง, 2559; นงนภัส เด็กหลี, 2558) ผู้วิจัยได้แสดงการวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
1. Wu, Hsieh, Lin & Tsai (2016)	1.การดูแลตนเอง 2.การรับรู้ความสามารถของตนเอง	1. การทดสอบความรู้	1.แบบสอบถามการดูแลตนเอง 2.แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถตนเอง
2. มณฑกานต์ วัฒนานันท์ และคณะ (2558)	1.โปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมดูแลตนเอง	1. ให้ความรู้ 2. พูดคุยให้คำปรึกษา	1.โปรแกรมการส่งเสริมการดูแลตนเอง 2.แบบสอบถามพฤติกรรมดูแลตนเอง
3. อรทิพย์ แสนเมืองแคน และคณะ (2558)	1.พฤติกรรมดูแลตนเอง	1. สร้างความตระหนัก 2. ให้ความรู้	1. แบบสัมภาษณ์ 2. แบบการสังเกต
4. น้ำทิพย์ ไกรทอง (2559)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้ต่อพฤติกรรมดูแลตนเอง ตัวแปรตาม : พฤติกรรมการดูแลตนเอง	1. ให้ความรู้ 2. สร้างแรงจูงใจ 3. สร้างความตระหนัก	1. แบบสอบถามพฤติกรรม 2. โปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้
5. นงนภัส เด็กหลี (2558)	ตัวแปรต้น : ของโปรแกรมส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์	1. ให้ความรู้ 2. สร้างความตระหนัก	1. โปรแกรมการส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ 2. แบบบันทึกข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	กิจกรรมที่ใช้	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
	ตัวแปรตาม : อาการเยื่อ บุช่องปากอักเสบใน ผู้ป่วยมะเร็งศีรษะและ คอที่ได้รับการฉายรังสี ร่วมกับยาเคมีบำบัด		3. แบบประเมินเยื่อ บุช่องปากอักเสบ

จากตารางที่ 3 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเองจำนวน 5 เรื่อง พบว่า ตัวแปรที่ศึกษา ได้แก่ พฤติกรรมการดูแลตนเองทั้ง 3 เรื่อง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถามพฤติกรรมการดูแลตนเอง แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถตนเอง แบบสัมภาษณ์ และแบบสังเกต

ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงได้นำองค์ประกอบที่เป็นสาระสำคัญของทฤษฎีการดูแลตัวเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองที่มีอิทธิพลต่อการพฤติกรรมสุขภาพทั้งด้านความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติ มาเป็นพื้นฐานในการออกแบบกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

4. ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

4.1 ความหมายของความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

Lund and O'Neill (1986) ได้ให้ความหมาย พฤติกรรมการขับขี่ไว้อย่างกว้าง ๆ ว่าเป็นการ ควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายที่ผู้ขับขี่ต้องการ โดยการกระทำนี้ของผู้ ขับขี่เป็นสิ่งซึ่งสามารถสังเกตได้ Harvey et al. (1975) ได้อธิบายความหมายของพฤติกรรมการขับขี่ในแงุ่มุมที่เป็นความผิดพลาดของผู้ขับขี่ว่าเป็นการกระทำที่บกพร่องบางอย่างในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่เป็นผลให้ตัวเองหรือผู้ใช้ถนน หรือทั้งตัวเองและผู้ใช้ถนนคนอื่น ๆ ต้องเพิ่มความระมัดระวังขึ้น สำหรับการศึกษเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ในแงุ่มุมอื่น ๆ เช่น พฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย (Safe Driving Behavior) นิสัยการขับขี่ที่น่ารังเกียจ (Poor Driving Habits) และพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง (Risky Driving Behavior) เป็นต้น มักจะมีการกำหนดขอบเขต มิติ หรือทิศทางของพฤติกรรมตามความสนใจของผู้ศึกษาจะไม่ได้ระบุถึงความหมายที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม เมื่อได้พิจารณาถึงจุดมุ่งหมายของการศึกษา พฤติกรรมการขับขี่ในแต่ละแงุ่มุมดังกล่าว ประกอบกับแนวทางของการให้ความหมายที่ได้เสนอไว้ข้างต้น สามารถสรุปภาพรวมของพฤติกรรมการขับขี่ คือ การประพฤติดปฏิบัติลักษณะต่าง ๆ ของผู้ขับขี่

ในการขับขี่หรือควบคุมยานของตน สอดคล้องกับการศึกษาของ บัณฑิต ตั้งกมลศรี (2558) ที่ให้ความหมายของพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย คือ การปฏิบัติตามกฎจราจร การระมัดระวังในการขับขี่และการตรวจสอบสภาพก่อนใช้รถ

มหาวิทยาลัยกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตสุพรรณบุรี (2562) การขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก หรือรถประจำทาง ดังต่อไปนี้

1. ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย เพื่อความปลอดภัย ผู้ขับขี่ยานพาหนะทางบก ควรปฏิบัติ ดังนี้

1.1 ต้องได้รับใบอนุญาตขับรถก่อนการใช้รถ (ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ ต้องมีอายุ ไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์ ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์) ซึ่งผ่านการทดสอบจากเจ้าหน้าที่ขนส่ง

1.2 การตรวจสอบสภาพของรถทุกครั้งก่อนที่จะนำออกไปใช้ ควรตรวจสอบให้เรียบร้อย เช่น ปริมาณน้ำมัน ตรวจหม้อน้ำรั่ว หรือมีน้ำในหม้อน้ำให้เพียงพอ สายพาน น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ยางรถ (อาจเก่าเกินไป กระด้าง หรือดอกยางหมด) เบรกของรถจักรยานทั้งล้อหน้าและล้อหลัง

1.3 ควรวางแผนการขับรถ วางแผนการใช้เส้นทาง วางแผนขับรถอย่างสบายๆ ไม่รีบร้อน ตรวจสอบ หรือกำหนดล่วงหน้าถึงจุดจอดรถ จุดจอดพัก จุดเติมน้ำมัน หากต้องเดินทางระยะไกล หรือบริเวณทางด่วน

1.4 แต่งกายให้รัดกุม และใช้สิ่งที่มองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะผู้ที่ขับขี่รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ การขับออกไปในระยะทางไกล ๆ หรือในเวลาค่ำคืน ควรสวมแว่นตาสำหรับขี่รถจักรยานยนต์ สวมเสื้อแขนยาว ผ่าหนาสีสะท้อนแสง สวมกางเกงขายาวผ่าหนา สวมถุงมือหนังสวมรองเท้าหุ้มข้อมีส้น

1.5 สวมใส่เครื่องป้องกันอันตราย เช่น สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ หรือโดยสารรถยนต์ ขณะเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 5 เท่า หรือตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่า 3 เท่า ส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ จะช่วยลดการบาดเจ็บให้น้อยลง 1/3 เท่า และจะลดการตายให้น้อยลงถึง 4/5 เท่า นอกจากนั้น เข็มขัดนิรภัยยังช่วยยึดร่างกายของคนในรถไว้ ไม่กระเด็นออกจากรถด้วย ซึ่งหากมีการกระเด็นออกไปนอกรถ จะทำให้มีโอกาสเสียชีวิตได้มากกว่าที่จะอยู่ในรถถึง 5 เท่า

1.6 ขับรถตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น ขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ไม่ขับรถตัดหน้ารถอื่นในระยะกระชั้นชิด ขับรถจักรยาน หรือรถจักรยานยนต์ในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด ไม่ขับรถล้ำแนวกลางถนน ไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ หรือสัญญาณจราจรต่าง ๆ สำหรับรถจักรยานตามกฎหมาย

จราจรกำหนด ให้ขับขี่ได้เพียง 1 คน เท่านั้น ไม่ควรบรรทุกผู้โดยสารซ้อนท้าย แต่สามารถบรรทุกของได้ไม่เกิน 30 กิโลกรัม

1.7 ขับรถด้วยความระมัดระวังเสมอ ไม่ว่าจะเป็นเวลาออกรถ เวลาใช้ความเร็ว เวลาจะเลี้ยว เวลาจะแซง เวลาจะขึ้น หรือลงจากที่สูง เมื่อผ่านทางแยก หรือเมื่อเวลาจะจอดรถ นอกจากนั้น ควรเพิ่มความระมัดระวัง เป็นพิเศษเวลาฝนตก ถนนลื่น หรือบริเวณที่มีน้ำนอง สำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ควรบรรทุกผู้โดยสารซ้อนท้าย หรือบรรทุกของ เกินอัตราที่กำหนด และในการหยุดรถทุกครั้ง ต้องใช้เบรกเครื่องยนต์ เบรกหน้าและเบรกหลัง ส่วนเบรกหน้าไม่ควรเบรกให้ล้อตาย (Lock) จะทำให้รถเสียการทรงตัว อาจล้มได้ สำหรับเบรกเครื่องยนต์จะใช้เมื่อรถเอียงเข้าโค้ง

1.8 ควรขับอย่างมีมารยาท มีน้ำใจ สุภาพ สุขุม และรู้จักให้อภัยเมื่อมีการผิดพลาดขึ้น

1.9 ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะไม่ควรใช้ยาเสพติดต่าง ๆ เช่น ยากระตุ้นประสาท ยาระงับประสาท หรือยากล่อมประสาท รวมทั้งไม่ควรดื่มสุราหรือของมึนเมาต่าง ๆ เมื่อจะขับรถ

1.10 ทุกครั้งที่ขับขี่ยานพาหนะ ผู้ขับขี่ต้องมีสติมั่นคง ไม่ตกใจง่าย สามารถควบคุมสติได้ดี ซึ่งจะทำให้ตัดสินใจ และเลือกใช้วิธีแก้สถานการณ์เฉพาะหน้าได้ถูกต้อง

2. ความปลอดภัยในการโดยสารยานพาหนะ เพื่อความปลอดภัย ผู้โดยสารยานพาหนะทางบก ควรปฏิบัติ ดังนี้

การโดยสารรถจักรยานยนต์พึงปฏิบัติดังนี้

1. ควรขึ้นหรือลงจากรถด้วยความระมัดระวังและเมื่อรถจอดอยู่
2. ควรแต่งกายให้รัดกุม ไม่เกะกะรุ่มร่าม เพราะอาจทำให้เสื้อผ้าเกาะเกี่ยวกับตัวรถขณะวิ่ง ทำให้เกิดอันตรายได้
3. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อโดยสารรถจักรยานยนต์
4. ควรนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และนั่งคร่อมบนอาจที่จัดไว้สำหรับผู้โดยสาร
5. วางเท้าไว้ที่พิกเท้า ให้ปลายเท้าชี้ไปข้างหน้า

สรุปได้ว่า ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การปฏิบัติหรือการแสดงออก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ 1) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร 2) การรับรู้โอกาสเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4) ความคาดหวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5) ความสามารถตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6) การตั้งใจในการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 7) การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียไม่ว่าจะทางด้านร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ร่วมใช้ท้องถนน

4.2 องค์ประกอบของความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบของความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (บุบผา ลาภทวี, 2555; กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2559; ขจี ดวงจักร ณ อยุธยา และรัชยา ภักดีจิตต์, 2562) พฤติกรรมการขับขี่มาตรฐาน (Standard of Driving Behavior) เป็นพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ก่อให้เกิดอันตรายขึ้นในสถานการณ์ปกติทั่วไป

พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปในทางบวก (Positive Deviations of Driving Behavior) คือ พฤติกรรมการขับขี่ในอุดมคติ ที่ทำให้ไม่เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดความปลอดภัยต่อจราจรสูงสุด ซึ่งในบางสถานการณ์ของการขับขี่ พฤติกรรมที่เป็นมาตรฐานก็ยังคงก่อให้เกิดอันตรายได้เช่น ในการขับผ่านรถโดยสารประจำทางที่จอดเทียบป้ายจอดรถ ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่เบนไปทางบวก จะชะลอความเร็วของรถเพราะเขาจะคำนึงว่าบางทีอาจมีผู้โดยสารข้ามออกมาทางด้านหน้าของรถโดยสารนั้น เป็นต้น พฤติกรรมการขับขี่ที่เบนไปทางลบ (Negative Deviations of Driving Behavior) เป็นการขับขี่ที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายหรือกฎระเบียบ และเป็นอันตรายซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดี (Good Drivers' Behavior) หมายถึงผู้ขับขี่ที่มีคุณลักษณะที่ ประกอบด้วย ความเอาใจใส่ ความมีมารยาท และสุขุมเยือกเย็นใช้ความเข้าใจร่วมกันระหว่างตัวบุคคลและขีดความสามารถของรถ ล่วงรู้สาเหตุที่แท้จริงของสิ่งที่ปรากฏขึ้น ซึ่งคุณลักษณะเหล่านี้เป็นส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ความเป็นระเบียบและลดความเสี่ยงพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความคล่องตัวของสภาพจราจร

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่ดี (Bad Drivers Behavior) เป็นคุณลักษณะที่ตรงกันข้ามกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ดีและเป็นผู้ขับขี่ที่มักมีนิสัยชอบขับขี่ในลักษณะฝ่าฝืนกฎระเบียบสัญญาณจราจร เป็นสาเหตุต่อความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำใด ๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจน ได้รับบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต

วิจิตร บุญยะโหดระ (2530) กล่าวถึง อุบัติภัยจากการจราจรเป็นเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อันอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ ตายและทรัพย์สินเสียหายได้โดยที่เราไม่ต้องการ องค์การอนามัยโลกให้คำจำกัดความว่าอุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน โดยยานพาหนะหรือล้อเลื่อน หรือยานพาหนะ (vehicle) เคลื่อนที่อย่างน้อยหนึ่งคัน และก่อให้เกิดความบาดเจ็บหรือทำลายทรัพย์สิน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มีการศึกษาเรื่องราวเกี่ยวกับอุบัติเหตุและกล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยทั่วไป ประกอบด้วยปัจจัยต่าง ๆ 4 ส่วน คือ

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน ปัจจัยเกี่ยวกับคน เป็นส่วนสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับลักษณะต่าง ๆ ของบุคคล ทั้งอายุเพศและประสบการณ์ขับขี่ รถ สภาพรถ สภาพจิตใจการได้รับยาหรือสารต่าง ๆ รวมทั้งที่สำคัญที่สุดคือพฤติกรรมของคน ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับคน ประกอบด้วย

1) ผู้ขับขี่ กล่าวได้ว่าผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับ และควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสภาพการณ์ต่าง ๆ กันดังนั้นกฎหมายจึงเข้มงวดต่อการขับขี่ยาน โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้มีอายุ 18 ปีบริบูรณ์จึงมีสิทธิสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่ รถส่วนบุคคล และผู้มีอายุ 25 ปีบริบูรณ์จึงมีสิทธิสอบขอรับใบอนุญาตใบขับขี่รถสาธารณะได้การมีสิทธิสอบขอรับใบขับขี่รถมีใช้จะเป็นการรับรองว่าจะเป็นการขับขี่รถเป็นโดยถูกต้องตามกฎหมายและมีความปลอดภัย จากการศึกษาปัจจัยที่มีส่วนสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุพบว่า การเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับองค์ประกอบเหล่านี้คือ

(1) อายุบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุจราจรมักจะเป็นบุคคลที่มีอายุอยู่ในกลุ่มที่ต่ำกว่า 25 ปี ซึ่งวัยดังกล่าวนี้เป็นวัยหนุ่มสาวที่ศึกษาค้นคว้า สนุกสนาน มีความแข็งแรงและเชื่อมั่นในตนเอง จึงมักขับขี่ด้วยความเร็วสูงขาดความรอบคอบ มีความประมาทจนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และผู้ขับขี่ที่มีอายุเกิน 65 ปีก็อาจประสบภัยบนถนนเช่นกัน เพราะมีการตอบสนองช้าในการรับรู้มีความเฉื่อยชาตกใจง่าย

(2) เพศเป็นปัจจัยที่ยอมรับกันทั่วไปว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรสำหรับ ในประเทศไทย พบว่าเพศชายก่ออุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ขับขี่ เพศชายขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าเพศหญิงและมีการขับขี่เป็นระยะทางไกล ๆ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากกว่า

(3) สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ แข็งแรงมีความเหน็ดเหนื่อย เมื่อยล้า ภาวะการมองเห็น ได้ยิน การมองเห็น จะมีผลต่อการรับรู้หรือการตัดสินใจต่าง ๆ สภาพร่างกายที่พิการทุพพลภาพ หรือไม่สามารถใช้อวัยวะต่าง ๆ เช่น แขน ขาได้อย่างปกติเหล่านี้ล้วนแต่เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

(4) สภาพทางจิตใจ ภาวะความเครียดความกดดันต่าง ๆ ของจิตใจ ภาวะอารมณ์ วิตกกังวลอาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่น มีความชะล่าใจฝ่าฝืนกฎหมายไม่ปฏิบัติ ตามสิทธิของทางขาดกลยุทธ์ในการขับขี่ ยานพาหนะ

(5) ยาบางประเภทที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งยาประเภทกระตุ้น ประสาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเภทแอมเฟตามีน มีผลให้เบื่ออาหารน้ำหนักลด นอนไม่หลับ เกิดอาการ ประสาทหลอน แต่เมื่อยาหมดฤทธิ์ จะรู้สึกง่วงนอนมากทันทีซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับขี่เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมียาประเภทที่ทำให้ง่วงนอน จึงไม่ควรรับประทานขณะขับรถ เช่น ยาแก้แพ้ ยาลด ความดันโลหิต เป็นต้น แอลกอฮอล์และยาที่เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการทำงานของประสาท แอลกอฮอล์เป็นสารออกฤทธิ์กดการทำงานของประสาท ส่วนกลาง คือ สมองส่วนใหญ่ที่ควบคุมการทำงานของร่างกายและสติสัมปชัญญะทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การตัดสินใจตอบสนองสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ จะใช้เวลามาก

2) ผู้โดยสาร หมายถึง ผู้ที่โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่และโดยธรรมชาติของคนโดยสารการเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้นจะมีก็ต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ แต่ การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางอ้อมนั้น ได้แก่การเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่รถเกิดความเครียดและขับเร็ว

2. ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ประกอบด้วยชนิดของ

ยานพาหนะขนาดของ ยานพาหนะ สภาพการใช้งานของยานพาหนะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้สภายานพาหนะที่มีความชำรุดบกพร่อง เช่น ระบบไฟเสีย ทำให้ไม่สามารถให้สัญญาณ การจราจรได้ระบบห้ามล้อที่ชำรุด ทำให้ไม่สามารถหยุดยานพาหนะในขณะที่ต้องการได้สภาพ ยางที่ บกพร่องการไม่มีกระจกมองหลัง หรือมีแล้วใช้การไม่ได้ทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจน เป็นต้น นอกจากนี้การใชยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่เหมาะสม เช่น การบรรทุกหนัก เกินไป การบรรทุกของยื่นล้ำเกินไป ระบบไฟฟ้าที่ให้แสงสว่างไม่เพียงพอทำให้มองเห็นได้ไม่ชัดเจน รวมทั้งการขอยืมรถผู้อื่นไปใช้ทำให้ไม่ทราบจุดอ่อนหรือข้อบกพร่องของรถแล้วแต่มีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งสิ้น

3. ปัจจัยเกี่ยวกับถนน ปัจจัยเกี่ยวกับถนน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ใช้ในการสัญจรไปมา อยู่หลายประเด็น เช่น ลักษณะพื้นผิวการจราจรถนนหนทางที่มีผิวการจราจรที่ขรุขระชำรุดเป็นหลุม เป็นบ่อผุพัง หรือพื้นผิวจราจรที่วัสดุที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันทำให้พื้นผิวจราจรมีหลายลักษณะ เช่น มีทั้งแบบคอนกรีตและแบบลาดยางผิวทางไม่เรียบก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แต่อย่างไรก็ตามบนพื้นผิวถนนที่เรียบขรุขระก็อาจมีผลให้เกิดความสะดก และขับช้าโดยประมาณได้เช่นกัน

1) ไหลทางได้ แก่พื้นผิวด้านข้างถนนซึ่งมีส่วนต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรได้ เช่นกัน ไหลทางที่ แคบ มีสิ่งกีดขวาง มีต้นไม้หรือไม่มีไหลทางเลยย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าไหลทางที่กว้างโล่งและไม่มีสิ่งกีดขวาง

2) เครื่องกันทางโดยปกติจุดมุ่งหมายของเครื่องกันทาง ก็คือการป้องกันรถไม่ให้ วิ่งออกนอกเส้นทางและเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ เตือนผู้ขับขี่ให้ระมัดระวังตัว การไม่มีเครื่องกันข้างทางก็ อาจทำให้มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้

3) จำนวนช่องทางเดินรถและความกว้างของช่องทางเดินรถ ช่องทางเดินรถที่มีเพียง 2 ช่องทางคือขาไป 1 ช่องขามา 1 ช่องจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเพราะทำให้พื้นที่ในการใช้ สัญจรไปมาน้อยลงการแข่งขันหรือการตัดสินใจที่ กะหรือคาดการณ์ไว้มิผิดพลาดได้ง่ายรวมทั้งขนานหรือ ความกว้างของช่องทางที่ใช้มีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุเช่นกัน ขนาดช่องทางที่คับแคบไม่เหมาะสมทำให้รถต้องเบียดหรือ อยู่ใกล้กันจนเกินไป ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

4) แนวถนนกลางถนน ปกติจะใช้สำหรับกั้นแนวถนนที่มีการจราจรที่สวนกันไปมา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของรถที่ เล่นสวนกัน และให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน ร่วมกัน ทำให้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุลดลง

5) แสงสว่าง เป็นองค์ประกอบอย่างหนึ่งที่ อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เพราะความมืด จะทำให้เกิดความผิดพลาดในการมองเห็น ทำให้การประมาณการต่าง ๆ คลาดเคลื่อนอุบัติเหตุจึงมักเกิดขึ้นในที่ที่ไม่มีแสงสว่างอย่างไรก็ตามในที่ที่มีมืด ที่ต้องการใช้แสงไฟช่วย แสงไฟที่ไม่เหมาะสมทั้งไฟ จากถนน และไฟจากยานพาหนะ ต่างก็มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

6) วัสดุที่ใช้ทำถนน วัสดุบางอย่างที่มีคุณสมบัติลื่น ทำให้ถนนลื่น รถไถลได้ง่าย

4. ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม หมายถึง ปัจจัยที่ เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัว ได้แก่

1) สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหมายถึง หมอกจัด แดดจ้าแสงเข้าตา น้ำท่วมที่ ก่อให้เกิดอุปสรรคในการสัญจรไปมา

2) สภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น การทิ้งวัสดุขี้าวของลงเกะกะในทางที่ สภาพแวดล้อมมีมลพิษต่าง ๆ เช่นควันท่อไอเสียทำให้เกิดทัศนียภาพการใช้รถไม่ดีการใช้รถที่ เสียงท่อไอเสียที่ดัง ทำให้เสียสมาธิในการขับขี่การไม่มีป้ายเตือนในที่ที่ไม่ปลอดภัย หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง หรือสิ่งปกติเกิดขึ้นบนทาง เช่น มีการขุดถนนแล้วไม่ได้ทำป้ายเตือนไว้หรือมีการทำโฆษณามากเกินไป ทำให้เสียสมาธิต่อการขับขี่ การที่มีต้นไม้แตกกิ่งก้านสาขาบังตา ทำให้มองเห็นป้ายต่าง ๆ หรือ สัญญาณจราจรได้ไม่ชัดเจน เป็นต้น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่มีส่วนสัมพันธ์ต่อการ เกิดอุบัติเหตุการจราจรได้ นอกจากการเรียนรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยนี้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว การเรียนรู้ เกี่ยวกับรถยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ย่อมลดอุบัติเหตุได้ดียิ่งขึ้น

สรุป องค์ประกอบของความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ 1) ปัจจัยเกี่ยวกับคน เป็นส่วนสำคัญที่สุดของการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับลักษณะต่าง ๆ ของบุคคล ทั้งอายุเพศและประสบการณ์ขับขี่ รถ สภาพรถ สภาพจิตใจการได้รับยาหรือสารต่าง ๆ รวมทั้งที่สำคัญที่สุดคือพฤติกรรมของคน 2) ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ ประกอบด้วยชนิดของยานพาหนะขนาดของ ยานพาหนะ สภาพการใช้งานของยานพาหนะ 3) ปัจจัยเกี่ยวกับถนน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ใช้ในการสัญจรไปมา 4) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม หมายถึง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัว

4.3 การประเมินความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (สมชาย รัตนทองคำ, 2554; วรวิชา ภูผิวก้าว วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพย์เนตร, 2560; ขจี ดวงจักร ณ อยุธยา และรัชยา ภักดีจิตต์, 2562) มี 1 ด้าน ประกอบด้วย

1) การวัดด้านทักษะพิสัย ทักษะพิสัยเป็นความสามารถในเชิงปฏิบัติการหรือการกระทำทำให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่ง ทักษะพิสัย สามารถจำแนกออกเป็น 7 ระดับ ดังต่อไปนี้

1.1 การรับรู้เป็นขั้นแสดงอาการรับรู้ที่จะเคลื่อนไหวโดยอาศัยประสาทสัมผัสรับรู้ทั้ง 5 ได้แก่ หู ตา จมูก ลิ้น และสัมผัสทางร่างกาย แม้จะมีสิ่งเร้ามากระตุ้นโดยผ่านทางประสาทสัมผัสพร้อม ๆ กัน บุคคลก็สามารถเลือกรับรู้ และมีการแปลความหมายต่อสิ่งเร้า นั้น ๆ เพื่อการตอบสนอง

1.2 เตรียมความพร้อม เป็นความพร้อมของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมออกมา สภาพความพร้อมมี 3 ด้านคือ ความพร้อม

1.2.1 ด้านร่างกาย หมายถึงความพร้อมที่จะเคลื่อนไหววโยวะของร่างกาย

1.2.2 ด้านสมอง หมายถึง ความพร้อมที่ระลึกถึงกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ในการแสดงพฤติกรรม

1.2.3 ด้านอารมณ์ความพร้อมด้านจิตใจให้อยู่ในทิศทางที่พึงปรารถนาหรือไม่พึงปรารถนา

1.3) การตอบสนองตามแนวทางที่กำหนดให้เป็นการแสดงออกในลักษณะของการเลียนแบบ และการลองผิดลองถูก

1.4 ความสามารถด้านกลไก เป็นขั้นที่ผู้เรียนได้กระทำตามที่เรียนมา และพัฒนาขึ้นจนมีความสัมฤทธิ์ผลสามารถสร้างเทคนิควิธีการเฉพาะสำหรับตนเองขึ้นมา เพื่อฝึกปฏิบัติต่อไป

1.5 การตอบสนองที่ซับซ้อน เป็นความสามารถในการปฏิบัติในสิ่งที่ยุ่ยากซับซ้อนมากขึ้น และสามารถกระทำได้อย่างมั่นใจ ไม่ลังเล และทำได้ดีจนเป็นอัตโนมัติ

1.6 ความสามารถในการดัดแปลง เป็นขั้นที่สามารถปฏิบัติได้จนชำนาญ จึงคิดหาวิธีการใหม่ ๆ มาลองทำให้แตกต่างไปจากเดิม เพื่อให้เกิดผลดียิ่งขึ้น

1.7 ความสามารถในการริเริ่ม เป็นความสามารถต่อยอดจากการดัดแปลง กล่าวคือ เมื่อบุคคลสามารถดัดแปลงวิธีการใหม่ ๆ และมีการทดลองแล้ว ก็นำวิธีการนั้นมาประยุกต์ทำให้เกิดสิ่งใหม่ขึ้น

สอดคล้องกับ บุปผา ลาภทวี (2555) และบัณฑิต ตั้งกลมศรี (2558) กล่าวถึงการวัดพฤติกรรมด้านทักษะพิสัยว่า การวัดทักษะพิสัย เป็นการวัดความสามารถในการทำงานหรือการทำการกิจกรรม อาจเรียกว่า การวัดภาคปฏิบัติ ซึ่งการวัดพฤติกรรมดังกล่าวมักเป็นการประสานสัมพันธ์ระหว่างพุทธิพิสัย จิตพิสัย และทักษะพิสัย ลักษณะสำคัญของการวัดทักษะพิสัย คือ

1) สามารถวัดได้ทั้งรายบุคคลหรือเป็นกลุ่ม
2) ลักษณะงานที่แตกต่างกันต้องใช้วิธีการวัดหรือกระบวนการที่ต่างกัน ตัวอย่างเช่น วัดทักษะด้านดนตรีก็หาต้องใช้วิธีการวัดต่างกัน

3) สามารถแบ่งวัดเป็นกระบวนการหรือทักษะย่อย ๆ เช่น การรักษาทางกายภาพบำบัด สามารถวัด ขึ้นการตรวจร่างกาย การประมวลผลการสรุปประเด็นปัญหา และการให้การรักษา เป็นต้น ลักษณะการวัดแยกได้เป็น 3 ระดับ

(1) ระดับพฤติกรรมโดยการสังเกตพฤติกรรมขณะปฏิบัติ
(2) ระดับผลลัพธ์พิจารณาจากผลจากพฤติกรรมย่อยที่ปรากฏซึ่งพิจารณาได้ทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพ

(3) ระดับประสิทธิผล เป็นการวัดผลงานเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายการวัดโดยตรง

4) หลักการประเมินผลด้านทักษะพิสัย แบ่งออกเป็น

4.1) วัดให้ตรงจุดมุ่งหมาย โดยพิจารณาผลสุดท้ายที่จะเกิดขึ้นเมื่อสิ้นสุดการเรียนการสอน เช่น หากกำหนดวัตถุประสงค์การเรียนรู้สามารถประเมินผู้ปวยได้ตรวจร่างกายได้แต่จุดมุ่งหมายการเรียนรู้คือการรักษาโดยการนวด ดังนั้นการวัดต้องวัด ที่ละทักษะย่อยก่อน เป็นต้น

4.2) ความสอดคล้องของงานที่กำหนดกับจุดประสงค์ต้องการประเมินความสามารถในการนวด งานที่กำหนดต้องใช้ความสามารถในการนวดโดยตรง เป็นต้น

4.3) ความเหมาะสมในการดำเนินงาน พิจารณาว่าผลงานเกิดจากทำงานกลุ่มหรือเดี่ยว

4.4) ยุติธรรม

5) การให้คะแนนควรเป็นปรนัยและเที่ยงตรง กำหนดคะแนนไว้ชัดเจนในแต่ละขั้นตอน

6) มีเกณฑ์การประเมินผล ซึ่งพิจารณาจาก กระบวนการหรือวิธีการ และผลผลิตที่เกิดขึ้น ซึ่งพิจารณาทั้งปริมาณและคุณภาพ

7) วัดหลายๆครั้งขั้นตอนการประเมิน มีดังนี้

7.1) กำหนดจุดประสงค์มักเขียนเป็นจุดประสงค์เชิงพฤติกรรม เพื่อให้สามารถวัดได้จริง

- 7.2) กำหนดงานให้ปฏิบัติอาจแบ่งเป็นขั้นตอนย่อย ๆ ได้
- 7.3) กำหนดวิธีดำเนินการอย่างชัดเจน
- 7.4) กำหนดสถานการณ์หรือเงื่อนไขที่ใช้ในการปฏิบัติงาน
- 7.5) กำหนดวิธีการวัด สามารถทำได้หลายวิธีเช่น เขียนตอบ (วัดความรู้หรือขั้นตอนการปฏิบัติ) สร้างสถานการณ์จำลองแล้วให้ตอบคำถาม วัดผลงานปฏิบัติจริง
- 7.6) กำหนดเครื่องมือวัด
- 7.7) กำหนดเกณฑ์การให้คะแนน
- 7.8) กำหนดวิธีการประเมินผล เช่น อิงเกณฑ์หรืออิงกลุ่ม
- 7.9) การสร้างเครื่องมือวัด มีลำดับขั้นตอนดังนี้
 - (1) วางแผนสร้างเครื่องมือ พิจารณาวัตถุประสงค์การสอน
 - (2) ดำเนินการสร้างเครื่องมือ
 - (3) ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
 - (4) สร้างคู่มือการใช้เครื่องมือ
- 7.10) ดำเนินการวัด

สรุป การประเมินความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มักใช้การวัดพฤติกรรม เครื่องมือวัดพฤติกรรมที่นิยมใช้ ได้แก่ การทดสอบ แบบสังเกต แบบสำรวจรายการ และมาตราส่วนประมาณค่า ซึ่งแต่ละประเภทมีความเหมาะสมแตกต่างกัน เช่น 1) การทดสอบ (Testing) เป็นวิธีที่นิยมใช้มากในการวัดผลด้านทักษะพิสัย สามารถใช้ได้ทั้งการทดสอบแบบปากเปล่าหรือการสอบข้อเขียน 2) การสังเกตเป็นการสังเกตการปฏิบัติงานจริงของผู้สอบ เครื่องมือที่ใช้ประกอบการสังเกต ได้แก่ แบบบันทึกข้อมูล แบบสำรวจแบบ check list และมาตราส่วนประมาณค่า ซึ่งเป็นวิธีที่ดีที่สุด ผู้สอบมีโอกาสเห็นกระบวนการลำดับขั้นตอนการทำงานของผู้เรียน เห็นพฤติกรรมต่าง ๆ ในสภาพจริง เพื่อเป็นการลดความกังวลผู้ประเมินอาจมอบหมายให้ผู้เรียนอื่นหรือผู้ร่วมสอนช่วยประเมินก็ได้

4.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน 6 เรื่องดังนี้

เรื่องที่ 1 กานต์พิชชา หนูบุญ และ พรณิ บัญชรหัตถกิจ (2556) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา ผลการศึกษาพบว่าภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรจาก

รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย สูงกว่าก่อนการทดลอง สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$)

เรื่องที่ 2 ทิพวรรณ แสงทอง และคณะ (2556) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ศึกษาในวัยรุ่นจำนวน 110 คน ที่มีอายุระหว่าง 14 – 15 ปี ทั้งเพศชายและหญิงที่ศึกษาอยู่ในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นชั้นปีที่ 3 ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2556 ทำการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้น (Multi-stage Sampling) คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์แบ่งเป็นกลุ่มทดลองที่ 1 จำนวน 60 คน กลุ่มทดลองที่ 2 จำนวน 50 คน โดยทั้ง 2 กลุ่มทดลองจะได้รับโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนตามแนวคิดของเบนดราในการปฏิบัติพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป แบบประเมินพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติความแปรปรวนแบบวัดซ้ำ (Repeated measure ANOVA) ผลการวิจัยพบว่า หลังการเข้าร่วมโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตน กลุ่มทดลองที่ 1 และ 2 มีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองสัปดาห์ที่ 8 และ 12 สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และกลุ่มทดลองที่ 1 และ 2 มีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เรื่องที่ 3 กาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ได้ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิด อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการ เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาได้พิจารณาจากสัดส่วนจำนวน ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการเดินทาง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาใน สถาบันอาชีวศึกษา ทุกระดับการศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ จำนวน 933 คน โดยใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้น สำหรับการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐาน และปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อม ต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งให้ค่าสถิติไคสแควร์เท่ากับ 243.32 ที่องศาอิสระเท่ากับ 46 p-value เท่ากับ 0.001 CFI เท่ากับ 0.951 TLI เท่ากับ 0.930 RMSEA เท่ากับ 0.068 และ SRMR เท่ากับ 0.039 ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้าน

ทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อ พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุสูง

เรื่องที่ 4 วรวิษา ภูผิวก้าว วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพนเนตร (2560) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลองมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎี แรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคมะเร็งในการจัดทำโปรแกรมเพื่อพัฒนาพฤติกรรมของนักศึกษาให้รู้จักการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาชั้นปีที่ 1มหาวิทยาลัย ราชภัฏมหาสารคาม จำนวน 74 คนคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบสุ่มอย่างง่าย แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 37 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 37 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การบรรยายด้วยสไลด์ สื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การนำเสนอ เหตุการณ์จริง การสาธิตและฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการอภิปรายกลุ่ม ระยะเวลา ดำเนินการ 8 สัปดาห์เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนด้วยสถิติเชิงอนุมาน โดยใช้สถิติ Independent t-test ผลการวิจัย พบว่า ภายหลังการทดลองกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของความรู้ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร จาการรถจักรยานยนต์ ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองความตั้งใจในการปฏิบัติตัว และการปฏิบัติ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) จากผลการศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่าโปรแกรมที่จัดขึ้นมีประสิทธิภาพเพียงพอ สามารถนำไปใช้เพื่อพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในสถาบันอื่นได้ต่อไป

เรื่องที่ 5 ฉัตรติมา คัมภีร์คุปต์ (2561) ได้ศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมด้วยการสัมภาษณ์เพื่อสร้างแรงจูงใจต่อความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยของกลุ่มผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลศูนย์แห่งหนึ่งในภาคใต้ เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงตามคุณสมบัติที่กำหนด แบ่งเป็นกลุ่มควบคุมและกลุ่มทดลองกลุ่มละ 32 ราย กลุ่มควบคุมได้รับการดูแลตามปกติ ในขณะที่กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมซึ่งใช้การสัมภาษณ์เพื่อสร้างแรงจูงใจเป็นรายบุคคลประกอบด้วย 8 ขั้นตอน ในการส่งเสริม

เจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมซ้ำที่ปลอดภัย 4 ด้าน ได้แก่ การไม่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ การสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางขณะขับขี่ การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนด และการไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมซ้ำที่ปลอดภัย มีค่าดัชนีความตรงเนื้อหาเท่ากับ .85 และทดสอบความเที่ยงของแบบสัมภาษณ์โดยสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคได้เท่ากับ .86 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงบรรยาย และทดสอบสถิติทีอิสระ ผลการวิจัยพบว่า หลังได้รับโปรแกรม ค่าเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมซ้ำที่ปลอดภัยของกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมซ้ำที่ปลอดภัยของกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

เรื่องที่ 6 ศิวาภรณ์ ศรีสกุล (2558) ได้ศึกษาผลของการสร้าง แรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยประยุกต์ทฤษฎีการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพของ โรเจอร์ส กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้มาโดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน จำนวน 50 ราย เป็นกลุ่มทดลอง 25 ราย และกลุ่มควบคุม 25 ราย โดยกลุ่มทดลองได้ เข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพเป็นเวลา 8 สัปดาห์ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วยแบบสอบถามข้อมูลทั่วไป แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยง แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ แบบสอบถามความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัย แบบสอบถามความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และแบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่าทีแบบอิสระ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิด อุบัติเหตุ ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนการเปลี่ยนแปลงของการรับรู้ความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุและความคาดหวังในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมพบที่ไม่มี ความแตกต่างกันทางสถิติ

จากการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 6 เรื่อง (กานต์พิชชา หนูบุญ และ พรรณี บัญชรหัตถกิจ, 2556; ทิพวรรณ แสงทอง และคณะ, 2556; กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2559; วรวิษา ภูผิวแก้ว วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพยเนตร, 2560; ฉัตรติมา คัมภีรคุปต์, 2561; ศิวาภรณ์ ศรีสกุล, 2558) ผู้วิจัยได้การวิเคราะห์การประเมินความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความปลอดภัยในการขับขี่
รถจักรยานยนต์

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
1. กานต์พิชชา หนูบุญ และ พรรณี บัญชรหัตถกิจ (2556)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมสุข ศึกษา ตัวแปรตาม : อุบัติภัย จรรยาจรรถจักรยานยนต์	1.โปรแกรมสุขศึกษา 2.แบบสอบถาม ประกอบด้วย 6 ส่วน ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูล ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและ การขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและ ถูกต้องตามกฎหมายจราจร ส่วนที่ 3 การประเมินอันตราย ส่วนที่ 4 การประเมินการเผชิญปัญหา ส่วนที่ 5 ความตั้งใจในการป้องกันตนเอง จากการเกิด อุบัติภัยจรรยาจรจาก รถจักรยานยนต์ ส่วนที่ 6 การปฏิบัติในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และถูกต้อง ตามกฎหมายจราจร
2. ทิพวรรณ แสงทอง และคณะ (2556)	ตัวแปรต้น : โปรแกรมสร้าง เสริมสมรรถนะแห่งตนเอง ตัวแปรตาม : แบบประเมิน พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	1.โปรแกรมการสร้างเสริมสมรรถนะ แห่งตน 2. แบบประเมินพฤติกรรม
3.กาญจน์กรอง สุธังคะ (2559)	ตัวแปรต้น : พฤติกรรมการ ขับขี่ ตัวแปรตาม : ความเสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ รถจักรยานยนต์	แบบสอบถาม แบ่งเป็น ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูล ส่วนตัว ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดลักษณะ บุคลิกภาพ 5 ลักษณะ ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดทัศนคติ ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ 3 ด้าน

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
		<p>ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 5 ด้าน</p> <p>ส่วนที่ 5 เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร</p>
4. วรวิษา ภูผิวแก้ว วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพย์เนตร(2560)	<p>ตัวแปรต้น : โปรแกรมขับขี่ปลอดภัย</p> <p>ตัวแปรตาม : อุบัติภัยจราจรจราจรรถจักรยานยนต์</p>	<p>1.แบบสอบถาม แบ่งเป็น 6 ส่วน</p> <p>1) ข้อมูลทั่วไป</p> <p>2) ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย</p> <p>3) การประเมินอันตรายการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์และการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>4) การประเมินการเผชิญปัญหาเกี่ยวกับความคาดหวังในประสิทธิภาพของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยถูกต้องตามกฎหมายจราจรและความคาดหวังในการรับรู้</p>
5.ฉัตรติมา คัมภีร์คุปต์ (2561)	<p>ตัวแปรต้น : โปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม</p> <p>ตัวแปรตาม : ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย</p>	<p>1. โปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม</p> <p>2. แบบสัมภาษณ์ความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย</p>

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ผู้วิจัย/ปี	ตัวแปรที่ศึกษา	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
6. ศิวาภรณ์ ศรีสกุล (2558)	ตัวแปรต้น : การสร้างแรงจูงใจ เพื่อการปกป้องสุขภาพต่อ พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ตัวแปรตาม : 1) การรับรู้โอกาสเสี่ยงของ การเกิดอุบัติเหตุ 2) การรับรู้ความรุนแรงของ การเกิดอุบัติเหตุ 3) ความคาดหวังใน ประสิทธิผลของการสวม หมวกนิรภัย 4) ความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อ พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย 5) พฤติกรรมสวมหมวก นิรภัย	1. โปรแกรมการสร้างแรงจูงใจเพื่อการ ปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมสวมหมวก นิรภัย 2. แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป 3. แบบสอบถามการรับรู้โอกาสเสี่ยง 4. แบบสอบถามการรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุ 5. แบบสอบถามความคาดหวังใน ประสิทธิผลของหมวกนิรภัย 6. แบบสอบถามความคาดหวังใน ความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย 7. แบบสอบถามพฤติกรรมสวม หมวกนิรภัย

จากตารางที่ 4 การวิเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประเมินความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า การประเมินความปลอดภัยนั้นใช้แบบประเมินซึ่งแบ่งเป็นหลายส่วน ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามทั่วไป ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามวัดความรู้ ส่วนที่ 3 เป็นแบบวัดพฤติกรรม ส่วนที่ 4 เป็นแบบวัดทัศนคติ และจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การใช้แบบประเมินความปลอดภัยทั้ง 4 ส่วน แสดงให้เห็นว่า การประเมินความปลอดภัยนั้นควรประเมินโดยใช้รูปแบบการประเมินที่หลากหลาย เพื่อแสดงถึงปัจจัยที่อาจจะส่งผลต่อความปลอดภัย

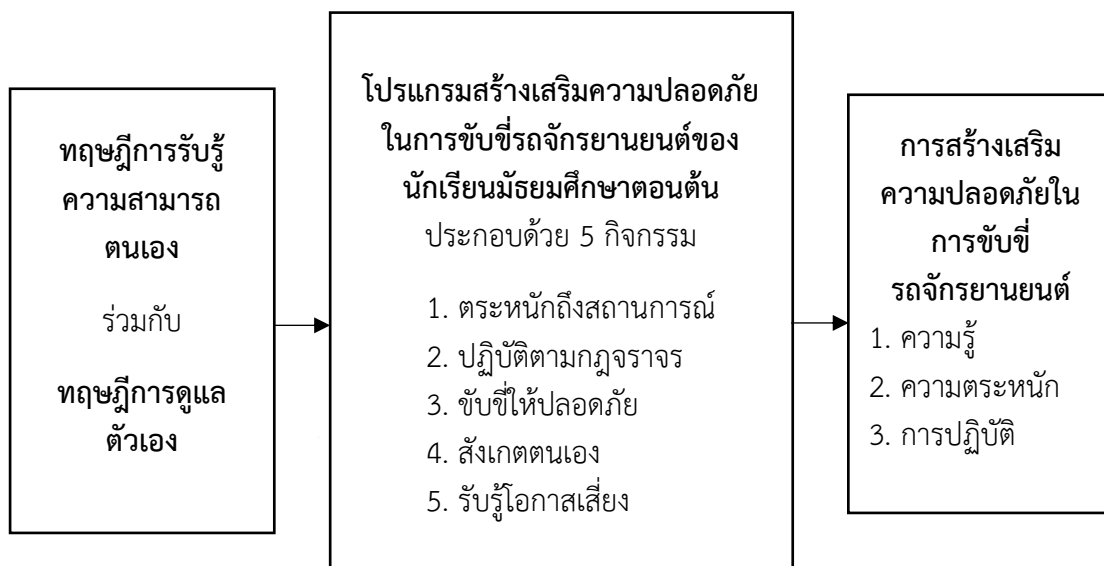
ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำวิธีการประเมินความรู้ ความตระหนัก โดยการใช้แบบวัดแบบเลือกตอบ (Multiple Choice) ส่วนวิธีการประเมินการปฏิบัตินั้นผู้วิจัยใช้แบบวัดทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์แบบมาตราประมาณค่า (Rating Scale)

5. กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการวิเคราะห์เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง (Duong & Parker, 2018; Baretta, Greco & Steca, 2017; เบญจวรรณ ชุนฤทธิ์, 2557; วิลาวรรณ ดาราฉาย, 2554; โชติกา สาระปัญญา, 2561; นพดล โสภณวรกิจ, 2561; ตติยา ฉิมชัยภูมิ และ จุฬารักษ์ โสตะ, 2559; ขวัญจิต ดิสัก, 2548) สรุปได้ว่า ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง คือ การที่บุคคลรับรู้ความสามารถในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ของตนเองว่าตนเองนั้นจะสามารถปฏิบัติกิจกรรมนั้นได้สำเร็จมากน้อยเพียงใด และเป็นปัจจัยที่ช่วยให้บุคคลตัดสินใจในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ได้ หากบุคคลขาดการรับรู้ความสามารถอาจส่งผลให้มีการตัดสินใจที่ผิดพลาดและส่งผลกระทบต่อตนเอง และผู้อื่น และจากการสังเคราะห์ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองพบว่า มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสุขภาพทั้งด้านความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติของบุคคล โดยมีองค์ประกอบของทฤษฎีทั้งหมด 4 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) ประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต 2) การรับรู้ประสบการณ์ของผู้อื่น 3) การใช้คำพูดชักจูง 4) สภาวะทางกายและอารมณ์ นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง (Wu, Hsieh, Lin & Tsai, 2016; มณฑกานต์ วัฒนานันท์ และคณะ, 2558; อรทิพย์ แสนเมืองแคน และคณะ, 2558; น้ำทิพย์ ไกรทอง, 2559; นงนภัส เด็กหลี่, 2558) พบว่า เป็นแนวคิดที่ส่งเสริมการปฏิบัติกิจกรรมที่บุคคลริเริ่มและกระทำเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเองในการดำรงไว้ซึ่งชีวิต สุขภาพ และความเป็นอยู่อันดี กล่าวคือ การดูแลตนเองเป็นสิ่งที่บุคคลแต่ละบุคคลต้องปฏิบัติหรือรับผิดชอบตนเอง และทฤษฎีการดูแลตัวเองเป็นอีกหนึ่งทฤษฎีที่มีอิทธิพลต่อการเกิดพฤติกรรมสุขภาพทั้งด้านความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติของบุคคลด้วย โดยมีองค์ประกอบของทฤษฎีทั้งหมด 3 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) การดูแลตนเองที่จำเป็นทั่วไป 2) การดูแลตนเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ 3) การดูแลตนเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเปี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ

และจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง (Duong & Parker, 2018; Baretta, Greco & Steca, 2017; เบญจวรรณ ชุนฤทธิ์, 2557; วิลาวรรณ ดาราฉาย, 2554; โชติกา สาระปัญญา, 2561; นพดล โสภณวรกิจ, 2561; ตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารักษ์ โสตะ, 2559; ขวัญจิต ดิสัก, 2548) และทฤษฎีการดูแลตัวเอง (Wu, Hsieh, Lin & Tsai, 2016; มณฑกานต์ วัฒนานันท์ และคณะ, 2558; อรทิพย์ แสนเมืองแคน และคณะ, 2558; น้ำทิพย์ ไกรทอง, 2559; นงนภัส เด็กหลี่, 2558) พบว่า ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองส่งผลต่อพฤติกรรมสุขภาพทั้งด้านความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสังเคราะห์กรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) มีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 การเตรียมการทดลอง

- 1.1 การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 1.2 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 1.3 การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 1.3.1 การพัฒนาโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง
 - 1.3.2 การพัฒนาเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล
 - 1.3.2.1 แบบวัดความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 1.3.2.2 แบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 1.3.2.3 แบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ขั้นที่ 2 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

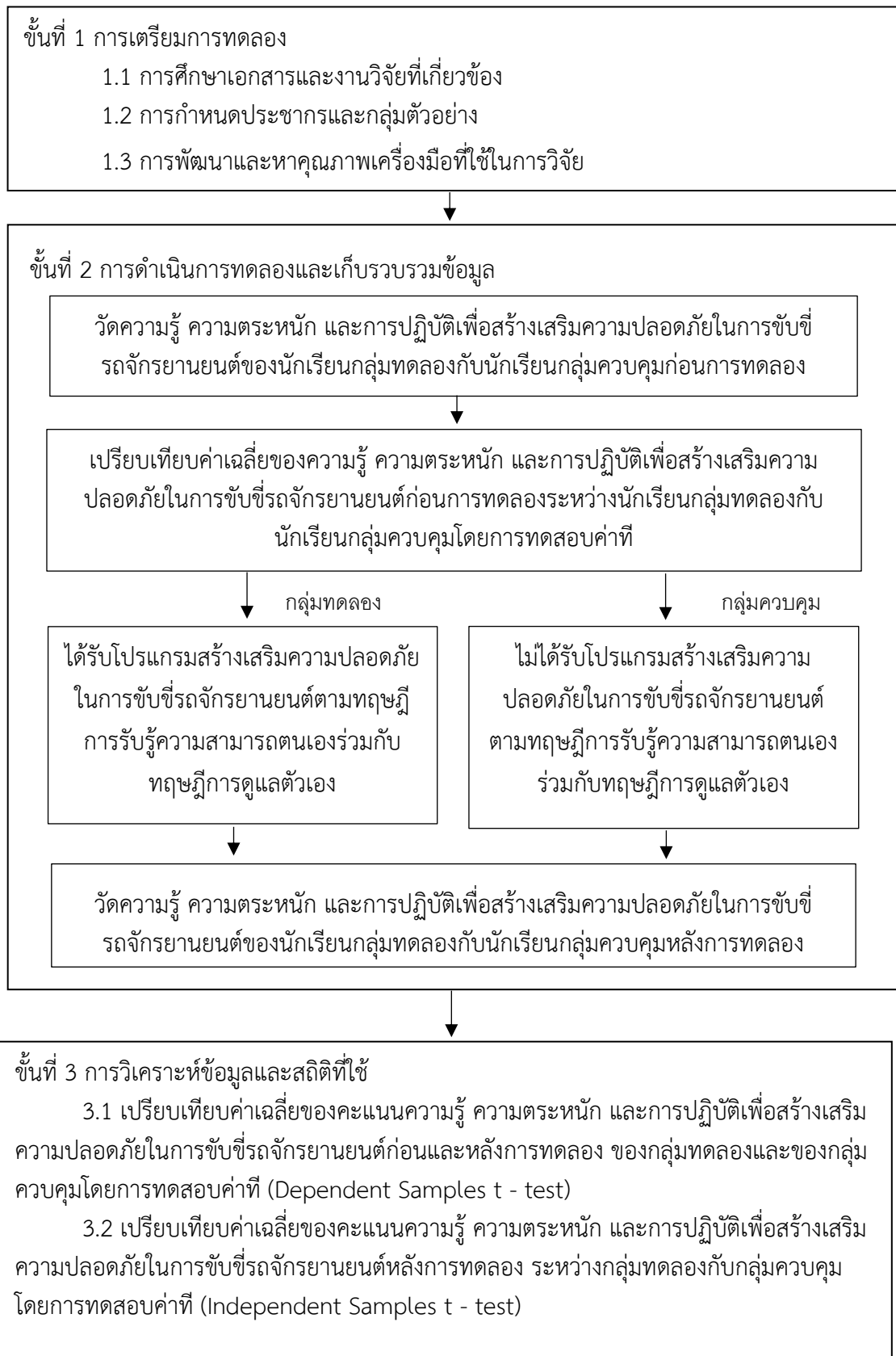
- 2.1 การกำหนดแบบแผนการทดลอง
- 2.2 การติดต่อประสานงานก่อนการทดลอง
- 2.3 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

- 3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.2 สถิติที่ใช้

สรุปขั้นตอนการดำเนินวิจัย ดังแสดงในภาพที่ 3

ภาพที่ 3 สรุปขั้นตอนการดำเนินวิจัย



ขั้นที่ 1 การเตรียมการทดลอง

1.1 การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.1.1 ศึกษาตำราเอกสาร วารสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเอง

1.1.2 ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวัดความรู้ ความตระหนัก การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแบบวัดการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

1.2 กำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.2.1 ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ นักเรียนชายและหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2562 โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 1,121,902 คน (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ, 2562: ออนไลน์)

1.2.2 การเลือกโรงเรียน ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยมีเกณฑ์ ดังนี้

1) เป็นโรงเรียนที่ผู้บริหาร และอาจารย์ให้ความร่วมมือในการทดลองโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

2) เป็นโรงเรียนที่นักเรียนมีระดับความสามารถและองค์ประกอบอื่น ๆ ไม่แตกต่างจากโรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ

1.2.3 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2562 โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 40 คน ในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างผู้วิจัยดำเนินการ ดังนี้

1) รับสมัครนักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2-3 ปีการศึกษา 2562 ที่เดินทางด้วยการเป็นผู้ขับหรือนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์ จำนวน 40 คน และสามารถเข้าร่วมกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างน้อยร้อยละ 80

2) แบ่งนักเรียนออกเป็น 2 กลุ่ม เท่า ๆ กัน โดยใช้การสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยวิธีการจับฉลากได้นักเรียน 20 คนเป็นกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสร้างเสริม

ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง และอีก 20 คนเป็นกลุ่มควบคุมไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

อย่างไรก็ตาม ระหว่างดำเนินการทดลอง 8 สัปดาห์ พบว่านักเรียนกลุ่มทดลองจำนวน 2 คนเข้าร่วมกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่าร้อยละ 80 ซึ่งไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ทำให้คงเหลือนักเรียนกลุ่มทดลองจำนวน 18 คน และเพื่อให้มีจำนวนนักเรียนกลุ่มควบคุมเท่ากับจำนวนนักเรียนกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยจึงคัดนักเรียนกลุ่มควบคุมออก 2 คน โดยใช้การสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยวิธีการจับฉลากออก ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงมีนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง 36 คน แบ่งเป็นนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม กลุ่มละ 18 คน

1.3 การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการทดลอง คือ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น และ 2) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบวัดความรู้ แบบวัดความตระหนัก และแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการทดลอง คือ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1) ศึกษาแนวทางในการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น จากตำรา เอกสาร วารสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2) วิเคราะห์ความหมายและองค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองเพื่อนำมาสังเคราะห์เป็นกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3) สังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้ จากผลการวิเคราะห์องค์ประกอบของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ในข้อที่ 2) ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 การวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองและสังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทฤษฎี/องค์ประกอบ	กิจกรรม				
	ตระหนักถึงสถานการณ์	ปฏิบัติตามกฎจราจร	ขับขี่ให้ปลอดภัย	สังเกตตนเอง	รับรู้โอกาสเสี่ยง
การรับรู้ความสามารถตนเอง					
1. ประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต	✓		✓	✓	✓
2. การรับรู้ประสบการณ์ของผู้อื่น	✓	✓	✓	✓	✓
3. การใช้คำพูดชักจูง			✓		✓
4. สภาวะทางกายและอารมณ์	✓		✓	✓	✓
การดูแลตัวเอง					
1. การดูแลตนเองที่จำเป็นทั่วไป		✓		✓	✓
2. การดูแลตนเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ	✓	✓	✓		✓
3. การดูแลตนเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเบี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ	✓		✓		✓

จากตารางที่ 5 การวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองและสังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) กิจกรรมตระหนักถึงสถานการณ์ 2) กิจกรรมปฏิบัติตามกฎจราจร 3) กิจกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย 4) กิจกรรมสังเกตตนเอง และ 5) กิจกรรมรับรู้โอกาสเสี่ยง ดังตารางที่ 5

4) จากผลการวิเคราะห์องค์ประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเองและสังเคราะห์กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ 5 กิจกรรม 1) ตระหนักถึงสถานการณ์ 2) ปฏิบัติตามกฎจราจร 3) ขับขี่ให้ปลอดภัย 4) สังเกตตนเอง และ 5) รับรู้โอกาสเสี่ยง ดังตารางที่ 3.1 ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์วิธีดำเนินกิจกรรมและผลลัพธ์กิจกรรมและผลลัพธ์กิจกรรมที่ส่งผลต่อพฤติกรรมสุขภาพและทักษะการสื่อสาร ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 การวิเคราะห์วิธีดำเนินการกิจกรรมและผลลัพธ์กิจกรรมที่ส่งผลต่อความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์

กิจกรรม	วิธีดำเนินการกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
1. ตระหนักถึงสถานการณ์	1. นักเรียนดูวีดิทัศน์สถานการณ์ ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขีบนท้องถนน แล้วตอบคำถาม 2. นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์จากประสบการณ์ที่ตนเองเป็นผู้ขับหรือผู้ซ้อน 3. นักเรียนดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการวิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ แล้วตอบคำถาม 4. นักเรียนทำกิจกรรม “หมวกนิรภัยปลอดภัย” 5. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการป้องกันจากอุบัติเหตุ 6. สุ่มนักเรียนออกมาสวมหมวกนิรภัย 7. สาธิตความแตกต่างของหมวกนิรภัย 8. สรุปวิธีการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ	1. นักเรียนวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 2. นักเรียนตระหนักถึงปัญหา/สถานการณ์ต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 3. นักเรียนสามารถปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 6 (ต่อ)

กิจกรรม	วิธีดำเนินกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
2. ปฏิบัติตามกฎจราจร	1. นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจข้อมูล” 2. นักเรียนทำกิจกรรม “กฎจราจร” 3. นักเรียนดูวิดีโอทัศน์เกี่ยวกับการทำผิดกฎจราจร 4. นักเรียนสรุปพฤติกรรมการทำผิดกฎจราจร 5. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับกฎจราจร 6. นักเรียนสรุปกฎจราจรที่พึงปฏิบัติเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	1. นักเรียนอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง 2. นักเรียนสามารถวิเคราะห์การใช้กฎหมายกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ 3. นักเรียนปฏิบัติการดูแลตนเองเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง
3. ขับขี่ให้ปลอดภัย	1. สุ่มนักเรียนออกมาแสดงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง 2. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และวิธีการปฏิบัติตนเมื่อได้รับการบาดเจ็บ 3. นักเรียนทำกิจกรรม “ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย” 4. นักเรียนทำกิจกรรม “การป้องกันตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์” 5. นักเรียนคิดคำขวัญ หรือคำคม เพื่อป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6. นักเรียนร่วมกันสรุปวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	1. นักเรียนอธิบายแนวทางการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2. นักเรียนเสนอแนวทางการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 3. นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ 4. นักเรียนตระหนักถึงผลของพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ 5. นักเรียนปฏิบัติการปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้

ตารางที่ 6 (ต่อ)

กิจกรรม	วิธีดำเนินกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
4. สังเกตตนเอง	<ol style="list-style-type: none"> 1. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 2. นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจตนเอง” 3. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการดูแลรถจักรยานยนต์ 4. นักเรียนวิเคราะห์ว่าสภาพอารมณ์ส่งผลต่อพฤติกรรมรถจักรยานยนต์หรือไม่ 5. นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพทางอารมณ์ 6. นักเรียนสรุปผลกระทบที่เกิดจากการมีสภาวะทางกายหรืออารมณ์ที่ไม่เหมาะสมขณะขับขี่ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. นักเรียนอธิบายพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของตนเอง 2. นักเรียนตระหนักถึงผลที่อาจเกิดขึ้นจากการขับขี่ของรถจักรยานยนต์ 3. นักเรียนสามารถตรวจสอบพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ของตนเอง
5. รับรู้โอกาสเสี่ยง	<ol style="list-style-type: none"> 1. นักเรียนดูวิดีโอเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 2. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ 3. นักเรียนสรุปปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4. นักเรียนเสนอแนวทางการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยยึดปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัย 5. นักเรียนร่วมกันวางแผนรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 6. นักเรียนอธิบายผลที่คาดว่าจะเกิดเมื่อปฏิบัติตามแผนรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. นักเรียนอธิบายปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ 2. นักเรียนสามารถเสนอแนวทางการป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ 3. นักเรียนตระหนักถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 6 (ต่อ)

กิจกรรม	วิธีดำเนินกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
	7. นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการลด ความเสียหายจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ได้อย่างไร	
	8. นักเรียนร่วมกันสรุปผลกระทบจาก การปฏิบัติพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ รถจักรยานยนต์	

จากตารางที่ 6 การวิเคราะห์วิธีดำเนินกิจกรรมและผลลัพธ์กิจกรรมที่ส่งผลต่อความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กิจกรรมทั้ง 5 กิจกรรม ได้แก่ ตระหนักถึงสถานการณ์ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขับขี่ให้ปลอดภัย สังเกตตนเอง และรับรู้โอกาสเสี่ยงส่งผล ต่อความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงดำเนินการกำหนดจัดกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยทั้ง 5 กิจกรรมมีการจัดกิจกรรมสอดคล้องกับทฤษฎีทั้ง 2 ทฤษฎี ได้แก่ **กิจกรรมตระหนักถึง สถานการณ์** 1) นักเรียนดูวิดีโอทัศน์สถานการณ์ ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่บนท้องถนน แล้วตอบคำถาม เป็นการใช้อองค์ประกอบการรับรู้ประสบการณ์ของผู้อื่น และการดูแลตัวเองที่จำเป็น ทั่วไป 2) นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จากประสบการณ์ที่ตนเองเป็นผู้ขับ หรือผู้ซ้อน เป็นการใช้อองค์ประกอบการเรียนรู้จากประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต 3) นักเรียน ทำกิจกรรม “หมวกนิรภัยปลอดภัย” เป็นการใช้อองค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นตามระยะ พัฒนาการและสภาวะทางกายและอารมณ์ **กิจกรรมปฏิบัติตามกฎหมาย** 1) นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจข้อมูล” เป็นการใช้อองค์ประกอบการเรียนรู้จากประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต 2) นักเรียนทำ กิจกรรม “กฎหมาย” เป็นการใช้อองค์ประกอบการรับรู้ประสบการณ์ของผู้อื่น 3) นักเรียนตอบคำถาม เกี่ยวกับกฎหมาย เป็นการใช้อองค์ประกอบการใช้คำพูดชักจูง 4) นักเรียนสรุปกฎหมายที่พึงปฏิบัติเพื่อ ลดการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการใช้อองค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ **กิจกรรมขับขี่ ให้ปลอดภัย** 1) สุ่มนักเรียนออกมาแสดงพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง เป็นการใช้อ องค์ประกอบการเรียนรู้จากประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต และการรับรู้ประสบการณ์ของผู้อื่น 2) นักเรียนทำกิจกรรม “ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย” เป็นการใช้อ องค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเบี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ 3) นักเรียนทำกิจกรรม

“การป้องกันตนเองในการขับชีร์รถจักรยานยนต์” เป็นการใช้องค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ และการดูแลตัวเองที่จำเป็นทั่วไป 4) นักเรียนคิดคำขวัญ หรือคำคม เพื่อป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์ เป็นการใช้องค์ประกอบการใช้คำพูดชักจูง **กิจกรรมสังเกตตนเอง** 1) นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นการใช้องค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นทั่วไป 2) นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจตนเอง” เป็นการใช้องค์ประกอบการเรียนรู้จากประสบการณ์ความสำเร็จในอดีต 3) นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการดูแลรถจักรยานยนต์ เป็นการใช้องค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นทั่วไป และการรับรู้ประสบการณ์ของบุคคลอื่น 4) นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาวะทางอารมณ์ เป็นการใช้องค์ประกอบสภาวะทางกายและอารมณ์ **กิจกรรมการรับรู้โอกาสเสี่ยง** 1) นักเรียนดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เป็นการใช้องค์ประกอบการรับรู้ประสบการณ์ของบุคคลอื่น และการดูแลตัวเองที่จำเป็นเมื่อมีภาวะเปี่ยงเบนทางด้านสุขภาพ 2) นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการใช้องค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นทั่วไป 3) นักเรียนสรุปปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์ เป็นการใช้องค์ประกอบการดูแลตัวเองที่จำเป็นตามระยะพัฒนาการ

5) ดำเนินการสร้างโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับชีร์รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ใช้เวลาในการดำเนินกิจกรรม จำนวน 8 สัปดาห์ ๆ ละ 2 วัน ได้แก่ วันอังคาร และวันพฤหัสบดี วันละ 60 นาที

ตารางที่ 7 กำหนดการจัดกิจกรรมโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับชีร์รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

สัปดาห์ที่	กิจกรรม				
	ตระหนักถึง	ปฏิบัติตาม	ขับชี่ให้	สังเกต	รับรู้โอกาส
วัน	สถานการณ์	กฎจราจร	ปลอดภัย	ตนเอง	เสี่ยง
1 อังคาร	✓				
พฤหัสบดี				✓	
2 อังคาร		✓			
พฤหัสบดี					✓
3 อังคาร			✓		

ตารางที่ 7 (ต่อ)

สัปดาห์ที่	กิจกรรม				
	ตระหนักถึง สถานการณ์	ปฏิบัติตาม กฎจราจร	ขับขี่ให้ ปลอดภัย	สังเกต ตนเอง	รับรู้โอกาส เสี่ยง
พฤหัสบดี				✓	
4 อังคาร		✓			
พฤหัสบดี					✓
5 อังคาร	✓				
พฤหัสบดี			✓		
6 อังคาร				✓	
พฤหัสบดี					✓
7 อังคาร	✓				
พฤหัสบดี		✓			
8 อังคาร			✓		
พฤหัสบดี				✓	
รวม	3	3	3	4	3

จากตารางที่ 7 กำหนดการจัดกิจกรรมโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองโดยจัดกิจกรรมทั้งหมด 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 2 วัน วันละ 1 กิจกรรม โดยมีการจัดกิจกรรมทั้งหมด 5 กิจกรรมดังนี้ 1) ตระหนักถึงสถานการณ์ จำนวน 3 ครั้ง 2) ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จำนวน 3 ครั้ง 3) ขับขี่ให้ปลอดภัย จำนวน 3 ครั้ง 4) สังเกตตนเอง จำนวน 4 ครั้ง และ 5) รับรู้โอกาสเสี่ยง จำนวน 3 ครั้ง

6) นำโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไข

7) นำโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน โดยกำหนดคุณสมบัติผู้ทรงคุณวุฒิ ต้องเป็นผู้ที่จบการศึกษาดั้งแต่ระดับครุศาสตรมหาบัณฑิตสาขาสุขศึกษาหรือพลศึกษา หรือปริญญาวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิตสาขาการส่งเสริมสุขภาพ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง ตรวจพิจารณาความตรงตามจุดประสงค์ และความเหมาะสมของกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่

รถจักรยานยนต์ นำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Congruence: IOC) โดยกำหนดค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป (โชติกา ภาชีผล และคณะ, 2558) ผลการวิเคราะห์ พบว่า ค่าดัชนีความสอดคล้องรวมเท่ากับ 1.00 และแต่ละกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยมีค่าดัชนีความสอดคล้อง ดังนี้

กิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย	ค่าดัชนีความสอดคล้อง
1. ตระหนักถึงสถานการณ์	1
2. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	1
3. ขับขี่ให้ปลอดภัย	1
4. สังเกตตนเอง	1
5. รับรู้โอกาสเสี่ยง	1

ผลการพิจารณาค่าดัชนีความสอดคล้องของกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป ดังนั้น จึงได้โปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สามารถนำไปใช้ในการทดลองได้

8) แก้ไขปรับปรุงโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีความสมบูรณ์ ตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

- ขั้นตอนการดำเนินกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้ง 5 กิจกรรม ควรจะให้เห็นถึงความแตกต่างของกิจกรรมปกติและกิจกรรมที่ได้นำทั้ง 2 ทฤษฎีมาใช้เป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรม

- ปรับภาษาที่ใช้ในแผนการจัดโปรแกรมทั้ง 5 กิจกรรม
- ปรับวัตถุประสงค์ที่ใช้ในแผนการจัดโปรแกรมทั้ง 5 กิจกรรม
- แผนการจัดกิจกรรมทั้ง 5 กิจกรรมให้แก้ไขเนื้อหาหมโนทัศน์ให้เรียงเป็นข้อ
- เพิ่มจำนวนกิจกรรมในแต่ละกิจกรรมที่ใช้ในแผนการจัดโปรแกรมทั้ง 5 กิจกรรม

9) นำโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปทดลองใช้กับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน เป็นเวลา 1 สัปดาห์ เพื่อดูความเหมาะสมในเรื่องการจัดกิจกรรมและเวลาที่ใช้ในการจัดกิจกรรม นำมาปรับปรุงแก้ไขโปรแกรมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ก่อนนำไปใช้จริง

1.3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบวัดความรู้ แบบวัดความตระหนัก และแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.3.2.1 แบบวัดความรู้ เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1) ศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2) กำหนดจุดมุ่งหมายในการสร้างแบบวัด โดยกำหนดให้เป็นเครื่องมือในการวัดความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3) ดำเนินการสร้างแบบวัดความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แบบหลายตัวเลือก (Multiple Choice) ให้คะแนน 2 ระดับ (โชติกา ภาชีผล, 2558) โดยการสร้างข้อคำถามจำนวน 30 ข้อ มีตัวเลือกข้อละ 4 ตัวเลือก เป็นแบบจำลองสถานการณ์ต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับองค์ประกอบ/ตัวบ่งชี้ของการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้นักเรียนเลือกตอบตัวเลือกที่แสดงถึงความรู้ที่มีต่อสถานการณ์ที่กำหนด โดยมีแนวทางการวิเคราะห์จำนวนข้อคำถามของแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 8 การวิเคราะห์จำนวนข้อคำถามของแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ/ตัวบ่งชี้	นิยามเชิงปฏิบัติการ	ลักษณะแบบวัด	ข้อที่	จำนวนข้อ
1. กฎหมายในการขับขี่รถจักรยานยนต์	กฎหมายและโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์	แบบวัดแบบหลายตัวเลือก ให้คะแนน 2 ระดับ คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน	2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 17, 18, 20, 21	12
2. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่กำหนดได้อย่างปลอดภัย	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่กำหนดได้อย่างปลอดภัย	แบบวัดแบบหลายตัวเลือก ให้คะแนน 2 ระดับ คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน	1, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 22, 23	11
3. การดูแลรักษาจักรยานยนต์	การดูแลรักษาจักรยานยนต์เบื้องต้น	แบบวัดแบบหลายตัวเลือก ให้คะแนน 2 ระดับ คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	7

4) กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละข้อความ ดังนี้

ตอบถูก

ให้ 1 คะแนน

ตอบผิด ให้ 0 คะแนน

ไม่ตอบ ให้ 0 คะแนน

5) กำหนดเกณฑ์การตัดสินความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับ
ขี่รถจักรยานยนต์

ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้	ผลการตัดสินความรู้
25 - 30	มีความรู้ในระดับดีมาก
20 - 24	มีความรู้ในระดับดี
15 - 19	มีความรู้ในระดับปานกลาง
0 - 14	มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง

6) นำแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยจำนวน 30
ข้อ ไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความสอดคล้องกับจุดประสงค์การ
เรียนรู้ ลักษณะการใช้ พฤติกรรมที่ต้องการวัดและความถูกต้องด้านภาษาพร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเพื่อ
นำมาปรับปรุงแก้ไข

7) นำแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ที่แก้ไข
แล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจ จำนวน 5 ท่าน (ดังรายนามในภาคผนวก ก) โดยกำหนดคุณสมบัติ
ผู้ทรงคุณวุฒิเป็นผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิตทางสุศึกษาหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง
หรือเป็นผู้ที่เชี่ยวชาญด้านทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเอง ตรวจสอบ
ความตรงเชิงเนื้อหา ความสอดคล้องกับจุดประสงค์การเรียนรู้ ระดับพฤติกรรมที่ต้องการวัด ลักษณะ
การใช้คำถาม และความถูกต้องด้านภาษา นำมาหาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์
(Index of Congruence หรือ IOC) กำหนดค่าดัชนี ความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป
(ศิริชัย กาญจนวาสี, 2556) ผลการวิเคราะห์ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องรวมเท่ากับ 0.89 และได้ค่าดัชนี
ความสอดคล้องรายข้อทุกข้อ มีค่าตั้งแต่ 0.5-1.0

8) แก้ไขปรับปรุงแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
ให้มีความสมบูรณ์ตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- แก้ไขเฉพาะคำถามจากวัดระดับความจำ ควรตั้งคำถามให้นักเรียน

วิเคราะห์

- ข้อที่ 3 ควรปรับคำถามจากการวัดระดับความจำเป็นระดับที่สูงกว่า
- ข้อที่ 4 ควรปรับคำถามจากการวัดระดับความจำเป็นระดับที่สูงกว่า
- ข้อที่ 5 เพิ่มตัวเลือกในการตอบให้ครบ 4 ตัวเลือก
- ข้อที่ 7 ควรปรับคำถามจากการวัดระดับความจำเป็นระดับที่สูงกว่า

- ข้อที่ 8 ควรปรับคำถามและตัวเลือกที่จากการวัดระดับความจำเป็นระดับที่สูงกว่า

- ข้อที่ 9 ลดตัวเลือกในการเลือกให้เหลือ 4 ตัวเลือก และแก้คำผิดจากคำว่า จักทำ เป็น จัดทำ

- ข้อที่ 12 แก้ไขคำผิดในตัวเลือก ก จากห้ามรจักรยาน เป็น ห้ามรถจักรยาน

- ข้อที่ 23 ไม่ควรใช้ตัวเลือกของคำตอบว่า ถูกทุกข้อ

- ข้อที่ 22 คำว่า ห้าม ในคำถามควรจะเป็นตัวเอียง

- ข้อที่ 28 ตรวจสอบความถูกต้องของคำถามว่ารถจักรยานยนต์มีน้ำหล่อเย็นหรือไม่

9) นำแบบวัดความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน

10) นำผลการวัดมาตรวจให้คะแนนและวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงของแบบวัด โดยใช้สูตร ใช้สูตร KR-20 ของคูเดอร์ริชาร์ดสัน และวิเคราะห์รายข้อ กำหนดเกณฑ์เลือกข้อคำถามที่มีค่าความเที่ยงตั้งแต่ 0.8 ขึ้นไป ค่าความยากง่ายอยู่ในช่วง 0.2 – 0.8 และค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.2 ขึ้นไป (โชติกา ภาชีผล, ญัฐกรรณ์ หลาวทอง, และกมลวรรณ ตังธนกันท์, 2558) ผลการวิเคราะห์ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.80 มีค่าความยากง่ายเท่ากับ 0.38 และมีค่าอำนาจจำแนกเท่ากับ 0.32 จึงได้แบบวัดความรู้ตามเกณฑ์ที่ต้องการเพื่อนำไปใช้ในการวิจัยจำนวน 30 ข้อ

1.3.2.2 แบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1) ศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแบบวัดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

2) กำหนดองค์ประกอบและพฤติกรรมที่บ่งชี้ของความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3) ดำเนินการสร้างแบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นลักษณะแบบวัดเชิงสถานการณ์ แบบหลายตัวเลือก (Multiple Choice) ให้คะแนน 2 ระดับ (โชติกา ภาชีผล, 2558) โดยการสร้างข้อคำถามจำนวน 30 ข้อ มีตัวเลือกข้อละ 5 ตัวเลือก แบบจำลองสถานการณ์ต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับองค์ประกอบ/ตัวบ่งชี้ของการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้นักเรียนเลือกตอบตัวเลือกที่แสดงถึงความตระหนัก

ที่มีต่อสถานการณ์ที่กำหนด โดยมีแนวทางการวิเคราะห์จำนวนข้อคำถามของแบบวัดความตระหนัก เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 9 การวิเคราะห์จำนวนข้อคำถามของแบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ/ตัวบ่งชี้	นิยามเชิงปฏิบัติการ	ลักษณะแบบวัด	ข้อที่	จำนวนข้อ
1. ความตระหนักที่มีต่อต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ความรู้สึกรู้สึกหรือความคิดที่มีต่อการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	แบบวัดแบบหลายตัวเลือก ให้คะแนน 2 ระดับ คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน	1, 5, 6, 9, 14, 15, 16, 17, 21, 24	10
2. ความตระหนักเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน	ความรู้สึกรู้สึกหรือความคิดที่มีต่อวิธีการป้องกันหรือลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	แบบวัดแบบหลายตัวเลือก ให้คะแนน 2 ระดับ คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน	2, 3, 4, 7, 11, 12, 13, 18, 19, 20, 28	11
3. ความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อบุคคลอื่น	ความรู้สึกรู้สึกหรือความคิดที่มีต่อการใช้ถนนร่วมกับบุคคลอื่น	แบบวัดแบบหลายตัวเลือก ให้คะแนน 2 ระดับ คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ตอบผิดให้ 0 คะแนน	8,10,22,23 ,25,26, 27,29,30	9

4) กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละข้อความ ดังนี้

ตอบถูก	ให้ 1 คะแนน
ตอบผิด	ให้ 0 คะแนน
ไม่ตอบ	ให้ 0 คะแนน

5) เกณฑ์การตัดสินความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนัก	การตัดสินความตระหนัก
22.50 – 30.00	มีความตระหนักระดับดีมาก
15.01 – 22.49	มีความตระหนักระดับดี
07.50 – 15.00	มีความตระหนักระดับปานกลาง

00.00 – 07.49

มีความตระหนักระดับควรปรับปรุง

6) นำแบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 30 ข้อ ไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความสอดคล้องกับจุดประสงค์การเรียนรู้ ลักษณะการใช้ พฤติกรรมที่ต้องการวัด และความถูกต้องด้านภาษาพร้อมให้ข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

7) นำแบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่แก้ไขแล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจจำนวน 5 ท่าน โดยกำหนดคุณสมบัติผู้ทรงคุณวุฒิเป็นผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิตทางสุศึกษาหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นผู้ที่เชี่ยวชาญด้านทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเอง ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความสอดคล้องกับจุดประสงค์การเรียนรู้ ระดับพฤติกรรมที่ต้องการวัด ลักษณะการใช้คำถาม และความถูกต้องด้านภาษา นำมาหาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Index of Congruence หรือ IOC) กำหนดค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2556) ผลการวิเคราะห์ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องรวมเท่ากับ 0.82 และได้ค่าดัชนีความสอดคล้องรายข้อทุกข้อ มีค่าตั้งแต่ 0.50-1.00

8) แก้ไขปรับปรุงแบบวัดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ให้มีความสมบูรณ์ตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- ควรปรับปรุงแบบการเขียนตัวเลือกให้เป็นรูปแบบ เรียงสั้นไปยาว

- ข้อที่ 3 ควรเรียงตัวเลือกในการตอบตามความยาวของคำตอบ เช่น จากสั้นไปยาว

- ข้อที่ 4 ควรเรียงคำตอบจากสั้นไปยาว

- ข้อที่ 11 ตัวเลือกทั้ง 3 ตัวเลือก ในการตอบเป็นการเพิ่มโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการดื่มสุราได้ทุกข้อ

- ข้อที่ 12 จากคำถาม คำว่า “หย่อนสมรรถภาพ” หมายถึงคนหรือรถ

- ข้อที่ 19 ตัวเลือกสามารถเป็นคำตอบที่ถูกต้องได้ทั้ง ข้อ ก และ ข

- ข้อที่ 30 จากคำถามที่ใช้คำว่า “เลน” ควรเปลี่ยนใช้คำว่า “ช่องทาง”

9) นำแบบวัดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน

10) นำผลการวัดมาตรวจให้คะแนนและวิเคราะห์หาค่าความเที่ยงของแบบวัด โดยใช้สูตร Coefficient Alpha ของ Cronbach และวิเคราะห์รายข้อ โดยกำหนดเกณฑ์เลือก

ข้อคำถามที่มีค่าความเที่ยงตั้งแต่ 0.8 ขึ้นไป ค่าระดับความยากง่ายอยู่ในช่วง 0.2 – 0.8 และมีค่าอำนาจจำแนกตั้งแต่ 0.2 ขึ้นไป (โชติกา ภาชีผล, ณัฐกรรณ์ หลาวทอง, และกมลวรรณ ตั้งชนกานนท์, 2558) ผลการวิเคราะห์ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.82 ค่าความยากง่ายเท่ากับ 0.50 และค่าอำนาจจำแนกเท่ากับ 0.43 จึงได้แบบวัดความตระหนักตามเกณฑ์ที่ต้องการเพื่อนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 30 ข้อ

1.3.2.3 แบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

- 1) ศึกษาเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 2) กำหนดองค์ประกอบและพฤติกรรมที่บ่งชี้ของการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- 3) ดำเนินการสร้างแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 30 ข้อ เป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ โดยมีแนวทางวิเคราะห์จำนวนข้อคำถามของแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 10 การวิเคราะห์จำนวนข้อคำถามของแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ/ตัวบ่งชี้	นิยามเชิงปฏิบัติการ	ลักษณะแบบวัด	ข้อที่	จำนวนข้อ
1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสม	การแสดงออกซึ่งพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดความปลอดภัย	แบบวัดแบบประเมินค่า 4 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย	1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 13, 14, 17, 20	11

ตารางที่ 10 (ต่อ)

องค์ประกอบ/ตัวบ่งชี้	นิยามเชิงปฏิบัติการ	ลักษณะแบบวัด	ข้อที่	จำนวนข้อ
2. พฤติกรรมเสี่ยงการขับซึ่รถจักรยานยนต์	การแสดงออกซึ่งพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	แบบวัดแบบประเมินค่า 4 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย	4, 6, 10, 11, 12, 15, 16, 18, 19	9
3. การดูแลรักษาจักรยานยนต์	การแสดงออกซึ่งพฤติกรรมการดูแลรักษาสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อให้มีสภาพพร้อมต่อใช้งาน	แบบวัดแบบประเมินค่า 4 ระดับ ได้แก่ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติเลย	21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30	10

4) กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) มี 4 ระดับ ดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง ให้ 3 คะแนน

ปฏิบัติบ่อยครั้ง ให้ 2 คะแนน

ปฏิบัติบางครั้ง ให้ 1 คะแนน

ไม่ปฏิบัติเลย ให้ 0 คะแนน

5) กำหนดเกณฑ์การตัดสินการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ดังนี้

ค่าเฉลี่ยของคะแนนปฏิบัติ

การตัดสินการปฏิบัติ

68.01 – 90

มีการปฏิบัติระดับดีมาก

45.01 – 68.0

มีการปฏิบัติระดับดี

22.51 – 45.0

มีการปฏิบัติระดับปานกลาง

00 – 22.5

มีการปฏิบัติระดับควรปรับปรุง

6) นำแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 30 ข้อ ไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความสอดคล้องกับจุดประสงค์การเรียนรู้ ลักษณะการใช้ พฤติกรรมที่ต้องการวัด และความถูกต้องด้านภาษาพร้อมให้ข้อเสนอแนะเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

7) นำแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แก้ไขแล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจ จำนวน 5 ท่าน โดยกำหนดคุณสมบัติผู้ทรงคุณวุฒิเป็นผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิตทางสุศึกษาหรือสาขาที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นผู้ที่เชี่ยวชาญด้านทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองและทฤษฎีการดูแลตัวเอง ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ความสอดคล้องกับจุดประสงค์การเรียนรู้ ระดับพฤติกรรมที่ต้องการวัด ลักษณะการใช้คำถาม และความถูกต้องด้านภาษา นำมาหาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Index of Congruence หรือ IOC) กำหนดค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2556) ผลการวิเคราะห์ที่ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องรวมเท่ากับ 1.00 และได้ค่าดัชนีความสอดคล้องรายข้อทุกข้อ มีค่าตั้งแต่ 0.50-1.00

8) แก้ไขปรับปรุงแบบวัดการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ให้มีความสมบูรณ์ตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- พฤติกรรมการขับขี่และการดูแลรักษารถ ควรสลับข้อกันบ้าง เช่น ข้อที่ 1 พฤติกรรมการขับขี่ ข้อที่ 2 ควรจะเป็นการดูแลรักษารถ

- ตรวจสอบความถูกต้องเกี่ยวกับข้อมูลการดูแลรถจักรยานยนต์ว่า

ทุก ๆ ข้อ ข้อมูลถูกต้องตามคู่มือการดูแลรักษารถจักรยานยนต์หรือไม่

- ควรเพิ่มความทางบวกหรือทางลบ ไม่ควรมีข้อความเพียงด้านใดด้านหนึ่ง

- หากข้อความ เป็นลบ หรือบวก ควรระวังในการกลับคะแนนก่อนการคำนวณ

- ข้อที่ 17 แก้ไขข้อความจากคำว่า “เสมอ” เป็นคำว่า “เสมอ”

- ข้อที่ 18 เปลี่ยนข้อความคำว่า “รถยนต์” เป็น “รถจักรยานยนต์”

9) นำแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 20 คน

10) นำผลการวัดมาตรวจให้คะแนนและวิเคราะห์หาค่าความสัมพันธ์และวิเคราะห์รายข้อ โดยกำหนดเกณฑ์เลือกข้อคำถามที่มีค่าความเที่ยงตั้งแต่ 0.8 ขึ้นไป (โชติกา ภาชีผล,

ณัฐกรณ์ หลาวทอง, และกมลวรรณ ตังธนกานนท์, 2558) ผลการวิเคราะห์ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.86 จึงได้แบบวัดการปฏิบัติตามเกณฑ์ที่ต้องการเพื่อนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 30 ข้อ

ขั้นที่ 2 การดำเนินการทดลองและการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 การกำหนดแบบแผนการทดลอง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi – Experimental Research) แบบ 2 กลุ่ม มีการทดสอบก่อนและหลังการทดลอง (The Pretest – Posttest Control Group Design) ดังแบบแผนการทดลอง ดังภาพที่ 4

ภาพที่ 4 แบบแผนการทดลอง

กลุ่มตัวอย่าง	การวัดก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง
E	O ₁	X	O ₂
C	O ₃		O ₄

E = กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

C = กลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

O₁ O₃ = ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่วัดได้ก่อนการทดลอง

O₂ O₄ = ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่วัดได้หลังการทดลอง

X = โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง

2.2 การติดต่อประสานงานการทดลอง

2.2.1 ติดต่อขอความร่วมมือในการทำวิจัยจากผู้บริหารโรงเรียน

2.2.2 ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการวิจัย การวัดและประเมินผลแก่รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ ครูผู้สอน และร่วมกันกำหนดตารางเวลาการจัดโปรแกรม

2.3 ดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

2.3.1 ดำเนินการก่อนทดลองการใช้โปรแกรมดังนี้

2.3.1.1 ทำการทดสอบความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนทำการทดลอง (Pre - test)

2.3.1.2 นำผลการทดสอบก่อนการทดลองมาทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยโดยการทดสอบค่าที เพื่อทดสอบว่านักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันหรือไม่ ผลการเปรียบเทียบ

ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม

ตัวแปรที่ศึกษา	กลุ่มทดลอง (n=18)		กลุ่มควบคุม (n=18)		t	p
	Mean	SD	Mean	SD		
ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	9.22	3.62	10.22	2.87	-1.12	0.27
ความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์	7.00	2.57	8.56	3.87	-1.52	0.14
การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	63.00	12.72	58.89	11.09	1.03	0.31

จากตารางที่ 11 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์การตัดสิน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.22 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง นักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 10.22 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง

ส่วนค่าเฉลี่ยของความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 7.00 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับควรปรับปรุง นักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 8.56 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 63 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี นักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 58.89 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

2.3.2 ดำเนินการทดลอง

2.3.2.1 กลุ่มทดลอง ผู้วิจัยเป็นผู้ดำเนินการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองเป็นเวลา 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 2 วัน วันละ 60 นาที

2.3.2.2 กลุ่มควบคุม ไม่ได้รับโปรแกรมใด ๆ

2.3.3 ดำเนินงานหลังการทดลอง

ทดสอบความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง (Post - test) ทั้งสองกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้คอมพิวเตอร์หาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยการทดสอบค่าที่ (t - test) ดังนี้

3.1.1 หาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนน โดยการทดสอบค่าที่ (t - test)

3.1.2 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม โดยการทดสอบค่าที่ (Dependent Sample t - test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

3.1.3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยการทดสอบค่าที่ (Independent Samples t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

3.2 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนนวัดความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุมโดยการทดสอบค่าที่ (Dependent Sample t - test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

3.2.2 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนนวัดความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุมโดยการทดสอบค่าที (Independent Sample t - test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 3 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม
ปรากฏดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมจำแนกตามเพศและพฤติกรรม
การใช้รถจักรยานยนต์

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	14	77.78	8	44.44
หญิง	4	22.22	10	55.56
รวม	18	100	18	100

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์				
ผู้ขับ	7	38.89	13	72.22
ผู้ซ้อนท้าย	11	61.11	5	27.78
รวม	18	100	18	100

จากตารางที่ 12 พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 77.78 ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 55.56 สำหรับข้อมูลพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองส่วนใหญ่เป็นผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ 61.11 ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่เป็นผู้ขับ คิดเป็นร้อยละ 72.22

ตอนที่ 2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

2.1 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปรากฏดังตารางที่ 13, 14 และ 15 และ ภาพที่ 5, 6, 7

ตารางที่ 13 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลอง

ตัวแปรที่ศึกษา	n	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
ความรู้	18	9.22	3.75	14.67	4.23	-4.48	0.00*
ความตระหนัก	18	7.00	2.57	13.17	4.81	-6.56	0.00*
การปฏิบัติ	18	63.00	12.72	66.72	10.95	-1.56	0.07

* $p < .05$

จากตารางที่ 13 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ และความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์การตัดสิน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.22 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 14.67 คะแนน คือมีความรู้ในระดับ ควรปรับปรุง





ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 7.00 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 13.17 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 63 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 66.72 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

ตารางที่ 14 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	เมื่อขับรถเข้าเขตชุมชนที่มีการจราจรติดขัด ผู้ขับรถควรทำอย่างไร	0.39	0.50	0.94	0.24	-3.83	0.00*
2	หากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง นักเรียนจะมีความผิดทางกฎหมายจราจรในข้อใด	0.22	0.43	0.89	0.32	-4.76	0.00*

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		Mean	SD	Mean	SD		
3	จากข้อที่ 2 โทษที่นักเรียนจะได้รับคือข้อใด	0.50	0.51	0.33	0.49	0.90	0.19
4	หากนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีโทษอย่างไร	0.44	0.51	0.72	0.46	-1.76	0.05
5	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์หากนักเรียนไม่มีใบขับขี่ เมื่อโดนเรียกตรวจนักเรียนจะโดนโทษในข้อใด	0.28	0.46	0.22	0.43	0.44	0.33
6	เด็กชายณรงค์ มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์หากเด็กชายณรงค์ ต้องการขอใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์เด็กชายณรงค์จะสามารถขอใบอนุญาตได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.44	0.51	-1.14	0.13
7	ข้อใดคือโทษของการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า	0.44	0.51	0.72	0.46	-1.76	0.05
8	ข้อใดคือโทษของการไม่ยอมแสดงใบอนุญาตขับขี่หากถูกตำรวจเรียกให้หยุดตรวจ	0.61	0.50	0.11	0.32	3.43	0.00*
9	ใครคือผู้ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จักทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่รถ	0.44	0.51	0.67	0.49	-1.29	0.11
10	ในขณะขับรถผู้ขับขี่ต้องมีเอกสารชนิดใด	0.22	0.43	0.06	0.24	1.84	0.04*
11	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.56	0.51	0.67	0.49	-0.81	0.21
12	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.17	0.38	0.78	0.43	-5.17	0.00*
13	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.28	0.46	0.61	0.50	-2.38	0.01*
14	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.56	0.51	0.78	0.43	-1.46	0.08

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		Mean	SD	Mean	SD		
15	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.22	.43	0.17	0.38	0.37	0.36
16	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.28	0.46	0.44	0.51	-1.14	0.13
17	ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ จะต้องได้รับใบ อนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่ากี่ปี	0.11	0.32	0.44	0.51	-2.38	0.01*
18	ข้อใดคือบทกำหนดโทษของผู้ที่ทำลายทำให้เสียหาย ช้อนเร้นเปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร	0.50	0.51	0.72	0.46	-1.29	0.11
19	เมื่อพบรถฉุกเฉินผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติอย่างไร	0.56	0.51	0.44	0.51	0.81	0.21
20	ตามข้อกำหนดห้ามผู้ขับขี่รถมีสารแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่ากี่มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	0.22	0.43	0.61	0.50	-2.12	0.02*
21	ใบขับขี่สามารถต่อล่วงหน้าได้หรือไม่	0.11	0.32	0.22	0.43	-0.81	0.21
22	ข้อใดห้ามปฏิบัติในการขับรถ	0.17	0.38	0.17	0.38	0.00	0.50
23	จุดประสงค์ของป้ายเตือนบนทางหลวงคือข้อใด	0.11	0.32	0.67	0.49	-4.61	0.00*
24	การตรวจเช็คแบตเตอรี่แบบง่าย ๆ ว่ามีไฟปกติหรือไม่ กระทำได้อย่างไร	0.22	0.43	0.72	0.46	-4.12	0.00*
25	น้ำมันเบรกควรเปลี่ยนถ่ายเมื่อใด	0.33	0.49	0.17	0.38	1.14	0.13
26	หัวเทียนควรเปลี่ยนเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ครบทุก ๆ กิโลเมตร	0.28	0.46	0.61	0.50	-2.06	0.03*

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		Mean	SD	Mean	SD		
27	น้ำมันเครื่องควรเปลี่ยนถ่ายทุก ๆ กิโลเมตร	0.11	0.32	0.17	0.38	-0.44	0.33
28	น้ำหล่อเย็นหม้อน้ำควรเปลี่ยนถ่ายเมื่อใด	0.22	0.43	0.06	0.24	1.84	0.04*
29	ผ้าเบรคควรเปลี่ยนเมื่อใด	0.17	0.38	0.61	0.50	-3.69	0.00*
30	ยางรถจักรยานยนต์ควรเปลี่ยนเมื่อใด	0.22	0.43	0.50	0.51	-2.05	0.03*
รวม		9.22	3.75	14.67	4.23	-4.48	0.00*

* $p < .05$

จากตารางที่ 14 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.22 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 14.67 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองสูงกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อ 1, 2, 12, 13, 17, 20, 23, 24, 26, 29 และ 30 และพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองก่อนทดลองสูงกว่าหลังการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อ 8, 10 และ 28

ตารางที่ 15 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยใน
การขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองจำแนกเป็น
รายชื่อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	ขณะที่นักเรียนกำลังเดินกลับบ้านระหว่างทางนักเรียนพบว่ามียุทธจักรยานยนต์ขับย้อนศรนักเรียนคิดว่าเป็นสิ่งที่ควรปฏิบัติหรือไม่	0.33	0.49	0.17	0.38	1.00	0.17
2	หากนักเรียนต้องเดินทางไปสถานที่ไกล ๆ นักเรียนคิดว่าจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.50	0.51	0.72	0.46	-1.72	0.05
3	นักเรียนคิดว่าการที่หน่วยงานของรัฐ มีนโยบายเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งผลให้ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่	0.17	0.38	0.72	0.46	-4.61	0.00*
4	นักเรียนคิดว่าหากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.61	0.50	-2.36	0.02*
5	เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนคิดว่าบุคคลที่สวมหมวกนิรภัยจะมีความรุนแรงน้อยกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.33	0.49	-1.14	0.13

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
6	เมื่อนักเรียนสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย และหากนักเรียนต้องเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ นักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.33	0.49	-1.72	0.05
7	นักเรียนคิดว่าการที่ไม่ดูแลรักษาจักรยานยนต์เป็นประจำ จะส่งผลให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.78	0.43	-4.12	0.00*
8	นักเรียนคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า ส่งผลเสียต่อบุคคลที่เดินบนทางเท้าหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.78	0.43	-4.12	0.00*
9	โดยปกติเมื่อนักเรียนพบเห็นป้ายจราจร นักเรียนคิดว่าป้ายจราจรมีประโยชน์กับนักเรียนหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.89	0.32	-5.83	0.00*
10	นักเรียนคิดว่ากฎหมายจราจรสามารถช่วยสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชนได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.39	0.50	-1.00	0.17
11	การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมาสามารถเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.11	0.32	2.05	0.03*
12	หากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะหย่อนสมรรถภาพจะส่งผลเสียต่อตัวนักเรียนหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.22	0.43	0.00	0.50
13	ขณะที่นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ หากนักเรียนต้องการเลี้ยวซ้าย แต่นักเรียนลืมเปิดไฟเลี้ยวซ้ายก่อนเลี้ยว แสดงว่านักเรียนมีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากหรือน้อย เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.56	0.51	-3.69	0.00*

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
14	เด็กชายเอและเพื่อนอีก 2 คน ต้องการไปเที่ยว ณ ห้างแห่งหนึ่งแต่มีรถจักรยานยนต์เพียงคันเดียว เด็กชายเอและเพื่อนจึงตัดสินใจซ้อน 3 เพื่อไปเที่ยวห้าง การกระทำของนายเอเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.72	0.46	-3.43	0.00*
15	ขณะที่นายสมนึกกำลังขับรถจักรยานยนต์กลับบ้าน เกิดฝนตก แต่เนื่องจากนายสมนึกคิดว่าใกล้จะถึงบ้าน นายสมนึกจึงตัดสินใจรีบขับรถให้เร็วขึ้น เพื่อที่จะได้ไม่เปียกฝน พฤติกรรมของนายสมนึกเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.72	0.46	-3.83	0.00*
16	นางสาวรุ่งขับรถจักรยานยนต์โดยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยนางสาวรุ่งคิดว่าในเมื่อขับรถจักรยานยนต์เป็นแล้วไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ได้ ความคิดของนางสาวรุ่งถูกต้องหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.33	0.49	-1.14	0.13
17	นายเกียรติศักดิ์นัดกับแฟนสาวไว้ว่าจะไปรับประทานอาหารด้วยกันเนื่องจากวันครบรอบหลังเลิกงาน ขณะเดินทางนายเกียรติศักดิ์เห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลืองจึงตัดสินใจเพิ่มความเร็วขึ้นเพื่อที่จะได้ไม่ต้องติดสัญญาณไฟจราจร พฤติกรรมของนายเกียรติศักดิ์เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.33	0.49	-0.70	0.25
18	หากการที่นักเรียนต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ ออกมาจากซอย	0.22	0.43	0.50	0.51	-2.05	0.03*

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
	แต่นักเรียนไม่มองรถซ้ายขวาก่อนออกรถ นักเรียนมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ เพราะเหตุใด						
19	นางสมพรต้องการขับรถจักรยานยนต์ไป ตลาด แต่ด้วยความรีบนางสมพรออกรถ ไปโดยที่ไม่ได้นำขาตั้งขึ้น หากนางสมพร ขับรถโดยไม่นำขาตั้งขึ้น นางสมพรมี โอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.39	0.50	-1.00	0.17
20	ในปัจจุบันผู้ปกครองนิยมซื้อรถ จักรยานยนต์ให้บุตรหลานของตน และมี บุตรหลานส่วนหนึ่งที่อายุยังไม่ครบ กำหนดที่จะสามารถขอใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ได้ การกระทำของ ผู้ปกครองมีโอกาสเพิ่มความเสี่ยงให้กับ บุตรหลานหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.22	0.43	-1.00	0.17
21	นายมงคลกลับรถจักรยานยนต์ในบริเวณ ที่ห้ามกลับรถ พฤติกรรมดังกล่าว เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.39	0.50	-1.00	0.17
22	ในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นช่วงเวลาที่ทุกคน เร่งรีบ จะสังเกตได้ว่าผู้ขับขี่มักจะขับขี่ รถจักรยานยนต์ไล่เลาะช่องว่างเล็ก ๆ ระหว่างรถยนต์ พฤติกรรมดังกล่าวมี โอกาสเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่ เพราะเหตุ ใด	0.22	0.43	0.33	0.49	-0.81	0.21
23	ขณะนายสมชายขับขี่รถจักรยานยนต์ สมชายพบว่ารถยนต์ที่อยู่ด้านหน้าขับช้า และเบรกบ่อยครั้ง ทำให้เกิดความไม่ พอใจแก่นายสมชาย นายสมชายจึง	0.22	0.43	0.17	0.38	0.37	0.36

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
	บีบแตรไล่ พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด						
24	ในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยนางสาวปานฟ้าตัดสินใจเลือกหมวกนิรภัยที่สวยงามที่สุดแต่ไม่มีการรับรองมาตรฐานจาก มอก. พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.17	0.38	-0.44	0.33
25	เมื่อในเรียนขับซิ่งรถจักรยานยนต์แล้วพบสัญญาณไฟแดงให้รถหยุดเพื่อให้คนเดินข้ามถนน แต่ไม่มีคนข้ามนักเรียนจึงขับฝ่าไฟแดงไป พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.56	0.51	-1.84	0.04*
26	หากนักเรียนต้องการจอดรถจักรยานยนต์เพื่อไปทำธุระ แต่นักเรียนไม่สามารถหาที่จอดรถได้จึงจอดรถไว้ริมถนนที่มีสัญลักษณ์ขาวแดง พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.56	0.51	0.33	0.49	1.46	0.08
27	การนัดรวมกลุ่มออกมาขับซิ่งรถจักรยานยนต์แข่งกันบนถนนหลวงในเวลากลางคืนเป็นพฤติกรรมที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.44	0.51	0.11	0.32	2.38	0.01*
28	การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยลักษณะท่าทางที่ผิดปกติ เช่น การนอน การนั่งขัดสมาธิ การหมอบขับ เป็นพฤติกรรมที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.50	0.51	-2.36	0.02*

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
29	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีรถ ขับตัดหน้า ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เล็กน้อย นักเรียนจึงเกิดบันดาล โทษไปทะเลาะวิวาทกับคู่กรณี พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.44	0.51	-2.92	0.00*
30	เมื่อเห็นคนตั้งครรภ์กำลังเดินข้าม ถนนอยู่ในช่องทางที่นักเรียนขับ รถจักรยานยนต์อยู่ นักเรียนจึง ตัดสินใจจอดรถเพื่อรอให้คน ตั้งครรภ์เดินผ่านไปก่อน จึงขับ รถจักรยานยนต์ต่อไป พฤติกรรม ดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุ ใด	0.22	0.43	0.33	0.49	-0.81	0.21
รวม		7.00	2.57	13.17	4.81	-6.56	0.00*

* $p < .05$

จากตารางที่ 15 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยก่อนการทดลองมีคะแนนเท่ากับ 7.00 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 13.17 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 3, 4, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 18, 25, 28, และ 29 และพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองก่อนการทดลองสูงกว่าหลังการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 11 และ 27

ตารางที่ 16 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	ฉันตีไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวเสมอ	2.22	0.81	2.44	0.78	-0.94	0.18
2	ฉันสวมหมวกนิรภัยก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์เสมอ	2.06	0.94	2.61	0.50	-2.56	0.01*
3	ฉันมองรถซ้ายขวาทุกครั้งก่อนขับออกจากซอย	2.72	0.57	2.67	0.59	0.37	0.36
4	ฉันไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แทรก	1.39	0.98	1.78	0.73	-1.69	0.06
5	ฉันขับขี่ด้วยความระมัดระวัง	2.39	0.70	2.56	0.70	-0.77	0.23
6	ฉันไม่ขับขี่เมื่อฉันมีสภาวะทางกายหรือจิตที่ไม่ดี	1.61	1.20	2.22	1.00	-1.73	0.05
7	ฉันขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำทุกครั้งเมื่อฝนตก	2.11	0.96	2.50	0.62	-1.69	0.06
8	ฉันจะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	2.00	0.77	1.89	0.68	0.49	0.32
9	ฉันจอดรถหลังเส้นเมื่อติดสัญญาณไฟจราจรเสมอ	2.50	0.79	2.28	0.67	0.89	0.19
10	ฉันไม่บีบแตรพร่ำเพรื่อขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	2.61	0.85	2.50	0.79	0.46	0.33
11	ฉันไม่ขับรถโลดโผนบนท้องถนน	1.72	1.23	2.44	0.86	-2.25	0.02*
12	ฉันไม่เล่นโทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	1.72	1.07	2.28	0.89	-1.66	0.06
13	ฉันนำขาตั้งขึ้นก่อนออกรถเสมอ	2.56	0.70	2.11	0.76	2.41	0.01*
14	ฉันมักจะลดความเร็วเมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง	2.39	0.85	2.00	0.91	1.59	0.06
15	ฉันไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า(ฟุตบาท)	2.28	0.89	2.28	0.96	0.00	0.50

ตารางที่ 16 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
16	ฉันไม่ขับขี่ปาดหน้ารถคันอื่น	2.00	0.91	1.94	1.00	0.25	0.40
17	ฉันพักผ่อนเพียงพอก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เสมอ	2.11	0.90	2.39	0.61	-1.43	0.09
18	ฉันไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากการดื่มของมึนเมา	2.11	1.18	2.33	1.03	-0.81	0.21
19	ฉันไม่จอดรถจักรยานยนต์ในที่ห้ามจอด	1.94	1.26	2.11	0.96	-0.53	0.30
20	ฉันขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำ เมื่อสภาพพื้นผิวของถนนไม่ดี	1.78	0.88	2.39	0.78	-3.33	0.00*
21	ฉันเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องทุก ๆ 6 เดือน	2.28	0.75	2.17	0.71	0.49	0.32
22	ฉันเติมน้ำมันรถทุก ๆ สัปดาห์	1.83	0.79	2.33	0.69	-2.15	0.02*
23	ฉันล้างรถจักรยานยนต์ทุก ๆ สัปดาห์	2.17	0.86	1.89	0.90	1.43	0.09
24	ฉันเปลี่ยนผ้าเบรกทุก ๆ 6 เดือน	1.83	0.86	2.17	0.79	-1.37	0.09
25	ฉันเปลี่ยนยางทุก ๆ 1 ปี	2.22	0.73	1.94	0.73	1.16	0.13
26	ฉันตรวจสอบน้ำมันเบรกทุก ๆ 3 เดือน	1.72	0.83	2.00	0.91	-1.00	0.17
27	ฉันนำรถเข้าตรวจสอบสภาพทุก ๆ 1 ปี	2.17	0.71	2.11	0.68	0.29	0.39
28	ฉันตรวจสอบสภาพรถทุกครั้งก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	2.44	0.70	2.39	0.85	0.27	0.40
29	ฉันตรวจสอบสภาพดอกยางทุก ๆ 6 เดือน	2.11	0.58	1.89	0.90	1.29	0.11
30	ฉันตรวจสอบความตึงของโซ่/สายพานทุก ๆ เดือน	2.00	0.77	2.11	0.83	-0.52	0.30
รวม		63.00	12.72	66.72	10.95	-1.56	0.07

* $p < .05$

จากตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 63.00 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 66.72 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองสูงกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2, 11, 20 และ 22 และ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองก่อนการทดลองสูงกว่าหลังการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 13

ตารางที่ 17 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติ เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุม

	n	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
ความรู้	18	10.22	2.78	9.67	3.50	0.70	0.25
ความตระหนัก	18	8.56	3.62	9.33	4.90	-1.34	0.10
การปฏิบัติ	18	58.89	11.09	59.94	11.27	-1.09	0.15

* $p < .05$

จากตารางที่ 17 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุม หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์การตัดสิน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลองมีคะแนนเท่ากับ 10.22 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลอง มีคะแนนเท่ากับ 9.67 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง






และค่าเฉลี่ยของความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมก่อนการทดลองเท่ากับ 8.56 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับ ปานกลาง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.33 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมก่อนการทดลองเท่ากับ 58.89 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 59.94 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

ตารางที่ 18 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุมจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อ	ข้อคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	เมื่อขับรถเข้าเขตชุมชนที่มีการจราจรติดขัด ผู้ขับรถควรทำอย่างไร	0.83	0.38	0.78	0.43	0.57	0.29
2	หากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง นักเรียนจะมีความผิดทางกฎหมายจราจรในข้อใด	0.39	0.50	0.17	0.38	2.20	0.02*
3	จากข้อที่ 2 โทษที่นักเรียนจะได้รับคือข้อใด	0.17	0.38	0.22	0.43	-1.00	0.17
4	หากนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีโทษอย่างไร	0.33	0.49	0.44	0.51	-1.46	0.08
5	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์หากนักเรียนไม่มีใบขับขี่ เมื่อโดนเรียกตรวจ นักเรียนจะโดนโทษในข้อใด	0.17	0.38	0.28	0.46	-1.46	0.08
6	เด็กชายณรงค์ มีอายุ 15 ปีบริบูรณ์ หากเด็กชายณรงค์ต้องการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เด็กชายณรงค์จะสามารถขอใบอนุญาตได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.44	0.51	0.56	0.51	-1.46	0.08

ตารางที่ 18 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
7	ข้อใดคือโทษของการขับซึ่รถจักร ยานยนต์บนทางเท้า	0.39	0.50	0.33	0.49	0.57	0.29
8	ข้อใดคือโทษของการไม่ยอมแสดงใบอนุญาตขับซึ่หากถูกตำรวจเรียกให้หยุดตรวจ	0.28	0.46	0.33	0.49	-0.57	0.29
9	ใครคือผู้ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จักทำขึ้นโดย เฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับซึ่รถ	0.50	0.51	0.39	0.50	0.81	0.21
10	ในขณะขับรถผู้ขับซึ่ต้องมีเอกสารชนิดใด	0.22	0.43	0.22	0.43	0.00	0.50
11	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.56	0.51	0.50	0.51	0.44	0.33
12	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.22	0.43	0.33	0.49	-1.00	0.17
13	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.56	0.51	0.33	0.49	1.46	0.08
14	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.44	0.51	0.56	0.51	-0.70	0.25
15	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.33	0.49	0.33	0.49	0.00	0.50
16	 ภาพป้ายจราจรนี้ หมายความว่าอย่างไร	0.50	0.51	0.67	0.49	-1.37	0.09
	ผู้จะขอรับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์	0.39	0.50	0.44	0.51	-0.57	0.29
17	จะต้องได้รับใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวมาแล้วไม่น้อยกว่ากี่ปี						

ตารางที่ 18 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
18	ข้อใดคือบทกำหนดโทษของผู้ที่ทำลายทำให้เสียหาย ช้อนเร้นเปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร	0.17	0.38	0.11	0.32	0.57	0.29
19	เมื่อพบรถฉุกเฉินผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติอย่างไร	0.50	0.51	0.50	0.51	0.00	0.50
20	ตามข้อกำหนดห้ามผู้ขับขี่รถมีสารแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่าที่มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	0.67	0.49	0.44	0.51	1.46	0.08
21	ใบขับขี่สามารถต่อล่วงหน้าได้หรือไม่	0.39	0.50	0.17	0.38	1.72	0.05
22	ข้อใดห้ามปฏิบัติในการขับรถ	0.17	0.38	0.17	0.38	0.00	0.50
23	จุดประสงค์ของป้ายเตือนบนทางหลวงคือข้อใด	0.50	0.51	0.22	0.43	2.56	0.01*
24	การตรวจเช็คแบตเตอรี่แบบง่าย ๆ ว่ามีไฟปกติหรือไม่ กระทำได้อย่างไร	0.17	0.38	0.11	0.32	1.00	0.17
25	น้ำมันเบรกควรเปลี่ยนถ่ายเมื่อใด	0.00	0.00	0.06	0.24	-1.00	0.17
26	หัวเทียนควรเปลี่ยนเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ครบทุก ๆ กี่กิโลเมตร	0.28	0.46	0.17	0.38	1.46	0.08
27	น้ำมันเครื่องควรเปลี่ยนถ่ายทุก ๆ กี่กิโลเมตร	0.22	0.43	0.17	0.38	0.57	0.29
28	น้ำหล่อเย็นหม้อน้ำควรเปลี่ยนถ่ายเมื่อใด	0.11	0.32	0.33	0.49	-2.20	0.02*
29	ผ้าเบรกควรเปลี่ยนเมื่อใด	0.22	0.43	0.33	0.49	-1.46	0.08
30	ยางรถจักรยานยนต์ควรเปลี่ยนเมื่อใด	0.11	0.32	0.00	0.00	1.46	0.08
รวม		10.22	2.78	9.67	3.50	0.70	0.25

* $p < .05$

จากตารางที่ 18 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 10.22 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.67 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 28 และพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมก่อนการทดลองสูงกว่าหลังการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2 และ 23

ตารางที่ 19 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อน และหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุมจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	ข้อความถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	ขณะที่นักเรียนกำลังเดินกลับบ้าน ระหว่างทางนักเรียนพบว่ามีรถจักรยานยนต์ขับย้อนศร นักเรียนคิดว่าเป็นสิ่งที่ควรปฏิบัติหรือไม่	0.33	0.49	0.39	0.50	-0.57	0.29
2	หากนักเรียนต้องเดินทางไปสถานที่ไกล ๆ นักเรียนคิดว่าจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.67	0.49	0.72	0.46	-0.57	0.29
3	นักเรียนคิดว่าการที่หน่วยงานของรัฐมีนโยบายเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ยนต์ ส่งผลให้ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่	0.39	0.50	0.39	0.50	0.00	0.50

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
4	นักเรียนคิดว่าหากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.44	0.51	0.44	0.51	0.00	0.50
5	เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนคิดว่าบุคคลที่สวมหมวกนิรภัยจะมีความรุนแรงน้อยกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.28	0.46	-0.44	0.33
6	เมื่อนักเรียนสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย และหากนักเรียนต้องเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ นักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.33	0.49	-0.57	0.29
7	นักเรียนคิดว่ากรณีที่ไมดูแลรักษาจักรยานยนต์เป็นประจำ จะส่งผลให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.56	0.51	-1.37	0.09
8	นักเรียนคิดว่าการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า ส่งผลเสียต่อบุคคลที่เดินบนทางเท้าหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.39	0.50	-0.57	0.29
9	โดยปกติเมื่อนักเรียนพบเห็นป้ายจราจร นักเรียนคิดว่าป้ายจราจรมีประโยชน์กับนักเรียนหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.39	0.50	0.00	0.50

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
10	นักเรียนคิดว่ากฎหมายจราจรสามารถช่วยสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชนได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.28	0.46	0.00	0.50
11	การขับขีรถจักรยานยนต์ขณะมีเมฆาสามารถเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.22	0.43	-1.00	0.17
12	หากนักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์ขณะหย่อนสมรรถภาพจะส่งผลเสียต่อตัวนักเรียนหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.50	0.51	-1.00	0.17
13	ขณะที่นักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์ หากนักเรียนต้องการเลี้ยวซ้าย แต่นักเรียนลืมเปิดไฟเลี้ยวซ้ายก่อนเลี้ยว แสดงว่านักเรียนมีโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากหรือน้อย เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.28	0.46	-1.46	0.08
14	เด็กชายเอและเพื่อนอีก 2 คน ต้องการไปเที่ยว ณ ห้างแห่งหนึ่ง แต่มีรถ จักรยานยนต์เพียงคันเดียว เด็กชายเอและเพื่อนจึงตัดสินใจซ้อน 3 เพื่อไปเที่ยวห้าง การกระทำของนายเอ เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.33	0.49	0.00	0.50
15	ขณะที่ นายสมนึกกำลังขับรถจักรยานยนต์กลับบ้าน เกิดฝนตก แต่เนื่องจากนายสมนึกคิดว่าใกล้จะถึงบ้าน นายสมนึกจึงตัดสินใจรีบขับรถให้เร็วขึ้น เพื่อที่จะได้ไม่เปียกฝน พฤติกรรมของนายสมนึกเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.44	0.51	-0.37	0.36

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
16	นางสาวรุ่งชัยรถจักรยานยนต์โดยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยนางสาวรุ่งคิดว่าในเมื่อขับรถ จักรยานยนต์เป็นแล้วไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ได้ ความคิดของนางสาวรุ่งถูกต้องหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.22	0.43	-0.57	0.29
17	นายเกียรติศักดิ์นัดกับแฟนสาวไว้ว่าจะไปรับประทานอาหารด้วยกันเนื่องจากวันครบรอบหลังเลิกงาน ขณะเดินทางนายเกียรติศักดิ์เห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลืองจึงตัดสินใจเพิ่มความเร็วขึ้นเพื่อที่จะได้ไม่ต้องติดสัญญาณไฟจราจร พฤติกรรมของนายเกียรติศักดิ์เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.18	0.39	0.22	0.43	0.00	0.50
18	หากนักเรียนต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ออกมาจากซอยแต่นักเรียนไม่มองรถซ้ายขวาก่อนออกรถ นักเรียนมีโอกาสอุบัติเหตุหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.17	0.38	0.57	0.29
19	นางสมพรต้องการขับรถจักรยานยนต์ไปตลาด แต่ด้วยความรีบนางสมพรออกรถไปโดยที่ไม่ได้นำขาตั้งขึ้น หากนางสมพรขับรถโดยไม่นำขาตั้งขึ้น นางสมพร มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.28	0.46	0.57	0.29

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
20	ในปัจจุบันผู้ประกอบการนิยมซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานของตน และมีบุตรหลานส่วนหนึ่งที่อายุยังไม่ครบกำหนดที่จะสามารถขอใบ อนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ การกระทำของผู้ประกอบการมีโอกาสเพิ่มความเสี่ยงให้กับบุตรหลานหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.44	0.51	-1.00	0.17
21	นายมงคลกลับรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่ห้ามกลับรถ พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.28	0.46	-0.37	0.36
22	ในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นเวลาที่ทุกคนเร่งรีบ จะสังเกตได้ว่าผู้ขับขี่มักจะขับขี่รถจักรยานยนต์ไล่เลาะช่องว่างเล็กๆ ระหว่างรถยนต์ พฤติกรรมดังกล่าวมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.17	0.38	0.81	0.22
23	ขณะนายสมชายขับขี่รถจักรยานยนต์ สมชายพบว่ารถยนต์ที่อยู่ด้านหน้าขับช้า และเบรกบ่อยครั้ง ทำให้เกิดความไม่พอใจแก่นายสมชาย นายสมชายจึงบีบแตรไล่ พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.06	0.24	0.57	0.29
24	ในการเลือกซื้อหมวกนิรภัย นางสาวปานฟ้าตัดสินใจเลือกหมวกนิรภัยที่สวยงามที่สุดแต่ไม่มีการรับรองมาตรฐานจาก มอก. พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.17	0.38	0.57	0.29

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
25	เมื่อในเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์แล้วพบสัญญาณไฟแดงให้รถหยุดเพื่อให้คนเดินข้ามถนน แต่ไม่มีคนข้ามนักเรียนจึงขับฝ่าไฟแดงไป พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.06	0.24	1.00	0.17
26	หากนักเรียนต้องการจอดรถจักรยานยนต์เพื่อไปทำธุระ แต่นักเรียนไม่สามารถหาที่จอดรถได้จึงจอดรถไว้ริมถนนที่มีสัญลักษณ์ขาวแดง พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.06	0.24	0.17	0.38	-1.46	0.08
27	การนัดรวมกลุ่มออกมาขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งกันบนถนนหลวงในเวลากลางคืนเป็นพฤติกรรมที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.33	0.49	-0.57	0.29
28	การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยลักษณะท่าทางที่ผิดปกติ เช่น การนอน การนั่งขัดสมาธิ การหมอบขับ เป็นพฤติกรรมที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.39	0.50	0.00	0.50

ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
29	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีรถขับตัดหน้า ทำให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย นักเรียนจึงเกิดบันดาลโทสะไปทะเลาะวิวาทกับคู่กรณี พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.28	0.46	0.33	0.49	-0.44	0.33
30	เมื่อเห็นคนตั้งครุฑกำลังเดินข้ามถนนอยู่ในช่องทางที่นักเรียนขับรถจักรยานยนต์อยู่ นักเรียนจึงตัดสินใจจอดรถเพื่อรอให้คนตั้งครุฑเดินผ่านไปก่อน จึงขับรถจักรยานยนต์ต่อไป พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.11	0.32	1.00	0.17
รวม		8.56	3.62	9.33	4.90	-1.34	0.10

* $p < .05$

จากตารางที่ 19 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 8.56 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.33 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทุกข้อ

ตารางที่ 20 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการ
ขับขีรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุมจำแนกเป็น
รายชื่อ

ข้อ	ข้อความถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	ฉันตีไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวเสมอ	2.17	0.79	2.28	0.67	-0.62	0.27
2	ฉันสวมหมวกนิรภัยก่อนขับขีรถจักรยานยนต์เสมอ	1.94	0.80	1.89	0.83	0.44	0.33
3	ฉันมองรถซ้ายขวาทุกครั้งก่อนขับออกจากซอย	2.28	0.83	2.22	0.94	0.44	0.33
4	ฉันไม่ขับขีรถจักรยานยนต์แทรก รถยนต์	1.44	1.10	1.56	1.15	-1.00	0.17
5	ฉันขับขีด้วยความระมัดระวัง	2.33	0.69	2.00	0.97	1.56	0.07
6	ฉันไม่ขับขีเมื่อดันมีสภาวะทางกายหรือจิตที่ไม่ดี	1.61	1.14	1.83	1.04	-1.17	0.13
7	ฉันขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำทุกครั้งเมื่อฝนตก	2.00	1.03	2.00	1.03	0.00	0.50
8	ฉันจะขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	1.94	0.73	1.83	0.99	0.62	0.27
9	ฉันจอดรถหลังเส้นเมื่อติดสัญญาณไฟจราจรเสมอ	2.11	0.83	2.11	0.96	0.00	0.50
10	ฉันไม่บีบแตรพร่ำเพรื่อขณะขับขีรถจักรยานยนต์	1.89	1.02	2.00	1.03	-1.46	0.08
11	ฉันไม่ขับรถโลดโผนบนท้องถนน	2.06	1.00	1.89	1.08	0.72	0.24
12	ฉันไม่เล่นโทรศัพท์ขณะขับขีรถจักรยานยนต์	1.83	1.04	2.11	0.90	-1.57	0.07
13	ฉันนำขาตั้งขึ้นก่อนออกรถเสมอ	2.28	0.89	2.06	1.11	1.72	0.05
14	ฉันมักจะลดความเร็วเมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง	2.17	0.92	1.94	1.00	1.29	0.11

ตารางที่ 20 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
15	ฉันไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า (ฟุตบอล)	1.67	0.97	1.61	1.04	0.32	0.37
16	ฉันไม่ขับขี่ปาดหน้ารถคันอื่น	2.00	1.08	1.94	1.00	0.25	0.40
17	ฉันพักผ่อนเพียงพอก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์เสมอ	1.83	0.99	2.00	0.84	-0.90	0.19
18	ฉันไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากการดื่มของมึนเมา	1.61	1.20	2.17	1.10	-2.56	0.01*
19	ฉันไม่จอดรถจักรยานยนต์ในที่ห้ามจอด	2.22	0.88	2.33	0.84	-0.70	0.25
20	ฉันขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำ เมื่อสภาพพื้นผิวของถนนไม่ดี	2.11	0.90	2.11	0.96	0.00	0.50
21	ฉันเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องทุก ๆ 6 เดือน	2.17	0.92	2.22	0.73	-0.44	0.33
22	ฉันเติมน้ำมันรถทุก ๆ สัปดาห์	2.22	0.88	2.28	0.89	-0.37	0.36
23	ฉันล้างรถจักรยานยนต์ทุก ๆ สัปดาห์	1.83	0.86	1.94	0.87	-0.70	0.25
24	ฉันเปลี่ยนผ้าเบรกทุก ๆ 6 เดือน	1.94	0.80	2.06	0.73	-1.00	0.17
25	ฉันเปลี่ยนยางทุก ๆ 1 ปี	1.67	1.08	1.72	1.02	-0.57	0.29
26	ฉันตรวจสอบน้ำมันเบรกทุก ๆ 3 เดือน	2.11	0.76	2.06	0.73	0.32	0.37
27	ฉันนำรถเข้าตรวจสอบสภาพทุก ๆ 1 ปี	1.83	1.04	2.22	0.94	-1.80	0.04*
28	ฉันตรวจสอบสภาพรถทุกครั้งก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	2.00	0.91	1.94	0.94	0.24	0.41
29	ฉันตรวจสอบสภาพดอกยางทุก ๆ 6 เดือน	1.72	0.75	1.72	1.02	0.00	0.50
30	ฉันตรวจสอบความตึงของโซ่/สายพานทุก ๆ เดือน	1.89	0.83	1.89	0.90	0.00	0.50
รวม		58.89	11.09	59.94	11.27	-1.09	0.15

* $p < .05$

จากตารางที่ 20 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 58.89 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 59.94 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 18 และ 27

ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ปรากฏดังตารางที่ 21, 22, 23 และภาพที่ 5, 6, 7

ตารางที่ 21 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม

ตัวแปรที่ศึกษา	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
	Mean	SD	Mean	SD		
ความรู้	14.67	4.23	9.67	3.50	3.87	0.00*
ความตระหนัก	13.17	4.81	9.33	4.90	2.37	0.01*
การปฏิบัติ	66.72	10.95	59.94	11.27	1.83	0.04*

* $p < .05$

จากตารางที่ 21 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนักและการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาเกณฑ์การตัดสิน พบว่า หลังการทดลองค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองเท่ากับ 14.67 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.67 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองเท่ากับ 13.17 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.33 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองเท่ากับ 66.72 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 59.94 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

ตารางที่ 22 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมจำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	เมื่อขับรถเข้าเขตชุมชนที่มีการจราจรติดขัด ผู้ขับรถควรทำอย่างไร	0.94	0.24	0.78	0.43	1.45	0.08
2	หากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์เร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง นักเรียนจะมีความผิดทางกฎหมายจราจรในข้อใด	0.89	0.32	0.17	0.38	6.11	0.00*
3	จากข้อที่ 2 โทษที่นักเรียนจะได้รับคือข้อใด	0.33	0.49	0.22	0.43	0.73	0.24
4	หากนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีโทษอย่างไร	0.72	0.46	0.44	0.51	1.71	0.05
5	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หากนักเรียนไม่มีใบขับขี่ เมื่อโดนเรียกตรวจนักเรียนจะโดนโทษในข้อใด	0.22	0.43	0.28	0.46	-0.37	0.36

ตารางที่ 22 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
6	เด็กชายณรงค์อายุ 15 ปีบริบูรณ์ หากเด็กชายณรงค์ต้องการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เด็กชายณรงค์จะสามารถขอใบอนุญาตได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.44	0.51	0.56	0.51	-0.65	0.26
7	ข้อใดคือโทษของการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า	0.72	0.46	0.33	0.49	2.47	0.01*
8	ข้อใดคือโทษของการไม่ยอมแสดงใบอนุญาตขับขี่หากถูกตำรวจเรียกให้หยุดตรวจ	0.11	0.32	0.33	0.49	-1.62	0.06
9	ใครคือผู้ที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จักทำขึ้นโดย เฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่รถ	0.67	0.49	0.39	0.50	1.69	0.05
10	ในขณะขับรถผู้ขับขี่ต้องมีเอกสารชนิดใด	0.06	0.24	0.22	0.43	-1.45	0.08
11	 ภาพป้ายจราจรนี้หมายความว่าอย่างไร	0.67	0.49	0.50	0.51	1.00	0.16
12	 ภาพป้ายจราจรนี้หมายความว่าอย่างไร	0.78	0.43	0.33	0.49	2.92	0.00*
13	 ภาพป้ายจราจรนี้หมายความว่าอย่างไร	0.61	0.50	0.33	0.49	1.69	0.05
14	 ภาพป้ายจราจรนี้หมายความว่าอย่างไร	0.78	0.43	0.56	0.51	1.41	0.08
15	 ภาพป้ายจราจรนี้หมายความว่าอย่างไร	0.17	0.38	0.33	0.49	-1.14	0.13
16	 ภาพป้ายจราจรนี้หมายความว่าอย่างไร	0.44	0.51	0.67	0.49	-1.34	0.09

ตารางที่ 22 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
17	ผู้ที่ จะขอรับใบอนุญาตขับรถ จักรยานยนต์จะต้องได้รับใบอนุญาต ขับรถจักรยานยนต์ชั่วคราวมาแล้วไม่ น้อยกว่ากี่ปี	0.44	0.51	0.44	0.51	0.00	0.50
18	ข้อใดคือบทกำหนดโทษของผู้ที่ทําลาย ทำให้เสียหาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ ประโยชน์ ซึ่งสัญญาฉ้อฉลหรือ เครื่องหมายฉ้อฉล	0.72	0.46	0.11	0.32	4.61	0.00*
19	เมื่อพบรถถูกเงินผู้ขับชีจะต้องปฏิบัติ อย่างไร	0.44	0.51	0.50	0.51	-0.32	0.37
20	ตามข้อกฎหมายห้ามผู้ขับชีรรมีสาร แอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกว่า กิโลกรัมเปอร์เซ็นต์	0.61	0.50	0.44	0.51	0.99	0.17
21	ใบขับชีสามารถต่อล่งหน้าได้หรือไม่	0.22	0.43	0.17	0.38	0.41	0.34
22	ข้อใดห้ามปฏิบัติในการขับรถ	0.17	0.383	0.17	0.38	0.00	0.50
23	จุดประสงค์ของป้ายเตือนบนทาง หลวงคือข้อใด	0.67	0.49	0.22	0.43	2.92	0.00*
24	การตรวจเช็คแบตเตอรี่แบบง่าย ๆ ว่ามีไฟปกติหรือไม่ กระทำได้อย่างไร	0.72	0.46	0.11	0.32	4.61	0.00*
25	น้ำมันเบรกควรเปลี่ยนถ่ายเมื่อใด	0.17	0.38	0.06	0.24	1.05	0.15
26	หัวเทียนควรเปลี่ยนเมื่อใช้รถ จักรยานยนต์ครบทุก ๆ กี่โลเมตร	0.61	0.50	0.17	0.38	2.99	0.00*
27	น้ำมันเครื่องควรเปลี่ยนถ่ายทุก ๆ กี่โลเมตร	0.17	0.38	0.17	0.38	0.00	0.50
28	น้ำหล่อเย็นหม้อน้ำควรเปลี่ยนถ่าย เมื่อใด	0.06	0.24	0.33	0.49	-2.19	0.02*
29	ผ้าเบรกควรเปลี่ยนเมื่อใด	0.61	0.50	0.33	0.49	1.69	0.05

ตารางที่ 22 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
30	ยางรถจักรยานยนต์ควรเปลี่ยนเมื่อใด	0.50	0.51	0.00	0.00	4.12	0.00*
รวม		14.67	4.23	9.67	3.50	3.87	0.00*

* $p < .05$

จากตารางที่ 22 พบว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 14.67 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง กลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.67 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2, 7, 12, 18, 23, 24, 26 และ 30

และค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมสูงกว่ากลุ่มทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 28

ตารางที่ 23 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	ขณะที่นักเรียนกำลังเดินทางกลับบ้านระหว่างทางนักเรียนพบว่ามีการจราจรหนาแน่น ขยับย่นครนักเรียนคิดว่าเป็นสิ่งที่ควรปฏิบัติหรือไม่	0.17	0.38	0.39	0.50	-1.49	0.07
2	หากนักเรียนต้องเดินทางไปสถานที่ใกล้ ๆ นักเรียนคิดว่าจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.72	0.46	0.72	0.46	0.00	0.50

ตารางที่ 23 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
3	นักเรียนคิดว่าการที่หน่วยงานของรัฐ มีนโยบายเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ยนต์ ส่งผลให้ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่	0.72	0.46	0.39	0.50	2.08	0.02*
4	นักเรียนคิดว่าหากขับซึ่รถจักร ยานยนต์ด้วยความเร็วสูงจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.61	0.50	0.44	0.51	0.99	0.17
5	เมื่อเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ นักเรียนคิดว่าบุคคลที่สวมหมวกนิรภัยจะมีความรุนแรงน้อยกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.28	0.46	0.35	0.36
6	เมื่อนักเรียนสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย และหากนักเรียนต้องเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ นักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.33	0.49	0.00	0.50
7	นักเรียนคิดว่าการที่ไม่ดูแลรักษารถจักรยานยนต์เป็นประจำ จะส่งผลให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.78	0.43	0.56	0.51	1.41	0.08
8	นักเรียนคิดว่าการขับซึ่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า ส่งผลเสียต่อบุคคลที่เดินบนทางเท้าหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.78	0.43	0.39	0.50	2.50	0.01*
9	โดยปกติเมื่อนักเรียนพบเห็นป้ายจราจรนักเรียนคิดว่าป้ายจราจรมีประโยชน์กับนักเรียนหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.89	0.32	0.39	0.50	3.55	0.00*

ตารางที่ 23 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
10	นักเรียนคิดว่ากฎหมายจราจรสามารถช่วยสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชนได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.28	0.46	0.69	0.25
11	การขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเม้าสามารถเพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.22	0.43	-0.88	0.19
12	หากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะหย่อนสมรรถภาพจะส่งผลเสียต่อนักเรียนหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.50	0.51	-1.76	0.04*
13	ขณะที่นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ หากนักเรียนต้องการเลี้ยวซ้าย แต่นักเรียนลืมเปิดไฟเลี้ยวซ้ายก่อนเลี้ยว แสดงว่านักเรียนมีโอกาสดังกล่าวเกิดขึ้นมากหรือน้อย เพราะเหตุใด	0.56	0.51	0.28	0.46	1.71	0.05
14	เด็กชายเอและเพื่อนอีก 2 คน ต้องการไปเที่ยว ณ ห้างแห่งหนึ่งแต่มีรถจักรยานยนต์เพียงคันเดียว เด็กชายเอและเพื่อนจึงตัดสินใจซ้อน 3 เพื่อไปเที่ยวห้าง การกระทำของนายเอเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.72	0.46	0.33	0.49	2.47	0.01*
15	ขณะที่นายสมนึกกำลังขับรถจักรยานยนต์กลับบ้าน เกิดฝนตก แต่เนื่องจากนายสมนึกคิดว่าใกล้จะถึงบ้าน นายสมนึกจึงตัดสินใจรีบขับรถให้เร็วขึ้นเพื่อที่จะได้ไม่เปียกฝน พฤติกรรมของนายสมนึกเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.72	0.46	0.44	0.51	1.71	0.05

ตารางที่ 23 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
16	นางสาวรุ่งขันธ์จักรยานยนต์โดยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยนางสาวรุ่งคิดว่าในเมื่อขั้รถจักรยานยนต์เป็นแล้วไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ได้ ความคิดของนางสาวรุ่งถูกต้องหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.22	0.43	0.73	0.24
17	นายเกียรติศักดิ์ติดกับแฟนสาวไว้ว่าจะไปรับประทานอาหารด้วยกัน เนื่องจากวันครบรอบหลังเลิกงาน ขณะเดินทางนายเกียรติศักดิ์เห็นสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลืองจึงตัดสินใจเพิ่มความเร็วขึ้นเพื่อที่จะได้ไม่ต้องติดสัญญาณไฟจราจร พฤติกรรมของนายเกียรติศักดิ์เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.22	0.43	0.73	0.24
18	หากการที่นักเรียนต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ออกมาจากซอย แต่นักเรียนไม่มองรถซ้ายขวาก่อนออกรถ นักเรียนมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.50	0.51	0.17	0.38	2.20	0.02*
19	นางสมพรต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปตลาด แต่ด้วยความรีบนางสมพรออกรถไปโดยที่ไม่ได้นำขาตั้งขึ้น หากนางสมพรขับขี่รถโดยไม่นำขาตั้งขึ้นนางสมพรมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือไม่เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.28	0.46	0.69	0.25

ตารางที่ 23 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
20	ในปัจจุบันผู้ปกครองนิยมซื้อรถจักรยานยนต์ให้บุตรหลานของตน และมีบุตรหลานส่วนหนึ่งที่อายุยังไม่ครบกำหนดที่จะสามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ การกระทำของผู้ปกครองมีโอกาสเพิ่มความเสี่ยงให้กับบุตรหลานหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.22	0.43	0.44	0.51	-1.41	0.08
21	นายมงคลกลับรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่ห้ามกลับรถ พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.39	0.50	0.28	0.46	0.69	0.25
22	ในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นช่วงเวลาที่ทุกคนเร่งรีบ จะสังเกตได้ว่าผู้ขับขี่มักจะขับขี่รถจักรยานยนต์ลัดเลาะช่องว่างเล็ก ๆ ระหว่างรถยนต์ พฤติกรรมดังกล่าวมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.17	0.38	1.14	0.13
23	ขณะนายสมชายขับขี่รถจักรยานยนต์ สมชายพบวาร์ดยนต์ที่อยู่ด้านหน้าขับช้า และเบรกบ่อยครั้ง ทำให้เกิดความไม่พอใจแก่นายสมชาย นายสมชายจึงบีบแต่ไล้ พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.17	0.38	0.06	0.24	1.05	0.15

ตารางที่ 23 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
24	ในการเลือกซื้อหมวกนิรภัย นางสาวปานฟ้าตัดสินใจเลือกหมวก นิรภัยที่สวยงามที่สุดแต่ไม่มีการรับรอง มาตรฐานจาก มอก. พฤติกรรม ดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุ ใด	0.17	0.38	0.17	0.38	0.00	0.50
25	เมื่อในเรียนขับขีรถจักรยานยนต์แล้ว พบสัญญาณไฟแดงให้รถหยุดเพื่อให้ คนเดินข้ามถนน แต่ไม่มีคนข้าม นักเรียนจึงขับฝ่าไฟแดงไป พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.56	0.51	0.06	0.24	3.77	0.00*
26	หากนักเรียนต้องการจอดรถ จักรยานยนต์เพื่อไปทำธุระ แต่ นักเรียนไม่สามารถหาที่จอดรถได้จึง จอดรถไว้ริมถนนที่มีสัญลักษณ์ขาว แดง พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสม หรือไม่ เพราะเหตุใด	0.33	0.49	0.17	0.38	1.14	0.13
27	การนัดรวมกลุ่มออกมาขับขี รถจักรยานยนต์แข่งกันบนถนน หลวงในเวลากลางคืนเป็นพฤติกรรม ที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.11	0.32	0.33	0.49	-1.62	0.06
28	การขับขีรถจักรยานยนต์ด้วย ลักษณะท่าทางที่ผิดปกติ เช่น การ นอน การนั่งขัดสมาธิ การหมอบขับ เป็นพฤติกรรมที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.50	0.51	0.39	0.50	0.66	0.26

ตารางที่ 23 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
29	ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อมีรถ ขับตัดหน้า ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เล็กน้อย นักเรียนจึงเกิดบันดาล โทษไปทะเลาะวิวาทกับคู่กรณี พฤติกรรมดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุใด	0.44	0.51	0.33	0.49	0.67	0.25
30	เมื่อเห็นคนตั้งครรภ์กำลังเดินข้าม ถนนอยู่ในช่องทางที่นักเรียนขับ รถจักรยานยนต์อยู่ นักเรียนจึง ตัดสินใจจอดรถเพื่อรอให้คน ตั้งครรภ์เดินผ่านไปก่อน จึงขับ รถจักรยานยนต์ต่อไป พฤติกรรม ดังกล่าวเหมาะสมหรือไม่ เพราะเหตุ ใด	0.33	0.49	0.11	0.32	1.62	0.06
รวม		13.17	4.81	9.33	4.90	2.37	0.01*

* $p < .05$

จากตารางที่ 23 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 13.17 คะแนน คือ มีความตระหนักรู้ในระดับปานกลาง ส่วนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.33 คะแนน คือ มีความตระหนักรู้ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 3, 8, 9, 14, 18 และ 25 และพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมสูงกว่ากลุ่มทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 12

ตารางที่ 24 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการ
ขับขีรถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุมจำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
1	ฉันตีไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวเสมอ	2.44	0.78	2.28	0.67	0.69	0.25
2	ฉันสวมหมวกนิรภัยก่อนขับขีรถ จักรยานยนต์เสมอ	2.61	0.50	1.89	0.83	3.15	0.00*
3	ฉันมองรถซ้ายขวาทุกครั้งก่อนขับ ออกจากซอย	2.67	0.59	2.22	0.94	1.69	0.05
4	ฉันไม่ขับขีรถจักรยานยนต์แทรก รถยนต์	1.78	0.73	1.56	1.15	0.69	0.25
5	ฉันขับขีด้วยความระมัดระวัง	2.56	0.70	2.00	0.97	1.97	0.03*
6	ฉันไม่ขับขีเมื่อดันมีสภาวะทางกาย หรือจิตที่ไม่ดี	2.22	1.00	1.83	1.04	1.14	0.13
7	ฉันขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความ เร็วต่ำทุกครั้งเมื่อฝนตก	2.50	0.62	2.00	1.03	1.77	0.04*
8	ฉันจะขับขีรถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง	1.89	0.68	1.83	0.99	0.20	0.42
9	ฉันจอดรถหลังเส้นเมื่อติดสัญญาณ ไฟจราจรเสมอ	2.28	0.67	2.11	0.96	0.60	0.28
10	ฉันไม่บีบแตรพร่ำเพรื่อขณะขับรถ จักรยานยนต์	2.50	0.79	2.00	1.03	1.64	0.06
11	ฉันไม่ขับรถโลดโผนบนท้องถนน	2.44	0.86	1.89	1.08	1.71	0.05
12	ฉันไม่เล่นโทรศัพท์ขณะขับขี รถจักรยานยนต์	2.28	0.89	2.11	0.90	0.56	0.29
13	ฉันนำขาตั้งขึ้นก่อนออกรถเสมอ	2.11	0.76	2.06	1.11	0.18	0.43
14	ฉันมักจะลดความเร็วเมื่อเห็นสัญญาณ ไฟจราจรเป็นสีเหลือง	2.00	0.91	1.94	1.00	0.17	0.43

ตารางที่ 24 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความคำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	p
		Mean	SD	Mean	SD		
15	ฉันไม่ขับขีรถจักรยานยนต์บนทางเท้า	2.28	0.96	1.61	1.04	2.00	0.03*
16	ฉันไม่ขับขี่ปาดหน้ารถคันอื่น	1.94	1.00	1.94	1.00	0.00	0.50
17	ฉันพักผ่อนเพียงพอก่อนการขับขีรถจักรยานยนต์เสมอ	2.39	0.61	2.00	0.84	1.59	0.06
18	ฉันไม่ขับขีรถจักรยานยนต์หลังจากการดื่มของมึนเมา	2.33	1.03	2.17	1.10	0.47	0.32
19	ฉันไม่จอดรถจักรยานยนต์ในที่ห้ามจอด	2.11	0.96	2.33	0.84	-0.74	0.23
20	ฉันขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำเมื่อสภาพพื้นผิวของถนนไม่ดี	2.39	0.78	2.11	0.96	0.95	0.17
21	ฉันเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องทุก ๆ 6 เดือน	2.17	0.71	2.22	0.73	-0.23	0.41
22	ฉันเติมน้ำมันรถทุก ๆ สัปดาห์	2.33	0.69	2.28	0.89	0.21	0.42
23	ฉันล้างรถจักรยานยนต์ทุก ๆ สัปดาห์	1.89	0.90	1.94	0.87	-0.19	0.43
24	ฉันเปลี่ยนผ้าเบรกทุก ๆ 6 เดือน	2.17	0.79	2.06	0.73	0.44	0.33
25	ฉันเปลี่ยนยางทุก ๆ 1 ปี	1.94	0.73	1.72	1.02	0.75	0.23
26	ฉันตรวจสอบน้ำมันเบรกทุก ๆ 3 เดือน	2.00	0.91	2.06	0.73	-0.20	0.42
27	ฉันนำรถเข้าตรวจสอบสภาพทุก ๆ 1 ปี	2.11	0.68	2.22	0.94	-0.41	0.34
28	ฉันตรวจสอบสภาพรถทุกครั้งก่อนขับขีรถจักรยานยนต์	2.39	0.85	1.94	0.94	1.49	0.07
29	ฉันตรวจสอบสภาพดอกยางทุก ๆ 6 เดือน	1.89	0.90	1.72	1.02	0.52	0.30
30	ฉันตรวจสอบความตึงของโซ่/สายพานทุก ๆ เดือน	2.11	0.83	1.89	0.90	0.77	0.22
รวม		66.72	10.95	59.94	11.27	1.83	0.04*

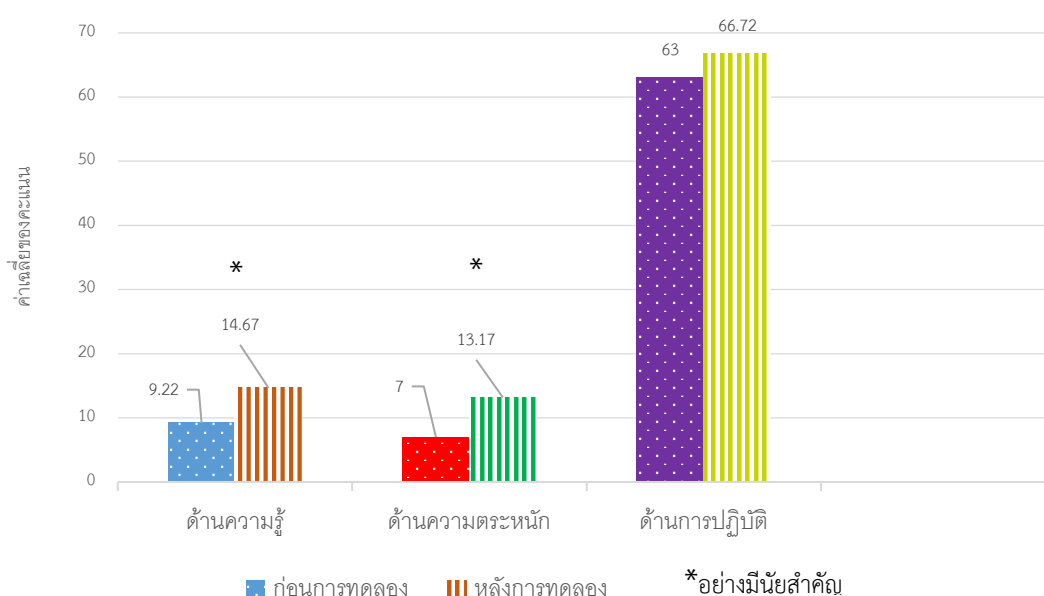
* $p < .05$

จากตารางที่ 24 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

โดยนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 66.72 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 59.94 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2, 5, 7 และ 15

ภาพที่ 5 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลอง

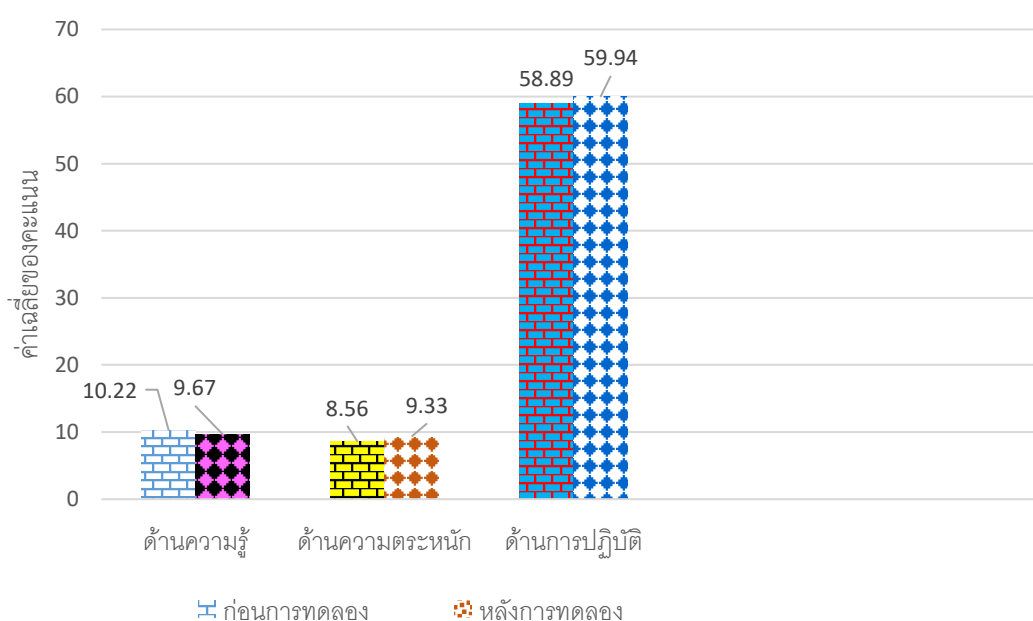


จากภาพที่ 5 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ และความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์การตัดสิน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.22 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 14.67 คะแนน คือ มีความรู้ในระดับควรปรับปรุง

ค่าเฉลี่ยของความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองก่อนการทดลองเท่ากับ 7.00 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 13.17 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง ก่อนการทดลองเท่ากับ 63 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 66.72 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

ภาพที่ 6 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุม



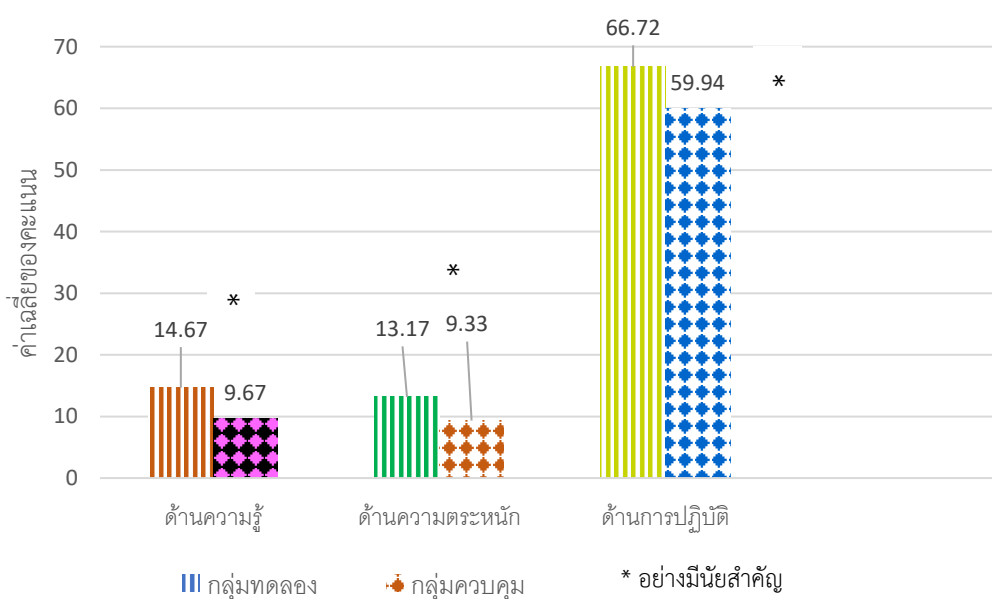
จากภาพที่ 6 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ และความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาจากเกณฑ์การตัดสิน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุม ก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 10.22 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.67. คะแนน คือมีความรู้ในระดับควรปรับปรุง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมก่อนการทดลองเท่ากับ 8.56 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.33 คะแนน คือมีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมก่อนการทดลองเท่ากับ 58.89 คะแนนคือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 59.94 คะแนนคือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี

ภาพที่ 7 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม



จากภาพที่ 7 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาเกณฑ์การตัดสิน พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง เท่ากับ 14.67 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.67 คะแนน คือ มีความรู้อยู่ในระดับควรปรับปรุง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง เท่ากับ 13.17 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมค่าเฉลี่ยของคะแนนเท่ากับ 9.33 คะแนน คือ มีความตระหนักอยู่ในระดับปานกลาง

และค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองเท่ากับ 66.72 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีคะแนนเท่ากับ 59.94 คะแนน คือ มีการปฏิบัติอยู่ในระดับดี



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องผลการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น โดยพิจารณาจาก 1) การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลองและของกลุ่มควบคุม และ 2) การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ประชากร คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน การเลือกโรงเรียน ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยมีเกณฑ์เป็นโรงเรียนที่ผู้บริหาร อาจารย์ และนักเรียนให้ความร่วมมือในการทดลองโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง และเป็นโรงเรียนที่นักเรียนมีระดับความสามารถและองค์ประกอบอื่น ๆ ไม่แตกต่างจากโรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ตัวอย่าง คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 36 คน ในการสุ่มกลุ่มตัวอย่างผู้วิจัยดำเนินการรับสมัครนักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2-3 ปีการศึกษา 2562 ที่เดินทางด้วยการเป็นผู้ขับหรือนั่งโดยสารรถจักรยานยนต์อย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์ และสามารถเข้าร่วมกิจกรรมในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองได้อย่างน้อยร้อยละ 80 แบ่งนักเรียนออกเป็น 2 กลุ่มเท่า ๆ กัน โดยใช้การสุ่มอย่างง่าย ด้วยวิธีการจับสลากได้นักเรียน 18 คนเป็นกลุ่มทดลอง และอีก 18 คนเป็นกลุ่มควบคุม ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 2 วัน วันละ 60 นาที เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) กิจกรรมตระหนักถึงสถานการณ์ 2) กิจกรรมปฏิบัติตามกฎจราจร 3) กิจกรรมขับขี่ให้ปลอดภัย 4) กิจกรรมสังเกตตนเอง และ 5) กิจกรรมรับรู้โอกาสเสี่ยง มีค่าดัชนีความสอดคล้องรวมเท่ากับ 1 และแบบวัดความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.89, 0.96 และ 1.00 ตามลำดับ มีค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.80, 0.82 และ 0.86 ตามลำดับ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย (mean) ส่วนเบี่ยงเบน

มาตรฐาน (SD) ทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยค่าที (t-test)

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องผลการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นสามารถสรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์และของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

1.1 ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

1.1.1 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 1, 2, 12, 13, 17, 20, 23, 24, 26, 29 และ 30

1.1.2 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองสูงกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 28

1.2 ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

1.2.1 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่

รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 3, 4, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 18, 25, 28 และ 29

1.2.2 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทุกข้อ

1.3 ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างจากก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และพบว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

1.3.1 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2, 11, 20 และ 22

1.3.2 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มควบคุมหลังการทดลองสูงกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 18 และ 27

2. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีดังนี้

2.1 ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2, 6, 12, 18, 23, 24, 26 และ 30

2.2 ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 3, 8, 9, 14, 18 และ 25

2.3 ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 2, 5, 7 และ 15

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น มีประเด็นนำมาอภิปรายผลการวิจัย ดังนี้

1. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลอง

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ และความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 แต่ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1 สามารถอภิปรายในประเด็นดังต่อไปนี้

1.1 ความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีการจัดกิจกรรมทั้งหมด 5 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมที่ 1 ตระหนักถึงสถานการณ์ กิจกรรมที่ 2 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

กิจกรรมที่ 3 ขับขี่ให้ปลอดภัย กิจกรรมที่ 4 สังเกตตนเอง และ กิจกรรมที่ 5 รับรู้โอกาสเสี่ยง ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลการวิจัย พบว่า ทุกกิจกรรมดังกล่าวส่งผลต่อความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลอง ดังตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 1 ตระหนักถึงสถานการณ์** เป็นกิจกรรมที่ผู้วิจัยให้นักเรียนชมวิดีโอคลิปเรื่อง “นศ.สาวซึ่งจักรยานยนต์ชนท้ายรถพ่วง” จาก www.youtube.com จากนั้นให้นักเรียนวิเคราะห์ถึงสาเหตุความเสียหายที่เกิดขึ้น และวิธีการปฏิบัติตนเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว นอกจากนี้ ยังให้นักเรียนชมวิดีโอคลิปเรื่อง “Honda Safety Thailand ความปลอดภัยเริ่มต้นที่ตัวเรา” จาก www.youtube.com จากนั้นให้นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้น ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนเกิดความรู้ ความเข้าใจจากการวิเคราะห์เหตุการณ์ดังกล่าว เกิดความรู้จากปัญหาที่เกิดขึ้น สังเกตได้จากการที่นักเรียนสามารถอธิบายเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากวิดีโอเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และเสนอวิธีการปฏิบัติตนเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุแสดงให้เห็นว่าความตระหนักถึงสถานการณ์อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนนำไปสู่การวิเคราะห์และสร้างองค์ความรู้ได้ ส่วนตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 2 ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร** เป็นกิจกรรมที่ผู้วิจัยให้นักเรียนแต่ละคนบอกพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่คิดว่าเป็นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของตนเอง จากนั้นให้นักเรียนจัดลำดับพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมโดยเรียงจากพฤติกรรมที่กระทำซ้ำมากที่สุดไปหาน้อยที่สุดแล้วให้นักเรียนสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม 5 อันดับแรกว่ามีบทลงโทษจากกฎจราจรหรือไม่ อย่างไร จากนั้นให้นักเรียนทำกิจกรรม “กฎจราจร” โดยผู้วิจัยให้นักเรียนจับกลุ่ม กลุ่มละ 5 คน ให้ชมวิดีโอเกี่ยวกับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 เรื่อง และให้นักเรียนแต่ละกลุ่ม วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จากวิดีโอ รวมทั้งศึกษาบทลงโทษทางกฎจราจรที่เกิดจากพฤติกรรมดังกล่าว แล้วนำเสนอ ผลของการกระทำที่ผู้วิจัยสังเกตเห็น คือ นักเรียนเกิดความรู้ ความเข้าใจจากการวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์จากวิดีโอ และศึกษาบทลงโทษจากกฎจราจรของการกระทำดังกล่าว สังเกตได้จากการอธิบายกฎจราจรและการนำเสนอผลการวิเคราะห์บทลงโทษตามกฎหมายจราจรจากพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 3 ขับขี่ให้ปลอดภัย** เป็นกิจกรรมที่ผู้วิจัยให้นักเรียนแลกเปลี่ยนประสบการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีที่เคยได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และกรณีที่ไม่เคยได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากนั้นให้นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมจากกรณีศึกษาทั้ง 2 กรณี โดยมุ่งให้นักเรียนเปรียบเทียบระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้ง 2 พฤติกรรม ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไรและผลกระทบจากการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นมีความแตกต่างกันอย่างไร จากนั้นครูสุ่มนักเรียนออกมานำเสนอ ในการนำเสนอ นักเรียนจะต้องมีการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลกระทบที่เกิดจากการปฏิบัติพฤติกรรม ปัจจัยพฤติกรรมที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บ และวิธีการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการบาดเจ็บ ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนเกิด

ความรู้ ความเข้าใจจากการเปรียบเทียบความแตกต่างพฤติกรรม และการนำเสนอวิธีการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการบาดเจ็บ สังเกตได้จากการอธิบายประกอบการนำเสนอวิธีการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการบาดเจ็บ ตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 4 สังเกตตนเอง** เป็นกิจกรรมที่ผู้วิจัยสุ่มนักเรียนออกมาเล่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง โดยให้นักเรียนเล่าประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนทั้งพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสม และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม ว่ามีพฤติกรรมอย่างไร จำนวน 6 คน และให้นักเรียนร่วมกันอภิปรายเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ของเพื่อนที่ออกมานำเสนอ แล้ววิเคราะห์ว่ามีพฤติกรรมใดบ้างเป็นพฤติกรรมที่เหมาะสม พฤติกรรมใดบ้างที่เป็นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม และแต่ละพฤติกรรมส่งผลอย่างไร แล้วเสนอแนะแนวทางการขับขี่รถจักรยานยนต์ แล้วสุ่มนักเรียนออกมานำเสนอแนวทางการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนเกิดความรู้ ความเข้าใจจากการอธิบายพฤติกรรมจากประสบการณ์ของเพื่อนที่ออกมานำเสนอ สังเกตได้จากการอธิบายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้นำเสนอ และการร่วมกันอภิปรายพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพื่อนตัวอย่างการดำเนินการใน**กิจกรรมที่ 5 รับรู้โอกาสเสี่ยง** เป็นกิจกรรมที่ผู้วิจัยถามนักเรียนเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ จากนั้นให้นักเรียนตอบคำถามและจำแนกปัจจัยออกเป็นกลุ่มแล้ววิเคราะห์ว่าปัจจัยใดส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด พร้อมร่วมกันเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุ ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนมีความรู้ ความเข้าใจ สังเกตได้จากการตอบคำถาม การจำแนกปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ และการเสนอวิธีการป้องกันอุบัติเหตุ

การดำเนินกิจกรรมทั้ง 5 กิจกรรมดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับ Bandura (1986) กล่าวว่า การรับรู้ความสามารถของตนเองจะส่งผลต่อพฤติกรรมของบุคคลต้องผ่านกระบวนการทางปัญญาเสียก่อน เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงทางปัญญาแล้วจะเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลตามการตัดสินใจความสามารถของตนเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ประกายมาศ บุญสมpong (2557) เรื่องการจัดการเรียนรู้แบบโครงงาน เรื่องความปลอดภัยในชีวิตของนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 2 ผลการวิจัยพบว่า ผลการเรียนรู้ เรื่องความปลอดภัย ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 หลังจัดการเรียนรู้แบบโครงงานสูงกว่าก่อนการจัดการเรียนรู้แบบโครงงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การเรียนรู้แบบโครงงานเป็นการเปิดโอกาสให้นักเรียนมีการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง และมีกิจกรรมที่ให้นักเรียนศึกษาวิธีการปฏิบัติจากตัวแบบในการปฏิบัติ ซึ่งการใช้ตัวแบบเป็นองค์ประกอบหนึ่งของทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถตนเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารักษ์ โสตะ (2559) เรื่องประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถแห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยน

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนพระธาตุหนองสามหมื่นตำบลบ้านแก่ง อำเภอกุฉินารายณ์จังหวัดชัยภูมิ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลงของความรู้หลังการทดลองดีกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยในการจัดกิจกรรมมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประสบการณ์ การสาธิต ซึ่งวิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการที่อยู่ในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง คือ การใช้ตัวแบบ

1.2 ความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการจัดกิจกรรมตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยมุ่งเน้นให้นักเรียนเกิดความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 1 ตระหนักถึงสถานการณ์** ผู้วิจัยให้นักเรียนชมวิดีโอทัศนอุบัติเหตุเรื่อง “รวมอุบัติเหตุทางรถมอเตอร์ไซด์ (2019)” จาก www.youtube.com แล้วตอบคำถามหลังจากชมวิดีโอ ดังนี้ 1) เกิดเหตุการณ์ใดขึ้นบ้าง 2) ผลกระทบจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร แล้วสรุปพฤติกรรมและผลกระทบจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากนั้นครูยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้นักเรียนร่วมกันสรุปพฤติกรรมและการขับขี่รถจักรยานยนต์และผลกระทบที่เกิดขึ้น ผลของการกระทำที่ผู้วิจัยสังเกตเห็น คือ นักเรียนแสดงความสนใจในวิดีโอและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สามารถส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ สังเกตได้จากคำพูดของนักเรียนที่พูดว่า “พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปฏิบัติเป็นประจำสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ด้วยหรือ มีวิธีปฏิบัติใดบ้างที่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้” ซึ่งประโยคดังกล่าวแสดงให้เห็นว่านักเรียนตระหนักถึงการปฏิบัติของตนเองว่าการปฏิบัติพฤติกรรมเหล่านั้นสามารถเกิดอุบัติเหตุได้ ตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 4 สังเกตตนเอง** ผู้วิจัยให้นักเรียนสำรวจอารมณ์ ความรู้สึกของตนเองที่เกิดขึ้นในวันนี้พร้อมเขียนลงไปบนกระดาษ จากนั้นให้นักเรียนวิเคราะห์อารมณ์ ความรู้สึกที่ตนเขียนไว้ว่ามีผลอย่างไร แล้วหากอารมณ์ ความรู้สึกเหล่านั้นเกิดขึ้นขณะที่นักเรียนกำลังขับขี่รถจักรยานยนต์จะส่งผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ หากส่งผลจะส่งผลอย่างไร จากนั้นผู้วิจัยสุ่มนักเรียนออกมานำเสนอ ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนตระหนักถึงผลกระทบของอารมณ์และความรู้สึก เมื่อมีอารมณ์ ความรู้สึกที่ไม่เหมาะสมเกิดขึ้นขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สังเกตได้จากขณะที่นักเรียนออกมานำเสนอเพื่อนที่ฟังอยู่พูดว่า “จริง ๆ ตนเองตอนโมโหก็ชอบขับรถเร็วนะ ถ้ารถล้มขึ้นมาไม่รู้จะเป็นยังไง อาจจะตายเลยก็ได้” ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักเรียนตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอารมณ์ ความรู้สึกขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 5 รับรู้โอกาสเสี่ยง** ผู้วิจัยให้นักเรียนชมวิดีโอเรื่อง “สลด นักเรียน ม. 3 ซี่งย.ไปสอบกลางภาค ถูกจยย.อีกคนซัดหน้าล้มก่อนโดนรถสองแถวทับเสียชีวิต” จาก www.youtube.com แล้ววิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบที่เกิดขึ้น

และโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมว่ามีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมาน้อยเพียงใด จากนั้นผู้วิจัยยกตัวอย่างพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ แล้วให้นักเรียนวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นหลังจากมีการพฤติกรรมดังกล่าว โดยสุ่มนักเรียนออกมานำเสนอ ผลของการกระทำที่สังเกตเห็นคือ นักเรียนตระหนักถึงพฤติกรรมที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสังเกตได้จากการนำเสนอผลการวิเคราะห์สาเหตุ และระบุได้ว่าพฤติกรรมใดมีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุได้มากหรือพฤติกรรมใดมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้น้อย

การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ค่าเฉลี่ยของคะแนนความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับ Bandura (1986) กล่าวว่า เมื่อบุคคลคิดถึงผลที่เกิดจากการปฏิบัติจะเกิดความคาดหวัง ซึ่งความคาดหวังต่อผลที่จะเกิดนี้จะเป็แรงจูงใจเพิ่มความเชื่อมั่นที่จะกระทำภารกิจนั้น ๆ ให้สำเร็จ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ช่อจิต หรั่งศิริ และคณะ (2560) เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในนักเรียนสายวิชาชีพโรงเรียนจิตรลดา (สายวิชาชีพ) ผลการวิจัยพบว่า คะแนนรวมด้านแรงจูงใจเรื่องความปลอดภัยอยู่ในระดับที่สูง ซึ่งคะแนนที่อยู่ในระดับสูงแสดงให้เห็นว่าแรงจูงใจส่งผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลรายข้อแสดงให้เห็นว่า จิตใจที่ไม่พร้อมหรือผิดปกติ เครียด ขาดสมาธิ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับการกระตุ้นทางกายและอารมณ์ที่เป็นองค์ประกอบในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉัตรติมา คัมภีรคุปต์ (2561) เรื่องผลของโปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมด้วยการสัมภาษณ์เพื่อสร้างแรงจูงใจต่อความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยพบว่า คะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยของกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยการจัดโปรแกรมในขั้นที่ 7 ใช้คำพูดเพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

1.3 การปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีการจัดกิจกรรมตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ดังตัวอย่างการดำเนินการในกิจกรรมที่ 1 **ตระหนักถึงสถานการณ์** ผู้วิจัยสุ่มนักเรียนออกมาสวมหมวกนิรภัยทั้ง 3 ประเภท ได้แก่ 1) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ 2) หมวกนิรภัยแบบเปิดหน้า 3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ โดยให้นักเรียนสวมตามที่เคยปฏิบัติหรือสวมตามที่นักเรียนคิดว่าถูกต้อง จากนั้นนักเรียนร่วมกันอภิปรายเกี่ยวกับวิธีการ

สวมใส่หมวกนิรภัยของเพื่อนที่ออกมาสาธิตว่าถูกต้องหรือไม่ และหากมีการสวมหมวกนิรภัยผิดวิธีจะส่งผลอย่างไร แล้วผู้วิจัยอธิบายวิธีการสวมใส่หมวกนิรภัยทั้ง 3 ประเภท หลังจากนั้นผู้ส่มนักเรียนออกมาปฏิบัติหน้าชั้นเรียน และสรุปผลจากการสวมหมวกนิรภัย ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนสวมหมวกนิรภัยได้อย่างถูกต้อง สังเกตได้จากการออกมาสาธิตการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 3 ขับขี่ให้ปลอดภัย** ผู้วิจัยผู้ส่มนักเรียนออกมาเล่าประสบการณ์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง จากนั้นให้เพื่อนวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของเพื่อน หลังจากนั้นให้นักเรียนคิดคำขวัญ หรือคำคม เพื่อชักจูงบุคคลอื่นให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุแล้วผู้ส่มนักเรียนออกมานำเสนอ ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนได้รับฟังพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และคิดคำขวัญเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สังเกตได้จากนักเรียนออกมานำเสนอประสบการณ์การขับขี่ของตนเองและการนำเสนอมือถือ ตัวอย่างการดำเนินการใน **กิจกรรมที่ 5 รับรู้โอกาสเสี่ยง** ผู้วิจัยให้นักเรียนแบ่งกลุ่มออกเป็น 5 กลุ่มแล้วให้นักเรียนแต่ละกลุ่มหาแนวทางในการมีส่วนร่วมในการลดความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยนักเรียนสามารถเสนอแนวทางได้ตามความคิดของนักเรียนไม่ว่าจะเป็นการจัดทำนโยบายส่งเสริม กลยุทธ์ คำเชิญชวนคำขวัญ จากนั้นให้แต่ละกลุ่มส่งตัวแทนออกมานำเสนอหน้าชั้นเรียน ผลของการกระทำที่สังเกตเห็น คือ นักเรียนมีการศึกษาหาแนวทางในการลดความเสียหายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สังเกตได้จาก การนำเสนอแนวทางลดความเสียหายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

อย่างไรก็ตาม การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการจัดกิจกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถเน้นการฝึกปฏิบัติในสภาพจริงได้ในหลายกรณี อีกทั้งอาจใช้เวลาในการทดลองไม่นานเพียงพอที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง แต่ก็พบว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติหลังการทดลอง (Mean = 66.72) สูงกว่าก่อนการทดลอง (Mean = 63.00) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ขวัญจิต ดิศักดิ์ (2548) เรื่องผลโปรแกรมการส่งเสริมสมรรถนะแห่งตนโดยผู้นำกลุ่มเพื่อนต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้นในกลุ่มทดลองหลังการทดลอง 1 สัปดาห์ไม่แตกต่างกับก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 สอดคล้องกับงานวิจัยของ บังอร ฉางทรัพย์ และคณะ (2550) การวิจัยเรื่อง ผลของการให้โปรแกรมสุขศึกษาด้วยกระบวนการกลุ่มต่อพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิไส้ของแม่บ้านชุมชนสวนอ้อยเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของตัวแปรสูงขึ้นอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ความคาดหวังในความสามารถ

ตนเองต่อพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิลำไส้ความคาดหวังในผลลัพธ์ต่อการมีพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิลำไส้ และพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิลำไส้ ผลการวิจัยดังกล่าวอาจเกิดจากการมีพฤติกรรมป้องกันโรคพยาธิลำไส้เป็นเรื่องที่ซับซ้อน และต้องใช้เวลาพอสมควรที่จะปลูกฝังปัจจัยเหล่านี้ นอกจากนี้โปรแกรมสุขศึกษาที่ให้แก่กลุ่มทดลองอาจจะใช้เวลาไม่นานเพียงพอที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง สอดคล้องกับ สุปรียา ตันสกุล (2001) ที่พบว่า งานสุขศึกษาจำนวนมากไม่นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพเท่าที่ควร เนื่องจากปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเน้นความรู้เพียงอย่างเดียวไม่ได้ ดังที่ Egger (1995) กล่าวว่า คนที่มีความรู้ดีก็ไม่ว่าจะทำพฤติกรรมที่ต้องการได้ ขึ้นกับว่าเขารับรู้ไปแล้ว มีการแปรผลหรือให้ความหมายประการใดซึ่งต้องขึ้นอยู่กับภูมิหลัง ประสบการณ์ เจตคติ ค่านิยม ของแต่ละบุคคล

2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์ หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์ หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์ หลังการทดลองสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 2 สามารถอภิปรายในประเด็นดังต่อไปนี้

2.1 ความรู้เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับถ่ายจึกรยานยนต์มีการจัดกิจกรรมตามทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยเน้นกระตุ้นให้นักเรียนเกิดความรู้ ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ที่ส่งผลให้นักเรียนเกิดความรู้ ความเข้าใจโดยการวิเคราะห์ข้อมูลเนื้อหา และพฤติกรรมจากการชมวิดีโอที่ผู้วิจัยเปิดให้ชม เพื่อเสริมสร้างเป็นความรู้ใหม่และสรุปพฤติกรรมในการขับถ่ายจึกรยานยนต์ ในการจัดกิจกรรมผู้วิจัยได้ให้นักเรียนกลุ่มทดลองศึกษาหาความรู้ด้วยตนเองหรือวิเคราะห์จากข้อมูลที่ผู้วิจัยนำมาเสนอ เพื่อให้นักเรียนนำมาสรุปข้อมูล เช่น นักเรียนชมวิดีโอเรื่อง “เด็ก 13 ขวบ 1000 ซีซี ชนสนั่น” จาก www.youtube.com จากนั้นให้นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมในการขับถ่ายจึกรยานยนต์จากวิดีโอ ว่ามีพฤติกรรมเป็นอย่างไร มีเหตุการณ์ใดเกิดขึ้นผลที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์นั้นเป็นอย่างไร เมื่อนักเรียนวิเคราะห์เหตุการณ์ดังกล่าวแล้วนำข้อมูลหลังจากการวิเคราะห์มาสรุปอีกครั้ง โดยหัวข้อหลัก ๆ ที่ใช้ในการศึกษา คือ กฎการจราจร วิธีการปฏิบัติพฤติกรรมในการขับถ่ายจึกรยานยนต์ รวมทั้งการดูแลรักษาทั้งตนเอง และยานพาหนะ โดย

ในแต่ละกิจกรรมเน้นให้นักเรียนวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการจัดกิจกรรมการสร้างเสริมความปลอดภัย ส่งผลให้นักเรียนกลุ่มทดลองเกิดการตกผลึกด้านความรู้ ความเข้าใจผ่านการวิเคราะห์ประสบการณ์ของบุคคลอื่น ประสบการณ์ความสำเร็จของตนเอง ทำให้เข้าใจและจดจำได้ดีกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย

การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์จึงสอดคล้องกับ Bandura (1977) กล่าวว่า การเรียนรู้เกิดจากการสังเกตจากตัวแบบ ซึ่งแตกต่างจากประสบการณ์ตรง แต่เนื่องจากคนเรามีโอกาสในการเรียนรู้จากประสบการณ์ตรงที่แตกต่างกัน ดังนั้น การเรียนรู้ในสถานการณ์ต่าง ๆ จึงอาจต้องเรียนรู้จากประสบการณ์ของผู้อื่น โดยการได้ยิน การมองเห็น สอดคล้องกับงานวิจัยของ กานต์พิชชา หนูบุญ และพรณี บัญชรหัตถกิจ (2558) เรื่องผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี นครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองของกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยของด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งโปรแกรมสุขศึกษาใช้ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค และมีการนำเสนอตัวแบบที่อยู่ในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรวิภา ภูผิแก้ว และคณะ (2561) เรื่องผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการทดลองค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยโปรแกรมมีการใช้สื่อวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การสาธิต เพื่อสร้างความรู้ให้แก่นักศึกษา ซึ่งวิธีการดังกล่าวเป็นการใช้ตัวแบบที่อยู่ในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง และการจัดโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุยังเป็นส่วนหนึ่งของทฤษฎีการดูแลตัวเอง โดยมีการจัดการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ที่อาจเป็นอันตราย

2.2 ความตระหนักเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีการจัดกิจกรรมตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ซึ่งในการจัดกิจกรรมผู้วิจัยได้ให้นักเรียนกลุ่มทดลองเปรียบเทียบพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการขับขี่รถจักรยานยนต์ การดูแลรักษารถจักรยานยนต์ กฎการจราจร กับประสบการณ์พฤติกรรมของบุคคลอื่นและตนเอง หรือสภาวะทางกายหรืออารมณ์ที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ ทั้งการยกตัวอย่างเหตุการณ์ การชมวีดิทัศน์ และการสำรวจตนเอง เช่น การสุ่มนักเรียนออกมาเล่าประสบการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ จากนั้นให้นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นโดยเน้นให้นักเรียน

ทราบถึงผลของพฤติกรรมที่เกิดขึ้น ว่าหลังจากเกิดพฤติกรรมนั้นผลกระทบที่ตามมาเป็นอย่างไร หรือ การให้นักเรียนได้ทำกิจกรรมที่สร้างความตระหนัก เช่น การให้นักเรียนออกมาทดลองปล่อยไข่ลงพื้น โดยความสูงระดับเดียวกัน ในการปล่อยจะปล่อยไข่พร้อมกัน 2 ฟองซึ่งไข่เปรียบเสมือนกับศีรษะ โดยมี ไข่ 1 ฟองที่ห่อหุ้มด้วยกระดาษหนังสือพิมพ์หลาย ๆ ชั้น เปรียบเสมือนศีรษะที่สวมหมวกนิรภัย แล้วให้นักเรียนสังเกตผลที่เกิดขึ้นหลังจากปล่อยไข่ลงพื้นว่ามีผลเป็นอย่างไร และร่วมกันสรุปผลที่เกิดขึ้น เพื่อให้นักเรียนเกิดการสะท้อนความคิดให้เกิดความตระหนัก จากการวิเคราะห์ประสบการณ์ของบุคคลอื่น และมุ่งเน้นให้เกิดการประเมินพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งตัวอย่างข้างต้น เป็นเพียงหนึ่งในหลาย ๆ กิจกรรมที่นักเรียนได้เรียนรู้จากการสะท้อนความคิด และประเมินพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีความตระหนักที่สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย

การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับ Berry (1987) กล่าวว่า การรับรู้ความสามารถตัวเองว่าเป็นความสามารถของบุคคลในการที่จะจัดการกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ โดยบุคคลรับรู้ว่าคุณมีความสามารถในเรื่องใด ระดับใด และจะไม่ประเมินความสามารถของตนเองสูงมากนัก สอดคล้องกับงานวิจัยของ นฤชน มงคลศิริ (2560) การวิจัยเรื่อง ผลการใช้ชุดกิจกรรมโดยประยุกต์แนวคิดการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติที่มีต่อทัศนคติและการขับขี่รถจักรยานอย่างปลอดภัยของนักเรียนประถมศึกษาตอนปลาย ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนทัศนคติในการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับการใช้ชุดกิจกรรมเรื่องการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยตามการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติสูงกว่ากลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ซึ่งในการจัดชุดกิจกรรมเป็นการสอนที่มุ่งเน้นให้นักเรียนเกิดทัศนคติในการปฏิบัติ และมีการสาธิตจากผู้วิจัย ซึ่งการใช้ตัวแบบเป็นองค์ประกอบหนึ่งของทฤษฎีการเรียนรู้ความสามารถ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ben-Bassat และ Avnieli Shani (2016) เรื่องผลของโปรแกรมการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กอนุบาลต่อพฤติกรรมและความรู้ของผู้ปกครอง ผลการวิจัยพบว่า เด็กที่เข้าร่วมโครงการมีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนนสูงกว่าเด็กที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศิวาภรณ์ ศรีสกุล (2558) เรื่องผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ผลการวิจัยพบว่า ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มทดลองหลังการเข้าร่วมกิจกรรมสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพ มากกว่ากลุ่มควบคุมซึ่งไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.3 การปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์

การจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์ เป็นการจัดการกิจกรรมตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ในการจัดกิจกรรมผู้วิจัยได้ให้นักเรียนกลุ่มทดลองได้ปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยตนเอง เพื่อให้เกิดการเรียนรู้จากการปฏิบัติ โดยจัดกิจกรรมที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับซิ่งจักรยานยนต์ผ่านการจำลองสถานการณ์ จากนั้นให้นักเรียนออกมาแสดงพฤติกรรมการขับซิ่งจักรยานยนต์ ทั้งวิธีการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการขับซิ่งบริเวณวงเวียน สี่แยก รวมทั้งให้นักเรียนออกมาปฏิบัติการปฐมพยาบาลเบื้องต้นเมื่อได้รับบาดเจ็บจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ เช่น การล้างแผล วิธีการปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้วิจัยสุ่มนักเรียนออกมาปฏิบัติกิจกรรมดังกล่าว หลังจากปฏิบัติสถานการณ์จำลองนักเรียนทั้งหมดร่วมกันสรุปและอภิปรายพฤติกรรมที่นักเรียนตัวแทนออกมาปฏิบัติสถานการณ์จำลอง ซึ่งกิจกรรมข้างต้น เป็นเพียงหนึ่งในหลาย ๆ กิจกรรมได้เรียนรู้จากการลงมือปฏิบัติจากสถานการณ์จำลอง ส่งผลให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีการปฏิบัติที่สูงกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัย

การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวในโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์ สอดคล้องกับ Bandura (1999) กล่าวว่า การรับรู้ความสามารถตนเองเป็น การที่บุคคลสามารถประเมินความสามารถของตนเองได้ว่าอยู่ในระดับใด และเมื่อบุคคลนั้นมีการรับรู้ความสามารถในตนเองสูง จะช่วยให้เขาประสบความสำเร็จในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ สอดคล้องกับงานวิจัยของ อรรถวุฒิ เกียรติสุข (2560) เรื่องผลของการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยโดยประยุกต์ทักษะชีวิตร่วมกับแนวคิดการกำกับตนเองที่มีต่อการลดความเสี่ยงในการจมน้ำของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อลดความเสี่ยงในการจมน้ำของนักเรียนกลุ่มทดลอง หลังได้รับโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยโดยประยุกต์ทักษะชีวิตกับแนวคิดการกำกับตนเองที่มีต่อการลดความเสี่ยงในการจมน้ำของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยเป็นการมุ่งเน้นการสร้างทัศนคติเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติโดยมีการสาธิตวิธีการช่วยเหลือผู้จมน้ำจากครู ซึ่งเป็นการใช้ตัวแบบที่อยู่ในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของ ดาริกา บิลโธ๊ะ (2557) เรื่องผลของของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ผลการวิจัยพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเป็นการสอนที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนแปลง

พฤติกรรมโดยมีการใช้วิธีทัศน์ในการสอนเพื่อกระตุ้นให้นักเรียนเกิดการเรียนรู้ และมีการแนะนำ ตักเตือนผู้อื่น ซึ่งเป็นการใช้ตัวแบบ และการใช้คำพูดชักจูงที่อยู่ในทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1.1 การจัดโปรแกรมเสริมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎี การรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเอง ควรมีการควบคุมระยะเวลาในแต่ละวัน เนื่องจากเป็นการจัดโปรแกรมหลังเวลาเรียนปกติ อาจจะทำให้นักเรียนต้องกลับบ้านเย็นซึ่งครูผู้สอน จะต้องจัดช่วงเวลาให้มีความเหมาะสม เพื่อให้นักเรียนมีเวลาร่วมกิจกรรมได้อย่างเต็มที่ส่งผลให้ การจัดโปรแกรมมีประสิทธิภาพมากที่สุด

1.2 ในขั้นตอนการปฏิบัติ ควรให้นักเรียนทุกคนที่เข้าร่วมการวิจัยมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ด้วยตนเอง เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ เพราะในบางกิจกรรมนักเรียนไม่สามารถปฏิบัติได้ ทุกคนเนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเวลา

1.3 การใช้สื่อและแหล่งเรียนรู้ในการจัดโปรแกรม ควรมีสื่อหรืออุปกรณ์จริงและ แหล่งเรียนรู้อย่างเพียงพอ เช่น รถจักรยานยนต์ อุปกรณ์ของรถจักรยานยนต์ แหล่งเรียนรู้จำลอง ได้แก่ ถนน/สี่แยกจำลอง ให้นักเรียนปฏิบัติจริงในสถานการณ์จำลอง

1.4 ควรเพิ่มจำนวนครั้งหรือความถี่ในการจัดกิจกรรมโดยเฉพาะกิจกรรมที่ส่งผลต่อ การปฏิบัติ จาก 2 ครั้ง / สัปดาห์ เป็น 3-4 ครั้ง / สัปดาห์

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น

2.2 ควรมีการศึกษาคงทนของความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โดยการติดตามผลการวิจัยหลังการทดลองเสร็จสิ้น





รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือ แผนการจัดกิจกรรมโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบวัดความรู้ แบบวัดความตระหนัก และแบบวัดการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1. รองศาสตราจารย์ ดร.โองการ วณิชชีวะ

อาจารย์สาขาวิทยาศาสตร์เครื่องสำอาง

คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อะเคื้อ กุลประสูติติก

อาจารย์สาขาเทคโนโลยีการจัดการสุขภาพและสุขศึกษา

คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จักริน ด้วงคำ

อาจารย์สาขาสุขศึกษาและพลศึกษา

คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี

4. อาจารย์วรอนงค์ ยังเจริญ

อาจารย์ประจำกลุ่มสาระการเรียนรู้สุขศึกษาและพลศึกษา

โรงเรียนหอวัง

5. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รุ่งระวี สมะวรรณนะ

อาจารย์สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กำหนดการจัดโปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีการรับรู้
ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

กำหนดการจัดกิจกรรม

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
1/1	อังคาร	<p>ตระหนักถึงสถานการณ์</p> <ol style="list-style-type: none"> นักเรียนชมวิดีโอ เรื่อง “นศ.สาวชิงจยย.ชนท้ายรถพ่วง” แล้วให้นักเรียนวิเคราะห์ประเด็นต่าง ๆ ให้แต่ละสถานการณ์ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุ ครูให้นักเรียนแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมและร่วมกันสรุป ปัญหาและสถานการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุหลังจากชมวิดีโอ ครูให้นักเรียนชมวิดีโอ เรื่อง “Honda Safety Thailand ความปลอดภัยเริ่มต้นที่ตัวเรา” แสดงให้เห็นถึงวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ แล้วให้นักเรียนวิเคราะห์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ครูให้นักเรียนแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมและร่วมกันสรุป วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ แล้วให้นักเรียนวิเคราะห์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ครูให้นักเรียนเสนอแนวทางการหลีกเลี่ยงและการป้องกันอุบัติเหตุจากการชมวิดีโอ เรื่อง “วิจารณ์ เด็ก 13 ชีบักไบค์ 1000 ซื้ซื้ ชนสนั่นชาวบ้านแฉี่เร็วประจำ พี่สาวโอดคนรุมแข่งให้น้องตาย” ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปปัญหาและวิธีการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์
1/2	พฤหัสบดี	<p>สังเกตตนเอง</p> <ol style="list-style-type: none"> ครูถามนักเรียนโดยใช้คำถามดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> มีนักเรียนคนใดเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์บ้าง แล้วมีนักเรียนคนไหนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุบ้าง นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจตนเอง” <ol style="list-style-type: none"> นักเรียนจับคู่กัน นักเรียนแต่ละคนสำรวจพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง (การดูแลรักษารถจักรยานยนต์ พฤติกรรมระหว่างการขับขี่) แล้วยกตัวอย่างพฤติกรรมของตนเอง

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>2.3 ให้นักเรียนเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองกับคู่ของตนเอง</p> <p>2.4 นักเรียนบอกความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองและคู่ของตนเอง</p> <p>3. นักเรียนแต่ละคู่ออกมานำเสนอพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และความแตกต่างของคู่ของตนเอง</p> <p>4. ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปผลของพฤติกรรมการขับขี่ที่เกิดขึ้น</p>
2/1	อังคาร	<p>ปฏิบัติตามกฎจราจร</p> <p>1. นักเรียนทำกิจกรรม “ฉันผิดอะไร”</p> <p>1.1 ให้นักเรียนเขียนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่คิดว่าบุคคลกระทำความผิดที่สุดมาคนละ 1 ข้อ พร้อมเขียนลงในกระดาษ</p> <p>1.2 ครูรวบรวมคำตอบจากนักเรียน พร้อมเขียนสรุปบนกระดาน</p> <p>2. ครูให้นักเรียนช่วยกันเรียงลำดับการกระทำความผิดที่คิดว่ามีบุคคลกระทำความผิด</p> <p>3. ครูให้นักเรียนค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำความผิดนั้น ว่าผิดกฎหมายในข้อใด</p> <p>4. นักเรียนช่วยกันศึกษาบทลงโทษการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น พร้อมนำเสนอ</p> <p>5. ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปพฤติกรรมการกระทำความผิดกฎจราจรและบทลงโทษจากการกระทำผิด</p>
2/2	พฤหัสบดี	<p>รับรู้โอกาสเสี่ยง</p> <p>1. ครูถามนักเรียนโดยใช้คำถาม ดังนี้</p> <p>1.1 นักเรียนทราบหรือไม่ว่า มีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>1.2 จากที่นักเรียนตอบมานักเรียนคิดว่าสามารถนำคำตอบเหล่านี้มาจัดกลุ่มกันได้หรือไม่</p> <p>1.3 นักเรียนคิดว่าปัจจัยที่นักเรียนตอบมาส่งผลกระทบต่อการใช้รถจักรยานยนต์มากน้อยเพียงใด</p> <p>2. นักเรียนลองยกตัวอย่างปัจจัยที่นักเรียนคิดว่าจะส่งผลกระทบต่อตระหนักถึงสถานการณ์ในรูปแบบสถานการณ์จำลอง</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>3. จากสถานการณ์จำลองนักเรียนคิดว่าต้องปฏิบัติอย่างไรจึงจะไม่ส่งผลให้อุบัติเหตุ</p> <p>4. ครูสรุปปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดตระหนักถึงสถานการณ์ ที่มาจากสภาพแวดล้อม</p>
3/1	อังคาร	<p>ข้อชี้ให้ปลอดภัย</p> <p>1. ครูถามนักเรียนโดยใช้คำถาม ดังนี้</p> <p>1.1 ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจากการที่นักเรียนข้อชี้รถจักรยานยนต์นักเรียนเคยได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุหรือไม่ (เคย/ไม่เคย)</p> <p>1.2 สำหรับคนที่เคยบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุ รุนแรงที่สุดถึงขั้นใด</p> <p>1.3 สำหรับคนที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ คิดว่าการบาดเจ็บของนักเรียนคนอื่น จะมีการรักษาดูแลได้อย่างไร</p> <p>1.4 หลังจากประสบอุบัติเหตุที่นักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุมีการดูแลรักษาอย่างไร</p> <p>2. ให้นักเรียนศึกษาวิธีการดูแลตนเองหลังจากการประสบอุบัติเหตุโดยนำประสบการณ์การบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุของเพื่อนมาศึกษา คนละ 1 กรณี</p> <p>3. หลังจากที่นักเรียนทราบวิธีการดูแลและป้องกันตนเองเบื้องต้นหลังจากการได้รับบาดเจ็บจากการประสบอุบัติเหตุแล้ว นักเรียนคิดว่านักเรียนควรที่จะมีพฤติกรรมข้อชี้อย่างไรจึงจะทำให้ไม่เกิดการบาดเจ็บ</p> <p>4. แล้วถ้าหากว่านักเรียนจะโน้มน้าวเพื่อนหรือคนรู้จักของนักเรียนเพื่อไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการประสบตระหนักถึงสถานการณ์ นักเรียนจะมีวิธีการอย่างไร</p>
3/2	พฤหัสบดี	<p>สังเกตตนเอง</p> <p>1. ครูให้นักเรียนทำกิจกรรม “อารมณ์ของวันนี้” โดยมีวิธีดังต่อไปนี้</p> <p>1.1 ครูแจกกระดาษให้นักเรียนคนละ 1 แผ่น</p> <p>1.2 ครูให้นักเรียนเขียนอารมณ์ความรู้สึกในวันนี้ของนักเรียนลงไปบนกระดาษ เช่น เบื่อ เครียด กัดดัน สนุก โกรธ เศร้า</p> <p>1.3. นักเรียนคิดว่าอารมณ์ความรู้สึกของนักเรียนส่งผลอย่างไรต่อนักเรียนบ้าง (ไม่มีสมาธิ, ไม่อยากทำอะไร)</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>1.4 ถ้าหากนักเรียนมีอารมณ์ความรู้สึกดังที่นักเรียนกล่าวมาทั้งหมดในขณะนี้นักเรียนกำลังขับขีรถจักรยานยนต์ นักเรียนคิดว่าจะมีผลกระทบต่อ การขับขีรถจักรยานยนต์ยนต์หรือไม่</p> <p>2. ครูยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากสภาวะทางกายและอารมณ์</p> <p>3. นักเรียนสังเกตตนเองว่าในขณะที่ขับขีรถจักรยานยนต์นักเรียนมีสภาวะทางกายหรืออารมณ์ที่ไม่เหมาะสมกับการขับขีหรือไม่ และเกิดขึ้นบ่อยเพียงใด</p> <p>4. แล้วพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนที่นักเรียนปฏิบัติเป็นประจามีลักษณะอย่างไร</p> <p>5. นอกจากเรื่องของสภาวะทางกายและอารมณ์จะส่งผลต่อการขับขีรถจักรยานยนต์แล้ว พฤติกรรม การขับขีของนักเรียนเองก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญที่อาจจะส่งผลให้เกิดผลกระทบจากการขับขีรถจักรยานยนต์</p>
4/1	อังคาร	<p>ปฏิบัติตามกฎจราจร</p> <p>1. นักเรียนทำกิจกรรม “พฤติกรรม การขับขี”</p> <p>1.1 ครูแบ่งนักเรียนออกเป็น 5 กลุ่ม</p> <p>1.2 นักเรียนแต่ละกลุ่มศึกษาคลิปวิดีโอที่ครูให้ โดยแต่ละกลุ่มจะได้คลิปวิดีโอที่แตกต่างกัน</p> <p>1.3 นักเรียนร่วมกันวิเคราะห์พฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์จากคลิปวิดีโอที่ได้รับ พร้อมบอกพฤติกรรมที่เกิดขึ้น</p> <p>1.4 หลังจากแต่ละกลุ่มศึกษาพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์จากคลิปวิดีโอที่กลุ่มตนได้รับ ให้นักเรียนบอกว่าพฤติกรรมที่เกิดขึ้นนั้น มีพฤติกรรมใดบ้างที่ปฏิบัติผิดกฎการจราจร พฤติกรรมนั้นมีบทลงโทษอย่างไร</p> <p>2. นักเรียนในแต่ละกลุ่มหาวิธีการป้องกันปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์โดยคำนึงไม่ให้เกิดผลกระทบต่อร่างกาย และถูกต้องตามกฎการจราจร</p> <p>3. นักเรียนแต่ละกลุ่มส่งตัวแทนออกมานำเสนอผลงานของกลุ่มตนเอง</p> <p>4. ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ที่ผิดกฎจราจร</p>
4/2	พฤหัสบดี	<p>รับรู้โอกาสเสี่ยง</p> <p>1. ครูถามนักเรียนโดยใช้คำถามดังนี้</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>1.1 นักเรียนคิดว่า โดยปกติปัจจัยที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น เกิดมาจากปัจจัยใดมากที่สุด (ไม่มองรถขณะออกจากซอย ขับรถด้วยความเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย)</p> <p>2. จากที่นักเรียนตอบมาทั้งหมด หากจะแยกเป็นปัจจัยหลัก ๆ จะสามารถแยกได้ ดังนี้</p> <p>2.1 ปัจจัยจากบุคคล</p> <p>2.2 ปัจจัยจากยานพาหนะ</p> <p>2.3 ปัจจัยจากถนน</p> <p>2.4 ปัจจัยจากสิ่งแวดล้อม</p> <p>3. นักเรียนลองแยกปัจจัยที่นักเรียนตอบมาทั้งหมดตามปัจจัยที่ครูกำหนดให้</p> <p>4 ปัจจัย</p> <p>4. นักเรียนสังเกตหรือไม่ว่า เมื่อแยกปัจจัยตามปัจจัยหลักแล้ว ปัจจัยที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บมากที่สุด คือปัจจัยใด</p> <p>5. นักเรียนคิดจะมีวิธีการอย่างไรในการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>6. นักเรียนบอกพฤติกรรมในการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยให้ร่วมกันวางแผนรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>7. จากพฤติกรรมในข้อ 6 ตอบคำถามดังต่อไปนี้</p> <p>7.1 ถ้านักเรียนปฏิบัติอย่างเคร่งครัดจะส่งผลอย่างไรต่อตนเอง และผู้อื่น</p> <p>7.2 ถ้านักเรียนปฏิบัติบ้างไม่ปฏิบัติบ้างจะส่งผลอย่างไรต่อตนเอง และผู้อื่น</p> <p>7.3 ถ้านักเรียนไม่ปฏิบัติเลยจะส่งผลอย่างไรต่อตนเอง และผู้อื่น</p> <p>8. นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการลดความเสียหายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างไรบ้าง</p> <p>9. นักเรียนร่วมกันสรุปผลที่ได้รับจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>10. หากนักเรียนสังเกตการที่นักเรียนตอบมานั้นแสดงให้เห็นว่านักเรียนทราบว่าหากปฏิบัติพฤติกรรมใดออกมาจะส่งผลอย่างไร หรืออีกนัย เช่น หากนักเรียนขับรถด้วยความเร็วสูงขณะฝนตก และไม่สวมหมวกนิรภัย</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		อาจจะส่งผลให้นักเรียนเกิดการบาดเจ็บได้ ลักษณะนี้เรียกว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยง
5/1	อังคาร	<p>ตระหนักถึงสถานการณ์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนที่เคยมีหรือเคยได้ยื่นประสบการณ์การบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุออกมาเล่าให้เพื่อนฟัง โดยเล่าเรื่องที่คิดว่ารุนแรงที่สุด 2. จากที่นักเรียนเล่ามาผู้ที่ประสบอุบัติเหตุมีอายุอยู่ในช่วงใด และมีพฤติกรรมอย่างไรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3. จริง ๆ แล้วการที่จะประสบอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สามารถจะเกิดได้ตลอดเวลา หากแต่ถ้าถ้ามีการป้องกันที่เหมาะสม ก็สามารถช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ 4. ยกตัวอย่างเช่นสิ่งที่นักเรียนมักมองข้ามเป็นประจำขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ นักเรียนคิดว่ามีอะไรบ้างที่นักเรียนมองข้ามและไม่ให้ความสำคัญ (การสวมหมวกนิรภัย) 5. การสวมหมวกนิรภัยเป็นการป้องกันง่าย ๆ ที่สามารถการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ แต่เนื่องจากนักเรียนไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ จึงทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ไม่สมควรจะเกิดขึ้นได้ 6. ครูให้นักเรียนดูคลิปวิดีโอทัศนสถานการณ์ โดยเปรียบเทียบระหว่างคลิปวิดีโอทัศนของคนที่สวมหมวกนิรภัย กับคลิปวิดีโอทัศนของคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 7. หลังจากให้นักเรียนดูคลิปวิดีโอทัศนแล้ว นักเรียนมีความคิดเห็นอย่างไร มีความแตกต่างกันหรือไม่
5/2	พฤหัสบดี	<p>ขับขี่ให้ปลอดภัย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. หลังจากเข้ารับโปรแกรมหลายสัปดาห์ติดต่อกัน นักเรียนคิดว่านักเรียนมีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์เปลี่ยนไปหรือไม่ และในทิศทางใด 2. หากเปลี่ยนแปลงไปทิศทางลบ พฤติกรรมเป็นอย่างไร และหากเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางบวก มีพฤติกรรมเป็นอย่างไร 3. ดังนั้นหากนักเรียนจะแก้ไขหรือส่งเสริมพฤติกรรมที่เกิดขึ้นนักเรียนคิดว่าจะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างไร 4. นักเรียนทราบมาแล้วสภาวะทางร่างกายและอารมณ์อาจจะส่งผลให้เกิดจากการขับขี่ได้ เช่น นักเรียนขณะขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากนักเรียนออกกำลังกาย 5. นักเรียนแบ่งกลุ่มเป็น 4 กลุ่ม

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>5.1 นักเรียนจับฉลากเลือกสถานการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ขณะรับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ถนนขรุขระ 2) ฝนตก 3) ไฟทางไม่สว่าง 4) รถติดไฟแดง <p>5.2 นักเรียนวิเคราะห์สถานการณ์ดังกล่าว</p> <p>6. จากเหตุการณ์ดังกล่าว นักเรียนว่าหากเป็นตัวของนักเรียนเองนักเรียนจะมีวิธีการป้องกันหรือแก้ไขปัญหายังไง</p> <p>7. จากคำตอบที่นักเรียนตอบมา โดยส่วนมากจะเป็นแนวทางการปฏิบัติของตนเอง และคำตอบนั้นค่อนข้างหลากหลาย ซึ่งการจะนำไปปรับใช้นั้นก็ขึ้นอยู่กับตัวบุคคล การได้รับฟังความคิดเห็นหรือแนวทางการป้องกันแก้ไขปัญหานี้ เป็นเพียงแนวทางให้นักเรียนนำมาปรับใช้กับตนเองเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลเสียกับตัวของนักเรียนเอง</p>
6/1	อังคาร	<p>สังเกตตนเอง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เนื่องจากนักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์เป็นประจำ นักเรียนมีวิธีการดูแลรักษารถจักรยานยนต์อย่างไร (เติมน้ำมัน เปลี่ยนน้ำมันเครื่อง เปลี่ยนยาง) 2. จากปัจจัยทางยานพาหนะ ดังนั้นเรื่องการดูแลรักษารถจักรยานยนต์จึงเป็นเรื่องสำคัญ ยกตัวอย่าง เช่น นาย เอ ขับรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งาน 4 ปี โดยรถจักรยานยนต์ของนาย เอ ไม่เคยได้รับการดูแลรักษาเลย นักเรียนคิดว่ารถจักรยานยนต์ของนาย เอ มีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือไม่ มากหรือน้อยเพียงใด 3. ดังนั้นการดูแลรักษารถจักรยานยนต์เบื้องต้นจึงเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พึงทราบ 4. ครูให้นักเรียนดูคลิปวิดีโอเกี่ยวกับการดูแลรักษารถจักรยานยนต์เบื้องต้น 5. ให้นักเรียนสำรวจ เปรียบเทียบการดูแลรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกับคลิปวิดีโอ ว่ามีการดูแลรักษาใดบ้างที่นักเรียนทำ และนักเรียนทำอย่างถูกต้องหรือไม่ 6. หลังจากนักเรียนทราบวิธีการดูแลรักษารถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องแล้ว นักเรียนก็จะสามารถป้องกันการเกิดตระหนักถึงสถานการณ์ของนักเรียนได้

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
6/2	พฤหัสบดี	<p>รับรู้โอกาสเสี่ยง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. นักเรียนดูวิดีโอทัศน์การเกิดอุบัติเหตุ 2. นักเรียนวิเคราะห์สาเหตุ ผลกระทบ พฤติกรรมการขับขี่ และวิธีการป้องกัน 3. ครูยกตัวอย่างเหตุการณ์ความรุนแรงจากการได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนน 5 เหตุการณ์ โดยให้นักเรียนศึกษาเกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4. นักเรียนจัดลำดับเหตุการณ์ที่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดการบาดเจ็บจากรุนแรงเรียงจากมากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุด และโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเรียงจากมากที่สุดไปจนถึงน้อยที่สุดตามลำดับ 5. สุ่มนักเรียน 5 คน ออกมานำเสนอ พร้อมบอกเหตุผลของการจัดเรียงลำดับของตนเอง 6. หลังจากนั้นให้นักเรียนเสนอแนะแนวทางการป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดโอกาสเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่ครูยกตัวอย่าง 7. สุ่มนักเรียน 5 คน ออกมานำเสนอแนวทางการป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดโอกาสเสี่ยง 8. เมื่อนักเรียนทราบแล้วว่าหากนักเรียนมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงที่ดี และแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงโอกาสเสี่ยง จะส่งผลให้นักเรียนมีความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากยิ่งขึ้น
7/1	อังคาร	<p>ตระหนักถึงสถานการณ์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ครูอธิบายเกี่ยวกับคุณภาพของหมวกนิรภัย วิธีการสวม ประเภทของหมวกนิรภัย และการรับรองคุณภาพของ หมวก. 2. นักเรียนทำกิจกรรม “หมวกนิรภัยปลอดภัย” <ol style="list-style-type: none"> 2.1 สุ่มนักเรียนออกมาหน้าชั้นเรียน 2 คน 2.2 นักเรียนคนที่ 1 โยนไข่ที่ห่อกระดาษ (แทนหมวกนิรภัย) ลงพื้น ส่วนนักเรียนคนที่ 2 โยนไข่ที่ไม่ได้ห่ออะไรเลยลงพื้น 2.3 นักเรียนเปรียบเทียบผลที่เกิดขึ้นระหว่างไข่ทั้งสอง 2.4 นักเรียนช่วยกันสรุปถึงผลจากการสวมหมวกนิรภัยจากไข่ที่โยน 3. ถามคำถามนักเรียน ดังต่อไปนี้ <ol style="list-style-type: none"> 3.1 นักเรียนควรปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อป้องกันตนเองและผู้อื่นจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>3.2 อุปกรณ์ที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีที่สุดคืออะไร</p> <p>3.3 หมวกนิรภัยมีกี่ประเภท</p> <p>3.4 หมวกนิรภัยแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างไร</p> <p>3.5 นักเรียนควรเลือกหมวกนิรภัยจากปัจจัยใดบ้าง</p> <p>3.6 นักเรียนจะเชื่อได้อย่างไรว่าหมวกนิรภัยที่เลือกมาสามารถป้องกันหรือลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้จริง</p> <p>4. สุ่มนักเรียนออกมาสวมหมวกนิรภัยหน้าชั้นเรียนโดยให้เพื่อนเป็นผู้ตรวจสอบว่าสวมถูกต้องหรือไม่อย่างไร</p> <p>5. สาเหตุความแตกต่างระหว่างหมวกนิรภัยที่ได้รับการรับรองความปลอดภัยและไม่ได้รับการรับรองความปลอดภัย</p> <p>6. นักเรียนช่วยกันสรุปวิธีป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>6.1 วิธีป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับตนเองมากที่สุด</p>
7/2	พฤหัสบดี	<p>ปฏิบัติตามกฎจราจร</p> <p>1. ครูถามนักเรียนโดยใช้คำถามต่อไปนี้</p> <p>1.1 บุคคลทั่วไปมีความจำเป็นในการจดจำหรือทราบกฎจราจรหรือไม่ เพราะเหตุใด</p> <p>1.2 การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่</p> <p>1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นพฤติกรรมที่ถูกต้องหรือไม่</p> <p>2. นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการทำให้นักเรียนรอบตัวรู้จักกฎจราจรได้อย่างไร</p> <p>3. นักเรียนแต่ละคนสรุปกฎจราจรที่นักเรียนคิดว่าบุคคลทั่วไปพึงทราบและปฏิบัติมากที่สุด อย่างน้อย 5 ข้อ</p> <p>4. สุ่มนักเรียน 5 คนออกมานำเสนอกฎจราจรที่พึงทราบและปฏิบัติของตนเอง</p> <p>5. ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปความสำคัญของการทราบกฎจราจรและสาเหตุของการปฏิบัติตามกฎจราจร</p>
8/1	อังคาร	<p>ขับขี่ให้ปลอดภัย</p> <p>1. นักเรียนทำกิจกรรม “ขับขี่ปลอดภัย”</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	วัน	กิจกรรม
		<p>1.1 จำลองสถานการณ์ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ (ทางแยก รอบวงเวียน)</p> <p>1.2 สุ่มนักเรียนออกมาสาธิตการปฏิบัติ 9 คน</p> <p>1.3 นักเรียนจำลองการปฏิบัติในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น</p> <p>2. นักเรียนช่วยกันวิเคราะห์พฤติกรรมในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของเพื่อนที่ปฏิบัติสถานการณ์จำลอง</p> <p>3. หากมีการบาดเจ็บจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์เกิดขึ้นนักเรียนจะมีวิธีการปฐมพยาบาลอย่างไร</p> <p>3.1 นักเรียนแบ่งกลุ่ม 4 กลุ่ม</p> <p>3.2 นักเรียนจับฉลากสถานการณ์การบาดเจ็บ (กระดูกหัก แผลถลอก แผลท้อดาด การล้า่งแผล)</p> <p>3.3 นักเรียนศึกษาวิธีการปฐมพยาบาล</p> <p>3.4 นักเรียนแต่ละกลุ่มแสดงวิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น</p> <p>4. ครูและนักเรียนร่วมกันสรุปถึงความสำคัญของการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและความจำเป็นในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น</p>
8/2	พฤหัสบดี	<p>สังเกตตนเอง</p> <p>1. ครูถามนักเรียนดังต่อไปนี้</p> <p>1.1 พฤติกรรมใดที่มักส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด</p> <p>1.2 ถ้าพฤติกรรมนั้นเกิดจากตัวนักเรียน นักเรียนจะมีวิธีการแก้ไขอย่างไร</p> <p>2. ครูยกตัวอย่างพฤติกรรมที่เกิดจากตนเอง (นอนน้อย/รับประทานยาแก้แพ้/ดื่มสุรา)</p> <p>3. นักเรียนคิดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมดังกล่าว พฤติกรรมใดส่งผลกระทบรุนแรงที่สุด และผลกระทบที่ตามมาคืออะไร</p> <p>4. ครูอธิบายปัจจัยที่เกิดจากตนเอง</p> <p>5. นักเรียนเสนอแนวทางการป้องกันการเกิดปัจจัยจากตนเองที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ</p>

รายละเอียดในการดำเนินกิจกรรมโปรแกรมสร้างความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ตาม
ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองร่วมกับทฤษฎีการดูแลตัวเองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น

กิจกรรมที่ 1 อุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. นักเรียนวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์
2. นักเรียนตระหนักถึงปัญหา/สถานการณ์ต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่
จักรยานยนต์
3. นักเรียนสามารถปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์

เนื้อหาบทสนทนา

1. ปัญหาและสถานการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์
2. การหลีกเลี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์
3. การปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุ

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. นักเรียนดูวีดิทัศน์อุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่บนท้องถนน แล้วถามคำถามดังนี้
 - 1.1 อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุใด
 - 1.2 ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุใดร้ายแรงที่สุด
 - 1.3 อายุเฉลี่ยของบุคคลที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคืออายุเท่าใด
 - 1.4 จากข้อ 1.3 นักเรียนคิดว่ามีสาเหตุมาจากอะไร
2. นักเรียนดูวีดิทัศน์เรื่อง “นศ.สาว ชิงจยย. ขนท้ายรถพ่วง ชาวเข้ตรัฐ ไทยรัฐ” แล้วตอบคำถามต่อไปนี้
 - 2.1 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากสาเหตุใด
 - 2.2 ผลที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์
 - 2.3 ผลกระทบที่เกิดจากปัญหาดังกล่าว
 - 2.4 การปฏิบัติตนเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นอีก
3. นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่จักรยานยนต์ของตนเองทั้งเป็นผู้ขับและ
ผู้ซ้อนท้าย แล้วตอบคำถามต่อไปนี้
 - 3.1 อุบัติเหตุดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อตัวนักเรียน
 - 3.2 พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายที่สุด
4. นักเรียนดูวีดิทัศน์เรื่อง “Honda Safety Thailand ความปลอดภัยเริ่มต้นที่ตัวเรา” แล้ว
ตอบคำถามต่อไปนี้
 - 4.1 การขับขี่จักรยานยนต์อย่างไรจึงจะปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น

- 4.2 อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุใดมากที่สุด
5. นักเรียนทำกิจกรรม “หมวกนิรภัยปลอดภัย”
 - 5.1 สุ่มนักเรียนออกมาหน้าชั้นเรียน 2 คน
 - 5.2 นักเรียนคนที่ 1 โยนไข่ที่ห่อกระดาษ (แทนหมวกนิรภัย) ลงพื้น ส่วนนักเรียนคนที่ 2 โยนไข่ที่ไม่ได้ห่ออะไรเลยลงพื้น
 - 5.3 นักเรียนเปรียบเทียบระหว่างไข่ทั้งสอง
 - 5.4 นักเรียนช่วยกันสรุปถึงผลจากการสวมหมวกนิรภัยจากไข่ที่โยน
6. ถามคำถามนักเรียน ดังต่อไปนี้
 - 6.1 นักเรียนควรปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อป้องกันตนเองและผู้อื่นจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 6.2 อุปกรณ์ที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีที่สุดคืออะไร
 - 6.3 หมวกนิรภัยมีกี่ประเภท
 - 6.4 หมวกนิรภัยแต่ละประเภทมีความแตกต่างกันอย่างไร
 - 6.5 นักเรียนควรเลือกหมวกนิรภัยจากปัจจัยใดบ้าง
 - 6.6 นักเรียนจะเชื่อได้อย่างไรว่าหมวกนิรภัยที่เลือกมาสามารถป้องกันหรือลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้จริง
7. สุ่มนักเรียนออกมาสวมหมวกนิรภัยหน้าชั้นเรียนโดยให้เพื่อนเป็นผู้ตรวจสอบว่าสวมถูกต้องหรือไม่อย่างไร
8. สาเหตุความแตกต่างระหว่างหมวกนิรภัยที่ได้รับการรับรองความปลอดภัย และไม่ได้รับการรับรองความปลอดภัย
9. นักเรียนช่วยกันสรุปวิธีป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 9.1 วิธีป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับตนเองมากที่สุด
 - 9.2 วิธีปฏิบัติตนในการมีส่วนร่วมของ จากการใช้รถจักรยานยนต์

เวลาปฏิบัติ

60 นาที

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. วิดีทัศน์ เรื่อง “นศ.สาวชิงจยย.ชนท้ายรถพ่วง | 08-10-62 | ข่าวเช้าตรู่ไทยรัฐ”
2. วิดีทัศน์ เรื่อง “Honda Safety Thailand ความปลอดภัยเริ่มต้นที่ตัวเรา”
3. วิดีทัศน์ เรื่อง “วิจารณ์ เด็ก 13 ขวบขี่ไบค์ 1000 ซีซี ชนสนั่น ชาวบ้านแฉขี่เร็วประจำ พี่สาวโอดคนรุมแข่งให้น้องตาย”
4. วิดีทัศน์ เรื่อง “ไม่ใช่หมวกกันน็อก ไม่ได้น็อกคนเดียว”

5. พาวเวอร์พอยต์ วิธีการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

6. อุปกรณ์สำหรับการปฐมพยาบาล (ผ้าสามเหลี่ยม, ไม้สำหรับตามกระดูก, ผ้าพันแผล, แอลกอฮอล์, น้ำเกลือ, สำลี, ผ้าก๊อซ, เทปสำหรับปิดแผล)

การประเมินผล

1. นักเรียนวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากวิดิทัศน์ได้
2. นักเรียนตอบคำถามที่แสดงออกถึงความตระหนักถึงปัญหา สถานการณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยครูสังเกตจากคำถามของนักเรียน
3. นักเรียนเสนอแนวทางการหลีกเลี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากชมวิดิทัศน์ได้
4. นักเรียนปฏิบัติการปฐมพยาบาลได้
5. การอภิปรายเรื่องการดูแลตนเองหลังการประสบอุบัติเหตุ

กิจกรรมที่ 2 สังเกตตนเอง

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. นักเรียนอธิบายพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง
2. นักเรียนตระหนักถึงผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากการขับขี่ของรถจักรยานยนต์
3. นักเรียนสามารถตรวจสอบพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง

เนื้อหาหมโนทัศน์

1. วิเคราะห์พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง
2. เปรียบเทียบพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างตนเองและบุคคลอื่น
3. การจำแนกพฤติกรรมในการขับขี่

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. นักเรียนตอบคำถาม ดังต่อไปนี้
 - 1.1 พฤติกรรมใดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ง่ายที่สุด
 - 1.2 ถ้านักเรียนพักผ่อนน้อย/กินยาลดน้ำมูก/ดื่มสุรา นักเรียนควรปฏิบัติตนอย่างไรในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 1.3 จากข้อ 1.2 พฤติกรรมใดที่อันตรายที่สุดถ้านักเรียนต้องขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 1.4 จากข้อ 1.3 ผลที่ตามมาจากการปฏิบัติดังกล่าวที่ร้ายแรงที่สุดคืออะไร
2. นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจตนเอง” ดังต่อไปนี้
 - 2.1 นักเรียนจับคู่กับเพื่อนที่นั่งข้างตนเอง
 - 2.2 ครูแจกกระดาษให้นักเรียนคนละ 1 แผ่น

2.3. นักเรียนเขียนพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองลงในการดษที่ครูแกลงให้โดยจำแนกเป็นพฤติกรรมที่ถูกต้องกับพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง

2.4 นำกระดษที่ตนเองเขียนให้คู่ของตนเองตรวจสอบว่าพฤติกรรมที่จำแนกถูกต้องหรือไม่ อย่างไร

3. นักเรียนตอบคำถาม ดังต่อไปนี้

3.1 การดูแลรักษารถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือไม่ อย่างไร

3.2 ยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่ดูแลรักษารถจักรยานยนต์

3.3 บอกวิธีการดูแลรักษารถจักรยานยนต์เบื้องต้น

4. นักเรียนเขียนสภาพอารมณ์ในวันนี้ของนักเรียนลงในกระดษ เช่น เปื้อน เครียด กัดฟัน สนุก แล้วตอบคำถามต่อไปนี้

4.1 นักเรียนคิดว่าสภาพอารมณ์ส่งผลอย่างไรต่อนักเรียนอย่างไรบ้าง (ไม่มีสมาธิ, ไม่อยากทำอะไร)

4.2 จากข้อ 4.1 หากนักเรียนมีสภาพดังกล่าวแล้วนักเรียนไปขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนคิดว่าจะมีผลกระทบต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองหรือไม่ อย่างไร (มี/เกิดอุบัติเหตุ)

5. นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่มาจากสภาวะทางอารมณ์

6. นักเรียนร่วมกันสรุปผลกระทบที่เกิดจากการมีสภาวะทางกายและอารมณ์ที่ไม่เหมาะสมขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

เวลาปฏิบัติ

60 นาที

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. กระดานดำ

2. กระดษ

การประเมินผล

1. นักเรียนบอกพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเองได้
2. นักเรียนตระหนักถึงผลที่อาจเกิดขึ้นจากการขับขี่ของรถจักรยานยนต์
3. นักเรียนจำแนกพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง

กิจกรรมที่ 3 กฎการจราจร

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. นักเรียนอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง
2. นักเรียนสามารถวิเคราะห์การใช้กฎหมายกับพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ได้
3. นักเรียนปฏิบัติกำรดูแลตนเองเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง

เนื้อหาบทสนทนา

1. กฎหมายเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์
2. พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์
3. การดูแลตนเอง

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจข้อมูล” ดังนี้
 - 1.1 นักเรียนบอกพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดบ่อยที่สุดมาคนละ 1 ข้อ โดยเขียนลงบนกระดานดำ
 - 1.2 นักเรียนช่วยกันเรียงลำดับการกระทำผิด จากข้อ 1.1 โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย
 - 1.3 นักเรียนค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำผิดนั้นว่ามีบทลงโทษอย่างไร
2. นักเรียนทำกิจกรรม “กฎจราจร” โดยปฏิบัติดังนี้
 - 2.1 นักเรียนจับกลุ่ม กลุ่มละ 5 คน
 - 2.2 ครูเปิดวีดิทัศน์ 5 เหตุการณ์ เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ผิดกฎจราจร
 - 2.3 เมื่อวีดิทัศน์จบลง ให้นักเรียนแต่ละกลุ่ม สืบค้นว่าเหตุการณ์ดังกล่าวละเมิดกฎจราจรข้อใด และมีบทลงโทษอย่างไร
 - 2.4 กลุ่มที่ตอบได้ถูกต้อง และเร็วที่สุดจะได้คะแนน 4 คะแนน และลดคะแนนลง 1 คะแนนตามลำดับ
 - 2.5 กลุ่มที่ได้คะแนนมากที่สุดหลังจากดูวีดิทัศน์ เป็นผู้ชนะ
3. นักเรียนดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ผิดกฎจราจร แล้วปฏิบัติดังนี้
 - 3.1 อธิบายกฎจราจรที่ถูกละเมิด
 - 3.2 อธิบายโทษของการละเมิดกฎจราจรที่เกิดขึ้นในวีดิทัศน์
4. นักเรียนร่วมกันสรุปพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรและบทลงโทษจากการกระทำผิดดังกล่าว
5. นักเรียนตอบคำถาม ดังต่อไปนี้
 - 5.1 การเรียนรู้กฎจราจรมีความจำเป็นหรือไม่อย่างไร
 - 5.2 การปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้ประเทศลดการสูญเสียทรัพยากรในด้านต่าง ๆ ได้จริงหรือไม่
 - 5.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นการปฏิบัติที่ถูกต้องหรือไม่
 - 5.4 นักเรียนมีส่วนร่วมในการให้เพื่อน ๆ หรือคนในครอบครัวให้รู้กฎจราจรได้อย่างไร
6. นักเรียนร่วมกันสรุปกฎจราจรที่นักเรียนพึงปฏิบัติเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

เวลาปฏิบัติ

60 นาที

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. โทรศัพท์มือถือ
2. กระดาน
3. กระดาษสำหรับเขียนคำตอบ
4. พาวเวอร์พอยท์ (การดูแลตนเอง และสถานการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์)

การประเมินผล

1. การเสนอพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์
2. การนำเสนอบทลงโทษจากการกระทำผิดกฎจราจร
3. การตอบคำถามจากการสุ่ม
4. การอภิปรายร่วมกัน

กิจกรรมที่ 4 การรับรู้โอกาสเสี่ยง

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. นักเรียนอธิบายปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ได้
2. นักเรียนสามารถเสนอแนวทางการป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ได้
3. นักเรียนตระหนักถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

เนื้อหาบทสนทนา

1. ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ
2. แนวทางในการป้องกันและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. นักเรียนดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน แล้วตอบคำถามต่อไปนี้
 - 1.1 สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
 - 1.2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ
 - 1.3 หากมีพฤติกรรมการขับขีรถแบบบุคคลในวีดิทัศน์จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากหรือน้อยเพียงใด
 - 1.4 อุบัติเหตุดังกล่าวสามารถป้องกันได้หรือไม่
 - 1.5 นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในวีดิทัศน์ได้อย่างไร
2. นักเรียนตอบคำถาม ดังต่อไปนี้
 - 2.1 มีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการขับขีรถจักรยานยนต์ (ตนเอง ถนน ยานพาหนะ สภาพแวดล้อม)

- 2.2 นักเรียนนำคำตอบจากข้อ 2.1 มาจัดกลุ่ม โดยจำแนกเป็นกลุ่ม
- 2.3 ปัจจัยใดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด
- 2.4 นักเรียนบอกวิธีป้องกันอุบัติเหตุจากข้อ 2.3
3. นักเรียนสรุปปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ และแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
4. นักเรียนมีวิธีการในการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จากปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยอย่างไรบ้าง
5. นักเรียนบอกพฤติกรรมในการป้องกันไม่ให้เกิดการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยให้ร่วมกันวางแผนรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
6. จากพฤติกรรมในข้อ 5 ตอบคำถามต่อไปนี้
 - 6.1 ถ้านักเรียนปฏิบัติอย่างเคร่งครัดจะส่งผลอย่างไรต่อตนเอง และผู้อื่น
 - 6.2 ถ้านักเรียนปฏิบัติบ้างไม่ปฏิบัติบ้างจะส่งผลอย่างไรต่อตนเอง และผู้อื่น
 - 6.3 ถ้านักเรียนไม่ปฏิบัติเลยจะส่งผลอย่างไรต่อตนเอง และผู้อื่น
7. นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการลดความเสียหายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างไรบ้าง
8. นักเรียนร่วมกันสรุปผลที่ได้รับจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์

เวลาปฏิบัติ

60 นาที

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. พาวเวอร์พอยท์ (ปัจจัยต่าง ๆ ในการเกิดอุบัติเหตุ)
2. กระดานดำ

การประเมินผล

1. นักเรียนสามารถจำแนกปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. นักเรียนเสนอแนวทางการป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

กิจกรรมที่ 5 ขับขี่อย่างไรให้ปลอดภัย

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. นักเรียนอธิบายแนวทางการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. นักเรียนเสนอแนวทางการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
3. นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
4. นักเรียนตระหนักถึงผลของพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์

5. นักเรียนปฏิบัติการปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้

เนื้อหาโมดูล

1. แนวทางการขับชีร์รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
2. พฤติกรรมการขับชีร์รถจักรยานยนต์
3. การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. สุ่มนักเรียน 1 คน ออกมาเล่าพฤติกรรมการขับชีร์รถจักรยานยนต์ของตนเอง
2. นักเรียนตอบคำถาม ดังต่อไปนี้
 - 2.1 นักเรียนได้รับบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์หรือไม่ (ทั้งเป็นผู้ขับ ผู้ซ้อน และไม่ได้เป็นทั้ง 2 อย่าง)
 - 2.2 นักเรียนที่เคยบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ การบาดเจ็บที่รุนแรงที่สุดคืออะไร
 - 2.3 การบาดเจ็บในข้อ 2.2 อาจส่งผลต่อนักเรียนอย่างไรในอนาคต
 - 2.4 การบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ที่รุนแรงน้อยที่สุดคืออะไร
 - 2.5 จากข้อ 2.4 นักเรียนปฏิบัติอย่างไร
3. นักเรียนทำกิจกรรม “ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ขับชีร์รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย”

ดังต่อไปนี้

- 3.1 แบ่งนักเรียนออกเป็น 4 กลุ่ม
- 3.2 ส่งตัวแทนออกมาจับบัตรสถานการณ์ที่ครูกำหนด
- 3.3 นักเรียนแต่ละกลุ่มแสดงวิธีปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ขับชีร์รถจักรยานยนต์ ผู้ซ้อนท้าย
- 3.4 นักเรียนแต่ละกลุ่มนำเสนอหน้าชั้นเรียน
4. นักเรียนทำกิจกรรม “การป้องกันตนเองในการขับชีร์รถจักรยานยนต์” ดังต่อไปนี้
 - 4.1 ถนนลื่น
 - 4.2 ฝนตก
 - 4.3 ไฟทางไม่สว่าง
 - 4.4 รถติดไฟแดง

5. นักเรียนคิดคำขวัญ สุนทรพจน์ คำคม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับชีร์รถจักรยานยนต์ แล้วสุ่มนักเรียนมานำเสนอหน้าชั้นเรียน

6. นักเรียนร่วมกันสรุปวิธีการขับชีร์รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

เวลาปฏิบัติ

60 นาที

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. อินเทอร์เน็ต

2. พาวเวอร์พอย (การขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย)

การประเมินผล

1. การตอบคำถามจากข้อมูลที่นักเรียนศึกษามา
2. นักเรียนมีวิธีการโน้มน้าวผู้อื่นได้อย่างเหมาะสม
3. นักเรียนเสนอแนวทางการขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย



ตาราง การวิเคราะห์วิธีดำเนินการกิจกรรมและผลลัพธ์กิจกรรมที่ส่งผลต่อความรู้ ความตระหนัก และการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์

กิจกรรม	วิธีดำเนินการกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
1. ตระหนักถึงสถานการณ์	1. นักเรียนดูวีดิทัศน์สถานการณ์ ๑ เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์บนท้องถนน แล้วตอบคำถาม 2. นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์จากประสบการณ์ที่ตนเองเป็นผู้ขับหรือผู้ซ้อน 3. นักเรียนดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการวิธีการขับขีรถจักรยานยนต์ แล้วตอบคำถาม 4. นักเรียนทำกิจกรรม “หมวกนิรภัยปลอดภัย” 5. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการป้องกันจากอุบัติเหตุ 6. สุ่มนักเรียนออกมาสวมหมวกนิรภัย 7. เปรียบเทียบความแตกต่างของหมวกนิรภัย 8. สรุปวิธีการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ	1. นักเรียนวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 2. นักเรียนตระหนักถึงปัญหา/สถานการณ์ต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ 3. นักเรียนสามารถปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
2. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	1. นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจข้อมูล” 2. นักเรียนทำกิจกรรม “กฎหมายจราจร” 3. นักเรียนดูวีดิทัศน์เกี่ยวกับการทำผิดกฎหมายจราจร 4. นักเรียนสรุปพฤติกรรมกรรมการทำผิดกฎหมายจราจร	1. นักเรียนอธิบายกฎหมายเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง 2. นักเรียนสามารถวิเคราะห์การใช้กฎหมายกับพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ได้ 3. นักเรียนปฏิบัติตามกฎตนเองเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎ

กิจกรรม	วิธีดำเนินกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
	5. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับกฎจราจร	จราจรในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง
	6. นักเรียนสรุปกฎจราจรที่พึงปฏิบัติเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ	
3. ขับขี่ให้ปลอดภัย	<p>1. สุ่มนักเรียนออกมาแสดงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง</p> <p>2. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และวิธีการปฏิบัติตนเมื่อได้รับการบาดเจ็บ</p> <p>3. นักเรียนทำกิจกรรม “ปฐมพยาบาลเบื้องต้นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย”</p> <p>4. นักเรียนทำกิจกรรม “การป้องกันตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์”</p> <p>5. นักเรียนคิดคำขวัญ หรือคำคม เพื่อป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>6. นักเรียนร่วมกันสรุปวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย</p>	<p>1. นักเรียนอธิบายแนวทางการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>2. นักเรียนเสนอแนวทางการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย</p> <p>3. นักเรียนวิเคราะห์พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>4. นักเรียนตระหนักถึงผลของพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>5. นักเรียนปฏิบัติตามการปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้</p>
4. สังเกตตนเอง	<p>1. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>2. นักเรียนทำกิจกรรม “สำรวจตนเอง”</p> <p>3. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับการดูแลรถจักรยานยนต์</p> <p>4. นักเรียนวิเคราะห์ว่าสภาพอารมณ์ส่งผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่</p>	<p>1. นักเรียนอธิบายพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง อาจจะเกิดขึ้นจากการขับขี่</p> <p>2. นักเรียนตระหนักถึงผลที่เกิดจากรถจักรยานยนต์</p> <p>3. นักเรียนสามารถตรวจสอบพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง</p>

กิจกรรม	วิธีดำเนินกิจกรรม	ผลลัพธ์กิจกรรม
	5. นักเรียนยกตัวอย่างอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพทางอารมณ์	
	6. นักเรียนสรุปผลกระทบที่เกิดจากการมีสภาวะทางกายหรืออารมณ์ที่ไม่เหมาะสมขณะขับขี่	
5. รับรู้โอกาสเสี่ยง	<p>1. นักเรียนดูวิดีโอที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน</p> <p>2. นักเรียนตอบคำถามเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>3. นักเรียนสรุปปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์</p> <p>4. นักเรียนเสนอแนวทางการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยยึดปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัย</p> <p>5. นักเรียนร่วมกันวางแผนรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>6. นักเรียนอธิบายผลที่คาดว่าจะเกิดเมื่อปฏิบัติตามแผนรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>7. นักเรียนจะมีส่วนร่วมในการลดความเสียหายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างไร</p> <p>8. นักเรียนร่วมกันสรุปผลกระทบจากการปฏิบัติพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p>	<p>1. นักเรียนอธิบายปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้</p> <p>2. นักเรียนสามารถเสนอแนวทางการป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้</p> <p>3. นักเรียนตระหนักถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์</p>



แบบวัดความรู้เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง

แบบทดสอบความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบทดสอบแบบเลือกตอบชนิด 4 ตัวเลือก คำถาม ทั้งหมดมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร แนวทางการในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสม การดูแลรักษารถจักรยานยนต์เบื้องต้น ขอให้นักเรียนอ่านคำถามทุกข้อให้เข้าใจ และเลือกตอบที่ถูกต้องที่สุดเพียงข้อเดียว

- หากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว 110 กิโลเมตร/ชั่วโมง นักเรียนจะมีความผิดทางกฎหมายจราจรในข้อใด
 - ขับขี่เร็วเกินไป
 - ขับขี่โดยประมาท
 - ขับขี่ด้วยความรีบร้อน
 - ขับขี่เร็วเกินที่กฎหมายกำหนด
- ขณะนักเรียนกำลังกลับจากโรงเรียนโดยรถจักรยานยนต์ นักเรียนถูกเรียกตรวจใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ แต่นักเรียนไม่ได้นำใบอนุญาตติดตัวมาด้วย นักเรียนจะมีโทษในข้อใด
 - จำคุกไม่เกิน 1 ปี
 - ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
 - ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
 - จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อนักเรียนพบป้ายจราจรดังภาพ นักเรียนควรจะทำปฏิบัติอย่างไร

 - เตรียมตัวเข้าด่านชั่งน้ำหนัก
 - ไม่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่า 50 กม.ต่อชั่วโมง
 - ตรวจสอบรถของตน หากน้ำหนักเกิน 50 กิโลกรัม ห้ามผ่าน
 - เตรียมตัวลดความเร็ว เพราะด่านหน้ามีด่านตรวจจับความเร็ว
- หากนักเรียนได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราวเมื่อปี 2556 นักเรียนจะได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อปีใด
 - ปี 2557
 - ปี 2558
 - ปี 2559
 - ปี 2560
- น้ำมันเบรกควรเปลี่ยนถ่ายเมื่อใด
 - 20,000 กิโลเมตร หรือ 6 เดือน
 - 40,000 กิโลเมตร หรือ 12 เดือน
 - 60,000 กิโลเมตร หรือ 18 เดือน
 - 80,000 กิโลเมตร หรือ 24 เดือน

แบบวัดความตระหนักเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้สร้างขึ้นเพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ “ทัศนคติและการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อความปลอดภัยของนักเรียน” ข้อเท็จจริงที่ได้จากการตอบคำถามของนักเรียนจะเป็นประโยชน์ในการศึกษาเป็นอย่างยิ่ง จึงใคร่ขอร้องนักเรียนตอบตามสภาพความเป็นจริงทุกข้อ

1. ขณะนี้นักเรียนกำลังเดินทางกลับบ้าน ระหว่างทางนักเรียนพบว่ามียุทธจักรยานยนต์ขับย้อนศร นักเรียนคิดว่าเป็นสิ่งที่ควรปฏิบัติหรือไม่

ก. ควร เพราะทำให้สะดวกสบายมากขึ้น

ข. ควร เพราะปัจจุบันการขับขี่รถจักรยานยนต์การขับย้อนศรเป็นเรื่องปกติ

ค. ไม่ควร เพราะเมื่อเห็นแล้วรู้สึกไม่ดี

ง. ไม่ควร เพราะอาจจะเกิดอันตรายขึ้นได้

จ. ไม่ควร เพราะเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย

2. หากนักเรียนต้องเดินทางไปสถานที่ไกล ๆ นักเรียนคิดว่าจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด

ก. จำเป็น เพราะ โดนบังคับ

ข. จำเป็น เพราะ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นสามารถลดการบาดเจ็บที่จะเกิดขึ้นได้

ค. ไม่จำเป็น เพราะ ขับคนเดียวเดี๋ยวก็ถึง

ง. ไม่จำเป็น เพราะ คิดว่าคงไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้น

จ. ไม่จำเป็น เพราะ เป็นเรื่องปกติ ใคร ๆ ก็ไม่สวมหมวกนิรภัยกัน

3. นักเรียนคิดว่าการที่หน่วยงานของรัฐ มีนโยบายเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ยนต์ ส่งผลให้ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุได้หรือไม่

ก. ส่งผล เพราะ ทำให้บุคคลเกิดความตระหนัก

ข. ส่งผล เพราะ สามารถทำให้ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุได้จริง

ค. ไม่ส่งผล เพราะ ไม่มีคนให้ความสนใจ

ง. ไม่ส่งผล เพราะ ช่องทางการรณรงค์ไม่มีความหลากหลาย

จ. ไม่ส่งผล เพราะ การเข้าถึงนโยบายของประชาชนเข้าถึงได้ยาก

4. นักเรียนคิดว่าหากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด

ก. มากขึ้น เพราะ วิสัยทัศน์ในการมองเห็นต่ำลง

ข. มากขึ้น เพราะ ทำให้ควบคุมรถจักรยานยนต์ได้ยากมากขึ้น

ค. ไม่มากขึ้น เพราะ นักเรียนยังขับขี่ด้วยความระมัดระวัง

ง. ไม่มากขึ้น เพราะ นักเรียนมีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์

- จ. ไม่มากขึ้น เพราะ บริเวณที่นักเรียนขี่มีรถที่ใช้บนท้องถนนจำนวนน้อย
5. เมื่อนักเรียนสวมหมวกนิรภัยแล้วรู้สึกอึดอัด ไม่สบาย และหากนักเรียนต้องเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ นักเรียนจะสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ เพราะเหตุใด
- ก. สวม เพราะ เป็นการปฏิบัติตามกฎจราจร
- ข. สวม เพราะ รู้สึกว่าปลอดภัยกว่าการที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ค. ไม่สวม เพราะ รู้สึกอึดอัด
- ง. ไม่สวม เพราะ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุต่ำ
- จ. ไม่สวม เพราะ เมื่อสวมไปแล้วอาจจะทำให้เกิดความรำคาญทำให้เสียสมาธิในการขับขี่

แบบวัดการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง

กรุณาเลือกคำตอบในช่องที่มีความคิดเห็นตรงกับตัวท่านมากที่สุด และขอความร่วมมือตอบคำถามทุกข้อ โดยคำถามต่อไปนี้จะถามถึงประสบการณ์ของท่านในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันให้ท่านสำรวจตัวท่านเอง และประเมินเหตุการณ์ ว่าการปฏิบัติของท่านอยู่ในระดับใดแล้ว

ตอบลงในช่องคำตอบที่เป็นจริงกับตัวท่านมากที่สุด โดยคำตอบจะมี 4 ตัวเลือก คือ

ปฏิบัติเป็นประจำ	หมายถึง	ปฏิบัติ 7 - 10 ครั้ง ใน 10 ครั้ง
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติ 4 - 6 ครั้ง ใน 10 ครั้ง
ปฏิบัติเป็นบางครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติ 1 - 3 ครั้ง ใน 10 ครั้ง
ไม่เคยปฏิบัติ	หมายถึง	ไม่ได้ปฏิบัติเลย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อ	คำถาม	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ เลย
พฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์					
1	ฉันทึไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวเสมอ				
2	ฉันสวมหมวกนิรภัยก่อนขี่รถจักรยานยนต์เสมอ				
การดูแลรักษารถจักรยานยนต์					
3	ฉันเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องทุก ๆ 6 เดือน				
4	ฉันเติมน้ำมันทุก ๆ สัปดาห์				
5	ฉันล้างรถจักรยานยนต์ทุก ๆ สัปดาห์				



ชื่อกิจกรรม	รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม ของ คะแนน	ค่า IOC	แปล ผล
		คน ที่ 1	คน ที่ 2	คน ที่ 3	คน ที่ 4	คน ที่ 5			
ตระหนักถึง สถานการณ์	1.1 วัตถุประสงค์ของ กิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	1.2 การดำเนินกิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	1.3 สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	1.4 การประเมินผล	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ปฏิบัติตาม กฎจรรยา	2.1 วัตถุประสงค์ของ กิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	2.2 การดำเนินกิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	2.3 สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	2.4 การประเมินผล	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ช่วยให้ ปลอดภัย	3.1 วัตถุประสงค์ของ กิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	3.2 การดำเนินกิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	3.3 สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	3.4 การประเมินผล	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
สังเกตตนเอง	4.1 วัตถุประสงค์ของ กิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	4.2 การดำเนินกิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	4.3 สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	4.4 การประเมินผล	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
รับรู้โอกาส เสี่ยง	5.1 วัตถุประสงค์ของ กิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	5.2 การดำเนินกิจกรรม	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	5.3 สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
	5.4 การประเมินผล	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
รวม								1	ใช้ได้

2. ตารางค่า IOC ในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ของแบบวัดความรู้เพื่อความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม ของ คะแนน	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ข้อที่1	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่2	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่3	1	1	1	0	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่4	1	1	1	0	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่5	0	0	1	0	0	1	0.2	ใช้ไม่ได้
ข้อที่6	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่7	1	1	1	0	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่8	1	1	1	0	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่9	0	0	0	1	1	2	0.4	ใช้ไม่ได้
ข้อที่10	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่11	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่12	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่13	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่14	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่15	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่16	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่17	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่18	1	1	1	0	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่19	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่20	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่21	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่22	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่23	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่24	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่25	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่26	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม ของ คะแนน	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ข้อที่ 27	1	1	1	-1	1	3	0.6	ใช้ได้
ข้อที่ 28	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่ 29	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 30	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
รวม							0.89	ใช้ได้

3. ตารางค่า IOC ในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ของแบบวัดความ
ตระหนักเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

รายการ ประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม ของ คะแนน	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ข้อที่ 1	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 2	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 3	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 4	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่ 5	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่ 6	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 7	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 8	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 9	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 10	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 11	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่ 12	1	1	1	1	0	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่ 13	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 14	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 15	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่ 16	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้

รายการ ประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม ของ คะแนน	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ข้อที่17	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่18	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่19	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
ข้อที่20	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่21	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่22	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่23	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่24	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่25	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่26	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่27	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่28	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่29	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่30	1	1	0	1	1	4	0.8	ใช้ได้
รวม							0.96	ใช้ได้

4. ตารางค่า IOC ในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ของแบบวัดการปฏิบัติ เพื่อความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม ของ คะแนน	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
ข้อที่1	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่2	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่3	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่4	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่5	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
ข้อที่6	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้



ประมวลภาพการเก็บข้อมูล



นักเรียนทดสอบก่อนและหลังการทดลอง



นักเรียนตั้งใจดูคลิปวิดีโอ และการนำเสนอของครู



นักเรียนนำเสนอผลการศึกษาข้อมูล



นักเรียนปฏิบัติสถานการณ์จำลอง



นักเรียนปฏิบัติการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

บรรณานุกรม

- Bandura, A., Freeman, W., & Lightsey, R. (1999). Self-efficacy: The exercise of control. In: Springer.
- Bandura, A., & Walters, R. H. (1977). *Social learning theory* (Vol. 1): Prentice-hall Englewood Cliffs, NJ.
- Bandura, A. E. C., NJ. (1986). Social foundations of thought and action. 1986.
- Baretta, D., Greco, A., & Steca, P. (2017). Understanding performance in risky sport: The role of self-efficacy beliefs and sensation seeking in competitive freediving. *Personality Individual Differences*, 117, 161-165.
- Ben-Bassat, T., & Avnieli, S. (2016). The effect of a road safety educational program for kindergarten children on their parents' behavior and knowledge. *Accident Analysis Prevention*, 95, 78-85.
- Berry, J. M. (1987). *A self-efficacy model of memory performance*. Paper presented at the meeting of the American Psychological Association, New York.
- Duong, H., & Parker, L. (2018). Going with the flow: Young motorcyclists' misperceived norms and motorcycle speeding behaviour. *Journal of Social Marketing*, 8(3), 314-332.
- Egger, G., Spark, R. & Lawson, J. . (1995). *Health Promotion Strategies & Medthods*. NewYork: McGraw - Hill Book Company.
- Harvey, C., Jenkins, D., & Sumner, R. (1975). *Driver error*. Retrieved from
- Lund, A. K., & O'Neill, B. (1986). Perceived risks and driving behavior. *Accident Analysis Prevention*, 18(5), 367-370.
- McShane, S. V. G. (2003). MA Organizational behavior Emerging Knowledge Practice for the Real World.
- Moran, K., & Stanley, T. (2006). Toddler drowning prevention: teaching parents about water safety in conjunction with their child's in-water lessons. *International journal of injury control safety promotion*, 13(4), 254-256.
- Orem, D. E. (2001). Nursing. Concepts of Practice. St Louis. MO: Mosby.

- Schützhofer, B., Lüftenegger, M., Knessl, G., & Mogel, B. (2017). Evaluation of the FASIKI traffic safety programme for parents of cycling children. *Transportation research part F: traffic psychology behaviour*, 46, 500-508.
- World atlas. (2018). *Contries With The Most Car Accidents*. Retrieved from <https://www.worldatlas.com/articles/the-countries-with-the-most-car-accidents.html>
- Wu, S. F. V., Hsieh, N. C., Lin, L. J., & Tsai, J. M. (2016). Prediction of self-care behaviour on the basis of knowledge about chronic kidney disease using self-efficacy as a mediator. *Journal of clinical nursing*, 25(17-18), 2609-2618.
- Zimmerman, K., Jinadasa, D., Maegga, B., & Guerrero, A. (2015). Road traffic injury on rural roads in Tanzania: measuring the effectiveness of a road safety program. *Traffic injury prevention*, 16(5), 456-460.
- กรมการขนส่งทางบก. (2561). *สรุปรายงานการวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ปีงบประมาณ 2561*. แหล่งที่มา https://web.dlt.go.th/statistics/load_file_select_new_car.php?t=7&tmp=6962.610967485792&data_file=31
- กาญจกรอง สุธังคะ. (2559). *การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์*. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- กานต์พิชชา หนูบุญ และพรณี บัญชรหัตถกิจ. (2559). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา. *วารสารวิจัยและพัฒนาระบบสุขภาพ*, 8, 1-9.
- ขจี ดวงจักร ฌ อยุธยา และรัชยา ภักดีจิตต์. (2548). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนโรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *วารสารพยาบาลตำรวจ*, 11(1), 163-171.
- ขวัญจิต ดิสัก. (2548). ผลของโปรแกรมส่งเสริมสมรรถนะแห่งตนโดยผู้นำกลุ่มเพื่อนต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพทางเพศของวัยรุ่นตอนต้น. *จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย*
- ฉัตรติมา คัมภีคุปต์. (2561). *ผลของโปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมด้วยการสัมภาษณ์เพื่อสร้างแรงจูงใจ ต่อความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์*. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

- ช่อจิต หรั่งศิริ และคณะ. (2560). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัยในนักเรียนสายวิชาชีพ โรงเรียนจิตรลดา (สายวิชาชีพ). *วารสารพยาบาลสาธารณสุข*, 31(2), 59-72.
- โชติกา ภาชีผล ญัฐภรณ์ หลาวทอง และกมลวรรณ ตังธนากันท์. (2558). *การวัดและประเมินผลการเรียนรู้*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- โชติกา สาระปัญญา. (2561). ผลของโปรแกรมส่งเสริมการรับรู้สมรรถนะแห่งตนร่วมกับการฟื้นฟูสมรรถภาพข้อเข่าต่อคุณภาพชีวิตผู้ป่วยโรคข้อเข่าเสื่อม. จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย
- ดาริกา บิลโສ້ະ. (2557). ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน มัธยมศึกษาตอนปลาย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- ตติยา ฉิมชัยภูมิ และจุฬารณ โสตะ. (2559). ประสิทธิภาพของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีความสามารถ แห่งตนร่วมกับแผนที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนพระธาตุ หนองสามหมื่น ตำบลบ้านแก้ง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ. *วารสารวิชาการ สคร. 9 ปี*, 22(3), 33-44.
- ทิพวรรณ แสงทอง และคณะ. (2556). ผลของโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขีรถจักรยานยนต์. *วารสารการพยาบาลและสุขภาพ*, 9(3), 34-44.
- นงนภัส เด็กหลี่. (2558). ผลของโปรแกรมการส่งเสริมการดูแลช่องปากด้วยตนเองกับการอมกลั้วปากด้วยน้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ต่ออาการเยื่อช่องปากอักเสบในผู้ป่วยมะเร็งศีรษะและคอที่ได้รับการฉายรังสีร่วมกับยาเคมีบำบัด. จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย
- นพดล โสภณวรกิจ. (2561). ผลของโปรแกรมการฝึกการตระหนักรู้ในตนเองต่อระดับการรับรู้สติ 5 ด้าน และความเครียดของผู้ป่วยมีความผิดปกติของการใช้สารกลุ่มแอมเฟตามีนที่เข้ารับการ รักษาในสถาบันบำบัดรักษาและฟื้นฟูผู้ติดยาเสพติดแห่งชาติบรมราชชนนี. จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย,
- นฤชน มงคลศิริ. (2560). ผลของการใช้ชุดกิจกรรมโดยประยุกต์แนวความคิดการเรียนรู้ผ่านการปฏิบัติที่มีต่อทัศนคติและการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยของนักเรียนประถมศึกษาตอนปลาย. จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย
- น้ำทิพย์ ไกรทอง. (2559). ผลของโปรแกรมสนับสนุนและให้ความรู้ต่อพฤติกรรมดูแลตนเองของผู้ป่วยจิตเภทในชุมชนที่มีอาการทางลบ. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 18, 357-364.
- บังอร ฉางทรัพย์ มนัส บุญประกอบ งามอาจ นัยพัฒน์ และปราโมทย์ ทองกระจ่าง. (2550). ผลของการให้โปรแกรมสุขศึกษาด้วยกระบวนการกลุ่มต่อการป้องกันโรคพยาธิลำไส้ของแม่บ้านชุมชนสวนอ้อย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร. *สงขลานครินทร์เวชสาร*, 25(2), 77-87.

- บัณฑิต ตั้งกมลศรี. (2558). ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี้อวดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ: วิเคราะห์กลุ่มพหุ. มหาวิทยาลัยบูรพา
- บุบผา ลาภทวี. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี้อวดภัยยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ.
- เบญจมาศ สุขศรีเพ็ง. (2555). ทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ. แหล่งที่มา <https://www.gotoknow.org/posts/115420>
- เบญจวรรณ ขุนฤทธิ์. (2557). การรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักศึกษาหลักสูตรคอมพิวเตอร์ธุรกิจ. การประชุมหาญใหญ่วิชาการระดับชาติ และนานาชาติ, 7, 1055-1064.
- ประกายมาศ บุญสมปอง. (2557). กระบวนการจัดการเรียนรู้แบบโครงงาน เรื่อง ความปลอดภัยในชีวิตของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2. มหาวิทยาลัยศิลปากร
- พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน. (2560). โปรแกรม. กรุงเทพฯ: สำนักกิจการโรงพิมพ์การสงเคราะห์พิมพ์ภา เทศะกมลสุข และคณะ. (2559). การศึกษาทางระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการทบทวนมาตรการเกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์, 47(25), 385-393.
- มนทกานต์ วัฒนานัน และคณะ. (2558). โปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมการดูแลตนเองร่วมกับแรงสนับสนุนจากครอบครัวของผู้ป่วยที่ได้รับการรักษาด้วยวิธีการผ่าตัดมดลูกและรังไข่ทั้งสองข้างแบบส่องกล้อง. วารสารสาธารณสุขศาสตร์, 47(2), 153-163.
- มหาวิทยาลัยกีฬาแห่งชาติ วิทยาเขตสุพรรณบุรี. (2562). ความปลอดภัยในการขับขี้อวดยานพาหนะ. แหล่งที่มา <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E4-2-2.html>
- วรรณวิชา ภูมิแก้ว วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพย์เนตร. (2560). ผลของโปรแกรมขับขี้อวดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันและควบคุมโรคที่ 9, 24(1), 76-85.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2530). วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ.
- วิลาวณีย์ ดาราฉาย. (2554). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความสามารถของตนเองด้านการเรียนของนักเรียนช่วงชั้นที่ 2-3. มหาวิทยาลัยศรีนรินทรวิโรฒ
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (2556). ทฤษฎีการทดสอบแบบดั้งเดิม. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศิวาภรณ์ ศรีสกุล. (2558). ผลการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอกศรีราชา จังหวัดชลบุรี. มหาวิทยาลัยบูรพา

- ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก. (2560). *กระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัย*. แหล่งที่มา <http://csip.org/wordpress/ชุมชนปลอดภัย>
- ศูนย์เทคโนโลยีและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ. (2562). *สถิตินักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ปีการศึกษา 2562*. แหล่งที่มา <http://www.eduwh.moe.go.th/>
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน. (2561). *แถลงข่าวรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโลกปี 2018*. แหล่งที่มา http://www.roadsafetythai.org/content/doc_20190108110951.pdf
- สมชาย รัตนทองคำ. (2554). *การวัดและประเมินผลทางวิจัย*. Retrieved from <https://ams.kku.ac.th/aalearn/resource/edoc/tech/54/13eva.pdf>
- สวินทร์ พงษ์เก่า. (2555). *การสร้างเสริมทัศนคติความปลอดภัย*. แหล่งที่มา https://www.shawpat.or.th/index.php?option=com_content&view=article&id=226:-m---m-s&catid=49:-m---m-s&Itemid=203
- สำนักโศกไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข. (2559). *สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2559*. แหล่งที่มา http://thaincd.com/document/file/info/injured/สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน_59-Final.pdf
- สุปรียา ตันสกุล. (2001). *กระบวนการเรียนรู้กับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ. วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม, 24(4), 41-49.*
- องค์การอนามัยโลก. (2018). *รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน*. แหล่งที่มา www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
- อรทัย แสนเมืองเคน และคณะ. (2558). *พฤติกรรมการดูแลตนเองด้านโภชนาการของผู้ป่วยเบาหวานชนิดที่ 2 หมู่บ้านอุดมทรัพย์ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดมหาสารคาม. วารสารวิชาการสาธารณสุข, 26, 227-236.*
- อรรณภูมิ เกียรติสุข. (2560). *ผลการใช้โปรแกรมสร้างเสริมความปลอดภัยโดยประยุกต์ทักษะชีวิตร่วมกับแนวคิดการกำกับตนเองที่มีต่อการลดความเสี่ยงในการจมน้ำของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*
- อรรณณ น้อยวัฒน์ และอารยา ประเสริฐชัย. (2015). *ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพต่อพฤติกรรมสุขภาพในกลุ่มผู้สูงอายุจังหวัดนนทบุรี. วารสารราชพฤกษ์, 13(1), 36-45.*



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	อภิวัฒน์ กุมภิโร
วัน เดือน ปี เกิด	20 สิงหาคม 2538
สถานที่เกิด	อุดรธานี
วุฒิการศึกษา	สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนมหาไถ่ศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อปีการศึกษา 2555 สำเร็จการศึกษาระดับบัณฑิต คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เมื่อปีการศึกษา 2560 เข้าศึกษาปริญญาโทสาขาวิชาพลศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2561
ที่อยู่ปัจจุบัน	222 หมู่ 7 ตำบล วิศิษฐ์ อำเภอ เมืองบึงกาฬ จังหวัด บึงกาฬ