



ผลของโครงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดย
ประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง
จังหวัดพิษณุโลก



กรกฎ อ่อนคำ

วิทยานิพนธ์เสนอบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต

ปีการศึกษา 2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยนเรศวร

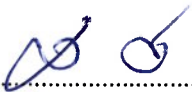
ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดย
ประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง
จังหวัดพิษณุโลก

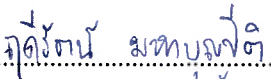



วิทยานิพนธ์เสนอบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร
เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา 2566
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยนเรศวร

วิทยานิพนธ์ เรื่อง “ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่
รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษา
แห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก”
ของ กรกฎ อ่อนคำ
ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


.....ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมเกียรติยศ วรเดช)


.....ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(ดร.ฤดีรัตน์ มหาบุญปิติ)


.....กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายใน
(ดร.จุฑารัตน์ รักประสิทธิ์)

อนุมัติ


.....
(รองศาสตราจารย์ ดร.กรองกาญจน์ ชูทิพย์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

21 พ.ย. 2566

ชื่อเรื่อง	ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก
ผู้วิจัย	กรกฎ อ่อนคำ
ประธานที่ปรึกษา	ดร.ฤติรัตน์ มหาบุญปิติ
ประเภทสารนิพนธ์	วิทยานิพนธ์ ส.ม., มหาวิทยาลัยนเรศวร, 2566
คำสำคัญ	โมเดลการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม, พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์, วัยรุ่น

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยกึ่งทดลองมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นจำนวน 104 คน มีอายุอยู่ระหว่าง 15 – 19 ปี ในสถาบันการศึกษาของภาครัฐ จังหวัดพิษณุโลก แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง จำนวน 56 คน และกลุ่มควบคุม จำนวน 60 คน โดยกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของโพรซาสก้า และไดคลีเมนเต้ ที่ประกอบไปด้วยกิจกรรมการกระตุ้นความรู้สึก กิจกรรมการแสดงออกทางอารมณ์และความรู้สึก กิจกรรมการประเมินสิ่งแวดล้อม กิจกรรมการประเมินตนเอง กิจกรรมการปลดปล่อยตนเอง และกิจกรรมการจัดการกับผลที่เกิดขึ้น ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความสามารถของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสมดุลของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และขั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบวัดซ้ำ

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสมดุลของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 สูงขึ้นกว่าก่อนได้รับโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.001$) และกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสมดุลของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ

พฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 สูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.001$)

จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับชี้รถจักรยานยนต์โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น และสามารถนำไปเป็นแนวทางจัดกิจกรรมเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ต่อไป



Title EFFECTS OF UNSAFE BEHAVIOR MODIFICATION PROGRAM ON MOTORCYCLE DRIVING BY APPLYING TRANSTHEORETICAL MODEL AMONG ADOLESCENTS IN A HIGH SCHOOL IN PHITSANULOK PROVINCE

Author Khorokot Onkum

Advisor Ruedeerat Mahaboonpeeti, Ph.D.

Academic Paper M.P.H. Thesis in Public Health Program, Naresuan University, 2023

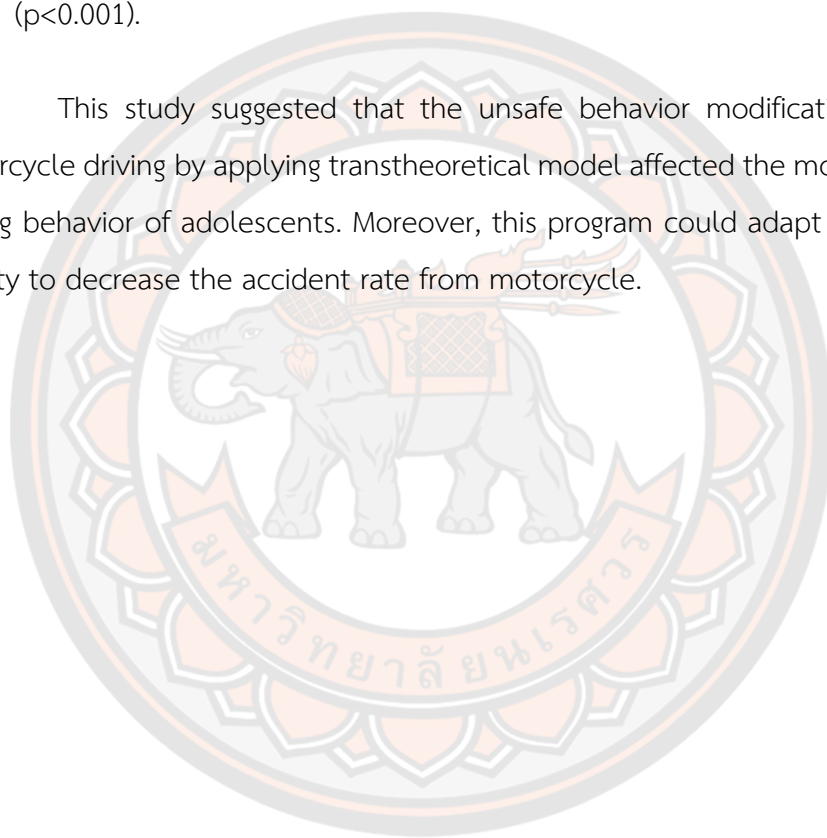
Keywords Transtheoretical model, Motorcycle driving behavior, Adolescents

ABSTRACT

This quasi-experimental research aimed to study the effects of behavior modification program on motorcycle driving by applying transtheoretical model to 104 adolescents aged between 15 and 19 years old in government educational institutions, Phitsanulok. They were randomly assigned in a two groups consisting of 56 experiments and 60 controls. Transtheoretical models of Prochaska and Diclemente were applied in a behavior modification program on motorcycle driving for the experimental group. These models consisted of consciousness raising activity, dramatic relief activity, environmental reevaluation activity, self-reevaluation activity, self-liberation activity and contingency management activity. This research was conducted using questionnaire consisted of general data, motorcycle driving behavior, self-efficacy in modification of driving behavior, decisional balance in modification of driving behavior and stage of change in modification of driving behavior. The data were analyzed by descriptive statistics and inferential statistics (Repeated measure ANOVA).

The results revealed that the experimental group had statistically significant an average score of self-efficacy in modification of driving behavior, decisional balance in modification of driving behavior and driving behavior at 9th week and 12th week higher than before training the program ($p < 0.001$). In addition, the experimental group had statistically significant average score of self-efficacy in modification of driving behavior, decisional balance in modification of driving behavior and driving behavior higher than the control group after training the program at week 9th and 12th week ($p < 0.001$).

This study suggested that the unsafe behavior modification program on motorcycle driving by applying transtheoretical model affected the modification of the driving behavior of adolescents. Moreover, this program could adapt for conduct the activity to decrease the accident rate from motorcycle.



ประกาศคุณูปการ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงด้วยความกรุณาและความช่วยเหลือจาก ดร. ฤดีรัตน์ มหาบุญปิติ ที่ได้กรุณาเป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้คำแนะนำ ตรวจสอบแก้ไข เป็นกำลังใจและเป็นแบบอย่างที่ดีในการทำงานแก่ผู้วิจัย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ ดร. จุฑารัตน์ รักประสิทธิ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อรรวรรณ กิรติสิโรจน์ และรองศาสตราจารย์ ดร.จักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ เป็นอย่างสูง ที่สละเวลาเป็นผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พร้อมทั้งให้ความรู้ ข้อเสนอแนะ และแนวทางแก้ไขที่เป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณ ผู้อำนวยการ คณะครูอาจารย์ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่ตำราวจกลุ่มงานจรรยาบรรณนิตำราวจจร อําเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก เป็นอย่างสูง ที่ให้เกียรติเป็นวิทยากรให้ความรู้ อํานวยความสะดวก และช่วยเหลือดำเนินกิจกรรมที่วางแผนไว้ในวิทยานิพนธ์เป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. สมเกียรติยศ วรเดช ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และ ดร. จุฑารัตน์ รักประสิทธิ์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายใน เป็นอย่างสูง ที่ได้สละเวลาเป็นคณะกรรมการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จไปด้วยดี

สุดท้ายนี้ ประโยชน์ที่เกิดจากการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบแด่คุณพ่อ คุณแม่ และครอบครัว ที่เป็นกำลังใจ และช่วยเหลือสนับสนุนเป็นอย่างดีเสมอมา หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับด้วยความขอบคุณยิ่ง

กรกฎ อ่อนคำ

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
ประกาศคุณูปการ.....	ช
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฏ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
สมมติฐานของการวิจัย.....	4
ขอบเขตของงานวิจัย.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
ความหมายของวัยรุ่น.....	7
พัฒนาการของวัยรุ่น.....	8
แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร.....	9
แนวทางการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์.....	13
แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร.....	15
ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม.....	21
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมรถจักรยานยนต์.....	27
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม.....	29

กรอบแนวคิดในการวิจัย	31
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	32
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	33
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	34
การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ	46
การพิทักษ์สิทธิ์ผู้เข้าร่วมวิจัย.....	46
การเก็บรวบรวมข้อมูล	47
การวิเคราะห์ข้อมูล	48
บทที่ 4 ผลการวิจัย	49
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป.....	50
ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และ เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และ หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12	53
ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความ แตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12.....	60
ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่ม โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12	66
บทที่ 5 บทสรุป.....	72
สรุปผลการวิจัย.....	73
อภิปรายผลการวิจัย.....	76
ข้อเสนอแนะ	81

ข้อจำกัดในการวิจัย..... 82

บรรณานุกรม..... 83

ภาคผนวก..... 89

ประวัติผู้วิจัย..... 120



	ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12.....	68
ตาราง 17	แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์ของกลุ่ม ควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12.....	69
ตาราง 18	แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์อย่าง ปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการ เริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12.....	70
ตาราง 19	แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกำขี้รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม.....	71



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพ 1	แสดงองค์ประกอบเชิงทฤษฎีของรูปแบบและขั้นตอนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม 22
ภาพ 2	แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย..... 31
ภาพ 3	แสดงรูปแบบการวิจัย..... 32



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาของปัญหา

จากรายงานองค์การอนามัยโลกในปี 2559 พบว่า ในแต่ละปีประชากรโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนมากถึง 1.35 ล้านคน โดยสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนนี้ อยู่ในอันดับ 8 ของสาเหตุการเสียชีวิตทั้งหมดในโลก และพบว่า เป็นสาเหตุอันดับที่ 1 ของการเสียชีวิตในช่วงกลุ่มอายุ 15 – 29 ปี นอกจากนั้นองค์การอนามัยโลกยังคาดการณ์ว่า การเสียชีวิตของประชากรโลกจากอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนจะเพิ่มสูงขึ้นทุกปี การบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมากทั้งต่อบุคคล ครอบครัว และประเทศชาติ ความสูญเสียเหล่านี้เกิดจาก ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและเวลาของสมาชิกในครอบครัวของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนที่ต้องหยุดการประกอบอาชีพหรือหยุดการศึกษาเล่าเรียนในขณะนั้น เพื่อใช้ในการดูแลรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุ (World Health Organization, 2018)

ประเทศไทย จากข้อมูลของกองยุทธศาสตร์และแผนงานสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขพบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2562 พบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางท้องถนนมีจำนวนมากถึง 30.2 ต่อแสนประชากร เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2558 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนที่มีจำนวนเพียง 22.3 ต่อแสนประชากร ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 ถึง 7.9 ต่อแสนประชากร และพบว่าในปี พ.ศ. 2563 การเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน เป็นสาเหตุอันดับที่ 5 ของการเสียชีวิตทั้งหมดของประชากรในประเทศไทย (กองยุทธศาสตร์และแผนงานสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2563) จากรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติปี พ.ศ. 2562 พบว่า การเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนจำนวน 99,087 คดี เสียชีวิตทั้งหมด 8,648 ราย มูลค่าทรัพย์สินเสียหายจำนวน 64.8 ล้านบาท (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2563) จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลกพบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดสัดส่วนของผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 74.4 รองลงมาเกิดจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 (World Health Organization, 2020a)

อุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญเป็นอย่างมากที่ต้องเร่งแก้ไข และพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยพบอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนอายุ 15 – 24 ปี เป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียนและสูงเป็นสองเท่าของอัตราเฉลี่ยทั่วโลก (World Health Organization, 2020b) จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในมุมมองทางระบาดวิทยา เกิดจากการเสียดุลของเหตุปัจจัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์หรือผู้ขับขี่ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการขับขี่ ประสิทธิภาพในการขับขี่ ความบกพร่องทางร่างกาย ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากสภาพของรถจักรยานยนต์ ได้แก่ สาเหตุจากการที่อุปกรณ์จักรยานยนต์ชำรุด การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพถนน สภาพแวดล้อมหรือสภาพโดยรอบของการขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย (วัชรพงษ์ เรือนคำ และณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562) จากรายงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วง พ.ศ. 2549 – 2557 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 61 ของจำนวนคดีอุบัติเหตุทั้งหมด มีสาเหตุมาจากข้อบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรงหรือพฤติกรรมการขับขี่ เช่น การขับเร็วเกินกำหนด การเมาสุรา และการหลับใน ตามลำดับ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2562) จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง พฤติกรรมการดื่มของมึนเมาขณะขับขี่ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ พฤติกรรมการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลและการสวมใส่ที่ถูกต้อง พฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาทและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น การขับขี่รถจักรยานยนต์แซงซ้าย การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารหลายคน เป็นต้น (นงคราญ ตาตะคำ, 2558; พัทธนันท์ คงทอง และสมหญิง สุขคนธ์, 2556; มงคล มูลพงษ์, 2553; มงคล รัชชะ, 2559; มนต์ตรี รัตนติกุล, 2554) หากเกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน จะนำมาซึ่งความสูญเสียมากมาย การที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการจัดการเรียนการสอนภายในห้องเรียนเพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ (ฉัตรติมา คัมภีร์คุปต์, 2561) ดังนั้นจึงต้องมีแนวทางหรือกิจกรรมเพิ่มเติมอย่างอื่น เพื่อช่วยลดความชุกของพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้ (Truong, Nguyen & Gruyter, 2018; ดาริกา บิลโล๊ะ, 2556)

ปี พ.ศ. 2562 จังหวัดพิษณุโลก พบการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางท้องถนนมากถึง 5,723 ครั้ง พบการเสียชีวิตจำนวน 171 ราย ในจำนวนนั้นพบการเสียชีวิตด้วยยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ 158 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.40 พบการเสียชีวิตมากที่สุดในช่วงอายุ 16 – 25 ปี ร้อยละ 27.0 ซึ่งมากกว่าช่วงอายุ 26 - 35 ปี 2.25 เท่า จากข้อมูลข้างต้นทำให้จังหวัดพิษณุโลกมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางท้องถนนเป็นอันดับที่ 1 ของภาคเหนือตอนล่าง (มูลนิธิไทยโรดส์และ

เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2563) เนื่องจากข้อมูลทางสถิติข้างต้นทั้งหมดพบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตเกิดจากยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์สูงที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกิดกับกลุ่มวัยรุ่นที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง และเป็นวัยที่สามารถทำความเข้าใจเหตุผล สามารถพิจารณาสิ่งที่ถูกต้อง ไม่ถูกต้อง ดี ไม่ดีได้ มีระบบความคิดเป็นของตนเองที่จะแยกแยะได้เอง จึงเป็นวัยที่มีความสำคัญและเหมาะสมในการปลูกฝังทัศนคติ และพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้พาหนะโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง (ทิพวรรณ แสงทอง, 2557) อีกทั้งกลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มวัยจะเติบโตเป็นกลุ่มวัยทำงานที่เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ หากเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตจากการมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ถูกต้องและปลอดภัย จะส่งผลกระทบต่อทำให้ประเทศสูญเสียรายได้จากการขาดบุคลากรในการพัฒนาประเทศ (กมลวรรณ คุ่มวงษ์, นิสากรกรังไกรเพชร และสุวรรณา จันท์ประเสริฐ, 2562)

จากที่กล่าวข้างต้นผู้วิจัยสนใจที่จะทำการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และสร้างกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15 -19 ปี ที่เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ และมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากวัยรุ่นมีความสามารถในการประเมินสถานการณ์ที่เป็นอันตรายจากพฤติกรรมการขับขี่อยู่ในระดับต่ำ แต่ประเมินความสามารถของตนเองไว้สูง จึงมีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนได้ (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2559) ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดและทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Transtheoretical Model (TTM) หรือ Stage of Change Model) ของโปรแชสกา และเวลลิเซอร์ ที่อธิบายว่าการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลนั้นเป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา เนื่องจากพฤติกรรมบางอย่างเป็นความเคยชินหรือเป็นนิสัยของบุคคลนั้น (Prochaska & Velicer, 1997) โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้ยานพาหนะบนท้องถนน หากประพฤติดังกล่าวเป็นประจํา จะก่อให้เกิดเป็นความเคยชิน กระทั่งแสดงพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านั้นจนเป็นนิสัย ซึ่งพฤติกรรมเช่นนี้จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ดังนั้นการจัดกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต้องมีหลักความคิด ทฤษฎีมาช่วยวางแผนดำเนินการ เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงความตั้งใจ ความพร้อมของตัวบุคคลที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และการตัดสินใจของบุคคลนั้นๆ โดยเน้นที่กระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Behavior Changing process) และการตัดสินใจ (Decisional making) (ปิยะภัทร มานะสถิตพงศ์ และเอมอชฌา วัฒนบุรานนท์, 2558; พรธณี ปานเทวีญ และอายุพร ประสิทธิเวชชากร, 2557) อีกทั้งทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเป็นทฤษฎีที่ได้รับการยอมรับ และเป็นทฤษฎีที่นำไปประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพ เพิ่มระดับความรู้ เพิ่มการรับรู้โอกาสเสี่ยง เพิ่มการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยจึงพัฒนาโปรแกรมการ

ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทางท้องถนนต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ภายในกลุ่มทดลอง ก่อนได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ และหลังได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ สัปดาห์ที่ 9 และระยะติดตามผลในสัปดาห์ที่ 12
2. เพื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ และหลังได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ สัปดาห์ที่ 9 และระยะติดตามผลในสัปดาห์ที่ 12

สมมติฐานของการวิจัย

1. ภายหลังจากได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สัปดาห์ที่ 9 และ สัปดาห์ที่ 12 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ภายหลังจากได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สัปดาห์ที่ 9 และ สัปดาห์ที่ 12 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มควบคุม

ขอบเขตของงานวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Transtheoretical Model (TTM) หรือ Stage of Change Model) ในกลุ่มตัวอย่างเป็นวัยรุ่นอายุระหว่าง 15 – 19 ปี ทั้งเพศชายและหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัดพิษณุโลก

นิยามศัพท์เฉพาะ

โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง กิจกรรมที่เสริมสร้างให้วัยรุ่นที่กำลังศึกษาอยู่ชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ดีขึ้น จัดกิจกรรมสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ครั้งละ 3 ชั่วโมง มีกิจกรรมดังนี้ 1) กิจกรรมอุบัติเหตุน่ารู้ 2) กิจกรรมกฎหมายจราจร 3) กิจกรรมการเรียนรู้จากตัวแบบ 4) กิจกรรมเขียนเรียงความสร้างสมดุลการตัดสินใจ 5) กิจกรรมฝึกปฏิบัติเสริมสร้างการรับรู้สมรรถนะแห่งตน 6) กิจกรรมตั้งเป้าหมาย 7) กิจกรรมติดตามผล และ 8) กิจกรรมเสริมแรง เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

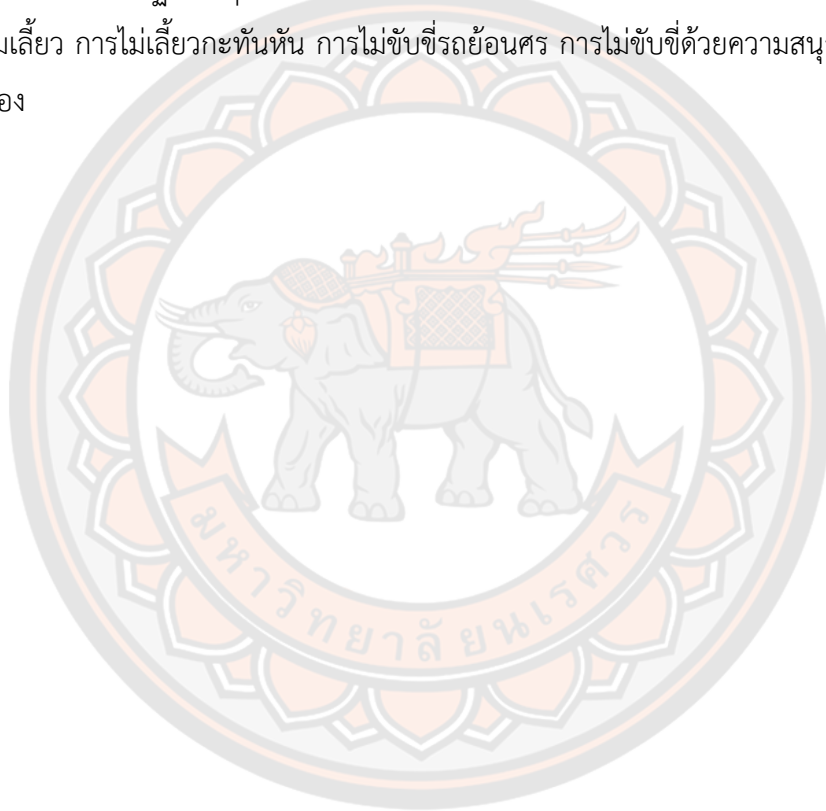
วัยรุ่น หมายถึง ผู้ที่มีอายุระหว่าง 15 – 19 ปี ทั้งเพศชายและเพศหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา มัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัดพิษณุโลก

พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง พฤติกรรมของวัยรุ่นที่กำลังศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ พฤติกรรมการไม่สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลหรือสวมใส่ไม่เหมาะสม เช่น หมวกนิรภัย การไม่ใช้สายรัดคาง หรือการใช้สายรัดคางที่หลวม การขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและการไม่เคารพกฎหมายจราจร การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับขี่ และการขับขี่ด้วยความประมาท

การรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หมายถึง การคิดว่าตนเองจะสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางทุกครั้งในการใช้รถจักรยานยนต์ สามารถปฏิบัติพฤติกรรมการไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถปฏิบัติพฤติกรรมไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถปฏิบัติพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และสามารถปฏิบัติพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท เช่น การไม่เลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การไม่

เลี้ยวกะทันหัน การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร การไม่ขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือความคึกคะนอง

สมดุสของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความคิดในการปฏิบัติพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางทุกครั้งในการใช้รถจักรยานยนต์ ความคิดในการปฏิบัติพฤติกรรมการไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคิดในการปฏิบัติพฤติกรรมไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความคิดในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิดกว่าที่กฎหมายกำหนด และความคิดในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท เช่น การไม่เลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การไม่เลี้ยวกะทันหัน การไม่ขับขี่รถย้อนศร การไม่ขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือความคึกคะนอง



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. ความหมายของวัยรุ่น
2. พัฒนาการของวัยรุ่น
3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร
4. แนวทางป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
5. แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร
6. ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
9. กรอบแนวคิดในการวิจัย

ความหมายของวัยรุ่น

วัยรุ่นเป็นวัยของการเร่งเจริญเติบโตทั้งในทางชีวะ สรีระ และจิตวิทยา เป็นวัยเร่งสร้างสุขนิสัย เร่งปรับตัว เร่งทางวิชาการ และเริ่มเลือกอาชีพ ถือได้ว่าเป็นวิกฤตช่วงหนึ่งของชีวิต เนื่องจากเป็นช่วงรอยต่อของวัยเด็กและวัยผู้ใหญ่ จะเป็นวัยที่มีความเปลี่ยนแปลงมากมาย หากกระบวนการเปลี่ยนแปลงนั้น เป็นไปอย่างเหมาะสม จะช่วยให้วัยรุ่นสามารถปรับตัวได้อย่างถูกต้องและมีความเหมาะสม กระตุ้นการพัฒนาการด้านต่าง ๆ เป็นไปด้วยดี มีผู้ให้ความหมายของคำว่าวัยรุ่น ดังนี้

World Health Organization & Regional Office for South-East Asia (2018) ให้ความหมายว่า วัยรุ่น เป็นบุคคลในช่วงอายุ 10 – 19 ปี เป็นวัยที่มีการพัฒนาการด้านร่างกาย มีพัฒนาการทางด้านจิตใจ และมีการเปลี่ยนแปลงสภาวะทางด้านเศรษฐกิจ และเป็นวัยที่มีความต้องการที่หลากหลาย

สำนักส่งเสริมและพัฒนาสุขภาพจิต (2559) ให้ความหมายว่า วันรุ่น เป็นวัยที่ย่างเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ เป็นบุคคลในช่วงอายุ 10 – 19 ปี วัยรุ่นเป็นวัยที่มีการเจริญเติบโตและพัฒนาการที่รวดเร็ว เป็นระยะที่มีขนาดร่างกายขยายขึ้น มีผลกำลังและความสามารถด้านการเจริญพันธุ์ มีความคิดอ่านที่เป็นนามธรรมมากขึ้น สังคมขยายจากการมีครอบครัวเป็นศูนย์กลางกลายเป็นกลุ่มเพื่อนและผู้ใหญ่อื่น ๆ ที่เข้ามามีบทบาทอย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ยังมีความรู้ ทักษะและเจตคติใหม่ ๆ เกิดขึ้น

ทิพวรรณ แสงทอง (2557) ให้ความหมายว่า วัยรุ่นเป็นวัยอยู่ในช่วง 10 – 19 ปี ซึ่งเป็นวัยแห่งการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กสู่วัยผู้ใหญ่ โดยจะมีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางร่างกายภายนอก วุฒิภาวะทางเพศ และการพัฒนาการในด้านอื่น ๆ ร่วมกัน เป็นวัยที่มีสุขภาพสมบูรณ์แข็งแรง เนื่องจากมีร่างกายที่เจริญเติบโตอย่างเต็มที่

สรุปได้ว่าวัยรุ่นหมายถึงบุคคลที่มีอายุตั้งแต่ 10 - 19 ปี เป็นวัยที่เปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่ มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของร่างกาย จิตใจ อารมณ์ และสติปัญญา นอกจากนี้วัยรุ่นยังเป็นวัยที่ต้องเปลี่ยนแปลงบทบาทของตนเองจากเด็กสู่บทบาทของผู้ใหญ่ที่จะต้องมีความรับผิดชอบมากขึ้น

พัฒนาการของวัยรุ่น

สำนักส่งเสริมและพัฒนาสุขภาพจิต (2559) การเปลี่ยนแปลงในวัยรุ่นในระยะเวลาอายุ 10-19 ปี เป็นช่วง 10 ปีที่ไม่ได้เป็นไปอย่างราบเรียบหรือสม่ำเสมอเหมือนกันทุกระยะ เนื่องจากความแตกต่างระหว่างบุคคล เพศ สังคม เศรษฐกิจและปัจจัยด้านวัฒนธรรมและยังมีความแตกต่างในด้านปัจจัยสุขภาพและความเจ็บป่วย ดังนี้

1. การพัฒนาทางด้านร่างกาย จะมีการเจริญเติบโตรวดเร็วมาก ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายทั่วไป และการเปลี่ยนแปลงทางเพศ เป็นวัยนี้มีการสร้างและหลั่งฮอร์โมนเพศและฮอร์โมนของการเจริญเติบโต ร่างกายจะเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว แขนขาจะยาวขึ้น ผู้หญิงจะมีไขมันมากกว่าผู้ชาย และผู้ชายมีกล้ามเนื้อมากกว่าเพศหญิง ทำให้เพศชายมีความแข็งแรงมากกว่าเพศหญิง นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนแปลงทางเพศ คือ วัยรุ่นผู้ชายจะมีอาการนมแตกพาน เสียงแหบห้าวหวอดเคราเริ่มงอก และเริ่มมีฝิ่นเปียก ส่วนวัยรุ่นเพศหญิงจะเป็นเริ่มเป็นสาวขึ้น คือ ทรวงอกเริ่มมีขนาดใหญ่โตขึ้น สะโพกผาย ร่างกายจะมีทรวดทรงมากขึ้นเนื่องจากไขมัน และเริ่มมีประจำเดือนครั้งแรก การมีประจำเดือนครั้งแรก เป็นสัญญาณบอกการเข้าสู่วัยรุ่นในหญิง

2. การพัฒนาทางด้านความคิด ช่วงอายุ 10 – 15 ปี วัยนี้จะมีการพัฒนาสติปัญญาสูงขึ้น มีความคิดเป็นแบบรูปธรรม มีความสามารถในการคิด วิเคราะห์ และสังเคราะห์สิ่งต่าง ๆ ได้มากขึ้น เรียนจากสิ่งที่เห็น ครุ่นคิดในเรื่องของการเจริญเติบโตด้านร่างกายที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีความสับสนกับการเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์ของร่างกาย ในช่วงนี้อาจขาดความยังคิด ขาดการไตร่ตรองให้รอบครอบ มีความหุนหันพลันแล่น ช่วงอายุ 15 – 19 ปี มีความคิดที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น มีความสามารถในการรับรู้ตนเองจะเริ่มแสดงออกถึงสิ่งที่ตนเองชอบ สิ่งที่ตนเองถนัด มีภาพลักษณ์ของตนเอง สร้างภาพลักษณ์ด้านร่างกาย กล่าวคือการมองภาพของตนเอง ในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรูปร่าง หน้าตา ความสวย ความหล่อ ความพิการ ข้อดีข้อด้อยทางร่างกายของตนเอง นอกจากนี้วัยนี้ยังต้องการได้รับการยอมรับจากกลุ่มเพื่อนและผู้อื่นอย่างมาก มีความภาคภูมิใจในตนเอง มีความเป็น

ตัวของตัวเองสูง รักอิสระ ไม่ค่อยชอบอยู่ในกฎเกณฑ์กติกา เชื่อมั่นในความคิดของตนเอง มีปฏิกริยาตอบโต้ผู้ใหญ่ที่บีบบังคับสูง มีความอยากรู้ อยากรูเห็น อยากรลอง ถ้าวัยรุ่นขาดการยั้งคิด ยั้งทำ อาจทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงได้ง่าย การได้ทำอะไรจนสำเร็จด้วยตนเองจะช่วยให้วัยรุ่นมีความมั่นใจในตนเอง เริ่มแยกแยะความผิดชอบชั่วดี มีระบบความคิดเป็นของตนเอง

3. พัฒนาการทางสังคม วัยนี้จะเริ่มห่างจากครอบครัว รู้ความหมายของขอบเขตการพึ่งพาและความเป็นอิสระ ไม่สนิทสนมกับพ่อแม่พี่น้องเหมือนเดิม แต่จะสนใจเพื่อนมากกว่า ปรับตัวเองให้เข้ากับกฎเกณฑ์กติกาของกลุ่มเพื่อนเพื่อต้องการการยอมรับ จะใช้เวลากับเพื่อนนาน ๆ เริ่มมีความสนใจเพศตรงข้าม คิดเรื่องของการรักที่เพื่อน พยายามพิสูจน์ความสามารถให้เพศตรงข้ามพอใจ สนใจสังคมสิ่งแวดล้อมของสังคมได้ดีขึ้น มีความสามารถในทักษะสังคม การสื่อสารเจรจา การแก้ปัญหา การประนีประนอมการยืดหยุ่นโอนอ่อนผ่อนตามกัน และการทำงานร่วมกับผู้อื่น

สรุปได้ว่าวัยรุ่นเป็นช่วงวัยที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เป็นวัยที่เป็นรอยต่อระหว่างวัยเด็กกับวัยผู้ใหญ่มีการพัฒนาการอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาการด้านร่างกาย การพัฒนาการด้านความคิด และพัฒนาการด้านสังคม หากวัยรุ่นขาดการยั้งคิด ยั้งทำ อาจทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงได้ง่าย และเป็นวัยที่สนใจเพื่อนมากกว่าครอบครัว ปรับตนเองให้เข้ากับกติกาของกลุ่มเพื่อนเพื่อให้เกิดการยอมรับ ถ้าหากกลุ่มเพื่อนมีพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง จะทำให้เกิดความคล้อยตามปฏิบัติพฤติกรรมนั้นด้วยเช่นกัน

แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

กาญจนกรรอง สุอังคะ (2559) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง ภัยอันตรายจากความประมาท ขาดจิตสำนึกของความปลอดภัย อันเกิดขึ้นโดยไม่ได้เจตนาที่จะกระทำ แต่อาจเกิดจากการขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า และง่วงนอน สามารถแบ่งประเภทอุบัติเหตุได้ดังนี้

1. อุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากความเจริญก้าวหน้าในเรื่องของเทคโนโลยีที่ทำให้เกิดการเดินทางสัญจรของประชาชนมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น การศึกษาสถานการณ์ปัญหา แนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผลกระทบ ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจร วิวัฒนาการของการป้องกัน รวมไปถึงการจัดการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จะทำให้ทราบถึงความเป็นมา และทำให้เกิดความเข้าใจถึงสถานการณ์ปัญหา ตลอดจนสามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้เป็นอย่างดี (บัณชิต ตั้งกมลศรี, 2559) ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1.1 ความสูญเสียโดยตรง คือ ความสูญเสียค่าใช้จ่ายที่สามารถคิดเป็นจำนวนเงินได้ อาทิเช่น ค่าซ่อมแซมยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าเงินชดเชย ค่าทำศพ ค่าทรัพย์สินที่เสียหาย เป็นต้น (ทิพวรรณ แสงทอง, 2557)

1.2 ความสูญเสียทางอ้อม คือ ค่าสูญเสียที่ไม่สามารถประเมินค่าเป็นจำนวนเงินได้ ได้แก่ 1) ความสูญเสียแก่ผู้ประสบเหตุเอง อาทิเช่น การที่ร่างกายได้รับบาดเจ็บ พิการ หรือเกิดทุพพลภาพจากการเกิดอุบัติเหตุ อันทำให้เกิดการสูญเสียโอกาสในชีวิต 2) ความสูญเสียทางด้านจิตใจทั้งของตัวผู้ประสบเหตุเองและญาติของผู้ประสบเหตุ ซึ่งก่อให้เกิดความโศกเศร้าเสียใจ 3) ความสูญเสียต่อครอบครัว อันเนื่องมาจากการสูญเสียเวลาเพื่อไปดูแลรักษา ปฐมพยาบาล หรือเยี่ยมเยียนผู้ประสบอุบัติเหตุ ทำให้ต้องละทิ้งหน้าที่การงานที่กระทำอยู่ 4) ความสูญเสียต่อประเทศชาติ อันหมายถึงการสูญเสียทรัพยากรด้านบุคคลที่เป็นกำลังในการพัฒนาชาติก่อนวัยอันควร ซึ่งผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจรรยาทางถนนส่วนใหญ่มักเป็นประชากรในกลุ่มวัยรุ่น และวัยทำงาน ซึ่งเป็นกำลังสำคัญอย่างมากในการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ หรือคุณประโยชน์ต่อสังคม และประเทศชาติ เนื่องจากการที่จะผลิตทรัพยากรด้านบุคคลเพื่อทดแทนบุคคลที่เสียไปนั้นทำได้ยาก นอกจากนั้นยังต้องลงทุนทรัพยากรอันมหาศาล (ทิพวรรณ แสงทอง, 2557)

2. ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถนน

อุบัติเหตุทางท้องถนนส่วนใหญ่นั้นไม่ใช่เหตุที่เกิดขึ้นโดยความบังเอิญ หรือเกิดขึ้นโดยไม่มีสาเหตุ จากการศึกษาค้นพบที่ผ่านมาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน มีปัจจัยที่สำคัญอยู่ 4 ด้าน (กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2559) ได้แก่

2.1 ปัจจัยด้านบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เกิดจากความประมาท ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน และยังพบว่าเป็นปัจจัยสูงสุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจรรยา (บัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559) โดยสาเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่

2.1.1 เพศ พบว่าเพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถนนมากกว่าเพศหญิง เพราะลักษณะนิสัยของเพศชาย เป็นเพศที่ชอบความเสี่ยง ชอบความตื่นเต้น ชอบขับเร็ว ดังนั้นเพศชายโดยเฉพาะช่วงอายุ 15 – 24 ปี จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถนนมากกว่าเพศหญิงถึงร้อยละ 66.66 (บัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559)

2.1.2 อายุ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจาก กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถนนสูงสุด คือกลุ่มอายุ 15 – 19 ปี (กมลวรรณ คุ่มวงษ์ และคณะ, 2562) ทั้งนี้อันเนื่องมาจากวัยที่มีความซุกซน ขาดความระมัดระวัง และขาดประสบการณ์

2.1.3 ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ พบว่า ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ที่อยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) มีความรุนแรงของอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถนนสูงที่สุด (ทิพวรรณ แสงทอง, 2557)

2.1.4 พฤติกรรมการใช้รถและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิเช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือ การสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง การใช้หมวกนิรภัยไม่ได้มาตรฐาน การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การควบคุมรถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม เช่น การเบรก การไม่ให้สัญญาณไฟขณะเลี้ยวกลับรถ หรือชะลอรถเข้าไหล่ทาง การแซง การไม่เปิดไฟหน้ารถขณะที่กำลังขับขี่ เป็นต้น นอกจากนี้รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร การฝ่าไฟแดง การเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การขับรถย้อนศร การขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือความคึกคะนอง เป็นต้น (ทิพวรรณ แสงทอง, 2557)

2.1.5 การขาดประสบการณ์ ทั้งการขาดประสบการณ์ในการใช้เครื่องมือ ขาดประสบการณ์ในการขับขี่ และการขาดประสบการณ์ในการใช้ยานพาหนะ อีกประการหนึ่งคือ การขาดประสบการณ์ในสภาวะการณ์ต่าง ๆ เช่น การไม่คุ้นเคยกับเส้นทาง การไม่คุ้นเคยกับสภาพดินฟ้าอากาศ เป็นต้น

2.1.6 สภาวะทางร่างกาย ได้แก่ สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ การเจ็บป่วยทางร่างกาย เช่น ไม่สบาย ปวดศีรษะ ความผิดปกติทางการมองเห็น การมีโรคประจำตัว สภาพร่างกายเช่นนี้จะเพิ่มอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนได้

2.1.7 การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมหรือการใช้น้ำยาเสพติด การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสมในขณะที่ขับรถเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน และการใช้น้ำยาและสิ่งเสพติดที่ให้โทษบางชนิด ที่เป็นสารกระตุ้นประสาทขณะขับขี่จะก่อให้เกิดบุคลิกภาพที่แปรปรวน ร่างกายอ่อนเพลีย ก่อให้เกิดความบกพร่องทางด้านร่างกายและจิตใจ เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนได้

2.2 ปัจจัยเรื่องยานพาหนะ ยานพาหนะที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน บกพร่องที่อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน กฎหมายประเทศไทยนั้น ได้กำหนดให้ทำการตรวจเช็คสภาพของยานพาหนะก่อนใช้งานบนท้องถนนโดยมีอาชีพ แต่ปรากฏว่ายังพบยานพาหนะที่มีสภาพไม่พร้อมและมีอุปกรณ์ที่ไม่สมบูรณ์ใช้ในท้องถนนอยู่เสมอ ซึ่งจากสาเหตุดังกล่าวทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางท้องถนน สามารถแยกอธิบายได้ดังนี้ (บัณฑิต ตั้งกมลศรี, 2559)

2.2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง ที่มีสาเหตุมาจากการที่อุปกรณ์ชำรุด ได้แก่

1) สภาพของยาง จะก่อให้เกิดอันตรายอย่างมากหากยางมีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ เช่น ยางที่ไม่มีดอกยาง ยางบวม หรือมีรอยแตก เป็นต้น

2) ระบบห้ามล้อ เช่น ระบบเบรก ผ้าเบรกสึกหรือหมด เบรกหลวมหรือแตก เป็นต้น

3) ระบบให้ไฟสัญญาณบกพร่อง ความบกพร่องของไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ไฟเบรก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืน รถที่ขับตามหลังอาจมองไม่เห็นทำให้เกิดอุบัติเหตุจากท้องถนนได้

4) ความบกพร่องของกระจกมองหลัง และแดรสัญญาณ

5) ความบกพร่องของระบบเครื่องยนต์ภายใน เป็นต้น

2.2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามความปลอดภัย ได้แก่

1) รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตร ที่สร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามกฎหมาย

2) รถบรรทุกสิ่งของที่ยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

3) พาหนะที่ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

2.3 ปัจจัยที่เกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม

2.3.1 สภาพถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ จำนวนช่องทางการเดินทาง ความกว้างของช่องทางการเดินทาง เส้นแนวกันที่บริเวณกึ่งกลางของถนน ไหล่ถนนที่แคบ พื้นผิวถนนที่ชำรุด ถนนที่มีความลาดชัน โค้งหักศอก ความลาดเอียงของถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน และถนนที่กำลังมีการก่อสร้าง เป็นต้น

2.3.2 สภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ สามารถจำแนกได้

3 ประเภท คือ

2.3.3 อุปกรณ์ให้สัญญาณบกพร่อง ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ ต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน อ่านแล้วเข้าใจง่ายไม่กำกวม

2.3.4 อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ สภาพทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจากปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น หมอกลงจัด ฝนตกหนัก เป็นต้น

2.3.5 การกระทำของมนุษย์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น สภาพแวดล้อมที่เป็นพิษ เสียงดังจากการจราจร คิวพิษจากท่อไอเสีย เป็นต้น

2.4 สาเหตุจากความบกพร่องทางกฎหมาย (กาญจน์กรอง สุอังคะ, 2559)

2.4.1 ขาดการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนทุกระดับ ให้ได้รู้ถึงกฎหมาย ข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนห้ามไม่ปฏิบัติตาม ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ขาดจิตสำนึก และฝ่าฝืนกฎหมายต่าง ๆ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.4.2 กฎหมาย ข้อบังคับมีบทลงโทษหรือค่าปรับไม่ทันสมัย ค่าปรับยังน้อยเกินไป

2.4.3 ขาดการกวนชั้นวินัยทางจราจรแบบจริงจัง นอกจากนั้นการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำผิดยังไม่เข้มงวด จึงเป็นสาเหตุก่อให้เกิดการขับขีตามอำเภอใจ

สรุปแนวคิด

ปัญหาการจราจร เป็นปัญหาที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ หากมนุษย์มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัยหรือมารยาทต่อสังคม ละอายต่อพฤติกรรมที่ผิดไม่ว่าจะเป็นเรื่องเล็กน้อย ก็ตาม ปัญหาดังกล่าวย่อมจะลดน้อยลงจนสามารถควบคุมได้

การให้การความรู้ สร้างจิตสำนึกให้มีคุณธรรม จริยธรรม และมีวินัยให้แก่ประชาชน จะต้องให้การศึกษาย่างครอบคลุม และต่อเนื่องเป็นระยะ เข้าถึงทุกเพศทุกวัย ทุกสาขาอาชีพ ตั้งแต่ในสถานศึกษา นอกสถานศึกษา ดำเนินควบคู่ไปกับการแก้ปัญหาด้านอื่น ๆ อย่างเป็นระบบ จึงจะสามารถแก้ไขปัญหารถจราจรได้ (ณัฐพล พวงมาลัย, 2559)

แนวทางการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

การป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยอาศัยวิธีป้องกันและควบคุมโรคจากการนำปัจจัยที่ก่อให้เกิดโรค ตามแนวความคิดทฤษฎีระบาดวิทยาที่มีหลักการว่าโรคหรือปัญหาสุขภาพนั้น เกิดจากการเสียดุลระหว่างปัจจัย 3 ปัจจัย ได้แก่ มนุษย์ สิ่งที่เกิดโรค และสิ่งแวดล้อม เมื่อนำแนวความคิดนี้มาใช้ในการป้องกันหรือควบคุมอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนจะเป็นการจัดการกับปัจจัยทั้ง 3 ปัจจัยข้างต้น ซึ่งมีแนวทางดังนี้ (วัชรพงษ์ เรือนคำ และณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562)

1. ด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (มนุษย์)

1.1 มาตรการในการจัดการผู้ที่ไม่ได้ใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากการค้นหาข้อมูลที่ผ่านมาพบว่าประชากรที่มีอายุในช่วง 15 – 19 ปีมักจะเกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนมากที่สุด ดังนั้นจึงต้องมีการศึกษาว่าเยาวชนที่ยังไม่อยู่ในเกณฑ์ทำใบอนุญาต ควรจะใช้รถจักรยานยนต์ได้เมื่ออายุเท่าไรถึงจะปลอดภัย และกระบวนการออกใบขับขี่ที่มีความเหมาะสม เช่น การฝึกอบรม และฝึกปฏิบัติเพื่อสอบใบขับขี่อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นหนทางในการลดอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนต่อไป

1.2 การฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย เนื่องจากปัจจุบันเยาวชนสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตั้งแต่ยังไม่ได้รับใบอนุญาต และมีการฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยตนเองหรือบุคคลใกล้ชิดที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็น ซึ่งการกระทำเหล่านี้ไม่ผ่านการฝึกขับขี่ที่ถูกต้อง ทำให้พื้นฐานการขับขี่ไม่ถูกต้องไม่มีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงต้องมีกระบวนการฝึกอบรมการขับขี่ที่ถูกต้องและปลอดภัย ตั้งแต่เริ่มเข้าสู่ชั้นมัธยมต้น

1.3 การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรมีการรณรงค์การห้ามตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ปลูกฝังให้เกิดความตระหนักถึงโทษของการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ และ

ส่งเสริมให้ครอบครัวมีบทบาทและเป็นตัวอย่างที่ดีต่อเยาวชนในการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ควรมีการสนับสนุนให้มีการศึกษาวิธีการไม่ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

2. ด้านรถจักรยานยนต์ (สิ่งที่ทำให้ก่อโรค)

2.1 กวดขันวินัยในการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ บังคับให้มีการตรวจสอบสภาพความพร้อมให้กับรถจักรยานยนต์พร้อมใช้งาน ไม่ควรมีการดัดแปลงสภาพหรือมีการตกแต่งเพิ่มเติมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

2.2 การกำหนดความเร็วสูงสุดในการใช้รถจักรยานยนต์ยนต์ การใช้อุปกรณ์ติดตามระดับความเร็วจะช่วยให้ผู้ขับขี่ตระหนักได้มากขึ้น หรือการจำกัดความเร็วสูงสุดที่จะทำได้

2.3 การตรวจสอบความพร้อมของรถจักรยานยนต์ ควรมีการเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง เพื่อที่จะได้ทราบว่ารถจักรยานยนต์นั้นพร้อมใช้งานหรือไม่ เป็นการลดปัจจัยการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

2.4 เข้มงวดการตรวจสอบการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะรถที่มีการดัดแปลงสภาพ หากมีการดัดแปลงสภาพ อาจพิจารณาไม่ต่อทะเบียนให้

2.5 กำหนดให้ผู้ประกอบการออกแบบรถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมาจากโรงงานผลิตและคอยตรวจสอบร้านขายอะไหล่รถจักรยานยนต์ เพื่อลดการนำชิ้นส่วนปลอมที่ไม่ได้มาตรฐานมาขาย หรือติดตั้งให้แก่ผู้บริโภค

3. สภาพถนน สิ่งแวดล้อม และการบังคับใช้กฎหมาย (ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรแก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ต้องหาสาเหตุ และแก้ไขรวมทั้งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องดังนี้

3.1 เพิ่มช่องทางของรถจักรยานยนต์ และกำหนดช่องทางให้ชัดเจน เนื่องจากการมีช่องทางวิ่งของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดแล้วการระบุอย่างชัดเจนจะช่วยลดปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.2 ค้นหาและแก้ไขจุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ตรวจสอบเครื่องหมายสัญญาณไฟจราจร การบำรุงรักษาป้ายสัญญาณโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง อาทิทางโค้งหักศอก เส้นทางนี้เป็นเส้นทางอันตรายต้องอาศัยป้ายเตือน หากป้ายเตือนชำรุดจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

3.3 ตรวจสอบวัตถุอันตรายข้างทาง เช่น การตัดกิ่งไม้ที่ยื่นเข้ามาทางท้องถนนอันจะเกิดอุบัติเหตุจากการหักโค่นได้ นอกจากนี้ยังต้องดูแลต้นไม้ใหญ่ที่อยู่บริเวณข้างถนนที่จะหักโค่นมากรีดขวางทางจราจรได้

3.4 มีระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการลดปัจจัยส่งเสริมต่อการสนับสนุนให้เกิดการซื้อรถจักรยานยนต์ และลดอุบัติเหตุ

3.5 มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การสวมหมวกกันน็อกและการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้อง กฎหมายเกี่ยวกับเมาแล้วขับ เนื่องจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมอื่นตามมา เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย หรือการสวมหมวกนิรภัยแต่ไม่ใช้สายรัดคาง การย้อนศร การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว

แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร

กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์ข้อบังคับ แบบแผนที่ควบคุมความประพฤติของคนในสังคม เกิดจากเหตุผลที่ถูกต้องที่มาจากมโนธรรมของสังคมที่เกี่ยวข้องสอดคล้องกับศาสนา ศีลธรรม จารีตประเพณี วัฒนธรรม จิตวิทยา แนวคิดทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ฯลฯ ซึ่งทำให้คนในสังคมยอมรับนับถือปฏิบัติตาม เนื่องจากกฎหมายเป็นสิ่งที่คนได้สร้างร่วมกัน เชื่อมโยงให้คนในชาติเดียวกันมีความคิด ความเชื่อ ความเห็นถูกผิดร่วมกัน ทั้งนี้กฎหมายนั้นถูกสร้างขึ้นมาเพื่อประโยชน์สุขของคนในสังคม จึงกล่าวได้ว่า กฎหมายของกลุ่มชนใดกฎหมายก็เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่มนั้น (ณัฐพล พวงมาลัย, 2559)

กฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่บัญญัติเพื่อความปลอดภัยของชีวิต และทรัพย์สิน ของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนความเป็นระเบียบเรียบร้อยของการใช้รถใช้ถนน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการจราจรตามที่เป็นอยู่ ความผิดตามกฎหมายจราจรจึงเป็นความผิดประเภทข้อห้าม อย่างหนึ่ง กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่มีได้บัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางด้านศีลธรรม แต่ถูกบัญญัติขึ้นโดยเหตุผลทางเทคนิค จึงถูกเรียกว่า กฎหมายเทคนิค การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร จะถูกดำเนินการทางกฎหมายและมีการกำหนดโทษไว้ หรือกล่าวคือความผิดทางกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ และมีลักษณะเป็นความผิดที่เกิดขึ้น เล็ก ๆ น้อย ๆ มีลักษณะที่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีลักษณะเป็นกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตาม มิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำ ความผิดตามกฎหมายจราจรยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จากข้างต้นจะให้เห็นได้ว่าความผิดตามกฎหมายจราจรจะแบ่งความผิดเป็น 3 ประเภท คือ

1. ความผิดที่เป็นความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบ หมายถึง พฤติกรรมโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นความผิดศีลธรรมและจะถูกดำเนินเพียงเล็กน้อยเท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญาจึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงมีเพียงโทษปรับเท่านั้น ซึ่งมีความแตกต่างไปจากโทษที่มีความผิดทางอาญา

ดังนั้นในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคมเพื่อประโยชน์ในการปกครอง บริหารความผิดเหล่านี้มีความมุ่งหมายที่จะเพิ่มมาตรฐานของความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่ อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกันในสังคม เช่น ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการ ขนส่ง เป็นต้น

2. ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

ใจความสำคัญของการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพื่อให้เกิดความสะดวกใน การจราจรเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจรอีกด้วย ฉะนั้นการกระทำผิดทางจราจรจึงมีบทลงโทษการกระทำผิดลักษณะที่เป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่มีระดับเกือบเทียบเท่าการกระทำที่ก่อให้เกิด ผล ซึ่งเป็นการกระทำที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่า บางครั้งผลความเสียหายยังไม่เกิดขึ้นก็สามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่อให้เกิด อันตรายจึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนมีความผิดอาญาที่เป็นการทำอันตราย โดยพิจารณาจากผลของความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ใน กฎหมายลำดับรอง เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร ทั้งนี้เพราะว่า ในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้จะเป็นผลให้ต้องจำกัด หรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยมไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำอย่างใดอย่าง หนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับการคุ้มครอง โดยที่ การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตรายในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่ จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับขี่พาหนะการจราจรทางบกขณะ มีอาการมึนเมาจากสุราเพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับขี่พาหนะการจราจรทางบกฝ่า ฟืนสัญญาณจราจร แม้ว่าการกระทำผิดนี้ จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่าอาจจะทำ ให้เกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวต่อบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เป็นอันตรายต่อความ ปลอดภัยของการจราจร และคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนร่วม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการ ก่ออันตรายจึงไม่ได้บัญญัติขึ้นเพื่อลงโทษการกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมา เพื่อทำให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัยในสังคม

3. ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

คำว่า “ประมาท” มีใช้ทั้งในคดีแพ่งและคดีอาญา โดยในคดีอาญา ประมวลกฎหมาย อาญา มาตรา 59 วรรคแรก บัญญัติว่า “บุคคลจะต้องรับผิดชอบในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำโดยเจตนา เว้นแต่จะได้กระทำโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเมื่อได้กระทำโดยประมาท หรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้แจ้งชัดให้ต้องรับผิดชอบแม้ได้กระทำโดยไม่มีเจตนา” จากมาตรา

ข้างต้นแสดงให้เห็นว่าในคดีอาญาแม้ผู้กระทำไม่ได้มีเจตนาก็ต้องรับผิดชอบการกระทำโดยประมาท และกฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าหากกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดชอบ เช่น ความผิดฐานประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ความผิดฐานทำให้คนตายโดยประมาท เป็นต้นในด้านของคดีแพ่งเรื่องของการละเมิดนั้น กล่าวคือ แม้กระทำโดยไม่ได้ตั้งใจ แต่ว่าการกระทำโดยประมาท ก็อาจต้องรับผิดชอบในการละเมิดได้

หลักเกณฑ์ที่ใช้วินิจฉัยว่าเป็นการกระทำโดยประมาท

จากข้างต้นการกระทำโดยประมาทมิใช่ทั้งคดีแพ่งและคดีอาญา ได้มีการอธิบายความหมายของคำว่า “ประมาท” ไว้ดังนี้ “การกระทำโดยประมาท ได้แก่ การกระทำความผิดมิใช่โดยเจตนาแต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่” ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

1. ต้องไม่ใช้การกระทำโดยเจตนา (กรณีเป็นคดีแพ่งจะใช้คำว่า “ไม่ได้ตั้งใจ”)
2. ต้องเป็นการกระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ จะเห็นได้ว่าในข้อนี้มีปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณา 4 ข้อ คือ
 - 2.1 บุคคล เนื่องจากความระมัดระวังของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันย่อมมีไม่เท่ากัน เช่น ความระมัดระวังของเด็กเมื่อเปรียบเทียบกับความระมัดระวังของผู้ใหญ่ย่อมมีไม่เท่ากัน หรือ ศัลยแพทย์ก็ควรต้องมีความระมัดระวังในการผ่าตัดมากกว่าแพทย์ทั่วไป ดังนั้นการที่จะวัดความระมัดระวังของผู้กระทำจะต้องคำนึงถึง เพศ อายุ อาชีพ ฐานะ ด้วย
 - 2.2 ในภาวะเช่นนั้น หมายถึง ขณะการกระทำนั้น ๆ เช่น ขณะขับรถควรมีความระมัดระวังเพียงใด
 - 2.3 วิสัย หมายถึง สภาพภายในตัวผู้กระทำ เช่น วิสัยของเด็กที่ต้องชุกชน วิสัยของแพทย์ เป็นต้น ซึ่งต้องมีการพิจารณาถึง เพศ อายุ การศึกษา การอบรม
 - 2.4 พฤติการณ์ หมายถึง สภาพภายนอกของตัวผู้กระทำ เช่น สภาพแวดล้อมภายนอก เช่น ขณะขับรถมีทัศนียภาพที่มองเห็นได้ไม่ชัดเจนเท่ากับการขับรถเวลากลางวัน ดังนั้น ผู้ขับรถขณะมีทัศนียภาพที่มองเห็นได้ไม่เท่ากับผู้ใช้รถในเวลากลางวัน

การปฏิบัติตามกฎจราจร

การปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม จึงได้มีกฎหมายดังนี้ (ณัฐพล พวงมาลัย, 2559)

1. พระราชบัญญัติทางบก พ.ศ. 2522 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรดังต่อไปนี้

- 1.1 รถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่จะต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบคุมที่ครบถ้วนและใช้การได้ดี (มาตรา 6 วรรคสอง)
- 1.2 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถมาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา 7)
- 1.3 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎที่ต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ (มาตรา 21)
- 1.4 ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายที่ปรากฏข้างหน้าต่อไปนี้ สัญญาณไฟเหลืองให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดรถไปแล้วให้ขับต่อไปได้ สัญญาณไฟแดงให้ผู้ขับขี่หยุดหลังเส้นให้หยุดรถ สัญญาณไฟเขียวให้ผู้ขับขี่ขับต่อไปได้ (มาตรา 22)
- 1.5 ในการขับซึ่รถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย ยกเว้นด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดทางเดินรถ ทางเดินรถที่เป็นทางเดินรถทางเดียว (มาตรา 33)
- 1.6 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องทางเดินรถในทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป ผู้ขับขี่ต้องขับในช่องซ้ายสุด เว้นแต่ ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวาง หรือถูกปิดการจราจร ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียวจะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าใกล้บริเวณทางร่วม ทางแยก เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ก็ต่อเมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องทางเดินรถด้านซ้าย (มาตรา 34)
- 1.7 รถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องเดินรถซ้ายสุด (มาตรา 35)
- 1.8 ให้ผู้ขับขี่ให้สัญญาณทุกครั้งเมื่อจะเลี้ยวรถ แสง เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถหยุดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 40)
- 1.9 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่สามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ (มาตรา 40)
- 1.10 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้ (มาตรา 41)
- 1.11 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ในขณะที่หย่อนความสามารถ ขณะเมาสุราหรือของมีเมา ขับรถในลักษณะกีดขวาง ขับรถโดยประมาทหรือขับหวาดเสียวอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ขับรถในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถแบบธรรมดา ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความปลอดภัยของคนอื่น (มาตรา 43)
- 1.12 ห้ามมิให้ขับรถแซงรถอื่น ทางด้านซ้าย เว้นแต่รถข้างหน้ากำลังจะเลี้ยวขวาหรือทางเดินรถนั้นไปทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป (มาตรา 53)

1.13 ห้ามผู้ขับขี่รถ ขับแซงรถในเขตทางโค้ง สะพาน ทางขึ้น ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเขตคับขัน (มาตรา 53)

1.14 เมื่อต้องขับรถเลี้ยวซ้ายให้ผู้ขับขี่ชิดซ้าย และให้สัญญาณไฟเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร ถ้าจะเลี้ยวขวา ต้องชิดเส้นกึ่งกลางถนนทางขวา และให้สัญญาณไฟเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร (มาตรา 21)

1.15 ห้ามมิให้เลี้ยวหรือกลับรถในเขต ที่มีเครื่องหมายห้ามกลับรถ ในที่คับขัน บน สะพาน หรือในเขตทางร่วม ทางแยก เว้นแต่มีเครื่องหมายให้กลับรถได้ (มาตรา 53)

1.16 ห้ามมิให้หยุดรถบนทางเท้า บนสะพาน ในทางร่วม ทางแยก ในเขตบริเวณที่มี เครื่องหมายห้ามหยุดรถ ปากทางเข้า-ออกอาคารหรือทางเดินรถ ในลักษณะกีดขวางทางจราจร (มาตรา 55)

1.17 ห้ามมิให้จอดรถบนทางเท้า บนสะพานหรือในอุโมงค์ในทางร่วมทางแยก หรือ ระยะ 10 เมตรจากทางร่วมทางแยก ในทางข้าม หรือในระยะ 3 เมตรจากทางข้าม ในเขตที่มี เครื่องหมายจราจรห้ามจอด ในระยะ 3 เมตรจากท่อน้ำดับเพลิง ในระยะ 10 เมตรจากที่ตั้ง ไฟสัญญาณจราจร ในระยะ 15 เมตรจากทางรถไฟผ่าน ห้ามมิให้จอดซ้อนกับรถคันอื่นที่จอดอยู่แล้ว ตรงปากทางเข้า-ออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือระยะ 5 เมตรจากปากทางเดินรถ ระหว่างเขต ปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะ 10 เมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง ในที่คับขัน ในระยะ 15 เมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีก 3 เมตร ในระยะ 3 เมตรจากตู้ไปรษณีย์ ในลักษณะกีดขวางการจราจร

1.18 การขับรถเข้าไปในเขตวงเวียนต้องให้สิทธิ์แก่รถในวงเวียนทางขวามือผ่านไปก่อน (มาตรา 73)

1.19 ผู้ขับขี่และคนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อขับขี่หรือ โดยสารรถจักรยานยนต์ ยกเว้น พระภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช (มาตรา 112)

2. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีบทบาที่เกี่ยวกับการ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังต่อไปนี้

2.1 เจ้าของรถ หรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีประกันความเสียหาย สำหรับผู้ประสบภัย จากรถ (มาตรา 17)

2.2 ห้ามมิให้ใช้รถที่ยังไม่ได้ทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (มาตรา 11)

การบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย การที่จะทำให้มาตรการทางกฎหมายบรรลุผลได้นั้น นอกจากจะมี เนื้อหาสาระที่ครบถ้วนและครอบคลุมแล้ว ยังต้องนำกฎหมายไปบังคับใช้ให้เกิดผลด้วย โดยเฉพาะ

การบริหารกฎหมายให้มีประสิทธิภาพถือเป็นสิ่งที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งมีรายละเอียดดังนี้ (พัฒนิตา เตชาติวงศ์ ณ ออยุธยา, 2559)

1. ประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย ลักษณะของกฎหมายที่มีประสิทธิภาพจะต้องเป็นลักษณะดังนี้

1.1 กฎหมายจะต้องมีเนื้อหาที่มีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาและมีความเชื่อมั่น แน่นอน ใช้ได้กับประชากรทุกคน

1.2 ข้อความในกฎหมายจะต้องไม่ขัดแย้งธรรมชาติ หรือขัดกับความรู้สึกของผู้ที่ถูกบังคับใช้กฎหมายมากเกินไป

1.3 กฎหมายจะต้องไม่ทำให้ผู้ที่ถูกบังคับใช้กฎหมาย เสียประโยชน์เกินกว่าความพอดี

1.4 ผู้นำกฎหมายไปใช้ ต้องตระหนักถึงกระบวนการ และผู้ปฏิบัติในการบังคับใช้

กฎหมาย

1.5 จะต้องตระหนักถึงความพร้อมใช้กฎหมายในสังคมที่สามารถทำให้เคารพ และการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง นอกจากนี้การที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ต้องมีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

1.5.1 ต้องมีขั้นตอนในการตรากฎหมายที่เป็นไปตามหลักเหตุผลและความเป็นธรรม

1.5.2 เมื่อกฎหมายกำหนดสิทธิหรือหน้าที่ขึ้นใหม่ หรือมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ สิทธิหรือหน้าที่ ต้องได้รับการโฆษณาเผยแพร่ให้เป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวาง

1.5.3 เมื่อมีการประกาศใช้กฎหมายต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมาย

1.5.4 การบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นไปอย่างถูกต้องตามนิติวิธี

1.5.5 การบริหารงานยุติธรรม ต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2. มาตรการลงโทษตามบทบัญญัติของกฎหมาย สำหรับโทษและมาตรการลงโทษแก่ผู้ซบเซ่ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาบรรณพระราชบัญญัติการจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 และถูกแก้ไขเพิ่มเติมเป็นฉบับที่ 12 พ.ศ.2562 มี 10 ประการ คือ

2.1 จำคุก

2.2 ปรับ

2.3 พักใช้ใบอนุญาตวิชาชีพ

2.4 เพิกถอนใบอนุญาตวิชาชีพ

2.5 ยึดใบอนุญาตวิชาชีพ

2.6 บันทึกรายการยึดและคะแนน

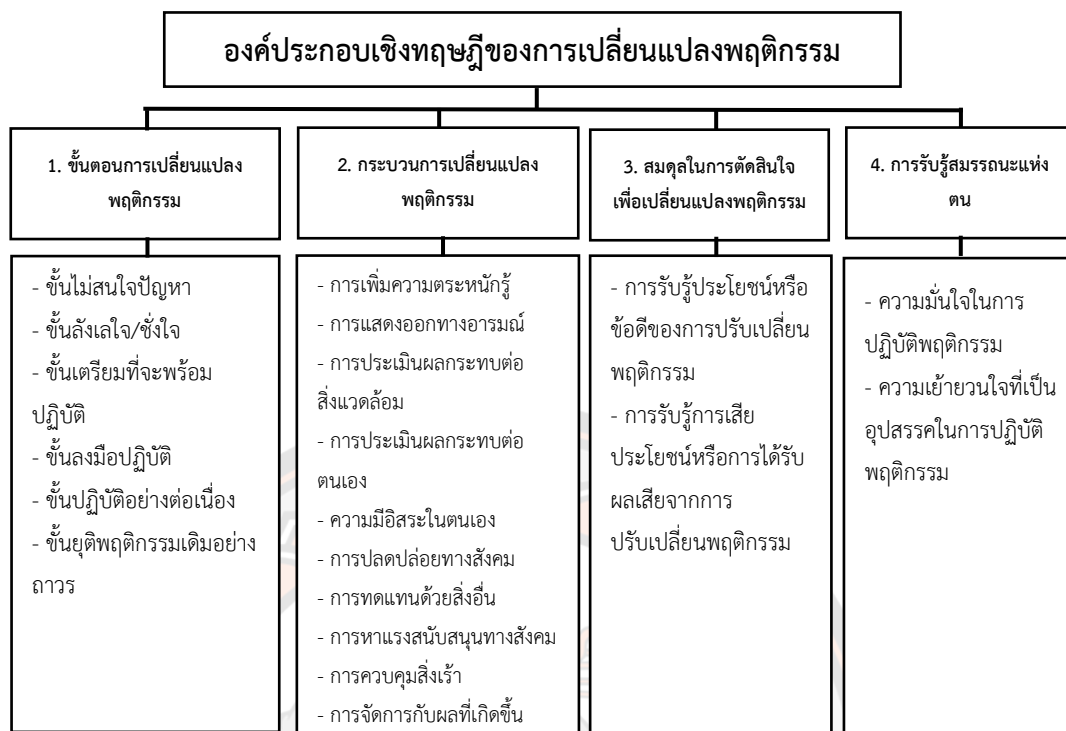
- 2.7 อบรมผู้ซบซึ้งที่ผิดซ้ำ 2 ครั้งใน 1 ปี
- 2.8 ทดสอบผู้ซบซึ้งที่ผิดซ้ำ 2 ครั้งใน 1 ปี
- 2.9 สั่งพักใช้ใบอนุญาต กรณีเสียคะแนนมาก
- 2.10 เรียกค่าเสียหาย

ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลนั้น เป็นเรื่องที่ต้องอาศัยระยะเวลา เนื่องจากพฤติกรรมบางอย่างของบุคคลนั้นเป็นนิสัยหรือความเคยชินของบุคคลนั้น ดังนั้นการจัดโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจำเป็นต้องมีหลักแนวคิด ทฤษฎีมาช่วยจัดการในการเสริมตัวแปรหรือปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่เป็นสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านั้น เพื่อให้เกิดผลทั้งในเรื่องของประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งทฤษฎีที่นำมาประยุกต์ใช้ในการจัดโปรแกรมนี้ คือทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Prochaska & DiClemente, 1983; พรธณี ปานเทวัญ และอายุพร ประสิทธิเวชชากร, 2557)

ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นทฤษฎีที่ถูกนำมาใช้ในการเลิกบุหรี่มากกว่า 20 ปี โดยโปรแชสกา และเวลลิเซอร์ โดยการเฝ้าติดตามพฤติกรรมของคนสูบบุหรี่ ที่เลิกการสูบบุหรี่ได้สำเร็จ และได้้นำพฤติกรรมเหล่านั้นมาวิเคราะห์ประกอบกับทฤษฎีทางจิตบำบัด จากนั้นนำผลที่ได้มาประกอบเป็นทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลง (Transtheoretical Model (TTM) หรือ Stage of Change Model) ซึ่งได้รับการยอมรับเป็นอย่างมาก และถูกนำมาทฤษฎีไปประยุกต์ใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางด้านสุขภาพและพฤติกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีกมาก เช่น พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับเพศ พฤติกรรมการดื่มสุราเรื้อรัง พฤติกรรมการควบคุมอาหารและน้ำหนักตัว พฤติกรรมการเลือกการออกกำลังกาย เป็นต้น (Prochaska & Velicer, 1997)

ทฤษฎีมีองค์ประกอบหลักอยู่ 4 องค์ประกอบ คือ 1) ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Stages of change) 2) กระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Process of change) 3) สมดุลในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Decisional balance) 4) การรับรู้สมรรถนะแห่งตน (Self-Efficacy) (จักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ, 2561) แสดงดังภาพ 1



ภาพ 1 แสดงองค์ประกอบเชิงทฤษฎีของรูปแบบและขั้นตอนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ที่มา: จักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ, 2561

1. ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Stages of change)

ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นแนวคิดที่นำมาใช้เพื่ออธิบายถึงขั้นตอนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในตัวบุคคลที่มีลักษณะเป็นขั้น ๆ ทฤษฎีนี้กล่าวคือ ไม่ว่าจะเป็พฤติกรรมใด ๆ ก็ตามจะจัดระดับของความพร้อมหรือความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลนั้น ๆ (พรธณี ปานเทวัญ และอายุพร ประสิทธิ์เวชชากร, 2557) โดยกระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมประกอบไปด้วย 6 ขั้นตอน ดังนี้

1.1 ชั้นไม่สนใจปัญหา (Precontemplation stage) บุคคลที่อยู่ในชั้นไม่สนใจปัญหานี้ จะไม่มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เป็นปัญหาของตนเองในอีก 6 เดือนข้างหน้า บุคคลเหล่านี้คิดว่าพฤติกรรมที่ปฏิบัติอยู่ยังไม่เป็นปัญหาเนื่องจากอาจจะยังได้รับข้อมูลที่ถูกต้องไม่เพียงพอ ไม่เห็นผลเสียที่เกิดขึ้น หรือบางคนอาจเคยพยายามที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมมาแล้วแต่กับล้มเหลวจนทำให้ขาดความเชื่อมั่น หรือรู้สึกกลัวที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตนเองอีกครั้ง จึงไม่คิดที่จะเปลี่ยนแปลงอีก ขาดความพร้อมหรือขาดแรงจูงใจในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ดังนั้นกลุ่มคนเหล่านี้ควรได้รับ

การกระตุ้นให้คิดถึงประโยชน์ของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้มากขึ้นและเร้าอารมณ์ให้รู้สึกว่าการกระทำพฤติกรรมที่ไม่ดีของตนเอง ส่งผลกระทบต่อผู้อื่นด้วย

1.2 ขั้นลึกลงใจ/ซังใจ(Contemplation stage) บุคคลที่อยู่ในขั้นลึกลงใจ/ซังใจนี้ เริ่มมีความคิดหรือรับรู้ว่าพฤติกรรมที่ทำอยู่นั้น เป็นพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดปัญหา จึงเริ่มที่จะคิดในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมภายในระยะเวลา 6 เดือนข้างหน้า หรือคิดจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมใน 30 วันข้างหน้าโดยที่ไม่เคยมีความคิดที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมมาก่อน บุคคลเหล่านี้จะเริ่มจากการชั่งถึงผลดีของพฤติกรรมใหม่และผลเสียของการปฏิบัติพฤติกรรมเดิมของตนเอง และเคยรับรู้ข้อดีและข้อเสียของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่มีลักษณะใกล้เคียงกันมาแล้ว เนื่องจากอาจจะเคยประสบกับพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องนั้นมาก่อน ดังนั้นบุคคลเหล่านี้จึงควรได้รับการเรียนรู้ว่า ถ้าเขานั้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมใหม่ เขาจะเป็นอย่างไร และกิจกรรมที่ส่งเสริมในการลดอุปสรรคหรือข้อเสียในการเปลี่ยนพฤติกรรมใหม่ได้อย่างไร

1.3 ขั้นเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติ (Preparation stage) บุคคลในขั้นเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัตินี้ มีความตั้งใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองภายใน 30 วันข้างหน้า หรือเคยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสำเร็จมาแล้ว เช่น เคยพยายามเลิกการสูบบุหรี่มาแล้ว เช่น จัดหาอุปกรณ์ออกกำลังกาย บอกเพื่อนและครอบครัวว่าจะเปลี่ยนพฤติกรรมใหม่ ดังนั้น บุคคลนี้เป็นผู้ที่อยู่ในระยะเตรียมตัว จึงควรได้รับการกระตุ้นหาแหล่งสนับสนุน ช่วยเหลือ (Support) เพื่อให้เป็นการให้กำลังใจ และเรียนรู้วิธีการปฏิบัติตัว บุคคลเหล่านี้จะมีโอกาสที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้เป็นผลสำเร็จสูงมาก

1.4 ขั้นลงมือปฏิบัติ (Action stage) บุคคลที่อยู่ในขั้นลงมือปฏิบัตินี้ เป็นบุคคลที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแบบใหม่ของตนเองเป็นผลสำเร็จแล้ว แต่ระยะเวลายังไม่เกิน 6 เดือน กิจกรรมที่จะช่วยเหลือบุคคลกลุ่มนี้ ควรเป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการให้คำแนะนำเทคนิคต่าง ๆ เพื่อช่วยให้เขาปฏิบัติกิจกรรมตามข้อตกลง (Commitment) ได้ เช่น กิจกรรมที่ทำแทนพฤติกรรมเดิมที่ส่งผลเสียต่อสุขภาพ ให้รางวัลกับตนเองเมื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้ หลีกเลี่ยงบุคคลหรือสถานการณ์ที่ทำให้เขากลับไปมีพฤติกรรมที่ไม่ดีเหมือนเดิม ในขั้นตอนนี้ ผู้ปฏิบัติพฤติกรรมต้องงดเว้นการกระทำแบบเดิมได้อย่างสิ้นเชิงหรือไม่มีโอกาสเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบทางสุขภาพจากพฤติกรรมแบบเดิมอีก

1.5 ขั้นปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง (Maintenance stage) บุคคลที่อยู่ในขั้นปฏิบัติอย่างต่อเนื่องนี้ เป็นบุคคลที่สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมใหม่มาแล้ว เป็นระยะเวลามากกว่า 6 เดือนอย่างต่อเนื่อง โดยบุคคลเหล่านี้มีแนวทาง หรือวิธีการในการป้องกันการกลับทำพฤติกรรมเดิมซ้ำ (Prevent relapse) ดังนั้นบุคคลที่อยู่ในขั้นนี้ต้องได้รับ กิจกรรมที่จะช่วยให้บุคคลนั้น รับรู้สถานการณ์ที่ทำให้เกิดความอยากที่จะกลับไปทำพฤติกรรมเดิม โดยเฉพาะการมีภาวะเครียด หรือทำให้บุคคลนั้นเกิดความเชื่อมั่นและรับรู้ถึงความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมของตนเองเพิ่มมากขึ้น

ดังนั้นจึงควรเพิ่มการเสริมแรงจากบุคคลที่ใกล้ชิดที่ผู้ปฏิบัติพฤติกรรมใหม่นี้สนิท ไว้ใจ พุดคุยหรือใช้เวลา เพื่อให้บุคคลกลุ่มนี้ปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ได้อย่างถาวร

1.6 ขั้นยุติพฤติกรรมเดิมอย่างถาวร (Termination stage) เป็นขั้นที่บุคคลกลุ่มนี้มีความเชื่อมั่นว่าจะไม่กลับไปมีพฤติกรรมที่ไม่ดีแบบเดิมอีก ถึงแม้ว่าต้องเผชิญกับสิ่งเร้าที่เข้ามาทำให้เกิดพฤติกรรมแบบเดิม บุคคลกลุ่มนี้จะต้องปฏิบัติพฤติกรรมแบบใหม่ได้อย่างต่อเนื่องและเป็นไปอย่างอัตโนมัติ

2. กระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Processes of Change)

กระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเป็นแนวคิดที่จะช่วยในการจัดกิจกรรมให้บุคคลสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปสู่ขั้นที่สูงขึ้นได้ กระบวนการเปลี่ยนแปลง เป็นกิจกรรมที่สังเกตได้ (Overt activities) และสังเกตไม่ได้ (Covert activities) ซึ่งบุคคลใช้ในการปรับเปลี่ยนความคิด ความรู้สึก หรือพฤติกรรม เพื่อขยับไปสู่ขั้นต่อไป การขยับขึ้นระยะในขั้นต้นเรียกว่า earlier stage มี 3 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นไม่สนใจปัญหา (Precontemplation) ขั้นลังเลใจ/ซังใจ (Contemplation) และขั้นเตรียมตัว (Preparation) ควรประยุกต์ด้านการรับรู้ ความคิด (Cognitive) อารมณ์ (Affective) และกระบวนการประเมิน (Evaluation processes) ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การที่บุคคลจะขยับไปสู่ระยะต่อมา (Later stage) คือ ขั้นลงมือปฏิบัติ (Action) และขั้นกระทำต่อเนื่อง (Maintenance) ควรส่งเสริมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสร้างข้อตกลง (Commitments) กิจกรรมที่ส่งเสริมการสัญญาแบบการวางเงื่อนไข (Conditioning) การเผชิญเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Contingencies) การควบคุมสิ่งแวดล้อม และการสนับสนุนช่วยเหลือ กระบวนการเปลี่ยนแปลง ดังที่กล่าวมามีรายละเอียด ดังนี้

2.1 การกระตุ้นความรู้สึกหรือการเพิ่มความตระหนักรู้ (Consciousness raising) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความรู้ การรับรู้ และความตระหนัก เพื่อเป็นการอธิบายให้รู้ถึงผลเสียของการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมใหม่และผลดีของการปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ โดยการให้ข้อมูลที่เป็นจริง หรืออรรถรงค์ผ่านสื่อต่าง ๆ

2.2 การแสดงออกทางอารมณ์และความรู้สึก (Dramatic relief) เป็นการใช้ประสบการณ์หรือความรู้สึกทำให้เกิดอารมณ์ร่วม เกิดความต้องการในการที่จะอยากเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดิม เช่น การใช้สิ่งแสดงต่างๆ แสดงอาการเศร้าเสียใจที่ไม่ได้ปฏิบัติพฤติกรรมที่ถูกต้อง การแสดงละครสมมุติ การฟังเรื่องเล่าหรือกรณีศึกษา การถ่ายทอดประสบการณ์ตรงจากบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากพฤติกรรม

2.3 การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental reevaluation) เป็นกิจกรรมที่กระตุ้นให้บุคคลตระหนักถึงผลเสียที่เกิดจากพฤติกรรมที่บุคคลนั้นกระทำอยู่ ส่งผลกระทบต่อ

ต่อตนเองหรือบุคคลรอบข้างหรือไม่ เช่น การสูบบุหรี่ทำให้ผู้ที่อยู่รอบข้างได้รับควันบุหรี่มือสอง การที่ครอบครัวต้องสูญเสียเงินจำนวนมากไปกับค่ารักษาดูแลของบุคคลนั้นเนื่องจากประสบอุบัติเหตุ

2.4 การประเมินผลกระทบต่อตนเอง (Self-reevaluation) เป็นการประเมินภาพลักษณ์ของตนเองโดยอาศัยการรับรู้ความคิด ความรู้สึกในผลดีและผลเสียของการเปลี่ยนพฤติกรรมเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติและการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิม เช่น ใช้จินตนาการว่า ถ้ายังปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิมต่อไปจะเป็นอย่างไร และถ้าปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ได้จะเกิดอะไรขึ้น

2.5 ความมีอิสระในตนเอง (Self-liberation) หมายถึงทางเลือกและการประกาศคำสัญญาที่จะปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ รวมถึงเป็นการแสดงความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติพฤติกรรมได้ การกระทำเหล่านี้เป็นการใช้กลวิธีกิจกรรมการให้คำสัญญา กลวิธีการแสดงสัญลักษณ์ เพื่อให้บุคคลเหล่านั้นมีความตั้งใจในการเปลี่ยนพฤติกรรมมากขึ้น เช่น การออกกำลังกาย โดยการให้เขียนใบสัญญาต่อตนเองว่าต่อไปนี้จะออกกำลังกายอย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์ เป็นต้น

2.6 การปลดปล่อยทางสังคม (Social liberation) เป็นการที่บุคคลนั้นจะประกาศให้สังคมได้รับรู้ และยอมรับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเอง เป็นการเพิ่มทางเลือกหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมในการปฏิบัติพฤติกรรมที่ไม่เกิดผลเสียหรือปัญหา เช่น การกำหนดนโยบายสถานที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2.7 การทดแทนด้วยสิ่งอื่น (Counterconditioning) หมายถึง การปฏิบัติกิจกรรมใหม่หรือการหาทางเลือกอื่นทดแทนพฤติกรรมที่เป็นปัญหา เช่น ให้เรียนรู้วิธีการผ่อนคลายเพื่อแก้ปัญหาความเครียด การใช้มือทำอย่างอื่นแทนการสูบบุหรี่ การสวมหมวกนิรภัยลดความเสี่ยงจากแทนหมวกนิรภัยธรรมดา เป็นต้น

2.8 การหาแรงสนับสนุนทางสังคม (Helping relationship) เป็นการสร้างแรงสนับสนุนทางสังคมจากบุคคลรอบข้าง ให้มีบทบาทในการดูแลเอาใจใส่เพื่อสนับสนุนให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้และต่อเนื่อง เช่น การมีผู้ให้คำปรึกษาทางโทรศัพท์ การมีบัดดี้คอยสนับสนุน

2.9 การควบคุมสิ่งเร้า (Stimulus control) เป็นการควบคุมสิ่งเร้าหรือตัวกระตุ้นที่ทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์หรือการเพิ่มสิ่งเร้าหรือตัวกระตุ้นเพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เช่น การออกแบบที่จอดรถห่างจากตัวอาคารเพื่อให้เกิดการเดิน การจัดกลุ่มเพื่อนช่วยเพื่อน

2.10 การจัดการกับผลที่เกิดขึ้น (Contingency management) เป็นการตอบสนองต่อผลที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยการเสริมแรง (Reinforcement) เพื่อให้บุคคลเกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติพฤติกรรมได้อย่างต่อเนื่อง เช่น เมื่อบุคคลสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ ควรมีการเสริมแรงทางบวกด้วยการให้รางวัล หรือเมื่อบุคคลไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ต้องการได้ ควรมีการเสริมแรงทางลบด้วยการงดให้รางวัล

3. หลักสมดุลการตัดสินใจ (Decisional Balance)

หลักสมดุลการตัดสินใจ เป็นกระบวนการประเมินระหว่างผลดี และผลเสีย ของแต่ละบุคคล การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะมีการชั่งน้ำหนักของข้อดี และข้อเสียของการเปลี่ยนแปลง (Pros and Cons of changing behavior) การหาเหตุผลมาเสริมการเปลี่ยนแปลงให้ได้จำนวนมากที่สุด จะทำให้การตัดสินใจปฏิบัติพฤติกรรมใหม่เกิดได้ง่ายขึ้น ข้อดีของการปฏิบัติพฤติกรรมใหม่จะเป็นแรงกระตุ้น แต่ข้อเสียของการปฏิบัติพฤติกรรมใหม่นั้นจะเป็นอุปสรรค ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทั้ง Pros และ Cons นั้นเปรียบเสมือนเป็นปัจจัยอิสระ (Independent factors) ดังนั้น แต่ละบุคคลจะมีแต่ละด้านไม่เหมือนกัน และอาจจะไม่เท่ากันเช่น บางคนต่ำ บางคนสูงหรืออาจสูงทั้ง 2 ด้าน สมดุลการตัดสินใจจะเป็นตัวคอยบอกการยับยั้งจากขั้นระยะไม่สนใจปัญหาเข้าสู่ขั้นระยะการลงมือปฏิบัติ ดังนั้น การจัดโปรแกรมหรือการปฏิบัติเพื่อให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม จึงควรเสริมการรับรู้ข้อดีของการปฏิบัติพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งจะนำไปสู่การยับยั้งจากขั้นไม่สนใจปัญหาไปสู่ขั้นตั้งใจ/ลงมือได้ และช่วยลดสิ่งขัดขวางหรือข้อเสียของการปฏิบัติพฤติกรรมลงได้

4. การรับรู้สมรรถนะแห่งตน (Self-Efficacy)

ความสามารถของตนเอง (Self-efficacy) หรือสมรรถนะของบุคคลซึ่งเป็นตัวกลาง (Mediator) ระหว่างความรู้และการปฏิบัติ เป็นส่วนประกอบที่สำคัญของทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เปรียบเสมือนเข็มทิศในการบอกทิศทางที่จะไปไว้ แม้ในสถานการณ์ที่ต้องต่อสู้กับสิ่งเล้า (Temptation) ตามทฤษฎี TTM การรับรู้สมรรถนะแห่งตนนั้นถูกนำมาใช้ 2 ประเด็น คือ

4.1 ความมั่นใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

4.2 สถานการณ์ของสิ่งเร้าที่จะทำให้กลับไปปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิม อันเป็นปัญหาสิ่งเหล่านี้ จะถูกวัดจากสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความต้องการในการกลับเข้าสู่พฤติกรรมเดิม โดยประเมินว่าบุคคลนั้นมีความมั่นใจมากน้อยแค่ไหนที่จะห้ามตนเองไม่ให้กลับสู่พฤติกรรมเดิม แบ่งออกเป็น 3 สถานการณ์ ได้แก่

4.2.1 สถานการณ์ ทางด้านบวกหรือการเข้าสังคม (Positive/Social) เช่น สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการขับขีรถจักรยานยนต์โดยใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เมื่ออยู่กับกลุ่มเพื่อน

4.2.2 สถานการณ์ทางด้านลบหรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ความรู้สึก (Negative/Affective) เช่น เมื่อเร่งรีบผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จะใช้ความเร็วมากกว่าปกติ

4.2.3 สถานการณ์ที่เป็นนิสัย หรือการเสพติด (Habit/Addictive) เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขีรถจักรยานยนต์ไปในระยะทางไกล ๆ เป็นต้น ความสามารถของตนเองจะเพิ่มขึ้นตามขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจากน้อยไปหามากและสูงสุดที่ขั้นปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง (maintenance stage) ดังนั้น ความสามารถของตนเองจึงเป็นตัวแปรสำคัญที่สามารถทำนายการ

เคลื่อนผ่านในแต่ละขั้นตอนได้โดยเฉพาะในระยะไม่สนใจปัญหาที่มีคะแนนความสามารถของตนเองต่ำ ซึ่งจะสะท้อนถึงการรับรู้ความไม่มั่นใจ และการไม่ปรารถนาที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

มงคล มุลพงษ์ (2553) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในประเทศไทย และนักศึกษาโรงเรียนฝึกอาศีพชั้นกลางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พบว่าพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาส่วนใหญ่มีการกระทำผิดกฎจราจร คือ ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบอนุญาต ขับรถเร็วเกินกว่า 80 กม./ชม. และขับรถย้อนศร

มนต์ตรี รัตนติกุล (2554) ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรและศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองแสนสุข อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุอยู่ระหว่าง 16 – 25 ปี เป็นผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่เคยไม่รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในรอบหลายปีที่ผ่านมา ไม่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมาก่อน ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร นอกจากนั้นยังพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่หลังจากดื่มสุราหรือของมีเมา

พัทธนันท์ คงทอง และสมหญิง สุคนธ์ (2556) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาชุมชนตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบอุบัติเหตุ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ เคยดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ เคยขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่

กาญจนกรรอง สุอังคะ (2559) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน ประกอบไปด้วย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความคิดกับการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ด้วยความคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

ชิตีพัทธ์ ขอนพิกุล (2559) ศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์ โดยอาศัยทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อความปลอดภัยทางถนน ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมและอิทธิพลทางอ้อมจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง พฤติกรรม

ขับรถย้อนศรได้รับอิทธิพลมาจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคล และอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคล และอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม

มงคล รัชชะ (2559) ศึกษาความชุกจากอุบัติเหตุของการขับซิ่งรถจักรยานยนต์และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย จากการศึกษาพบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้อยู่ในระดับสูง กลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุ และกลุ่มที่ไม่เคย มีทัศนคติอยู่ในระดับสูง และยังพบว่า เพศ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ขับขี่ คุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ การขับขี่ขณะฝนตก ขับซิ่งย้อนศร และขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บุญยืน ศรีสว่าง (2561) ศึกษาแนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เขตพื้นที่อำเภอสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า ประชากรที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีพฤติกรรมการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และพฤติกรรมการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

วชิระ สุริยะวงค์ และคณะ (2561) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถของวัยรุ่นโรงเรียนแห่งหนึ่ง เขตอำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่ พบว่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ความรู้เกี่ยวกับจรรยาบรรณ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ในเขตชุมชน

มนัสชนก แก้วโท และคณะ (2562) ศึกษาพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี พบว่ามีการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐานขณะขับขี่ ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ให้เพื่อนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่าหนึ่งคน และขับรถย้อนศร เมื่อจำแนกตามพฤติกรรมส่วนบุคคลในการขับขี่ พบว่าไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ แซงรถคันอื่นในชั่วโมงเร่งด่วน และไม่ใช้แตรรถในการขอทางรถคันอื่น

สรุปจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ผ่านมาพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางท้องถนนได้แก่ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด พฤติกรรมขับซิ่งรถจักรยานยนต์ย้อนศร พฤติกรรมตีมีแตรตีมีแตรที่มีแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับขี่

รถจักรยานยนต์ พุติกรรมซ้ำชีพาสัญญาณไฟแดง พุติกรรมซ้ำซึ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน พุติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย และพุติกรรมให้ผู้ซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพุติกรรม

ศรายุทธ เงามูทอง (2556) ศึกษาการพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมพุติกรรมการออกกำลังกายของนิสิตที่มีภาวะโภชนาการเกิน และเพื่อศึกษาผลของโปรแกรมที่มีต่อระดับขั้นของพุติกรรม และสมรรถภาพทางกายที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ ก่อนและหลังเข้าโปรแกรม ผลการศึกษา พบว่า ภายหลังจากได้รับโปรแกรมกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยระดับขั้นของพุติกรรมการออกกำลังกายหลังเข้าร่วมโปรแกรมสูงกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมส่งเสริมการออกกำลังกาย และหลังการทดลอง ค่าเฉลี่ยระดับขั้นของพุติกรรมการออกกำลังกาย ของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม

จักริน ดั่งคำ (2557) ศึกษาการพัฒนาโปรแกรมปรับเปลี่ยนพุติกรรมการสูบบุหรี่โดยใช้ทฤษฎีขั้นตอนการปรับเปลี่ยนพุติกรรมและทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมของนิสิตนักศึกษาในสถาบันอุดมศึกษา ผลการศึกษาพบว่า ประสิทธิภาพของโปรแกรมที่พัฒนาขึ้นส่งผลต่อค่าเฉลี่ยคะแนนด้านความรู้ เจตคติ การปฏิบัติเรื่องบุหรี่และสารนิโคตินในปัสสาวะ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในระยะหลังการทดลองและระยะติดตามผล ผลของโปรแกรมมีประสิทธิภาพทำให้นิสิตนักศึกษาปรับเปลี่ยนพุติกรรมการสูบบุหรี่ได้

ปิยะภัทร มานะสถิตพงศ์ และเอมอชฌา วัฒนบุรานนท์ (2558) การพัฒนาโปรแกรมเปลี่ยนแปลงพุติกรรมการบริโภคอาหารและการออกกำลังกายโดยใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพุติกรรมสำหรับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นที่มีภาวะน้ำหนักเกิน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากได้รับโปรแกรมกลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพุติกรรมการรับประทานอาหารและการออกกำลังกาย และผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน สูงกว่าก่อนการทดลองและกลุ่มควบคุม และมีน้ำหนักตัวลดลง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$)

วรุณีย์ สีม่วงงาม และอนุชา เพียรชนะ (2558) ศึกษาผลของโปรแกรมลดน้ำหนักโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้สมรรถนะแห่งตน ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพุติกรรมร่วมกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมของนักศึกษาพยาบาลที่มีภาวะน้ำหนักเกินมาตรฐาน มหาวิทยาลัยราชธานี ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับโรคอ้วนและการลดน้ำหนัก ด้านการรับรู้สมรรถนะแห่งตนด้านความคาดหวังผลลัพธ์ในการลดน้ำหนัก ด้านพุติกรรมการลดน้ำหนัก ด้านแรงสนับสนุนทางสังคม สูงกว่ากลุ่มควบคุม มีค่าดัชนีมวลกาย (BMI) ต่ำกว่ากลุ่มควบคุม และมีค่าเฉลี่ยของคะแนนในภาพรวมกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บุญส่ง นาคอ่อน, ศากุล ช่างไม้ และสมพันธ์ หิณูชีระนันท์ (2559) ศึกษาผลลัพธ์ของการใช้โปรแกรมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมต่อความรู้ พฤติกรรมการดูแลตนเองและความสามารถการเดินใน 6 นาที ของผู้ป่วยที่มีภาวะหัวใจล้มเหลว กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ป่วยที่เป็นโรคหัวใจและหลอดเลือดที่ได้รับการวินิจฉัยจากแพทย์ว่ามีภาวะหัวใจล้มเหลว ที่รับการรักษาจากแพทย์ในโรงพยาบาลพระจอมเกล้า จังหวัดเพชรบุรี จำนวน 60 ราย เป็นกลุ่มทดลอง 30 ราย ได้รับโปรแกรมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของโปรแชสกา (Prochaska) ส่วนกลุ่มควบคุม 30 ราย ได้รับการพยาบาลตามปกติ ผลการศึกษาพบว่า หลังได้รับโปรแกรมผู้ป่วยภาวะหัวใจล้มเหลวในกลุ่มทดลองมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยคะแนนความรู้ พฤติกรรมการดูแลตนเองในการป้องกันและควบคุมภาวะแทรกซ้อนและความสามารถการเดินใน 6 นาที มากกว่ากลุ่มที่ได้รับการพยาบาลตามปกติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

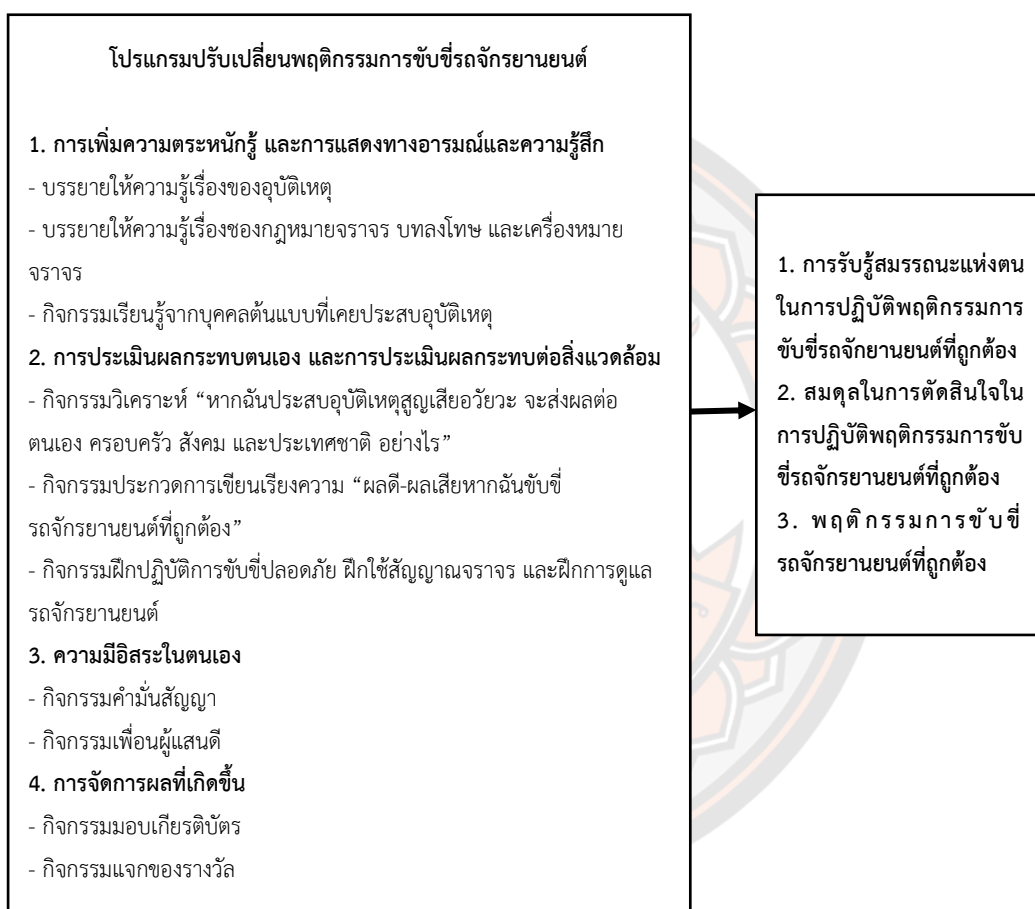
สุมาลี ปัญญาคำ, พรทิภา บุตรเสร็จ และผกา มาศ สุธิตวินิช (2559) ศึกษาวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-experimental Research) แบบกลุ่มเดียวทำการรวบรวมข้อมูลก่อนและหลังทำการทดลอง (One Group Pre-Posttest Design) โดยการประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Stages of Change Model) ร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม (Social Support Theory) พบว่า ภายหลังจากทดลองกลุ่มเป้าหมายสามารถเลิกบุหรี่ได้ มีค่าเฉลี่ยของคะแนนด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรคและอันตรายของการสูบบุหรี่ ด้านความคาดหวังในความสามารถของตนเองในการเลิกสูบบุหรี่ ด้านความคาดหวังในผลที่ได้รับจากการเลิกสูบบุหรี่และมีการปฏิบัติตัวในการเลิกสูบบุหรี่ สูงกว่าก่อนทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

ปัทมา สุพรรณกุล, อาจันต์ สงทับ, สายพิณ ศิรินวน และอัศวิน ลีเมธกุลรักษ์ (2561) ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อความรู้การจัดการเบาหวานด้วยตนเองและระดับน้ำตาลในเลือดของกลุ่มเสี่ยงโรคเบาหวานชนิดที่ 2 จังหวัดสุโขทัย ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากได้รับโปรแกรมกลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องการจัดการเบาหวานด้วยตนเอง ดีกว่าก่อนการได้รับโปรแกรม ($p\text{-value} < 0.001$) และมีค่าระดับน้ำตาลในเลือดลดลงต่ำกว่าก่อนการได้รับโปรแกรม ($p\text{-value} < 0.001$) เมื่อเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่าหลังได้รับโปรแกรม กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องการจัดการเบาหวานด้วยตนเองเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มควบคุม ($p\text{-value} < 0.001$) และมีค่าระดับน้ำตาลในเลือดลดลงดีกว่ากลุ่มควบคุม ($p\text{-value} < 0.001$) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุปทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงความตั้งใจ หรือความพร้อมของตัวบุคคลที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และการตัดสินใจของบุคคลนั้นๆ โดยจำแนกบุคคลในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมออกเป็น 6 ขั้น และมีกระบวนการที่ช่วยให้แต่ละบุคคลยับยั้งเลื่อนขั้นใน

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องพบว่า ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมถูกนำไปประยุกต์ใช้ในการจัดกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพ เพิ่มระดับความรู้ เพิ่มการรับรู้โอกาสเสี่ยง เพิ่มการรับรู้สมรรถนะแห่งตน และสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

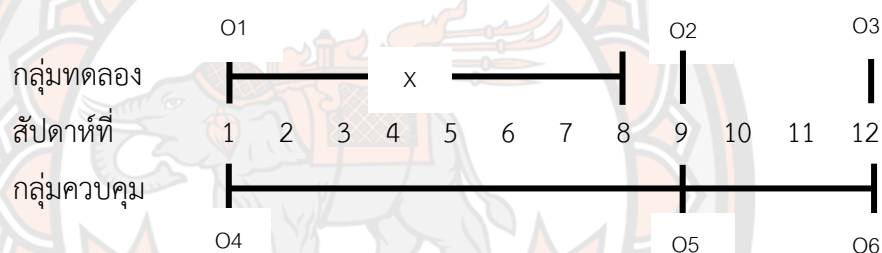


ภาพ 2 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi – experimental research) เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก โดยเปรียบเทียบผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อนการทดลอง หลังการทดลองในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการทดลองในระยะติดตามผลการทดลองสัปดาห์ที่ 12 ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม ใช้ระยะเวลาดำเนินการวิจัย 12 สัปดาห์ โดยมีรูปแบบการวิจัย ดังนี้



ภาพ 3 แสดงรูปแบบการวิจัย

- X หมายถึง โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
- O1, O4 หมายถึง การเก็บข้อมูลแบบสอบถาม ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุมในสัปดาห์แรกก่อนเริ่มโปรแกรมในกลุ่มทดลอง
- O2, O5 หมายถึง การเก็บข้อมูลแบบสอบถาม ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม หลังการทดลอง ในสัปดาห์ที่ 9
- O3, O6 หมายถึง การเก็บข้อมูลแบบสอบถาม ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม หลังการทดลองอยู่ในระยะติดตามผล ในสัปดาห์ที่ 12

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ เป็นวัยรุ่นเพศชายและเพศหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัดพิษณุโลก ที่มีการจัดการเรียนการสอนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเป็นโรงเรียนขนาดกลางขึ้นไป

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ผู้วิจัยทำการคัดเลือกโรงเรียน 2 โรงเรียนโดยวิธีการจับสลากรายชื่อสถาบันการศึกษาของภาครัฐ ที่เป็นโรงเรียนขนาดกลางขึ้นไป โดยแห่งที่ได้รับการคัดเลือกเป็นรายชื่อแรกจะเป็นกลุ่มทดลอง และสถาบันที่ 2 จะเป็นกลุ่มควบคุม ต่อจากนั้นผู้วิจัยจะขอให้คุณครูที่รับเรื่องในการติดต่อประสานงานกับผู้วิจัยสุ่มนำนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเพื่อเข้าร่วมโครงการ จากการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา ผลของโปรแกรมขับชี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (วรวิษา ภูผิวแก้ว, 2560) พบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตัวในการขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายระหว่างกลุ่มทดลอง ($M_1=43.16$, $SD_1=5.00$) และกลุ่มควบคุม ($M_2=40.14$, $SD_2=6.48$) ผู้วิจัยจึงนำมาคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างและค่าขนาดอิทธิพล (Effect size) จากโปรแกรม GPower version 3.1 โดยค่าขนาดอิทธิพล (effect size) เท่ากับ 0.52 ที่ระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 และอำนาจการทดสอบ (Power) เท่ากับ 0.80 ได้ค่าขนาดตัวอย่างแบบทดสอบสมมติฐานทางเดียวจำนวน 47 รายต่อกลุ่ม ผู้วิจัยเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ป้องกันกลุ่มตัวอย่างถอนตัวหรือขาดการติดต่อ 10% ดังนั้นในการศึกษาคั้งนี้ผู้วิจัยเก็บข้อมูลทั้งหมด 104 ราย แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 52 ราย และกลุ่มควบคุม 52 ราย โดยผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์คัดเข้าดังนี้

เกณฑ์คัดเข้า (Inclusion Criteria)

1. เป็นผู้มีอายุระหว่าง 15 – 19 ปี ทั้งเพศชายและเพศหญิง
2. กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย
3. มีความสามารถในการขับชี่รถจักรยานยนต์ มีใบขับชี่รถจักรยานยนต์ และใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางอย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์
4. เป็นผู้ที่มิมีพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ที่ถูกวิเคราะห์จากแบบสอบถามขึ้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม โดยอยู่ในระดับความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ชั้นไม่สนใจปัญหา (Pre-contemplation stage) และชั้นลังเลใจ (Contemplation stage)
5. ได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองหรือผู้แทนโดยชอบธรรมในการเข้าร่วมกิจกรรมตามโปรแกรม

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion Criteria)

ผู้เข้ารับการศึกษาทดลอง เข้าร่วมโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับชี่รถจักรยานยนต์ไม่ครบตามตารางกิจกรรม 12 สัปดาห์

เกณฑ์ถอนถอน (Withdrawal criteria)

1. ผู้วิจัยจะถอนอาสาสมัครออกจากการศึกษาระหว่างดำเนินการวิจัยหากอาสาสมัครเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ หรืออุบัติเหตุอื่น ๆ ที่ทำให้ไม่สามารถเข้าร่วมโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับชี่รถจักรยานยนต์ต่อไปได้
2. ผู้ปกครองของอาสาสมัครประสงค์ขอถอนความยินยอมระหว่างการดำเนินการโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับชี่รถจักรยานยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบไปด้วย
 - 1.1 แบบสอบถาม ผู้วิจัยพัฒนาแบบสอบถามจากทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวกับพฤติกรรม การขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยของ กัลยรัตน์ กำลังเหลือ, กรุณา จันทุม, ทะนงศักดิ์ ทองศรีสุข และวราวุฒ มหามิตร (2559); กาญจน์กรอง สุธังคะ (2559); มงคล มูลพงษ์ (2553) ประกอบไปด้วย
 - 1.1.1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ที่เคยขับชี่รถจักรยานยนต์ ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์รายสัปดาห์ ความเร็วเฉลี่ยในการขับชี่ และประวัติเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับชี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์
 - 1.1.2 แบบประเมินพฤติกรรม การขับชี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบวัดมาตราส่วนประมาณค่าวัด 5 ระดับ (Rating scale) ซึ่งมีข้อคำถามจำนวน 28 ข้อ คำถามเชิงบวก 11 ข้อ และคำถามเชิงลบ 17 ข้อ

โดยมีเกณฑ์การเลือกตอบดังนี้

เป็นประจำ	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติ ทุกครั้งเป็นประจำ
บ่อยครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติ 5 – 6 ครั้งต่อสัปดาห์
บางครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติ 3 – 4 ครั้งต่อสัปดาห์
นาน ๆ ครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติ 1 – 2 ครั้งต่อสัปดาห์
ไม่เคยเลย	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติเลย

การให้คะแนนข้อคำถามเชิงบวก

เป็นประจำ	ได้คะแนน	5	คะแนน
บ่อยครั้ง	ได้คะแนน	4	คะแนน
บางครั้ง ได้	ได้คะแนน	3	คะแนน
นาน ๆ ครั้ง	ได้คะแนน	2	คะแนน
ไม่เคยเลย	ได้คะแนน	1	คะแนน

การให้คะแนนข้อคำถามเชิงลบ

เป็นประจำ	ได้คะแนน	1	คะแนน
บ่อยครั้ง	ได้คะแนน	2	คะแนน
บางครั้ง ได้	ได้คะแนน	3	คะแนน
นาน ๆ ครั้ง	ได้คะแนน	4	คะแนน
ไม่เคยเลย	ได้คะแนน	5	คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับของการวัด}}$$

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = \frac{5-1}{5}$$

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = 0.8$$

ค่าเฉลี่ยคะแนน	1.00 – 1.80	หมายถึง	พฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์แย่มาก
ค่าเฉลี่ยคะแนน	1.81 – 2.60	หมายถึง	พฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์แย่มาก
ค่าเฉลี่ยคะแนน	2.61 – 3.40	หมายถึง	พฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์พอใช้
ค่าเฉลี่ยคะแนน	3.41 – 4.20	หมายถึง	พฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์ดี
ค่าเฉลี่ยคะแนน	4.21 – 5.00	หมายถึง	พฤติกรรมอยู่ในเกณฑ์ดีมาก

1.1.3 แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความมั่นใจของบุคคลที่จะปฏิบัติพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่เป็นอุปสรรค ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง เครื่องมือชิ้นนี้ เป็นแบบวัดมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating scale) มีข้อคำถาม จำนวน 8 ข้อ โดยมีเกณฑ์การเลือกตอบดังนี้

มั่นใจมากที่สุด	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามมีความมั่นใจมากที่สุด
มั่นใจมาก	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามมีความมั่นใจมาก
มั่นใจปานกลาง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามมีความมั่นใจปานกลาง
มั่นใจบางครั้ง	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามมีความมั่นใจบางครั้ง
ไม่มั่นใจ	หมายถึง	ผู้ตอบแบบสอบถามไม่มั่นใจเลย

การให้คะแนนข้อคำถามเชิงบวก

มั่นใจมากที่สุด	ได้คะแนน	5	คะแนน
มั่นใจมาก	ได้คะแนน	4	คะแนน
มั่นใจปานกลาง	ได้คะแนน	3	คะแนน
มั่นใจบางครั้ง	ได้คะแนน	2	คะแนน
ไม่มั่นใจ	ได้คะแนน	1	คะแนน

การให้คะแนนข้อคำถามเชิงลบ

มั่นใจมากที่สุด	ได้คะแนน	1	คะแนน
มั่นใจมาก	ได้คะแนน	2	คะแนน
มั่นใจปานกลาง	ได้คะแนน	3	คะแนน
มั่นใจบางครั้ง	ได้คะแนน	4	คะแนน
ไม่มั่นใจ	ได้คะแนน	5	คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับของการวัด}}$$

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = \frac{5-1}{5}$$

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = 0.8$$

ค่าเฉลี่ยคะแนน 1.00 – 1.80 หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับชื้อระดับน้อยมาก

ค่าเฉลี่ยคะแนน 1.81 – 2.60 หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับชื้อระดับน้อย

ค่าเฉลี่ยคะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับชื้อระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยคะแนน 3.41 – 4.20 หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ระดับสูง

ค่าเฉลี่ยคะแนน 4.21 – 5.00 หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่ระดับสูงมาก

1.1.4 แบบสอบถามความสมดุลของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการตัดสินใจเปรียบเทียบระหว่างผลดี กับผลเสียที่ผู้ตอบแบบสอบถามคาดว่าจะได้รับจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง (จักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ, 2561) เป็นแบบวัดมาตราส่วนประมาณค่าวัด 5 ระดับ (Rating scale) มีข้อความถามจำนวน 10 ข้อ โดยมีเกณฑ์การเลือกตอบดังนี้

มากที่สุด หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระดับมากที่สุด

มาก หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระดับมาก

ปานกลาง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระดับปานกลาง

อาจจะ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระดับน้อย

ไม่อย่างแน่นอน หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่มีความคิดที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

การให้คะแนนข้อความเชิงบวก

มากที่สุด ได้คะแนน 5 คะแนน

มาก ได้คะแนน 4 คะแนน

ปานกลาง ได้คะแนน 3 คะแนน

อาจจะ ได้คะแนน 2 คะแนน

ไม่อย่างแน่นอน ได้คะแนน 1 คะแนน

การให้คะแนนข้อความเชิงลบ

มากที่สุด ได้คะแนน 1 คะแนน

มาก ได้คะแนน 2 คะแนน

ปานกลาง ได้คะแนน 3 คะแนน

อาจจะ ได้คะแนน 4 คะแนน

ไม่อย่างแน่นอน ได้คะแนน 5 คะแนน

กำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับของการวัด}}$$

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = \frac{5-1}{5}$$

$$\text{ช่วงคะแนนในชั้น} = 0.8$$

ค่าเฉลี่ยคะแนน 1.00 – 1.80 หมายถึง มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอยู่ในระดับน้อยมาก

ค่าเฉลี่ยคะแนน 1.81 – 2.60 หมายถึง มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ยคะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ยคะแนน 3.41 – 4.20 หมายถึง มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ยคะแนน 4.21 – 5.00 หมายถึง มีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอยู่ในระดับมากที่สุด

1.2 แบบคัดกรองชั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบสอบถามถึงความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของแต่ละบุคคล โดยการประเมินว่าในปัจจุบัน ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับใด ตามทฤษฎีขั้นต้นของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (The Transtheoretical Model)

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง หมายถึง

1. พฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางทุกครั้ง
2. พฤติกรรมไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับขี่

รถจักรยานยนต์

3. พฤติกรรม不使用โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

4. พฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินกว่าที่กฎหมาย

กำหนด

5. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท เช่น การไม่เลี้ยวกะทันหัน การไม่ขับขี่ด้วยความคึกคะนอง การมีความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์

แบบสอบถามเป็นแบบให้ทำเครื่องหมายหน้าข้อความที่ตรงกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถามในปัจจุบัน เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียว ประกอบไปด้วย 6 ข้อตัวเลือก

2. เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นโดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (TTM) ของ Prochaska & DiClemente (1983) เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษา จำนวน 12 สัปดาห์ ประกอบไปด้วยกิจกรรม 8 สัปดาห์ และติดตามผล 3 สัปดาห์ รายละเอียดกิจกรรมดังนี้

สัปดาห์ที่ 1 ยินดีที่ได้รู้จัก

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อแนะนำตัวของผู้วิจัย ชี้แจงโครงการวิจัย และสร้างสัมพันธภาพ
2. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมตอบแบบสอบถาม

หลักแนวคิด

ผู้วิจัยแนะนำตัว สร้างสัมพันธภาพที่ดีระหว่างผู้วิจัยและผู้เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อลดความตึงเครียด เกิดความไว้วางใจ และให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยแนะนำตัวเอง กล่าวทักทาย ชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัย และกิจกรรมสั้นทนาการสร้างสัมพันธภาพแก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม
2. แจกใบยินยอมความสมัครใจเข้าร่วมโครงการ และแบบสอบถาม พร้อมอธิบายการทำแบบสอบถาม

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. แบบยินยอมความสมัครใจเข้าร่วมโครงการ
2. แบบสอบถามเก็บข้อมูล

การประเมินผล

1. จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม
2. ใบตอบรับความความสมัครใจเข้าร่วมโครงการ

สัปดาห์ที่ 2 อุบัติเหตุน่ารู้

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมรับข่าวสารที่ถูกต้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน พฤติกรรมเสี่ยงที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ผลกระทบของอุบัติเหตุ
2. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความตระหนักรู้จากข้อมูลที่ได้รับ

หลักแนวคิด

การสร้างจิตสำนึก เพิ่มความตระหนัก กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดประสบการณ์ หรือความรู้สึกร่วมทางอารมณ์ โดยการอธิบายให้รู้ถึงผลเสียของการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมใหม่และผลดีของการปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ โดยการให้ข้อมูลที่เป็นจริง เพื่อเกิดความต้องการในการที่จะอยากเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดิม

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสันทนาก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยได้บรรยายและเปิดวีดิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับรู้ถึงความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน ได้แก่ อุบัติเหตุจากพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสม ก่อนและขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากพฤติกรรมขับขี่โดยใช้ความเร็วและการไม่เคารพกฎหมายจราจร และอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่โดยความคึกคะนอง
3. ร่วมกันอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยคำถามปลายเปิด “คิดอย่างไรกับการเกิดอุบัติเหตุ”

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. สื่อที่ใช้ในการนำเสนอ ได้แก่ วีดิทัศน์เหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุต่างๆ
2. วีดิทัศน์เรื่องอุบัติเหตุ

การประเมินผล

สังเกตความร่วมมือในการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

สัปดาห์ที่ 3 กฎหมายจราจร

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมข่าวสารที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจร และบทลงโทษ

2. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความตระหนักรู้จากข้อมูลที่ได้รับ

หลักแนวคิด

การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นการกระตุ้นให้บุคคลตระหนักถึงผลเสียที่เกิดจากพฤติกรรมที่บุคคลนั้นกระทำอยู่ ส่งผลกระทบต่อตนเองหรือบุคคลรอบข้างหรือไม่

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสันตนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยทบทวนความรู้ของสัปดาห์ที่ผ่านมา
3. ผู้วิจัยจัดกิจกรรมเสริมสร้างความรู้ร่วมกับวิทยากรจากกลุ่มงานจราจร สถานีตำรวจภูธรวังทอง จังหวัดพิษณุโลกเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ บทลงโทษ เครื่องหมายจราจร วิเคราะห์ความผิดและบทลงโทษจากสถานการณ์จำลอง
4. กิจกรรมกลุ่ม “หากฉันประสบอุบัติเหตุ สูญเสียอวัยวะ จะส่งผลกระทบต่อฉัน ต่อครอบครัวฉัน ต่อสังคมและประเทศชาติ อย่างไร”

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. สื่อที่ใช้ในการนำเสนอ ได้แก่ 프리เซนเทชั่นกฎหมายจราจร และบทลงโทษ
2. รูปภาพเครื่องหมายจราจร
3. กระดาษฟลิปชาร์ต สีเขียน

การประเมินผล

1. สังเกตความร่วมมือในการตอบคำถาม
2. ประเมินการให้ความร่วมมือทำกิจกรรมกลุ่มจากผลงาน

สัปดาห์ที่ 4 การเรียนรู้จากตัวแบบ

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความตระหนักรู้ และการชั่งน้ำหนักในกระบวนการสมดุล การตัดสินใจจากบุคคลต้นแบบทั้งด้านดี และไม่ดี

หลักแนวคิด

การประเมินผลกระทบต่อตนเอง เป็นการประเมินภาพลักษณ์ของตนเองโดยอาศัยการรับรู้ความคิด ความรู้สึกในผลดีและผลเสียของการเปลี่ยนพฤติกรรมเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติ และการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิม

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสันตนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยทบทวนความรู้ของสัปดาห์ที่ผ่านมา
3. ผู้วิจัยแชร์ประสบการณ์ของตัวเองเพื่อเป็นแบบอย่างของการทำตามกฎหมายจราจรว่าคืออะไร ต้องปฏิบัติตนอย่างไร และได้รับผลกระทบอย่างไร และเชิญบุคคลที่มีประสบการณ์อุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ มาแชร์ประสบการณ์ตั้งแต่ก่อนเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และการสูญเสีย

4. กิจกรรมกลุ่มแลกเปลี่ยนเรียนรู้หัวข้อ “จากบุคคลต้นแบบ น้องๆ ได้อะไร”

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. บุคคลต้นแบบที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งด้านดี และไม่ดี
2. กระดาษฟลิปชาร์ต สีเทียน

การประเมินผล

1. สังเกตความร่วมมือในการตอบคำถาม
2. ประเมินการให้ความร่วมมือทำกิจกรรมกลุ่มจากผลงาน

สัปดาห์ที่ 5 สมุดการตัดสินใจ

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้ข้่งน้ำหน้กทางความคิดถึงผลดี และผลเสียของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

หลักแนวคิด

การประเมินผลกระทบต่อตนเอง เป็นการประเมินภาพลักษณ์ของตนเองโดยอาศัยการรับรู้ความคิด ความรู้สึกในผลดีและผลเสียของการเปลี่ยนพฤติกรรมเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติ และการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิม

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสันตนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยทบทวนความรู้ของสัปดาห์ที่ผ่านมา
3. ผู้วิจัยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเขียนเรียงความประกวดในหัวข้อ ผลดี-ผลเสียของการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความปลอดภัย โดยมีของรางวัลแจกในสัปดาห์ถัดไป

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

กระดาษ A4

การประเมินผล

ประเมินจากผลงานเรียงความ

สัปดาห์ที่ 6 ความสามารถแห่งตน

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมฝึกปฏิบัติการดูแลรักษารถจักรยานยนต์
2. เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมฝึกปฏิบัติขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร และการ

ใช้สัญญาณจราจร

หลักแนวคิด

การรับรู้สมรรถนะแห่งตน คือความคิดความมั่นใจในตนเองว่าจะสามารถแสดงพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง จากประสบการณ์ที่ได้ฝึกปฏิบัติ

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม แนะนำวิทยากรใหม่ และกิจกรรมสั้นทางการแจกของรางวัลให้แก่ผู้ชนะกิจกรรมเขียนเรียงความของสัปดาห์ที่ผ่านมา
2. ผู้วิจัยและวิทยากรจากบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ได้จัดกิจกรรมฝึกปฏิบัติขับขี่ปลอดภัย ฝึกใช้สัญญาณจราจร และฝึกการดูแลรถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ต่าง ๆ

3. แลกเปลี่ยนเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญ

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. วิทยากรจากบริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์
2. รถจักรยานยนต์ของผู้เข้าร่วมกิจกรรม
3. อุปกรณ์สร้างสถานการณ์จำลองแบบต่างๆ
4. ป้ายสัญญาณจราจรต่างๆ

การประเมินผล

ประเมินจากการให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม

สัปดาห์ที่ 7 ตั้งเป้าหมาย

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างพันธะสัญญาในการจะปฏิบัติพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

หลักแนวคิด

การประกาศคำสัญญาที่จะปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ รวมถึงเป็นการแสดงความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติพฤติกรรมได้ การกระทำเหล่านี้เป็นการใช้กลวิธีกิจกรรมการให้คำสัญญา กลวิธีการแสดงสัญลักษณ์ เพื่อให้บุคคลเหล่านั้นมีความตั้งใจในการเปลี่ยนพฤติกรรมมากขึ้น

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสันทนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยทบทวนความรู้ของสัปดาห์ที่ผ่านมา
3. ผู้วิจัยชี้แจงกิจกรรมคำมั่นสัญญา และให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเซ็นสัญญาจะปฏิบัติพฤติกรรมการขับชี่ที่ปลอดภัย
4. กิจกรรมเพื่อผู้สนใจ โดยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมจับฉลากชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านอื่น และเก็บเป็นความลับคอยสังเกตพฤติกรรมการขับชี่ของบุคคลนั้น บันทึกและแจ้งผู้วิจัยเพื่อเก็บเป็นคะแนนรวมในกิจกรรม

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. ใบเซ็นชื่อปฏิญาณตนในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับชี่ที่ปลอดภัย
2. สลากรายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรม
3. แบบบันทึกพฤติกรรมเสี่ยง

การประเมินผล

ประเมินจากการให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม

สัปดาห์ที่ 9 ติดตามผล

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

เพื่อติดตามผลพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ปลอดภัย

หลักแนวคิด

ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่อยู่ในขั้นลงมือปฏิบัตินี้ เป็นบุคคลที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแบบใหม่ของตนเองเป็นผลสำเร็จแล้ว แต่ระยะเวลายังไม่เกิน 6 เดือน ผู้เข้าร่วมกิจกรรมต้องงดเว้นการกระทำแบบเดิมได้อย่างสิ้นเชิง

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสันทนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยทบทวนกิจกรรมเพื่อนผู้สนใจ โดยการให้ส่งแบบบันทึกพฤติกรรมเสี่ยง

3. ผู้วิจัยสรุปกิจกรรมที่ผ่านมาทั้งหมด
4. ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมครั้งที่ 2

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. สื่อที่ใช้ในการนำเสนอ ได้แก่ 프리เซนเทชั่นสรุปกิจกรรม 7 สัปดาห์ที่ผ่านมา
2. แบบสอบถามของผู้วิจัย

การประเมินผล

1. ประเมินจากการให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม
2. ประเมินผลจากแบบบันทึกพฤติกรรมเสี่ยง

สัปดาห์ที่ 12 เสริมแรง

ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับชีร์รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง

หลักแนวคิด

การเสริมแรง เป็นการสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติพฤติกรรมได้อย่างต่อเนื่อง เมื่อบุคคลสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ ควรมีการเสริมแรงทางบวกด้วยการให้รางวัล หรือเมื่อบุคคลไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ต้องการได้ ควรมีการเสริมแรงทางลบด้วยการงดให้รางวัล

ขั้นตอนดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยกล่าวทักทายผู้เข้าร่วมกิจกรรม และกิจกรรมสั้นทนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก
2. ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมครั้งที่ 3
3. ผู้วิจัยและคณะครูของโรงเรียนมอบเกียรติบัตรแก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม
4. ผู้วิจัยและคณะครูของโรงเรียนมอบของรางวัลแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมดีเด่น
5. ผู้วิจัยและคณะครูของโรงเรียนกล่าวจบโครงการ พร้อมทั้งถ่ายรูปร่วมกัน

สื่อที่ใช้ในกิจกรรม

1. แบบสอบถามของผู้วิจัย
2. เกียรติบัตร
3. เสื้อกรีนลายขับชีร์ปลอดภัยที่ผู้วิจัยออกแบบ (ของรางวัล)

การประเมินผล

ประเมินจากการให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

1. การตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (Content Validity) และความเหมาะสม โดยการนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ตรวจสอบและพิจารณาประกอบไปด้วย อาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสาธารณสุขที่มีความเชี่ยวชาญด้านแนวคิด และทฤษฎีจำนวน 1 ท่าน และอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสาธารณสุขที่มีความเชี่ยวชาญด้านกระบวนการและเครื่องมือ 2 ท่าน จากนั้นนำผลการพิจารณามาคำนวณหาค่าดัชนีความตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถาม (Content Validity Index: CVI) โดยสัดส่วนของข้อความที่ผู้ทรงคุณวุฒิทุกคนมีความเห็นตรงกันในตัวเลือก 3 และ 4 คะแนน ไม่น้อยกว่า 0.8 และนำข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เครื่องมือสมบูรณ์มากขึ้น

2. การตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability) โดยนำเครื่องมือแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา ไปทดสอบใช้ (Try Out) กับประชากรที่มีคุณลักษณะคล้ายกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ราย มีค่าความเที่ยง เท่ากับ 0.888 (Cronbach's Alpha Coefficient) ยอมรับระดับความเชื่อมั่นที่ 0.7 ขึ้นไป (Wathna Soonthorndhai & Wanida Kuchaisit, 2015) เมื่อแยกเป็นรายส่วน พบว่า

2.1 แบบประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าความเที่ยง เท่ากับ 0.845 (Cronbach's Alpha Coefficient)

2.2 แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีค่าความเที่ยง เท่ากับ 0.838 (Cronbach's Alpha Coefficient)

2.3 แบบสอบถามความสมดุลของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ มีค่าความเที่ยง เท่ากับ 0.766 (Cronbach's Alpha Coefficient)

การพิทักษ์สิทธิผู้เข้าร่วมวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นวิทยานิพนธ์เสนอบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต ได้ผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัย เลขที่ NU-IRB P2-0339/2564 วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นนโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก ขอความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถามในการให้ข้อมูลที่ตรงตามความเป็นจริง ในการเก็บข้อมูลในครั้งนี้ ผู้วิจัยพิทักษ์สิทธิผู้ให้ข้อมูลตั้งแต่เริ่มต้นการเก็บข้อมูลจนกระทั่งนำเสนอผลการวิจัย ผู้วิจัยรับผิดชอบต่อผู้ให้ข้อมูลดังนี้

1. ผู้วิจัยนำเสนอโครงการวิจัยต่อคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ เพื่อพิจารณาและรับรองการอนุมัติโครงการวิจัย และการเก็บข้อมูลในมนุษย์
2. ผู้วิจัยทำหนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูลไปที่สถาบันการศึกษาทั้ง 2 แห่งจากสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สังกัดสำนักเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขต 39 ที่ได้จากการสุ่ม และปกปิดข้อมูลของสถาบันการศึกษานั้น โดยการใช้รหัสแทนชื่อของสถาบัน
3. ผู้วิจัยดำเนินการติดต่อไปทางสถาบันการศึกษาทั้ง 2 แห่งที่ได้รับการคัดเลือก และให้คุณครูที่รับเรื่องในการติดต่อประสานงานกับผู้วิจัย สุ่มนำนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายที่มีพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย เพื่อนำมาชี้แจงและขอความร่วมมือในการเข้าร่วมโครงการผ่านแบบขออนุญาตเข้าร่วมโครงการ
4. ผู้วิจัยดำเนินการโครงการในวันและเวลาที่ไม่ว่างต่อการเรียนการสอนของโรงเรียน โดยเลือกวันและเวลาตรงกับเวลาว่างของการจัดการเรียนการสอนของโรงเรียนในช่วงเวลาบ่ายของวันพฤหัสบดี
5. ผู้วิจัยชี้แจงและพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูล ในเรื่องของวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนต่าง ๆ ของการวิจัย การนำข้อมูลไปใช้ โดยผู้ให้ข้อมูลและผู้ปกครองของผู้ให้ข้อมูลจะเซ็นชื่อเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ผู้ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จะมีอิสระในการร่วมและถอนตัวจากการวิจัยได้ตลอดเวลา ซึ่งจะไม่มีผลกระทบใด ๆ ทั้งสิ้น การเก็บรวบรวมข้อมูลจะกระทำโดยคำนึงถึงความสะดวกของผู้ให้ข้อมูลเป็นหลัก
6. ผู้วิจัยทำการเก็บรักษาเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ เป็นอย่างดี มีระบบการทำลายเอกสารหลังสิ้นสุดการดำเนินการวิจัย เพื่อป้องกันข้อมูลรั่วไหลและปกป้องความเป็นส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล การตีพิมพ์และเผยแพร่ผลงานวิจัย กระทำในภาพรวม ไม่เฉพาะเจาะจงเสนอข้อมูลรายบุคคล
7. หลังการเสร็จสิ้นการดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยจะกลับไปให้โปรแกรมแก่กลุ่มควบคุมเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมและก่อประโยชน์แก่ทั้งสองกลุ่ม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การดำเนินการทดลองแบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ระยะเตรียมการก่อนดำเนินการทดลอง

1. ผู้วิจัยนำหนังสือขอเก็บข้อมูลและดำเนินการวิจัย ของทางมหาวิทยาลัยนเรศวร เข้าติดต่อผู้อำนวยการโรงเรียนทั้ง 2 แห่ง เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ และขอความอนุเคราะห์ ในการดำเนินการวิจัยและเก็บข้อมูล
2. ผู้วิจัยและคุณครูแต่ละโรงเรียน จัดสรรเวลาวันพฤหัสบดีช่วงบ่ายซึ่งเป็นชั่วโมงว่างของโรงเรียนเพื่อดำเนินการโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยคุณครูแต่

ละโรงเรียนจะมีบทบาทหน้าที่ในสุ่มรายชื่อนักเรียนเข้าร่วมโครงการจากนักเรียนที่มีพฤติกรรมการขับที่ไม่ปลอดภัย และช่วยประสานงานระหว่างผู้วิจัยกับนักเรียนอาทิเช่นการตามแบบทดสอบ และแบบยินยอมเข้าร่วมโครงการ เป็นต้น

ระยะที่ 2 ระยะดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยแนะนำตัว ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย รายละเอียดโปรแกรม และการพิทักษ์สิทธิ์แก่นักเรียน เพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามและเข้าร่วมการวิจัย จากนั้น สุ่มนักเรียนตามเกณฑ์ คัดเข้าเพื่อทำแบบทดสอบวัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยทำขึ้น พร้อมทั้งให้กลุ่มตัวอย่างและผู้ปกครองลงนามในหนังสือแสดงความยินยอมเพื่อตอบรับการเข้าร่วมการวิจัย
2. นำผลการทดสอบวัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้ง 2 กลุ่มมาวิเคราะห์ข้อมูล
3. ดำเนินการโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่นให้กับกลุ่มทดลอง ทุกวันพฤหัสบดี เวลา 13.00 – 16.00 น. จำนวน 8 สัปดาห์
4. หลังจากสิ้นสุดการดำเนินการโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 ผู้วิจัยทดสอบวัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยทำขึ้น
5. ในระยะติดตามผลการดำเนินการของโปรแกรม สัปดาห์ที่ 12 ผู้วิจัยทดสอบวัดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ด้วยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยทำขึ้น เพื่อดูแนวโน้มของพฤติกรรม

ระยะที่ 3 ระยะสรุปผลการทดลอง

ผู้วิจัยทำการรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และวิเคราะห์ผลข้อมูลที่ได้ จากนั้น บันทึกและแปลผลข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป มาจาก Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) โดยข้อมูลทั่วไป ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ การเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ข้อมูลสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และข้อมูลคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลอง กลุ่มควบคุม ก่อนและหลังการทดลองในสัปดาห์ที่ 9 และระยะติดตามผลในสัปดาห์ที่ 12 ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบวัดซ้ำ (Repeated Measure ANOVA วิธีของ Bonferroni) และเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ข้อมูลสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และข้อมูลคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังการทดลองในสัปดาห์ที่ 9 และระยะติดตามผลในสัปดาห์ที่ 12 ด้วยสถิติ Independent Sample t-test

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยใช้ระยะเวลาดำเนินการ 12 สัปดาห์ ให้แก่นักเรียนกลุ่มทดลอง 56 คน และกลุ่มควบคุม 60 คน ได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปประกอบไปด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 สัปดาห์ ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ย ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบไปด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 1 สัปดาห์ ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ย ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

รายการ	กลุ่มทดลอง (n = 56)		กลุ่มควบคุม (n = 60)	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	p-value	ร้อยละ
1. เพศ				
ชาย	29	51.8	21	35.0
หญิง	27	48.2	39	65.0
2. อายุ				
อายุ 15 ปี	3	5.4	11	18.3
อายุ 16 ปี	20	35.7	13	21.7
อายุ 17 ปี	28	50.0	21	35.0
อายุ 18 ปี	5	8.9	14	23.3
อายุ 19 ปี	-	-	1	1.7
	M = 16.63	Min = 15	M = 16.86	Min = 15
	SD = 0.72	Max = 18	SD = 1.081	Max = 19
3. ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์				
1 – 3 ปี	14	25.0	20	33.3
4 – 6 ปี	28	50.0	21	35.0
7 – 9 ปี	16	23.2	16	26.7
10 – 12 ปี	1	1.8	3	5.0
	M = 4.89	Min = 1	M = 4.95	Min = 1
	SD = 2.24	Max = 12	SD = 2.68	Max = 12

ตาราง 1 (ต่อ)

รายการ	กลุ่มทดลอง (n = 56)		กลุ่มควบคุม (n = 60)	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	p-value	ร้อยละ
4. จำนวนการใช้รถจักรยานยนต์ใน				
1 สัปดาห์				
บางครั้ง (3-4 ครั้ง/สัปดาห์)	15	26.8	10	16.7
บ่อยครั้ง (5-6 ครั้ง/สัปดาห์)	5	8.9	19	31.7
ขี่ทุกวัน	36	64.3	31	51.6
5. ปัจจุบันขี่ด้วยความเร็วเฉลี่ย (กิโลเมตร/ชั่วโมง)				
น้อยกว่า 41	2	3.6	3	5.0
41-60	2	3.6	10	16.7
61-80	30	53.6	21	35.0
81-100	19	33.9	23	38.3
101-120	2	3.6	1	1.7
มากกว่า 120	1	1.7	2	3.3
6. การประสบอุบัติเหตุทาง รถจักรยานยนต์				
ไม่เคย	26	46.4	29	48.3
เคย	30	53.6	31	51.7
7. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ทางรถจักรยานยนต์				
1 – 2 ครั้ง	19	63.3	26	83.9
3 – 4 ครั้ง	3	10.0	4	12.9
5 – 6 ครั้ง	6	20.0	1	3.2
มากกว่า 6 ครั้งขึ้นไป	2	6.7	-	-

ตาราง 1 (ต่อ)

รายการ	กลุ่มทดลอง (n = 56)		กลุ่มควบคุม (n = 60)	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	p-value	ร้อยละ
8. กรณีเคยประสบอุบัติเหตุทาง รถจักรยานยนต์				
เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	20	66.7	22	70.9
เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	10	33.3	9	29.1
9. ระดับความรุนแรงของการเกิด อุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์				
ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น	11	36.7	13	41.9
ทรัพย์สินเสียหายและมี	19	63.3	17	54.8
ผู้บาดเจ็บ				
ทรัพย์สินเสียหายและมีผู้เสียชีวิต	-	-	1	3.3
10. ระดับขั้นความพร้อมในการ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย				
ขั้นไม่สนใจปัญหา	18	32.1	32	53.3
ขั้นลังเลใจ	38	67.9	28	46.7

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 1 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาครั้งนี้คือ กลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ในสถาบันการศึกษาของภาครัฐสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัดพิษณุโลก จำนวน 116 ราย แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 56 ราย และกลุ่มควบคุม 60 ราย พบว่า กลุ่มทดลองเป็นเพศชาย ร้อยละ 51.8 เพศหญิง ร้อยละ 48.2 ส่วนกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.0 ส่วนใหญ่กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีอายุ 17 ปี (กลุ่มทดลอง ร้อยละ 50.0 และกลุ่มควบคุม ร้อยละ 35.0) โดยมีอายุเฉลี่ยเท่ากับ 16.63 และ 16.86 ปี ตามลำดับ มีประสบการณ์การขับขี่อยู่ระหว่าง 4 – 6 ปี ร้อยละ 50.0 และ 35.0

ตามลำดับ โดยมีประสพการณ์การขับขี่เฉลี่ย เท่ากับ 4.89 และ 4.95 ปี ตามลำดับ ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ใน 1 สัปดาห์ โดยขับขี่ทุกวัน ร้อยละ 64.3 และ 51.6 ตามลำดับ กลุ่มทดลองส่วนใหญ่ ร้อยละ 53.6 ขับขี่ด้วยความเร็ว 60-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนกลุ่มควบคุมขับขี่ด้วยความเร็ว 81-100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 38.3 ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมเคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ใกล้เคียงกัน ร้อยละ 53.6 และ ร้อยละ 51.7 ตามลำดับ โดยกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มีจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุ 1 - 2 ครั้ง ร้อยละ 63.3 และ 83.9 ตามลำดับ กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมที่เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 66.7 และ ร้อยละ 70.9 ตามลำดับ มีระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทรัพย์สินเสียหายและมีผู้บาดเจ็บ ร้อยละ 63.3 และ ร้อยละ 54.8 ตามลำดับ กลุ่มทดลองส่วนใหญ่มีระดับขั้นความพร้อมของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยอยู่ในขั้นลังเลใจ ร้อยละ 67.9 ส่วนกลุ่มควบคุม ร้อยละ 53.3 อยู่ในขั้นไม่สนใจปัญหา

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

ตาราง 2 แสดงคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

กลุ่ม	การรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับการรับรู้สมรรถนะแห่งตน
ก่อนได้รับโปรแกรม			
กลุ่มทดลอง	3.548	0.659	ระดับสูง
กลุ่มควบคุม	3.554	0.767	ระดับสูง

ตาราง 2 (ต่อ)

กลุ่ม	การรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับการรับรู้ สมรรถนะแห่งตน
หลังได้รับโปรแกรม ในสัปดาห์ที่ 9			
กลุ่มทดลอง	4.615	0.348	ระดับสูงมาก
กลุ่มควบคุม	3.523	0.635	ระดับสูง
หลังได้รับโปรแกรม ในสัปดาห์ที่ 12			
กลุ่มทดลอง	4.404	0.426	ระดับสูงมาก
กลุ่มควบคุม	3.567	0.666	ระดับสูง

หมายเหตุ: คะแนนเต็ม 5 คะแนน

จากตาราง 2 พบว่า คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 3.548$, $SD = 0.659$) หลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลองอยู่ในระดับสูงมาก ($\bar{X} = 4.615$, $SD = 0.348$ และ $\bar{X} = 4.404$, $SD = 0.426$ ตามลำดับ)

คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 3.554$, $SD = 0.767$) หลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 3.523$, $SD = 0.635$ และ $\bar{X} = 3.567$, $SD = 0.666$ ตามลำดับ)

ตาราง 3 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>
Between Groups	36.465	2	18.232	74.231	0.002*
Within Groups	40.527	165	.246		
Total	76.992	167			

หมายเหตุ: *P-value < .05

จากตาราง 3 คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.002) จึงทำการตรวจสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ในแต่ละช่วงเวลาเพื่อดูว่ามีคู่ใดบ้างที่มีความแตกต่างกัน ด้วยวิธี Bonferroni (Sunthud Pornprasertmanit, 2016; สุพัฒน์ สุขมลสันต์, 2560) ในตาราง 4

ตาราง 4 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

การเปรียบเทียบรายคู่	การรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (กลุ่มทดลอง)			
	\bar{x} ก่อน	\bar{x} หลัง	\bar{x} difference	P-value
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9	3.538	4.615	1.077	<0.001*
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.538	4.404	0.866	<0.001*
หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9 - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	4.615	4.404	-0.211	0.008*

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 4 ผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง พบว่า ภายหลังจากกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่ หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.001$) และพบว่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 มีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าสัปดาห์ที่ 12 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P = 0.008$)

ตาราง 5 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>
Between Groups	0.064	2.000	0.032	0.067	0.935
Within Groups	83.308	174.000	0.479		
Total	83.373	176.000			

จากตาราง 5 คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.935) ทำการตรวจสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ในแต่ละช่วงเวลา ด้วยวิธี Bonferroni (Sunthud Pornprasertmanit, 2016; สุพัฒน์ สุขมลสันต์, 2560) ในตาราง 6

ตาราง 6 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

การเปรียบเทียบรายคู่	การรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (กลุ่มควบคุม)			
	\bar{X} ก่อน	\bar{X} หลัง	\bar{X} difference	P-value
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9	3.554	3.523	-0.031	1.000
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.554	3.567	0.013	1.000
หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9 - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.523	3.567	0.044	0.871

จากตาราง 6 ผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย พบว่า กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตาราง 7 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

การรับรู้ สมรรถนะแห่งตน	n	\bar{x}	S.D.	t	$\bar{x}_{difference}$	95%CI		P-value
						Lower	Upper	
ก่อนได้รับโปรแกรม								
กลุ่มทดลอง	56	3.538	0.659					
กลุ่มควบคุม	60	3.554	0.767	-0.118	0.016	-0.280	0.248	0.906
สัปดาห์ที่ 9								
กลุ่มทดลอง	56	4.615	0.348					
กลุ่มควบคุม	60	3.523	0.635	11.375	-1.096	0.902	1.282	<0.001*
สัปดาห์ที่ 12								
กลุ่มทดลอง	56	4.404	0.426					
กลุ่มควบคุม	60	3.567	0.666	7.998	-0.837	0.630	1.044	<0.001*

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 7 พบว่า คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยก่อนได้รับโปรแกรมระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value < 0.001)

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

ตาราง 8 แสดงคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

กลุ่ม	สมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับสมดุลงในการตัดสินใจ
ก่อนได้รับโปรแกรม			
กลุ่มทดลอง	3.373	0.515	ระดับปานกลาง
กลุ่มควบคุม	3.556	0.648	ระดับมาก
หลังได้รับโปรแกรมในสัปดาห์ที่ 9			
กลุ่มทดลอง	4.418	0.513	ระดับมากที่สุด
กลุ่มควบคุม	3.810	0.701	ระดับมาก
หลังได้รับโปรแกรมในสัปดาห์ที่ 12			
กลุ่มทดลอง	4.110	0.482	ระดับมาก
กลุ่มควบคุม	3.730	0.679	ระดับมาก

หมายเหตุ: คะแนนเต็ม 5 คะแนน

จากตาราง 8 พบว่า คะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.373$, $SD = 0.515$) หลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 มีคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.418$, $SD = 0.513$) และหลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่

12 มีคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.110$, $SD = 0.482$)

ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ในสัปดาห์ที่ 9 และหลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 พบว่า กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.556$, $SD = 0.648$, $\bar{X} = 3.810$, $SD = 0.701$ และ $\bar{X} = 3.730$, $SD = 0.679$ ตามลำดับ)

ตาราง 9 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการ เริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>
Between Groups	32.284	2.000	16.142	63.650	<0.001*
Within Groups	41.846	165.000	.254		
Total	74.130	167.000			

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 9 พบว่าคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value < 0.05) จึงทำการตรวจสอบความแตกต่างของสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ในแต่ละช่วงเวลาเพื่อดูว่ามีคู่ใดบ้างที่มีความแตกต่างกัน ด้วยวิธี Bonferroni (Sunthud Pornprasertmanit, 2016; สุพัฒน์ สุกมลสันต์, 2560) ในตาราง 10

ตาราง 10 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

การเปรียบเทียบรายคู่	สมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (กลุ่มทดลอง)			
	\bar{x} ก่อน	\bar{x} หลัง	\bar{x} difference	P-value
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9	3.373	4.418	1.045	<0.001*
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.373	4.110	0.737	<0.001*
หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9 - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	4.418	4.110	-0.307	<0.001*

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 10 ผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง พบว่า ภายหลังจากกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ มีคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.001$) และพบว่าคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 มีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่าสัปดาห์ที่ 12 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.001$)

ตาราง 11 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

<i>Source of Variation</i>	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>P-value</i>
Between Groups	1.850	2.000	0.925	1.996	0.139
Within Groups	80.619	174.000	0.463		
Total	82.469	176.000			

จากตาราง 11 พบว่าสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} = 0.139$) ทำการตรวจสอบความแตกต่างของสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ในแต่ละช่วงเวลา ด้วยวิธี Bonferroni (Sunthud Pornprasertmanit, 2016; สุพรรณ สุขมลสันต์, 2560) ในตาราง 12

ตาราง 12 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ใน สัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

การเปรียบเทียบรายคู่	สมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (กลุ่มควบคุม)			
	\bar{x} ก่อน	\bar{x} หลัง	\bar{x} difference	P-value
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9	3.556	3.810	0.253	0.128
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.556	3.730	0.173	0.475
หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9 - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.810	3.730	-0.080	0.231

จากตาราง 12 ผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม พบว่า หลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตาราง 13 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ระหว่างกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม

สมดุลงในการ ตัดสินใจเพื่อ เปลี่ยนแปลง พฤติกรรม	n	\bar{x}	S.D.	t	$\bar{x}_{difference}$	95%CI		P-value
						Lower	Upper	
ก่อนได้รับ โปรแกรม								
กลุ่มทดลอง	56	3.373	0.515					0.033
กลุ่มควบคุม	60	3.557	0.648	-1.681	0.183	-0.400		0.096
สัปดาห์ที่ 9								
กลุ่มทดลอง	56	4.418	0.513					
กลุ่มควบคุม	60	3.810	0.701	5.296	-0.608	0.381	0.835	<0.001*
สัปดาห์ที่ 12								
กลุ่มทดลอง	56	4.110	0.482					
กลุ่มควบคุม	60	3.730	0.679	3.431	-0.381	-0.163	0.599	<0.001*

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 13 พบว่า คะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยก่อนได้รับโปรแกรมระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยสมดุลงในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสูงกว่ากลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value < 0.001)

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

ตาราง 14 แสดงคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

กลุ่ม	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์		
	\bar{X}	S.D.	ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
ก่อนได้รับโปรแกรม			
กลุ่มทดลอง	3.693	0.346	ระดับดี
กลุ่มควบคุม	3.690	0.477	ระดับดี
หลังได้รับโปรแกรม			
ในสัปดาห์ที่ 9			
กลุ่มทดลอง	4.325	0.279	ระดับดีมาก
กลุ่มควบคุม	3.813	0.527	ระดับดี
หลังได้รับโปรแกรม			
ในสัปดาห์ที่ 12			
กลุ่มทดลอง	4.234	0.279	ระดับดีมาก
กลุ่มควบคุม	3.774	0.478	ระดับดี

หมายเหตุ: คะแนนเต็ม 5 คะแนน

จากตาราง 14 พบว่า คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.693$, $SD = 0.346$) หลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดีมาก ($\bar{X} = 4.325$, $SD = 0.279$ และ $\bar{X} = 4.234$, $SD = 0.279$ ตามลำดับ)

คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.690$, $SD = 0.477$, $\bar{X} = 3.813$, $SD = 0.527$ และ $\bar{X} = 3.774$, $SD = 0.478$ ตามลำดับ)

ตาราง 15 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value
Between Groups	13.095	2.000	6.547	71.268	<0.001*
Within Groups	15.158	165.000	.092		
Total	28.253	167.000			

หมายเหตุ: *p-value < .05

จากตาราง 15 พบว่าคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value < 0.05) จึงทำการตรวจสอบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ในแต่ละช่วงเวลาเพื่อดูว่ามีคู่ใดบ้างที่มีความแตกต่างกัน ด้วยวิธี Bonferroni ในตาราง 16

ตาราง 16 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

การเปรียบเทียบรายคู่	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ (กลุ่มทดลอง)			P- value
	\bar{x} ก่อน	\bar{x} หลัง	\bar{x} difference	
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรม สัปดาห์ที่ 9	3.693	4.325	0.633	<0.001*
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรม สัปดาห์ที่ 12	3.693	4.234	0.541	<0.001*
หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9 - หลังการเริ่ม โปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	4.325	4.234	-0.091	0.201

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 16 ผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มทดลอง พบว่า ภายหลังจากกลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 มีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.001$) และพบว่าคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 แตกต่างจากสัปดาห์ที่ 12 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตาราง 17 แสดงผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value
Between Groups	0.392	2.000	0.196	0.796	0.453
Within Groups	42.874	174.000	0.246		
Total	43.266	176.000			

หมายเหตุ: *p-value < .05

จากตาราง 17 พบว่าคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (p-value = 0.453) ทำการตรวจสอบความแตกต่างของพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม ในแต่ละช่วงเวลา ด้วยวิธี Bonferroni ในตาราง 18

ตาราง 18 แสดงผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มควบคุม ก่อนการได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

การเปรียบเทียบรายคู่	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (กลุ่มควบคุม)			
	\bar{x} ก่อน	\bar{x} หลัง	\bar{x} difference	P-value
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9	3.689	3.813	0.124	0.543
ก่อนได้รับโปรแกรม - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.689	3.774	0.085	0.974
หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 9 - หลังการเริ่มโปรแกรมสัปดาห์ที่ 12	3.813	3.774	-0.039	0.593

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 18 ผลการเปรียบเทียบรายคู่คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มควบคุม พบว่า ภายหลังจากเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยแตกต่างจากก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่า หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากสัปดาห์ที่ 12 อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ตาราง 19 แสดงผลการเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม

พฤติกรรมการ ขับขี่ รถจักรยานยนต์	n	\bar{x}	S.D.	t	$\bar{x}_{difference}$	95%CI		P-value
						Lower	Upper	
ก่อนได้รับโปรแกรม								
กลุ่มทดลอง	56	3.693	0.346					
กลุ่มควบคุม	60	3.690	0.477	0.043	-0.003	-0.151	0.157	0.966
สัปดาห์ที่ 9								
กลุ่มทดลอง	56	4.325	0.279					
กลุ่มควบคุม	60	3.813	0.527	6.467	-0.512	0.355	0.669	<0.001*
สัปดาห์ที่ 12								
กลุ่มทดลอง	56	4.234	0.279					
กลุ่มควบคุม	60	3.774	0.478	6.272	-0.460	0.315	0.605	0.000*

หมายเหตุ: * P-value < 0.05

จากตาราง 19 พบว่า คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมีที่ระดับ 0.05 (p-value < 0.001)

บทที่ 5

บทสรุป

การศึกษานี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi experimental research) ดำเนินกิจกรรมตามโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นระยะเวลา 12 สัปดาห์ ประกอบไปด้วย กิจกรรมตามโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรม 7 สัปดาห์ ติดตามผล 2 สัปดาห์ในสัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 ดำเนินการสองกลุ่มโดยวิธีการจับสลากรายชื่อสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัดพิษณุโลก ที่เป็นโรงเรียนขนาดกลางขึ้นไป 2 โรงเรียน ประกอบไปด้วยกลุ่มทดลองมีจำนวน 56 ราย และกลุ่มควบคุมมีจำนวน 60 ราย เป็นผู้มีอายุระหว่าง 15 – 19 ปี มีความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางอย่างน้อย 3 วันต่อสัปดาห์ เป็นผู้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยโดยอยู่ในระดับความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ขั้นไม่สนใจปัญหา (Pre-contemplation stage) และขั้นลังเลใจ (Contemplation stage) และได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองหรือผู้แทนโดยชอบธรรมในการเข้าร่วมกิจกรรมตามโปรแกรม การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เชื่อว่าการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลนั้นเป็นสิ่งที่ต้องใช้เวลาเนื่องจากพฤติกรรมบางอย่างเป็นความเคยชินหรือเป็นนิสัยของบุคคลนั้น เป็นสิ่งที่ปรับเปลี่ยนได้ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะบนท้องถนน เป็นพฤติกรรมที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ โดยทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้นเป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงความตั้งใจและความพร้อมของตัวบุคคลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเอง โดยเน้นที่กระบวนการที่จะช่วยเสริมสร้างให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เพื่อนำไปสู่การลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางท้องถนน

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มทดลองเป็นเพศชาย ร้อยละ 51.8 เพศหญิงร้อยละ 48.2 ส่วนใหญ่มีอายุ 17 ปี ร้อยละ 50.0 มีอายุเฉลี่ย 16.63 ปี (S.D. = 0.72) มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ระหว่าง 4 – 6 ปี ร้อยละ 50.0 โดยมีประสบการณ์เฉลี่ย 4.89 ปี (S.D. = 2.24) ใน 1 สัปดาห์ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกวันเป็นส่วนใหญ่ ร้อยละ 64.3 ส่วนใหญ่ขับขี่ด้วยความเร็ว 61-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 53.6 รองลงมา 81-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 33.9 เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ยนต์ ร้อยละ 53.6 โดยส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุ 1 – 2 ครั้ง ร้อยละ 63.3 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะประสบอุบัติเหตุเอง ร้อยละ 66.7 มีระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ทรัพย์สินเสียหายและมีผู้บาดเจ็บ ร้อยละ 63.3 และทรัพย์สินเพียงอย่างเดียว ร้อยละ 36.7 ส่วนระดับขั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มทดลองส่วนใหญ่อยู่ในขั้นลังเลใจ ร้อยละ 67.9

กลุ่มควบคุมเป็นเพศชาย ร้อยละ 65.0 เพศหญิงร้อยละ 35.0 ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ 17 ปี ร้อยละ 35.0 มีอายุเฉลี่ย 16.86 ปี (S.D. = 1.08) มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ระหว่าง 4 – 6 ปี ร้อยละ 35.0 โดยมีประสบการณ์เฉลี่ย 4.95 ปี (S.D. = 2.68) ใน 1 สัปดาห์ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกวันเป็นส่วนใหญ่ ร้อยละ 51.6 ส่วนใหญ่ขับขี่ด้วยความเร็ว 81 – 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 38.3 รองลงมา 61-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 35.0 เคยประสบอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ร้อยละ 51.7 ส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุ 1 – 2 ครั้ง ร้อยละ 83.9 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะประสบอุบัติเหตุเอง ร้อยละ 70.9 มีระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ทรัพย์สินเสียหายและมีผู้บาดเจ็บ ร้อยละ 54.8 ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น ร้อยละ 41.9 ทรัพย์สินเสียหายและมีผู้เสียชีวิต ร้อยละ 3.3 ระดับขั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มควบคุมส่วนใหญ่อยู่ในระดับไม่สนใจปัญหา ร้อยละ 53.3

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม และเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มทดลองกับกลุ่มควบคุม ก่อนการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังการเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12

คะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของกลุ่มทดลอง ก่อนได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง หลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลง

การเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่า ก่อนการเริ่มโปรแกรมไม่พบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ภายหลังจากเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 9 และหลังจากเริ่มโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 พบว่า คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($p\text{-value} < 0.001$)

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่น เปรียบเทียบการรับรู้สมรรถนะแห่งตน สมดุลการตัดสินใจและพฤติกรรม อภิปรายผลตามสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

1. ภายหลังจากได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์สัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มทดลองภายหลังจากได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ในสัปดาห์ที่ 9 และในสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงขึ้นกว่าก่อนได้รับโปรแกรม ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 สามารถอภิปรายได้ว่า โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Transtheoretical model: TTM) ของ Prochaska & DiClemente (1983) มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น ผู้วิจัยได้ใช้กระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม (Process of change) 6 กระบวนการ (Prochaska, Johnson & Lee, 2009) ได้แก่

การกระตุ้นความรู้สึกหรือการเพิ่มความตระหนักรู้ (Consciousness raising) กระบวนการนี้เป็นกระบวนการการสร้างจิตสำนึก และเพิ่มความตระหนัก เกี่ยวกับผลเสียของพฤติกรรมนั้นๆ และส่งเสริมให้เกิดการคล้อยตามในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ควบคู่ไปกับการให้ข้อมูล (Prochaska, Redding & Evers, 1997) ในโปรแกรมได้ให้ความรู้ และกระตุ้นความตระหนักเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนนจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงพร้อมอธิบายสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนั้นยังให้ความรู้เรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ บทลงโทษเครื่องหมายจราจร การป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางท้องถนน และผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ

จรรยาทางท้องถิ่น เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความตระหนักในพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยว่าพฤติกรรมเหล่านั้นจะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ Musselwhite, Avineri, Susilo & Bhattachary (2012) ที่พบว่า การเสริมสร้างความรู้ และเพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์แก่บุคคลที่มีพฤติกรรมเสี่ยงจะส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

การแสดงออกทางอารมณ์และความรู้สึก (Dramatic relief) กระบวนการนี้เป็นการกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดประสบการณ์หรือความรู้สึกร่วมทางอารมณ์ (Prochaska et al., 2009) ในโปรแกรมได้ให้ความรู้ และเปิดวิทัศน์เกี่ยวกับอุบัติเหตุให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับรู้ถึงความรุนแรง และโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถิ่น ได้แก่ อุบัติเหตุจากพฤติกรรม การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากพฤติกรรมดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสม ก่อนและขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากพฤติกรรมขับขี่โดยใช้ความเร็วและการไม่เคารพกฎหมายจราจร และอุบัติเหตุจากพฤติกรรมขับขี่โดยความตึกคะนอง พร้อมทั้งร่วมกันอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดโดยคำถามปลายเปิด และกิจกรรมวิเคราะห์ความผิดและบทลงโทษจากสถานการณ์จำลอง นอกจากนี้ในโปรแกรมยังมีการเรียนรู้คลิปของบุคคลต้นแบบที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางท้องถิ่น เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดประสบการณ์หรือความรู้สึกร่วมทางอารมณ์ และพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์เดิม สอดคล้องกับการศึกษาของ Jaensirisak & Luathep (2020) ที่พบว่า ประสบการณ์หรือความรู้สึกร่วมทางอารมณ์จะช่วยให้บุคคลเกิดความกลัวต่อพฤติกรรมเดิม และช่วยให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ดียิ่งขึ้น

การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental reevaluation) เป็นกระบวนการที่ทำให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมตระหนัก ด้วยวิธีการประเมินถึงผลเสียที่เกิดจากพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์เดิม ถึงผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัว และสังคม (จักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ, 2561) ในโปรแกรมได้มีกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้โดยใช้คำถามปลายเปิดเพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้ทบทวนถึงผลกระทบที่จะตามมาหากตนเองประสบอุบัติเหตุสูญเสียอวัยวะบางอวัยวะไปจะส่งผลต่อตนเอง ครอบครัว สังคมและประเทศชาติอย่างไร เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความคิด ตระหนักถึงผลกระทบของการปฏิบัติพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์แบบเดิม สอดคล้องกับการศึกษาของ Kowalski, Jeznach & Tuokko (2014) ที่พบว่า การสร้างความตระหนักโดยการทบทวนถึงผลกระทบ ทำให้สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้

การประเมินผลกระทบต่อตนเอง (Self reevaluation) กระบวนการนี้เป็นกระบวนการที่บุคคลทบทวนสิ่งที่ผ่านมาในเรื่องของความรู้สึกนึกคิด เป็นการประเมินตนเองของบุคคลเพื่อเปรียบเทียบภาพลักษณ์ของผู้ประเมินว่า การปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิมกับไม่ปฏิบัติพฤติกรรม

แบบเดิม เพื่อให้บุคคลนั้นได้รู้ถึงข้อดีและข้อเสียของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ซึ่งหากบุคคลดังกล่าว โน้มเอียงไปทางข้อดีของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั้นหรือให้คะแนนทางผลดีมากกว่าผลเสีย บุคคลดังกล่าวจะมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Prochaska et al., 1994) ซึ่งการจะให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้ซึ่งน้ำหนักถึงผลดีและผลเสียนั้น ผู้เข้าร่วมกิจกรรมต้องได้รับข้อมูลที่ถูกต้อง และครอบคลุมผลดีและผลเสียทั้งหมด จึงจะช่วยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดการประเมินตนเอง ในโปรแกรมจะประกอบไปด้วยการให้ความรู้ ฝึกปฏิบัติซ้ำที่ปลอดภัย ฝึกใช้สัญญาณจราจร ฝึกการดูแลรถจักรยานยนต์ ในสถานการณ์ต่าง ๆ กิจกรรมเขียนเรียงความผลดี - ผลเสีย ของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ และเวทีแลกเปลี่ยน เรียนรู้ แשרประสบการณ์ของผู้เข้าร่วมกิจกรรม จากกิจกรรมข้างต้นจะทำให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความคิดโน้มเอียงไปทางข้อดีของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ และส่งผลต่อพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อไป สอดคล้องกับการศึกษาของ Armitage (2010) ที่พบว่า กระบวนการประเมินตนเองของคุณ เพื่อเปรียบเทียบภาพลักษณ์ของผู้ประเมินถึงผลดีและผลเสียนั้นส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้

ความมีอิสระในตนเอง (Self liberation) กระบวนการนี้เป็นกระบวนการสร้างพันธะสัญญาของผู้เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นและความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติพฤติกรรมได้ โดยปฏิบัติตามความเชื่อมั่นนั้น (Prochaska et al., 2009) ความเชื่อมั่นในตนเอง และการรับรู้ความสามารถของตนเอง (Ajzen, 2002; Duong & Parker, 2018) เป็นสิ่งสำคัญที่จะคอยผลักดันให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมประสบความสำเร็จในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ ในโปรแกรมมีกิจกรรมให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมสร้างพันธะสัญญากับตนเองเป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่น และแสดงออกถึงความตั้งใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์แบบเดิม โดยใช้ใบเซ็นสัญญาระดับปฏิบัติพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัย สอดคล้องกับการศึกษาของ Shahbazzadeh, Narimani, Ahmadi, Anvari & Khezeli (2021) ที่พบว่า กระบวนการปลดปล่อยตนเอง (Self liberation) ด้วยการสร้างพันธะสัญญาว่าจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองส่งผลต่อการเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ดีขึ้น

การจัดการกับผลที่เกิดขึ้น (Contingency management) เป็นกระบวนการจัดการต่อการตอบสนองของผลที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมโดยการให้รางวัล เพื่อให้เกิดแรงจูงใจ ซึ่งเป็นสิ่งผลักดันให้ตัวบุคคลเกิดพฤติกรรมที่ถูกต้องได้อย่างต่อเนื่อง ในโปรแกรมได้สร้างแรงจูงใจโดยการให้ของรางวัลจากกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมประกวดเรียงความ กิจกรรมสร้างพันธะสัญญา กิจกรรมมอบเกียรติบัตรแก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม แจกของรางวัลแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมดีเด่น และการกล่าวชื่นชมผู้เข้าร่วมกิจกรรม สิ่งเหล่านี้จะทำให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเกิดความต้องการที่จะแสดงพฤติกรรมที่คาดหวัง และสร้างความต่อเนื่องของพฤติกรรมใหม่ (Schiffman, Kanuk &

Wisensblit, 2010) สอดคล้องกับการศึกษาของ Rojpaisamkit (2012) ที่พบว่า แรงจูงใจเป็นสิ่งผลักดันให้ตัวบุคคลเกิดพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ถูกต้อง

จากการอภิปรายข้างต้น กล่าวได้ว่า โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเพื่อให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่ จากการจัดกิจกรรมโดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (TTM) ของ Prochaska & DiClemente (1983) มาใช้ทำให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยได้รับความรู้ที่ถูกต้องในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดความตระหนักถึงผลเสียของการปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิม ทำให้เกิดสมดุลในการตัดสินใจระหว่างพฤติกรรมเดิมที่เป็นผลเสียและพฤติกรรมใหม่ที่เป็นผลดี ทำให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย เกิดการรับรู้สมรรถนะแห่งตนว่าตนเองนั้นสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดิมได้แม้แต่เจอสถานการณ์ที่จะทำให้กลับไปปฏิบัติพฤติกรรมเดิม เช่น การประลองความเร็วกับกลุ่มเพื่อน ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดจากสถานการณ์เร่งรีบ เป็นต้น อีกทั้งตลอดการดำเนินโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยนั้น ได้รับการเสริมแรงทางบวก จึงทำให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรม สอดคล้องกับการศึกษาของ จักริน ด้วงคำ (2557); ปิยะภัทร มานะสถิตพงษ์ และเอมอัชมา วัฒนบุรานนท์ (2558); ศรายุทธ เงามู่ทอง (2556) ที่พบว่าโปรแกรมที่ประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมส่งผลต่อค่าเฉลี่ยคะแนนด้านความรู้ เจตคติ และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางสุขภาพได้

2. ภายหลังได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สัปดาห์ที่ 9 และสัปดาห์ที่ 12 กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มควบคุม

ผลการวิจัย พบว่า ภายหลังการทดลองของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยที่ได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมดุลในการตัดสินใจเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ที่ไม่ได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 2

อภิปรายผลการวิจัยสมมติฐานข้อที่ 2 ได้ดังนี้ โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับซึ่รถจักรยานยนต์ ได้นำกระบวนการการเปลี่ยนแปลง 6 ประบวนการ ตามทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของ Prochaska & DiClemente (1983) มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนากิจกรรม ในโปรแกรม ได้แก่ การกระตุ้นความรู้สึกรหรือการเพิ่มความตระหนักถึงเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความรู้ และความตระหนัก เพื่ออธิบายให้รู้ถึงผลเสียของการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมใหม่และผลดีของการปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ โดยการให้ข้อมูล การแสดงออกทางอารมณ์และความรู้สึกเป็นการใช้ประสบการณ์หรือความรู้สึกทำให้เกิดอารมณ์ร่วม เกิดความต้องการในการที่จะอยากเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดิม การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นกิจกรรมที่กระตุ้นให้ตระหนักถึงผลเสียไม่เพียงผลกระทบต่อตนเองเท่านั้น ยังกระทบต่อบุคคลอื่นด้วย การประเมินผลกระทบต่อตนเองเป็นการประเมินภาพลักษณ์ของตนเองในผลดีและผลเสียของการเปลี่ยนพฤติกรรมเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติและการไม่ปฏิบัติพฤติกรรมแบบเดิม ความมีอิสระในตนเองเป็นการประกาศคำสัญญาที่จะปฏิบัติพฤติกรรมใหม่ รวมถึงเป็นการแสดงความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติพฤติกรรมได้ และการจัดการกับผลที่เกิดขึ้นเป็นการเสริมแรง เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติพฤติกรรมได้อย่างต่อเนื่อง ทั้ง 6 กระบวนการนี้จะช่วยให้นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ที่อยู่ในขั้นไม่สนใจปัญหา (Pre-contemplation stage) และขั้นลังเลใจ (Contemplation stage) ของระยะขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตามองค์ประกอบทฤษฎี ที่ได้รับโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ เกิดการประเมินตนเองเกี่ยวกับผลกระทบด้านลบที่เกิดจากพฤติกรรมแบบเดิมโดยการได้รับความรู้ความเข้าใจ การชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่เกิดจากพฤติกรรมเดิมว่าไม่เพียงส่งผลกระทบต่อตนเองเท่านั้น ยังส่งผลกระทบต่อบุคคลรอบข้าง ทำให้เกิดสมดุลในการตัดสินใจระหว่างพฤติกรรมเดิมที่เป็นผลเสีย และพฤติกรรมใหม่ที่เป็นผลดี การขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ทำให้นักเรียนรับรู้ถึงผลดีของการปฏิบัติพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์แบบใหม่ ส่งผลต่อการรับรู้สมรรถนะแห่งตน ว่าตนเองนั้นสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเดิมได้แม้แต่เจอสถานการณ์ที่จะทำให้กลับไปปฏิบัติพฤติกรรมเดิมนอกจากนั้นการที่นักเรียนได้สร้างพันธะสัญญาสัญญากับตนเองว่าจะปฏิบัติพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง จะแสดงถึงความตั้งใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของตัวนักเรียนเอง จากการปฏิบัติพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องเพื่อให้เกิดแรงจูงใจปฏิบัติพฤติกรรมที่ถูกต้อง ผู้วิจัยได้สร้างแรงจูงใจโดยการมอบเกียรติบัตรแก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม และแจกของรางวัลแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมดีเด่นจะส่งผลให้นักเรียนปฏิบัติพฤติกรรมที่พึงประสงค์ได้อย่างต่อเนื่อง จากการอภิปรายที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้นักเรียนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในที่สุด

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยที่พบว่า โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นมัธยมศึกษาตอนปลาย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ดังนี้

1. โรงเรียนขนาดกลางของภาครัฐ ควรนำโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปขยายผล เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นช่วงอายุ 15 – 19 ปี เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตของกลุ่มวัยรุ่นที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. การจะนำโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไปใช้นั้น ผู้นำไปใช้จะต้องมีความรู้ความเข้าใจในทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสียก่อน เนื่องจากกิจกรรมที่ประยุกต์ใช้นี้ เป็นกิจกรรมที่กลุ่มเป้าหมายอยู่ในชั้นไม่สนใจปัญหา และชั้นล่างเล็งหากกลุ่มเป้าหมายอยู่ในชั้นอื่น หรืออยู่ในหลายๆ ชั้นรวมกัน การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะใช้กระบวนการการเปลี่ยนแปลง (Process of change) ไม่เหมือนกับกิจกรรมในโปรแกรม

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งต่อไป

1. การประยุกต์ใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้น ต้องใช้เวลาในการดำเนินกิจกรรม และระยะขั้นของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอาจจะคงที่ หรือกลับไปชั้นเดิมได้เสมอ ดังนั้น ควรศึกษาผลของโปรแกรมมากกว่า 12 สัปดาห์ เพื่อติดตามความคงอยู่ของการปฏิบัติพฤติกรรม และประเมินระยะขั้นของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมระหว่างดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

2. ควรที่จะมีการดำเนินการในกลุ่มวัยอื่นๆ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนี้ เนื่องจากทฤษฎีได้สะท้อนให้เห็นชัดว่าสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น ดังนั้นกลุ่มวัยอื่นๆ น่าจะนำไปใช้ได้ เพื่อทำให้การศึกษาโปรแกรมนี้ไปอ้างอิงได้มากขึ้น

3. ผู้วิจัยศึกษาผลโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยให้โปรแกรมเพียงกลุ่มทดลอง กลุ่มควบคุมดำเนินการเรียนการสอนของโรงเรียนปกติ การศึกษาครั้งถัดไปควรเปรียบเทียบผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์นี้ กับผลของโปรแกรมอื่นสำหรับกลุ่มควบคุมเพื่อยืนยันผลการศึกษา

ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ในทฤษฎีมีระยะทั้งหมด 6 ชั้น ระยะขั้นปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง (Maintenance stage) ซึ่งเป็นระยะขั้นสุดท้าย คือผู้ที่อยู่ในระยะนี้ต้องแสดงพฤติกรรมใหม่อย่างต่อเนื่องอย่างน้อย 6 เดือน หรือ 24 สัปดาห์ ผู้วิจัยมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลา ศึกษาได้เพียง 12 สัปดาห์ ไม่สามารถไปถึงระยะขั้นปฏิบัติอย่างต่อเนื่องได้ ทำให้พฤติกรรมอาจปรับเปลี่ยนได้ไม่ต่อเนื่องหรือยั่งยืน สังเกตได้จากคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมที่ลดลง หลังจบโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในสัปดาห์ที่ 12 และการศึกษาครั้งนี้ศึกษาในสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัดพิษณุโลก ที่เป็นโรงเรียนขนาดกลาง การนำผลการศึกษาไปใช้อาจไม่สามารถใช้ได้ไนโรงเรียนขนาดอื่นๆ



บรรณานุกรม

- กมลวรรณ คุ่มวงษ์, นิสากร กรุงไกรเพชร, และสุวรรณา จันทร์ประเสริฐ. (2562). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ของนักเรียนชายระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. *วารสารคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา*, 27(4), 42-52.
- กองยุทธศาสตร์และแผนงานสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2563). *สถิติสาธารณสุข พ.ศ. 2562*. นนทบุรี: กองยุทธศาสตร์และแผนงานสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
- กัลยารัตน์ กำลิ่งเหลือ, กรุณา จันทร์หอม, ทะนงศักดิ์ ทองศรีสุข, และวราวุฒ มหามิตร. (2559). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นบ้านนาฝาย อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ. *วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์*, 11(พิเศษ), 157-164.
- กาญจน์กรอง ส่องคะ. (2559). *การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). นครราชสีมา: วิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- จักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ. (2561). *พฤติกรรมสุขภาพ แนวคิด ทฤษฎี และการประยุกต์ใช้* (พิมพ์ครั้งที่ 3). พิษณุโลก: มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- จักริน ต้วงคำ. (2557). *การพัฒนาโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสูบบุหรี่โดยใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมของนิสิตนักศึกษาในสถาบันอุดมศึกษา* (ปริญญาโทบริหารธุรกิจบัณฑิต). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ฉัตรติมา คัมภีร์คุปต์. (2561). *ผลของโปรแกรมส่งเสริมเจตคติ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมด้วยการสัมภาษณ์เพื่อสร้างแรงจูงใจ ต่อความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจบัณฑิต). สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ชิตีพัทธ์ ขอนพิกุล. (2559). *การวิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถาบันอุดมศึกษา* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจบัณฑิต). เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ณัฐพล พวงมาลัย. (2559). *การบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา สถานีตำรวจภูธรจังหวัดพิษณุโลก* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจบัณฑิต). พิษณุโลก: มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม.

- ดารีกา บิลโล๊ะ. (2556). *ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทิพวรรณ แสงทอง. (2557). *ผลของโปรแกรมสร้างเสริมสมรรถนะแห่งตนต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). พิษณุโลก: มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- นงคราญ ตาตะคำ. (2558). *ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดน่าน* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บัณฑิต ตั้งกมลศรี. (2559). *ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ: วิเคราะห์กลุ่มพยุ* (ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บุญยืน ศรีสว่าง. (2561). *แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เขตพื้นที่อำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช*. *วารสารวิชาการแพทย์ เขต 11*, 324(4), 1451-1462.
- บุญส่ง นาคอ่อน, ศากุล ช่างไม้, และสมพันธ์ ธิญชีระนันท์. (2559). *ผลลัพธ์ของการใช้โปรแกรมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในผู้ป่วยภาวะหัวใจล้มเหลว*. *วารสารพยาบาลโรคหัวใจและทรวงอก*, 271(1), 13-29.
- ปัทมา สุพรรณกุล, อาจินต์ สงทับ, สายพิณ ศิรินวล, และอัศวิน ลิ้มฤกษ์ล่ำรัก. (2561). *ประสิทธิผลโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต่อความรู้การจัดการเบาหวานด้วยตนเองและระดับน้ำตาลในเลือดของกลุ่มเสี่ยงโรคเบาหวานชนิดที่ 2 จังหวัดสุโขทัย*. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเชีย ฉบับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 12(3), 141-153.
- ปิยะภัทร มานะสถิตพงศ์, และเอมอัสมา วัฒนบูรานนท์. (2558). *การพัฒนาโปรแกรมเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการบริโภคอาหารและการออกกำลังกายโดยใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสำหรับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นที่มีภาวะน้ำหนักเกิน*. *วารสารอิเล็กทรอนิกส์ทางการศึกษา*, 10(1), 200-211.
- พรรณิ ปานเทวัญ, และอายุพร ประสิทธิ์เวชชากร. (2557). *การประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสูบบุหรี่*. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 15(1), 36-44.

- พัฒนา เตชาติวงศ์ ณ อยุธยา. (2559). การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรกับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ในพื้นที่เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ.
- พัทธนันท์ คงทอง, และสมหญิง สุขคนธ์. (2556). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาชุมชน ตำบลท่ามิหรำ อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง. วารสารศรีนครินทร์วิโรฒวิจัยและพัฒนา(สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์), 5(9), 116-130.
- มงคล มุลพงษ์. (2553). รูปแบบการการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของเยาวชนในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). เลย: มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- มงคล รัชชะ. (2559). รายงานการวิจัยปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย. สุโขทัย: วิทยาลัยรามคำแหง.
- มนต์ตรี รัตนติกุล. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ :กรณีศึกษาเทศบาลเมืองแสนสุขจังหวัดชลบุรี (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- มนัสชนก แก้วโท, นฤมล ใจเที่ยง, น้ำฝน บริบูรณ์, กาญจนา วงษ์ศรีมี, บัณฑิต คำบุญ, เบญจวรรณ เทียมศักดิ์, . . . พิมณภรณ์ ตระกูลต่อวงศ์. (2562). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชธานี. วารสารราชธานี นวัตกรรมทางวิทยาศาสตร์สุขภาพ, 3(1), 38-50.
- มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2563). หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. สืบค้น 2 กุมภาพันธ์ 2565, จาก <http://trso.thairoads.org/statistic>
- วชิระ สุริยวงค์, กมลชนก เศรษฐบุตร, คณิงนิจ เพชรรัตน์, จุฑามาศ กิตติศรี, ณัฐภูมิ นริพทะพันธุ์, ดวงเดือน บุตดา, . . . ไศรดา ปิติเลิศปัญญา. (2561). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่นโรงเรียนแห่งหนึ่ง เขตอำเภอสูงเม่น จังหวัดแพร่. วารสารพยาบาลศาสตร์และสุขภาพ, 41(4), 105-114.
- วรรณวิชา ภูผิวแก้ว. (2560). ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาสารคาม: มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.

- วรุณีย์ สีม่วงงาม, และอนุชา เพียรชนะ. (2558). ผลของโปรแกรมลดน้ำหนักโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้สมรรถนะแห่งตนทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมร่วมกับทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคมของนักศึกษาพยาบาลที่มีภาวะน้ำหนักเกินมาตรฐานมหาวิทยาลัยราชธานี. *วารสารราชพฤกษ์*, 13(2), 115-123.
- วัชรพงษ์ เรือนคำ, และณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. (2562). อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย: มุมมองทางวิทยาการระบาด. *วารสาร มฉก.วิชาการ*, 23(1), 146-160.
- ศรายุทธ เงามู่ทอง. (2556). โปรแกรมส่งเสริมพฤติกรรมออกกำลังกายของนิสิตที่มีภาวะโภชนาการเกิน: การประยุกต์ใช้ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2562). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564*. กรุงเทพฯ: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2563). *จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศ ตั้งแต่ 1 มกราคม 2562 ถึง 31 ธันวาคม 2562*. สืบค้น 5 มีนาคม 2565, จาก <http://pitc.police.go.th/dirlist/dirlist.php?dir=/traffic/table>.
- สำนักส่งเสริมและพัฒนาสุขภาพจิต. (2559). *องค์ความรู้การดำเนินงานดูแลสุขภาพวัยรุ่นแบบบูรณาการ*. นนทบุรี: สำนักส่งเสริมและพัฒนาสุขภาพจิต.
- สุพัฒน์ สุขมลสันต์. (2560). การเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดสอบรวมเพื่อการวิจัย. *วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์*, 9(2), 51-70.
- สุมาลี ปัญญาคำ, พรทิภา บุตรเสร็จ, และพกามาศ สุฐิตวินิช. (2559). *รายงานการวิจัยผลของโปรแกรมการเลิกสูบบุหรี่ในประชาชน ตำบลห้วยบง อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ* (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). ชัยภูมิ: มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ.
- Ajzen, I. (2002). Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the theory of planned behavior 1. *Journal of applied social psychology*, 32(4), 665-683.
- Armitage, C. J. (2010). Can variables from the transtheoretical model predict dietary change? *Journal of behavioral medicine*, 33(4), 264-273.
- Duong, H. T., & Parker, L. (2018). Going with the flow: Young motorcyclists' misperceived norms and motorcycle speeding behaviour. *Journal of Social Marketing*, 8(3), 314-332.

- Jaensirisak, S., & Luathep, P. (2020). *Evaluation of unsafe driving behaviour change by road safety education*, ATRANS: Asian Transportation Research Society. Retrieved May 5, 2022, from [http://www.atransociety.com/resources/pdf/pdfResearchResources/2019/Project2019-001\(Dr.Sittha\).pdf](http://www.atransociety.com/resources/pdf/pdfResearchResources/2019/Project2019-001(Dr.Sittha).pdf)
- Kowalski, K., Jeznach, A., & Tuokko, H. A. (2014). Stages of driving behavior change within the transtheoretical model (tm). *Journal of Safety Research*, 50, 17-25.
- Musselwhite, C. B., Avineri, E., Susilo, Y. O., & Bhattachary, D. (2012). Public attitudes towards motorcyclists' safety: A qualitative study from the United Kingdom. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 105-113.
- Prochaska, J. O., & DiClemente, C. C. (1983). Stages and processes of self-change of smoking: Toward an integrative model of change. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51(3), 390-395.
- Prochaska, J. O., Johnson, S., & Lee, P. (2009). The transtheoretical model of behavior change *The handbook of health behavior change*, 3rd ed. (pp. 59-83). New York: Springer Publishing Company.
- Prochaska, J. O., Redding, C. A., & Evers, K. E. (1997). The transtheoretical model and stages of change. *Health Behavior*, 97-121.
- Prochaska, J. O., & Velicer, W. F. (1997). The transtheoretical model of health behavior change. *American Journal of Health Promotion*, 12(1), 38-48.
- Prochaska, J. O., Velicer, W. F., Rossi, J. S., Goldstein, M. G., Marcus, B. H., Rakowski, W., . . . Rosenbloom, D. (1994). Stages of change and decisional balance for 12 problem behaviors. *Health Psychology*, 13(1), 39-46.
- Rojpaisarnkit, K. (2012). Factors related to motorcycle safe-riding behavior of industrial workers in eastern thailand. *Journal of Science*, 10(1), 25-34.
- Schiffman, L. G., Kanuk, L. L., & Wisenblit, J. (2010). *Consumer behavior: Global edition*. New Jersey: Pearson education Upper Saddle River.
- Shahbazzadeh, F., Narimani, S., Ahmadi, S., Anvari, Z., & Khezeli, M. (2021). Assessing readiness for change in the helmet use: A motivational interview. *Journal of Emergency Practice and Trauma*, 7(1), 41-45.
- Sunthud Pornprasertmanit. (2016). *Introduction (and intermediate) statistics in psychology*. <https://sunthud.com/introtostatsth.html>

- Truong, L. T., Nguyen, H. T. T., & Gruyter, C. D. (2018). Correlations between mobile phone use and other risky behaviours while riding a motorcycle. *Accident Analysis & Prevention, 118*, 125-130.
- Wathna Soonthorndhai, & Wanida Kuchaisit. (2015). The reliability of multi-target assessment tryouts: A case study for teaching and learning assessment at bangkok university. *BU Academic Review, 14(1)*, 13-25.
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Retrieved May 10, 2022, from <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- World Health Organization. (2020a). *Global health observatory (gho) data*. Retrieved May 10, 2022, from https://www.who.int/gho/mortality_burden_disease/causes_death/top_10/en/
- World Health Organization. (2020b). *Road traffic injuries*. Retrieved May 10, 2022, from <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- World Health Organization, & Regional Office for South-East Asia. (2018). *Strategic guidance on accelerating actions for adolescent health in south-east asia region 2018–2022*. India: World Health Organization, Regional Office for South-East Asia.



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยนครพนม

ภาคผนวก ก ประกาศอนุมัติให้นิติระดับปริญญาโทดำเนินการทำวิจัย



ประกาศบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร
เรื่อง อนุมัติให้นิติระดับปริญญาโทดำเนินการทำวิจัย
ครั้งที่ ๑๗๖/๒๕๖๕

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้ นายกรกฎ อ่อนคำ รหัสประจำตัว ๖๓๐๖๑๓๓๖ นิติระดับปริญญาโท
หลักสูตรปริญญาสาขารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาขารณสุขศาสตร์ ดำเนินการทำวิจัยตามโครงร่างวิทยานิพนธ์
ที่เสนอ

เรื่อง ภาษาไทย “ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษา
แห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก”

ภาษาอังกฤษ “EFFECTS OF UNSAFE BEHAVIOR MODIFICATION PROGRAM ON
MOTORCYCLE DRIVING BY APPLYING TRANSTHEORETICAL MODEL
AMONG ADOLESCENTS IN A HIGH SCHOOL IN PHITSANULOK PROVINCE”

โดยมี ดร.ฤดีรัตน์ มหาบุญปิติ เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

จึงประกาศมาให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๕

(รองศาสตราจารย์ ดร.กรองกาญจน์ ชูทิพย์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร

ภาคผนวก ข หนังสือรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

COA No. 100/2022
IRB No. P2-0339/2564



AF 08-09/5.0

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000 เบอร์โทรศัพท์ 05596 8721

หนังสือรับรองโครงการวิจัยครั้งแรก

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ดำเนินการให้การรับรองโครงการวิจัยตามแนวทางหลักจริยธรรมการวิจัยในคนที่เป็นมาตรฐานสากล ได้แก่ Declaration of Helsinki, The Belmont Report, CIOMS Guideline และ International Conference on Harmonization in Good Clinical Practice หรือ ICH-GCP

ชื่อโครงการ : ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับชั่งจักรยานยนต์ โดยประยุกต์
ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก

ผู้วิจัยหลัก : นายกรกฎ อ่อนคำ

สังกัดหน่วยงาน : คณะสาธารณสุขศาสตร์

วิธีทบทวน : การพิจารณาแบบเร่งรัด (Expedited Review)

รายงานความก้าวหน้า : ส่งรายงานความก้าวหน้าอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี หรือส่งรายงานฉบับสมบูรณ์
หากดำเนินโครงการเสร็จสิ้นก่อน 1 ปี

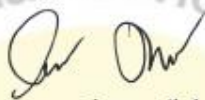
เอกสารรับรอง

1. AF 01-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 09 ตุลาคม 2564
2. AF 02-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 09 ตุลาคม 2564
3. AF 03-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 09 ตุลาคม 2564
4. AF 04-10 (สำหรับกลุ่มอาสาสมัครอายุ 13 - 19 ปี/กลุ่มควบคุม)
เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
5. AF 04-10 (สำหรับกลุ่มอาสาสมัครอายุ 13 - 19 ปี/กลุ่มทดลอง)
เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
6. AF 04-10 (สำหรับกลุ่มอาสาสมัครอายุ 13 - 19 ปี/ทดลองใช้เครื่องมือ)
เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
7. AF 04-10 (สำหรับกลุ่มอาสาสมัครอายุ 13 - 19 ปี)
เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
8. AF 05-10 (สำหรับกลุ่มอาสาสมัครอายุ 13 - 19 ปี)
เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
9. สรุปโครงการเพื่อการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์
เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
10. Full Proposal Research เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565

ภาคผนวก ข หนังสือรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ (ต่อ)

11. ประวัติผู้วิจัย เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 09 ตุลาคม 2564
12. แบบสอบถาม เรื่อง ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชั่งจักรยานยนต์ฯ เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
13. แบบสอบถามขึ้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับชั่งจักรยานยนต์ เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
14. โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชั่งจักรยานยนต์ เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 25 มกราคม 2565
15. จปประมาณ เวอร์ชัน 1:0 วันที่ 09 ตุลาคม 2564

ลงนาม



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วนวathy คาคี)
ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

วันที่รับรอง : 09 กุมภาพันธ์ 2565
วันหมดอายุ : 09 กุมภาพันธ์ 2566

ทั้งนี้ การรับรองนี้มีเงื่อนไขตั้งที่ระบุไว้ด้านหลังทุกข้อ (ดูด้านหลังของเอกสารรับรองโครงการวิจัย)



ภาคผนวก ข หนังสือรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ (ต่อ)

นักวิจัยทุกท่านที่ผ่านการรับรองจริยธรรมการวิจัยต้องปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการวิจัยตามที่ระบุไว้ในโครงการวิจัยอย่างเคร่งครัด
2. ใช้เอกสารแนะนำอาสาสมัคร ใบยินยอม (และเอกสารเชิญเข้าร่วมวิจัยหรือใบโฆษณาถ้ามี) แบบสัมภาษณ์ และหรือแบบสอบถาม เฉพาะที่มีตราประทับของคณะกรรมการจริยธรรมในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวรเท่านั้น และส่งสำเนาเอกสารดังกล่าวให้กับผู้เข้าร่วมวิจัยครั้งแรกมาที่คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน
3. รายงานเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ร้ายแรงที่เกิดขึ้นหรือการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมวิจัยใด ๆ ต่อคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ภายในระยะเวลาที่กำหนดในวิธีดำเนินการมาตรฐาน (SOPs)
4. ส่งรายงานความก้าวหน้าต่อคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ตามเวลาที่กำหนดหรือเมื่อได้รับการร้องขอ
5. หากการวิจัยไม่สามารถดำเนินการเสร็จสิ้นภายในกำหนด ผู้วิจัยต้องยื่นขออนุมัติใหม่ก่อน อย่างน้อย 1 เดือน
6. หากผู้วิจัยส่งรายงานความก้าวหน้าหลังใบรับรองหมดอายุ และยังไม่ได้รับรองฉบับใหม่ ผู้วิจัยจะต้องหยุดดำเนินการวิจัยส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรับอาสาสมัครใหม่ นับตั้งแต่หลังวันใบรับรองหมดอายุจนกว่าจะได้รับใบรับรองฉบับใหม่
7. หากการวิจัยเสร็จสมบูรณ์ผู้วิจัยต้องแจ้งปิดโครงการตามแบบฟอร์มของคณะกรรมการจริยธรรมในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

*รายชื่อของคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ (ชื่อและตำแหน่ง) ที่เข้าร่วมประชุม ณ วันที่พิจารณารับรองโครงการวิจัย (หากร้องขอล่วงหน้า)



ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย

NU-IRB# P2-0339/2564

AF 04-10/5.0

ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย สำหรับกลุ่มอาสาสมัครอายุ 13 - 19 ปี (กลุ่มทดลอง)



คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์
มหาวิทยาลัยนเรศวร

ชื่อโครงการวิจัย

.....ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในวัยรุ่นที่เรดเจกัทรามเนต, โคมปรอมูคัลทฤษฎีขั้นต้นลดการ
แพ้สัมผัสแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนสตรีชนศึกษาแห่งหนึ่ง, จังหวัดพิษณุโลก.....

ผู้ทำวิจัย

ชื่อนายอรุณ, อ่อนคำ.....
ที่อยู่ 23/4 หมู่ 15 ตำบลชมพู อำเภอเนินมะปราง จังหวัดพิษณุโลก.....
เบอร์โทรศัพท์ที่ทำงาน 055.313.114..... เบอร์โทรศัพท์มือถือ 090-253-4269.....
อีเมล khorkoto63@nu.ac.th.....

ในกรณีที่ท่านได้รับอันตรายใด ๆ หรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการวิจัย ท่านสามารถติดต่อกับผู้ทำวิจัย/
แพทย์ผู้วิจัย/แพทย์ประจำโครงการวิจัยคือ นายอรุณ, อ่อนคำ.....เบอร์โทรศัพท์ ...090.253.4269... ได้ตลอด 24
ชั่วโมง

เรียน ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยทุกท่าน

ท่านได้รับเชิญให้เข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้เนื่องจากท่านเป็นวัยรุ่นเพศชายและเพศหญิงที่กำลังศึกษาอยู่ในระดับ
มัธยมศึกษาตอนปลาย ในสถาบันการศึกษาของภาครัฐ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 39 จังหวัด
พิษณุโลก ที่มีการจัดการเรียนการสอนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเป็นโรงเรียนขนาดกลางขึ้นไป ซึ่งในโครงการวิจัยนี้จะมี
ผู้เข้าร่วมโครงการทั้งหมด 104 ราย

ก่อนที่ท่านจะตัดสินใจ เข้าร่วม หรือ ไม่เข้าร่วม โครงการวิจัยนี้

- ให้ท่าน อ่านเอกสารฉบับนี้อย่างถี่ถ้วน เพื่อให้ท่านได้ทราบถึงเหตุผลและรายละเอียดของการวิจัยนี้ โดยท่าน
สามารถขอคำแนะนำในการเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้จากครอบครัว เพื่อน หรือแพทย์ประจำตัวของท่านได้ หรือคน
อื่น ๆ ได้ตามที่ท่านต้องการ และท่านสามารถใช้เวลาได้นานตามที่ท่านต้องการ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการ
ตัดสินใจโดยอิสระ

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

- หากท่านมีข้อสงสัยใด ๆ กรุณาติดต่อจาก หมายเลข. อีเมล. โทร. 090.253.4269.

การเข้าร่วมโครงการนี้ต้องเป็นไปด้วยความสมัครใจ

- ท่านสามารถปฏิเสธการเข้าร่วมโครงการนี้ได้
- แม้เข้าร่วมโครงการวิจัยนี้แล้ว ท่านสามารถถอนตัวได้ตลอดเวลา โดยไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อท่าน
- ท่านมีสิทธิในการแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระและสามารถปฏิเสธการให้ข้อมูลที่ไม่ต้องการ

ทางเลือกอื่น ๆ หากท่านตัดสินใจไม่เข้าร่วมโครงการวิจัย

- ในขั้นตอนการเข้าร่วมวิจัยครั้งนี้ เมื่อท่านเข้าร่วมโครงการวิจัยแล้ว หากมีการเปลี่ยนแปลงการวิจัยเพิ่มเติมหรือไม่มีผลกระทบที่จะเข้าร่วมโครงการวิจัย. ผู้เข้าร่วมโครงการวิจัยมีสิทธิ์ถอนตัวออกจากรายการเข้าร่วมวิจัยได้หากใดก็ตาม. โดยมีต้องให้เหตุผลสนับสนุนใด ๆ

“ชาวผลิตภัณฑ์/เครื่องมือแพทย์/โปรแกรม” ที่ผู้เข้าร่วมวิจัยจะทดสอบในการวิจัยนี้

- แบบสอบถาม เรื่อง ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก
- แบบสอบถามทัศนคติพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์
- โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชั่งรถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษา

1. ทำไมต้องทำวิจัยเรื่องนี้?

อุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญเป็นอย่างมากที่ต้องเร่งแก้ไข และพหุภาวะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยพบอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของกลุ่มวัยรุ่นและเยาวชนอายุ 15 – 24 ปี เป็นอันดับ 1 ในกลุ่มประเทศอาเซียนและสูงเป็นสองเท่าของอัตราเฉลี่ยทั่วโลก จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในมุมมองทางระบาดวิทยา เกิดจากการเสียสมดุลของเหตุปัจจัย ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์หรือผู้ขับขี่ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการขับขี่ ประสิทธิภาพในการขับขี่ ความบกพร่องทางร่างกาย ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ก่อให้เกิดโรคหรือรถจักรยานยนต์ ได้แก่ สาเหตุจากการที่อุปกรณ์จักรยานยนต์ชำรุด การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพถนน สภาพแวดล้อมหรือสภาพโดยรอบของการขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย จากรายงานของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน ในช่วง พ.ศ. 2549 – 2557 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 61 ของจำนวนคดีอุบัติเหตุทั้งหมด มีสาเหตุมาจากข้อบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรงหรือพฤติกรรมขับขี่ เช่น การขับเร็วเกินกำหนด การเมาสุรา และการหลับใน

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

ตามลำดับ จากการศึกษาที่ผ่านมา พบว่า พฤติกรรมการขับซ้รถจักรยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ พฤติกรรมการขับซ้รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง พฤติกรรมการดื่มของมึนเมาขณะขับขี่ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ พฤติกรรมการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลและการสวมใส่ที่ถูกต้อง และพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการจัดการเรียนการสอนภายในห้องเรียนเพียงอย่างเดียวไม่สามารถทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ จึงต้องมีแนวทางหรือกิจกรรมเพิ่มเติมอย่างอื่น เพื่อช่วยลดความชุกของพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยในผู้ขับซ้รถจักรยานยนต์ การส่งเสริมพฤติกรรมเหล่านี้ จะสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุได้

ปี พ.ศ. 2562 จังหวัดพิษณุโลก พบการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางท้องถนนมากถึง 5,723 ครั้ง พบการเสียชีวิตจำนวน 171 ราย ในจำนวนนั้นพบการเสียชีวิตด้วยยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ 158 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.40 พบการเสียชีวิตมากที่สุดในช่วงอายุ 16 - 25 ปี ร้อยละ 27.0 ซึ่งมากกว่าช่วงอายุ 26 - 35 ปี 2.25 เท่า จากข้อมูลข้างต้นทำให้จังหวัดพิษณุโลกมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางท้องถนนเป็นอันดับที่ 1 ของภาคเหนือตอนล่าง ข้อมูลทางสถิติพบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตนั้นเกิดจากยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์สูงที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกิดกับกลุ่มวัยรุ่นที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง วัยรุ่นนั้นเป็นวัยที่สามารถทำความเข้าใจเหตุผล สามารถพิจารณาสิ่งที่ถูกต้อง ไม่ถูกต้อง ดี ไม่ดีได้ มีระบบความคิดเป็นของตนเองที่จะแยกแยะได้เอง จึงเป็นวัยที่มีความสำคัญและเหมาะสมในการปลูกฝังทัศนคติ และพฤติกรรมที่ถูกต้องในการใช้พาหนะโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง อีกทั้งกลุ่มวัยรุ่นนั้นเป็นกลุ่มวัยจะเติบโตเป็นกลุ่มวัยทำงานที่เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ หากเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตจากการมีพฤติกรรมการขับซ้รถจักรยานยนต์ที่ไม่ถูกต้องและปลอดภัย จะส่งผลกระทบต่อทำให้ประเทศสูญเสียรายได้จากการขาดบุคลากรในการพัฒนาประเทศ

จากที่กล่าวข้างต้นผู้วิจัยสนใจที่จะทำการศึกษาพฤติกรรมการขับซ้รถจักรยานยนต์ และสร้างกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15 -19 ปี ที่เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางเป็นประจำ และมีใบอนุญาตขับซ้รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้ประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดและทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Transtheoretical Model (TTM) หรือ Stage of Change Model) ของดร.โปรแชลัว และดร.เวลิเชอร์ ที่เชื่อว่าการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลนั้นเป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา เนื่องจากพฤติกรรมบางอย่างเป็นนิสัยหรือความเคยชินของบุคคลนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะบนท้องถนน หากประพฤติกรรมเสี่ยงเป็นประจำก็จะเกิดความเคยชิน กระทั่งแสดงพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านั้นจนเป็นนิสัย ซึ่งพฤติกรรมเช่นนี้จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ ดังนั้นการจัดกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมต้องมีหลักความคิด ทฤษฎีมาช่วยวางแผนดำเนินการเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นทฤษฎีที่อธิบายความตั้งใจและความพร้อมของตัวบุคคลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเอง โดยเน้นที่กระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Behavior Changing process) และการตัดสินใจ (Decisional making) ผู้วิจัยจึงพัฒนาโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซ้รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางท้องถนนต่อไป

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

2. การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร?

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยในการขับซี้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ภายในกลุ่มทดลอง ก่อนได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับซี้รถจักรยานยนต์ และหลังได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับซี้รถจักรยานยนต์ สัปดาห์ที่ 9 และระยะติดตามผลในสัปดาห์ที่ 12
2. เพื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับซี้รถจักรยานยนต์ และหลังได้รับโปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับซี้รถจักรยานยนต์สัปดาห์ที่ 9 และระยะติดตามผลในสัปดาห์ที่ 12

3. ท่านจะต้องร่วมกิจกรรมอะไรบ้าง?

หลังจากท่านยินยอมเข้าร่วมการวิจัยด้วยความสมัครใจ ท่านจะได้รับเชิญให้ตอบแบบสอบถามและเข้าร่วมกิจกรรมตามวันเวลาที่ผู้ทำวิจัยนัดหมาย

สถานที่ทำการวิจัยคือโรงเรียนของท่าน ท่านต้องมาพบผู้วิจัยทั้งหมด 9 ครั้ง แต่ละครั้งจะใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง รวมแล้วท่านจะอยู่ในโครงการวิจัยเป็นระยะเวลาทั้งหมด 3 เดือน

ครั้งที่ 1 เป็นกิจกรรมแนะนำตัวของผู้วิจัย พร้อมทั้งการชี้แจงวัตถุประสงค์ของการทำงานโครงการในครั้งนี และขอรับการยินยอมเข้าร่วมโครงการ และทำแบบสอบถาม

ครั้งที่ 2 เป็นกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรางทางท้องถนน และกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของภาวะเกิดอุบัติเหตุ

ครั้งที่ 3 กิจกรรมที่ 1 กิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย บทลงโทษ และเครื่องหมายจราจร กิจกรรมที่ 2 กิจกรรมร่วมกันวิเคราะห์ความคิดและบทลงโทษจากสถานการณ์จำลอง กิจกรรมที่ 3 กิจกรรมกลุ่มช่วยกันคิด "หากจับประชนอุบัติเหตุสูญเสียอวัยวะ" พร้อมทั้งนำเสนอแลกเปลี่ยนเรียนรู้

ครั้งที่ 4 กิจกรรมเรียนรู้ประสบการณ์จากผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้

ครั้งที่ 5 กิจกรรมประกวดการเขียนเรียงความ

ครั้งที่ 6 กิจกรรมฝึกปฏิบัติขับซี้ปลอดภัยโดยผู้เชี่ยวชาญ

ครั้งที่ 7 กิจกรรมคำมั่นสัญญาปฏิบัติตนเป็นผู้ขับซี้ปลอดภัย และกิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อน

ครั้งที่ 8 ติดตามผลกิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อน และทำแบบสอบถาม

ครั้งที่ 9 กิจกรรมมอบเกียรติบัตร แลกของรางวัลผู้ที่มีพฤติกรรมดีเด่น และทำแบบสอบถาม

4. หากเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้ ท่านอาจได้รับความเสี่ยงอะไรบ้าง?

ท่านอาจเกิดความผิดปกติจาก ความเสี่ยงที่อาจได้รับ ดังนี้

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

- ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ, หละหลวมปฏิบัติในกรณีที่เกิดกิจกรรมหนักที่ถูกต้อง.
- ความเสี่ยงในการเสียเวลาในการเรียน, การทำกิจกรรมชมรม, หรืออาจทำให้เกิดความไม่สบายใจ, เนื่องจากข้อความบางข้อความอาจมีผลต่อความพึงพอใจต่อกรให้ตัวคุณ, ซึ่งแก้ไขโดยหากในระหว่างเข้าร่วมวิจัยที่ก่อให้เกิดความไม่สบายใจ กรุณาแจ้งผู้ทำวิจัยเพื่อยุติการสมัครแบบถอนตัวทันที

นอกจากความเสี่ยงที่กล่าวมา ท่านอาจเกิดอาการ หรือความไม่สบายอื่น ๆ ที่ไม่ทราบแน่นอน นอกเหนือจากที่ได้แสดงในเอกสารฉบับนี้ ซึ่งอาการเหล่านี้เป็นอาการที่ไม่เคยพบมาก่อน

หากท่านต้องการข้อมูลเพิ่มเติม หรือมีข้อสงสัยใด ๆ เกี่ยวกับความเสี่ยงที่อาจได้รับการเข้าร่วมในโครงการวิจัย ท่านสามารถสอบถามจากผู้ทำวิจัยได้ตลอดเวลา

หากมีการค้นพบข้อมูลใหม่ ๆ ที่อาจมีผลต่อความปลอดภัยของท่านในระหว่างที่ท่านเข้าร่วมในโครงการวิจัย ผู้ทำวิจัยจะแจ้งให้ท่านทราบทันที เพื่อให้ท่านตัดสินใจว่าจะอยู่ในโครงการวิจัยต่อไปหรือจะขอถอนตัวออกจากโครงการวิจัย

หากท่านเกิดความผิดปกติใด ๆ ให้ท่านปฏิบัติดังนี้

- แจ้งผู้ทำวิจัยให้ทราบทันที โดยท่านสามารถติดต่อกับผู้ทำวิจัยคือ นายกรกฎ อ่อนคำ เบอร์โทรศัพท์ 090 253 4296 ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

5. ผู้วิจัยมีมาตรการการป้องกันอันตราย หรือมาตรการดูแลท่านอย่างไรหากเกิดอันตรายในระหว่างการวิจัย?

มาตรการป้องกันอันตรายและลดความเสี่ยง

- ผู้วิจัยได้จัดให้มีทีมปฐมพยาบาลและเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญการขับขีที่จะดูแลท่านระหว่างการฝึกปฏิบัติการขับขีปลอดภัย เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือ เพื่อสามารถที่จะดูแลได้ทันทีหากมี ,การหมดสติ, หรืออื่น ๆ, ซึ่งทำให้ผู้วิจัยปรับลดความเหมาะสม, เกิดขึ้น
- หากอาสาสมัครเกิดอันตราย/บาดเจ็บ ระหว่างการเข้าร่วมกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย อาสาสมัครจะได้รับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นโดยเจ้าหน้าที่ห้องพยาบาลในโรงเรียน หากอาการไม่ดีขึ้น อาสาสมัครจะถูกนำส่งที่โรงพยาบาลวังทอง
- หากท่านได้ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ทำวิจัยแล้วเกิดอุบัติเหตุ ผู้วิจัยยินดีจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของท่าน
- เพื่อให้ท่านได้กรอกแบบสอบถามอย่างเป็นอิสระ และเป็นความลับ ผู้วิจัยได้ ,ลดความเสี่ยงร่วมเพื่อเลือกท่าน โดยจะขอให้ท่านปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ทำวิจัยอย่างเคร่งครัดและคอยแนะนำสนทนาคำถามความสงสัย, รวมถึงแจ้งหากท่านมีความวิตกกังวลหรือไม่สบายใจ, ที่เกิดขึ้นกับท่านระหว่างที่ท่านเข้าร่วมในโครงการวิจัยให้ผู้ทำวิจัย

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

ได้รับเวลาเพื่อเตรียมตัวก่อนหน้าก่อนหน้าพื้นที่. ผลของงานนี้ผู้วิจัยจะทำงานร่วมกันรักษาเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ. เป็นอย่างดี. มีระบบการทำลายเอกสารหลังสิ้นสุดการดำเนินงานวิจัย. เพื่อป้องกันข้อมูลรั่วไหลและปกป้องความเป็นส่วนตัวส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล. การตีพิมพ์ผลของงานวิจัย. จะกระทำในภาพรวม. ไม่เฉพาะเจาะจงผลข้อมูลรายบุคคลเพื่อเป็นการปกป้องรักษาความลับของท่านทั้งก่อน - ระหว่าง - หลังเข้าร่วมโครงการวิจัย

"การลงนามในเอกสารให้ความยินยอม ไม่ได้หมายความว่าท่านได้เสียสิทธิ์ทางกฎหมายตามปกติที่ท่านพึงมี"

6. ท่านจะได้รับการประกันภัยเพื่อคุ้มครองในการเข้าร่วมโครงการวิจัยหรือไม่?

โครงการวิจัยนี้ไม่ได้จัดทำประกันภัยให้แก่ผู้เข้าร่วมการวิจัย

7. การเข้าร่วมโครงการวิจัยนี้ ท่านจะได้รับประโยชน์อะไร?

ท่านจะได้ทราบข้อมูลองค์ความรู้เกี่ยวกับการขับช่อดิจิทัลยานยนต์ รวมถึงทักษะการขับช่อดิจิทัลยานยนต์ที่ถูกต้องปลอดภัย

8. เมื่อเข้าร่วมโครงการวิจัย ท่านจะต้องมีความรับผิดชอบอย่างไรบ้าง?

ขอให้ท่านปฏิบัติตามนี้

- ขอให้ท่านให้ข้อมูลของท่านทั้งในอดีต และปัจจุบัน แก่ผู้ทำวิจัยด้วยความสัตย์จริง
- ขอให้ท่านเข้าร่วมกิจกรรมการอบรมเชิงปฏิบัติการนี้อย่างครบถ้วนตามวันและเวลาที่กำหนด
- ขอให้ท่านแจ้งให้ผู้ทำวิจัยทราบความผิดปกติที่เกิดขึ้นระหว่างที่ท่านร่วมในโครงการวิจัย

9. ท่านจะต้องเสียค่าใช้จ่ายอย่างไรบ้างในการเข้าร่วมโครงการวิจัย?

ท่านไม่มีค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมวิจัย

10. ท่านจะได้รับค่าตอบแทนสำหรับการเข้าร่วมโครงการวิจัยหรือไม่?

- ภายในกิจกรรมจะมีการแจกของรางวัลอาทิเช่น หมวกกันน็อก เสื้อกันลมลายซิปที่ปลอดภัย
- เมื่อผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมจนครบ ท่านจะได้เกียรติบัตรการอบรมเชิงปฏิบัติการที่ปลอดภัย

11. ท่านจะออกจากโครงการวิจัยนี้ได้ในกรณีใดบ้าง?

ผู้วิจัยถอนท่านออกจากโครงการวิจัย

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

ผู้ทำวิจัยอาจถอนท่านออกจากการเข้าร่วมการวิจัย เพื่อเหตุผลด้านความปลอดภัยของท่าน หรือเมื่อผู้สนับสนุนการวิจัยยุติการดำเนินงานวิจัย หรือในกรณีดังต่อไปนี้

- ท่านไม่สามารถปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ทำวิจัย
- ท่านเกิดการบาดเจ็บรุนแรง หรือผู้วิจัยประเมินแล้วว่าท่านไม่สามารถเข้าร่วมโครงการต่อไปได้

12. ท่านจะได้รับการปกป้องรักษาข้อมูลความลับของท่านอย่างไรบ้าง?

ข้อมูลการวิจัยจะถูกเก็บในคอมพิวเตอร์ มีการปกป้องเข้าถึงข้อมูลโดยใช้การเข้ารหัส ซึ่งทีมผู้วิจัยเท่านั้นที่สามารถเข้าถึงได้ ข้อมูลเฉพาะที่อาจนำไปสู่การเปิดเผยตัวท่าน จะได้รับการปกปิดและจะไม่เปิดเผยแก่สาธารณชน ในกรณีที่ผลการวิจัยได้รับการตีพิมพ์ ชื่อและที่อยู่ของท่านจะต้องได้รับการปกปิดอยู่เสมอ โดยจะใช้เฉพาะรหัสประจำโครงการวิจัยของท่าน ทั้งนี้ ข้อมูลของท่านจะถูกจัดเก็บเป็นระยะเวลาทั้งหมด 1 ปี สถานที่เก็บคือคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร และจะทำลายภายใน 3 ปี

จากการลงนามยินยอมของท่าน ผู้ทำวิจัยและผู้สนับสนุนการวิจัยสามารถเข้าไปตรวจสอบบันทึกข้อมูลทางการแพทย์และข้อมูลทางการแพทย์ของท่านได้ แม้จะสิ้นสุดโครงการวิจัยแล้วก็ตาม หากท่านต้องการยกเลิกการให้สิทธิ์ดังกล่าว ท่านสามารถแจ้ง หรือเขียนบันทึกขอยกเลิกการให้คำยินยอม โดยส่งไปที่ นายกรกฎ อ่อนคำ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดพิษณุโลก 653 หมู่ 8 ตำบลวังทอง อำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก 65130

หากท่านขอยกเลิกการให้คำยินยอมหลังจากที่ท่านได้เข้าร่วมโครงการวิจัยแล้ว ข้อมูลส่วนตัวของท่านจะไม่ถูกบันทึกเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามข้อมูลอื่น ๆ ของท่านอาจถูกนำมาใช้เพื่อประเมินผลการวิจัย และท่านจะไม่สามารถกลับมาเข้าร่วมในโครงการนี้ได้อีก ทั้งนี้ เนื่องจากข้อมูลของท่านที่จำเป็นสำหรับใช้ในการวิจัยไม่ได้ถูกบันทึก

13. ท่านจะมีสิทธิ์อย่างไรบ้าง ในฐานะของผู้เข้าร่วมโครงการวิจัย?

ในฐานะที่ท่านเป็นผู้เข้าร่วมในโครงการวิจัย ท่านจะมีสิทธิ์ดังต่อไปนี้

1. ท่านจะได้รับทราบถึงลักษณะและวัตถุประสงค์ของการวิจัยในครั้งนี้
2. ท่านจะได้รับการอธิบายถึงความเสี่ยงและความไม่สบายที่จะได้รับจากการวิจัย
3. ท่านจะได้รับการอธิบายถึงประโยชน์ที่ท่านอาจจะได้รับจากการวิจัย
4. ท่านจะมีโอกาสได้ซักถามเกี่ยวกับงานวิจัยหรือขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย
5. ท่านจะได้รับทราบว่าการยินยอมเข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้ ท่านสามารถขอถอนตัวจากโครงการเมื่อไรก็ได้ โดยผู้เข้าร่วมในโครงการวิจัยสามารถขอถอนตัวจากโครงการโดยไม่ได้รับผลกระทบใด ๆ ทั้งสิ้น
6. ท่านจะได้รับเอกสารข้อมูลคำอธิบายสำหรับผู้เข้าร่วมในโครงการวิจัยและสำเนาเอกสารใบยินยอมที่มีทั้งลายเซ็นและวันที่
7. ท่านมีสิทธิ์ในการตัดสินใจว่าจะเข้าร่วมในโครงการวิจัยหรือไม่ก็ได้ โดยปราศจากการใช้สิทธิลงบังคับข่มขู่ หรือการหลอกลวง

ภาคผนวก ค ข้อมูลคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัย (ต่อ)

ถ้าท่านตัดสินใจแล้วว่า จะเข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้ ขอให้ท่านลงนามในเอกสารแสดงความยินยอมของโครงการวิจัยนี้
ขอขอบคุณในการร่วมมือของท่านมา ณ ที่นี้

หากท่านไม่ได้รับการชดเชยอันควรต่อการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการวิจัย หรือท่านไม่ได้รับการปฏิบัติตามที่ปรากฏในเอกสารข้อมูลคำอธิบายสำหรับผู้เข้าร่วมในการวิจัย ท่านสามารถร้องเรียนได้ที่ สำนักงานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวร ดังรายละเอียดข้อมูลติดต่อด้านล่างนี้

ที่อยู่ สำนักงานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

กลุ่ม 1	กลุ่มสาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ โทร. 055-968752 อีเมล nu-irb-board1@nu.ac.th	กองการวิจัยและนวัตกรรม งานจัดการมาตรฐานและ เครือข่าย คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ชั้น 4 อาคารมหาธรรมราชา มหาวิทยาลัยนเรศวร
กลุ่ม 2	กลุ่มสาขาวิชาวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี มนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ โทร. 055-968642 อีเมล nu-irb-board2@nu.ac.th	เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก 65000
กลุ่ม 3	กลุ่มสาขาวิชาวิทยาศาสตร์ทางการแพทย์ โทร. 055-965296 อีเมล nu-irb-board3@nu.ac.th	สำนักงานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ กลุ่มสาขาวิชาวิทยาศาสตร์ทางการแพทย์ ชั้น 3 อาคารสิรินธร โรงพยาบาลมหาวิทยาลัยนเรศวร เลขที่ 99 หมู่ 9 ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก 65000

หมายเหตุ* หากท่านต้องการเก็บตัวอย่างทางชีวภาพที่เหลือไว้เพื่อการวิจัยในอนาคต ให้ท่านแนบเอกสาร AF-04-10 ข้อมูลคำอธิบายสำหรับ
อาสาสมัครในโครงการวิจัยสำหรับ การขอใช้ตัวอย่างชีวภาพที่เหลือไว้เพื่อการวิจัยในอนาคต (ส่วนเพิ่มเชิงโครงการวิจัย) เพิ่มเติมนัดถึงกับแบบ

สแกนเพื่อร้องเรียน



แบบฟอร์ม
การส่งเรื่องร้องเรียน
สำหรับอาสาสมัคร

ภาคผนวก ง แบบสอบถามขั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตำแหน่งผู้วิจัย
กลุ่ม() คณะ() ควบคุม
หมายเลขเวลาวิจัย
วันที่เก็บข้อมูล

แบบสอบถามขั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

แบบสอบถามขั้นความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นแบบสอบถามถึงความพร้อมในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของแต่ละบุคคล โดยการประเมินว่าในปัจจุบัน ชีวิตประจำวันของท่านมีความคิดที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างไร ?

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง หมายถึง

- พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางทุกครั้งในการใช้รถจักรยานยนต์
- พฤติกรรมการไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- พฤติกรรมไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์
- พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิดกว่าที่กฎหมายกำหนด และ
- พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท เช่น การเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การเลี้ยวกะทันหัน การขับรถย้อนศร การขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือความคึกคะนอง เป็นต้น

คำชี้แจง : โปรดเลือกข้อความที่ตรงกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของท่านในปัจจุบันให้มากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความที่ท่านเลือก **โดยเลือกเพียงคำตอบเดียว**

คำตอบ	พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
	ปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างใดอย่างหนึ่งที่ไม่ถูกต้อง และยังไม่คิดเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในอีก 6 เดือนข้างหน้า
	ปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างใดอย่างหนึ่งที่ไม่ถูกต้อง แต่ตั้งใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในอีก 6 เดือนข้างหน้า
	ปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างใดอย่างหนึ่งที่ไม่ถูกต้อง แต่เคยทำพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง และตั้งใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในอีก 1 เดือนข้างหน้า
	ปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง แต่ปฏิบัติน้อยกว่า 6 เดือน
	ปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ปฏิบัติมากกว่า 6 เดือนขึ้นไป

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม เรื่อง ผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎี ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นโรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่ง จังหวัดพิษณุโลก	<small>สำหรับวิจัย</small> กลุ่ม [] ทดลอง [] ควบคุม หมายเลขอาสาสมัคร วันที่เก็บข้อมูล
---	--

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย / ในช่องว่าง โดยตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความจริงของท่านมากที่สุด

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ _____ ปี
3. ขับขี่รถจักรยานยนต์มาแล้ว _____ ปี
4. ใน 1 สัปดาห์ที่ผ่านมา ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์
 ทุกวัน
 บ่อยครั้ง (5 – 6 ครั้ง / สัปดาห์)
 บ้างครั้ง (3 – 4 ครั้ง / สัปดาห์)
 นาน ๆ ครั้ง (1 – 2 ครั้ง / สัปดาห์)
 ไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์เลย
5. ปัจจุบันท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
 มี
 ไม่มี
6. ปัจจุบัน ท่านใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยเท่าไร
 น้อยกว่า 40 กิโลเมตร / ชั่วโมง
 41 – 60 กิโลเมตร / ชั่วโมง
 61 – 80 กิโลเมตร / ชั่วโมง
 81 – 100 กิโลเมตร / ชั่วโมง
 101 – 120 กิโลเมตร / ชั่วโมง
 มากกว่า 120 กิโลเมตร / ชั่วโมง ขึ้นไป
7. ท่านเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
 ไม่เคย
 เคย จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ _____ ครั้ง โปรดระบุ
 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
 เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

ระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ครั้งล่าสุด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

<input type="checkbox"/> ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น	<input type="checkbox"/> มีผู้บาดเจ็บ
<input type="checkbox"/> มีผู้บาดเจ็บสาหัส	<input type="checkbox"/> มีผู้เสียชีวิต

Version 2.0 Date 25 January 2022

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมการจับซื้อจิ้งจกชานอสน์

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย / ในช่องว่าง โดยตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความจริง ใน 1 สัปดาห์ที่ผ่านมาของท่านมากที่สุด โดยมีตัวเลือก 5 ตัวเลือก ดังนี้

เป็นประจำ	หมายถึง	ท่านปฏิบัติทุกครั้ง
บ่อยครั้ง	หมายถึง	ท่านปฏิบัติ 5 – 6 ครั้งต่อสัปดาห์
บางครั้ง	หมายถึง	ท่านปฏิบัติ 3 – 4 ครั้งต่อสัปดาห์
นาน ๆ ครั้ง	หมายถึง	ท่านปฏิบัติ 1 – 2 ครั้งต่อสัปดาห์
ไม่เคยเลย	หมายถึง	ท่านไม่เคยปฏิบัติเลย

ข้อ ๘ ที่	ข้อความ	ข้อการปฏิบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม				
		ปฏิบัติ เป็น ประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ปฏิบัติ นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ เลย
1	ท่านใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ โทรออก หรือรับสาย ขณะจับซื้อจิ้งจกชานอสน์					
2	ท่านใช้ระบบแอปพลิเคชัน เช่น Line Facebook Instagram หรือ Tiktok เป็นสื่อ ขณะจับซื้อจิ้งจกชานอสน์					
3	ท่านใช้มือข้างใดข้างหนึ่งจับของหรือจับ โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะจับซื้อจิ้งจกชานอสน์					
4	ท่านไม่หยิบจับโทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะจับ ซื้อจิ้งจกชานอสน์					
5	ท่านจะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่รับสาย หรือโทร ออกในขณะจอลดจิ้งจกชานอสน์ในที่จอลได้					
6	ท่านดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ก่อนจับซื้อจิ้งจกชานอสน์					
7	ท่านดื่มเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ขณะจับซื้อจิ้งจกชานอสน์					
8	ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะจับ ซื้อจิ้งจกชานอสน์					
9	ทุกครั้งที่ท่านจับซื้อจิ้งจกชานอสน์ ท่านสวม หมวกนิรภัยที่มีขนาดและที่พอดีกับศีรษะของ ท่าน					

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ข้อ ที่	ข้อความ	ข้อการปฏิบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม				
		ปฏิบัติ เป็น ประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ปฏิบัติ นาน ๆ ครั้ง	ไม่ เคย ปฏิบัติ เลย
10	ทุกครั้งที่ท่านรับเรื่องจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัย ท่านใช้สายรัดคาง และปรับไฟสายรัดคางพอดีกับศีรษะท่าน					
11	ท่านไม่สวมหมวกนิรภัยเวลาขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ					
12	ขณะที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านสังเกตรถตามหลัง และให้สัญญาณไฟเลี้ยว ก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร อย่างน้อย 30 เมตร					
13	ท่านให้สัญญาณเตือน ก่อนจอดหรือหยุดรถจักรยานยนต์ ระยะทางอย่างน้อย 30 เมตร					
14	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะร่างกายเจ็บป่วย เช่น เป็นไข้ ปวดศีรษะ เป็นสั่น					
15	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะอารมณ์เศร้า เสียใจ หรืออารมณ์โกรธ โมโห					
16	ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีอาการง่วงนอน					
17	ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังรับประทานยาที่ทำให้อาการง่วงซึม เช่น ยาคลายกล้ามเนื้อ					
18	เมื่อท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านจะเปิดไฟหน้ารถ					
19	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตร / ชั่วโมงในเขตเมือง					
20	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ฮีลนอร์					
21	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนซ้อนมากกว่า 1 คน					
22	ท่านเร่งความเร็วเพิ่มขึ้น ขณะสัญญาณไฟจราจรเป็นสีเหลือง					
23	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ออกจากสี่แยกไฟแดง ก่อนสัญญาณไฟจะเป็นสีเขียว					
24	ท่านหยุดรถจักรยานยนต์หลังเห็นไฟหยุดรถ เมื่อสัญญาณไฟจราจรเปลี่ยนเป็นสีแดง					

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ข้อ ที่	ข้อความ	ข้อการปฏิบัติของผู้ตอบแบบสอบถาม				
		ปฏิบัติ เป็น ประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ปฏิบัติ นาน ๆ ครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ เลย
25	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์ผ้าคลุมยางไฟแดง ในบางสถานการณ์ เช่น ไม่รีบร้อนถนน					
26	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์แรงดันคันอื่นทาง ซ้ายมือ					
27	ท่านจะลดความเร็วการซื้อหรือจักรยานยนต์ ลง เมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก					
28	ท่านจะลดความเร็วการซื้อหรือจักรยานยนต์ ลง เมื่อซื้อขึ้นในเขตชุมชน โรงเรียน และทางน้ำ ลาย					
29	ท่านไม่มีสมาธิในการซื้อหรือจักรยานยนต์					
30	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์ชิดคันหน้า					
31	ท่านจะให้ความระมัดระวังมากขึ้นขณะซื้อหรือ รถจักรยานยนต์ในเขตชุมชน					
32	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์แข่งขึ้นความเร็วกับ รถคนอื่น					
33	ความเร็วของการซื้อหรือจักรยานยนต์ของ ท่านสูงขึ้น เมื่อท่านมีอาการง่วง ไม่ไหว หรือ หลุดสติ					
34	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกิน กว่ากฎหมายกำหนด					
35	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์ด้วยความ ระมัดระวัง ไม่ประมาท					
36	ท่านซื้อหรือจักรยานยนต์ ดัดหน้ารถคันอื่นใน ระยะกระชั้นชิด					

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถในตนเองในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถในตนเอง เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความมั่นใจของบุคคลที่จะปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เมื่ออยู่ในสถานการณ์ที่เป็นอุปสรรค ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้อย่างต่อเนื่อง

คำชี้แจง: โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องความมั่นใจที่ตรงกับระดับความเชื่อมั่นของท่านมากที่สุด โดยเลือกเพียงคำตอบเดียว

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง หมายถึง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางทุกครั้งในการใช้รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิดกว่าที่กฎหมายกำหนด และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท เช่น การเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การเลี้ยวกะทันหัน การขับรดย้อนศร การขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือความคึกคะนอง เป็นต้น

ข้อความ	ความเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้				
	5 มั่นใจ มากที่สุด	4 มั่นใจ มาก	3 มั่นใจ ปาน กลาง	2 มั่นใจ บางครั้ง	1 ไม่ มั่นใจ
1. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อฉันอยู่ภายใต้ภาวะความเครียด ความหุนหัน ความวิตกกังวล หรือความเสียใจ ได้					
2. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อฉันอยู่ภายใต้ภาวะที่เร่งรีบ					

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ข้อความ	ความเชื่อมั่นว่าท่านสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้				
	5 มั่นใจ มากที่สุด	4 มั่นใจ มาก	3 มั่นใจ ปาน กลาง	2 มั่นใจ บางครั้ง	1 ไม่ มั่นใจ
3. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อฉันขับขี่ในระยะทางไกล					
4. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อฉันถูกเพื่อน ๆ ชักชวนไปขับขี่รถจักรยานยนต์					
5. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อฉันไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง					
6. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ แม้จะไม่มีตำรวจหรือผู้ที่มีอำนาจคอยกำกับ					
7. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อโทรศัพท์เคลื่อนที่ของฉันดังขึ้น					
8. ฉันมั่นใจว่าฉันจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อฉันดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์					
9. ฉันมั่นใจว่าฉันจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อฉันไม่มีหมวกนิรภัย และสายรัดคาง					
10. ฉันมั่นใจว่าฉันสามารถปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องได้ เมื่อฉันอยู่ในภาวะสนุกหรือมีความท้าทาย					

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความสมดุลของการตัดสินใจเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง: โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงคำตอบเดียว
แบบสอบถามนี้จะพิจารณาถึงผลได้หรือผลเสียของการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้อง

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้อง หมายถึง พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางทุกครั้งในการใช้รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมไม่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิดกว่าที่กฎหมายกำหนด และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท เช่น การเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การเลี้ยวกะทันหัน การขับรถย้อนศร การขับขี่ด้วยความสนุกสนานหรือความคึกคะนอง เป็นต้น

ข้อความ	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตัดสินใจ				
	5 มากที่สุด	4 มาก	3 ปานกลาง	2 อาจจะ	1 ไม่อย่างแน่นอน
1. การปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรได้					
2. การปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องจะทำให้ครอบครัวของฉันใช้เงินมากขึ้น					
3. การสวมหมวกนิรภัยและใช้สายรัดคางอย่างถูกต้องจะช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจรได้					
4. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความประมาทจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ					
5. การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ					
6. เมื่อฉันเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จะทำให้ฉัน และครอบครัวเกิดความเสียใจ					
7. การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้					

ภาคผนวก จ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (ต่อ)

ข้อความ	ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตัดสินใจ				
	5 มากที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 อาจจะ	1 ไม่อย่าง แน่นอน
8. การปฏิบัติพฤติกรรมการขับชีรดจักยานยนต์ที่ ถูกต้องทำให้ฉันต้องเสียเวลาในการเดินทาง					
9. การปฏิบัติพฤติกรรมการขับชีรดจักยานยนต์ที่ ถูกต้อง จะทำให้ฉันดูแลในสายตาสองเพื่อน					
10. การปฏิบัติพฤติกรรมการขับชีรดจักยานยนต์ที่ ถูกต้อง จะทำให้ฉันเสียความมั่นใจในตนเอง					

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นมัธยมศึกษา

โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นมัธยมศึกษา				
วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
- เพื่อแนะนำผู้วิจัย อธิบายโครงการวิจัย สรางสัมพันธภาพ และให้ตอบแบบสอบถาม	สัปดาห์ที่ 1 ยินดีที่รู้จัก ระยะเวลา 3 ชั่วโมง - ผู้วิจัยแนะนำตัวเอง กล่าวทักทาย ชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัย และกิจกรรมสัมพันธภาพการสร้างความสัมพันธ์ภาพ พร้อมทั้งให้ใบยินยอมสมัครใจเข้าร่วมโครงการวิจัย กลับบ้านไปให้ผู้ปกครอง และนักเรียนเห็นยินยอม และทำแบบสอบถาม - ผู้วิจัยส่งและคัดเลือกลุ่มตัวอย่างจากเกณฑ์คัดเข้า	- ขึ้นเตรียมพร้อม และสุ่มกลุ่มตัวอย่าง	- แบบสอบถาม พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของวัยรุ่น	- กลุ่มตัวอย่างได้ครบตามจำนวน 52 คน

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นศูนย์การเรียนรู้มัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
<p>วัตถุประสงค์เรื่องอุบัติเหตุจากรถทางท้องถนน แก่กลุ่มตัวอย่าง</p>	<p>สัปดาห์ที่ 2 อุบัติเหตุน่ารู้ ระยะเวลา 3 ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้วิจัยกล่าวทักทายกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรมสั้นหน้ามาก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถทางท้องถนน พร้อมทั้งเปิด VDO คลิปอุบัติเหตุจากพฤติกรรมที่ขับขี่ได้แก่ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสม ก่อนและขณะขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ขี่โดยใช้ความเร็ว และการไม่เคารพกฎหมายจราจร และอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ขี่ด้วยความเร็วเกินองพร้อมทั้งร่วมกับอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโดยคำถามปลายเปิด "เหตุใดอย่างนี้กับเราเกิดอุบัติเหตุครับ" ในชั้นเรียน 	<p>การสร้างความตระหนัก (consciousness raising) และการกระตุ้นทางอารมณ์ (emotional arousal) โดยเน้นการให้ข้อมูลข่าวสาร</p>	<p>สื่อหรือชมทัศน์</p> <ul style="list-style-type: none"> - VDO คลิปอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 	<p>การสังเกต</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความร่วมมือในการร่วมกันอภิปราย

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นมัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
<p>เพื่อให้ความรู้เรื่องระเบียบกฎหมายข้อบังคับจราจร แก่กลุ่มตัวอย่าง</p>	<p>สัปดาห์ที่ 3 กฎหมายจราจร ระยะเวลา 3 ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้วิจัยกล่าวทักทายกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรมสั้นทบทวนการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยกล่าวเนื้อหาบททบทวนในสัปดาห์ที่ผ่านมา - คำถาม - ตอบ - ผู้วิจัยให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เน้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องฟ้า และเครื่องหมายจราจร - กิจกรรมให้ความรู้ความเข้าใจและบทลงโทษจากสถานการณ์จำลอง - กิจกรรมกลุ่ม "หากฉันประสบอุบัติเหตุสูญเสียอวัยวะ" จะส่งผลกระทบต่อตัวฉัน ต่อครอบครัวฉัน ต่อสังคมและประเทศชาติ อย่างไร - กิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และนำเสนอแต่ละกลุ่ม 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างความตระหนัก (consciousness raising) และการกระตุ้นทางอารมณ์ (emotional arousal) โดยเน้นการให้ข้อมูลข่าวสาร 	<ul style="list-style-type: none"> - สื่อวีดิทัศน์ - รูปภาพ - เครื่องหมายจราจร - กระดาษฟลิปชาร์ต - สีเทียน 	<ul style="list-style-type: none"> - การสังเกต - การให้ความร่วมมือตอบคำถาม - การให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรมกลุ่ม

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นศูนย์โรงเรียนมัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
<p>วัตถุประสงค์</p> <p>- เพื่อกระตุ้นกลุ่มตัวอย่างให้เกิดแรงจูงใจ และเห็นการรับรู้ความสามารถของตนเอง</p>	<p>สัปดาห์ที่ 4 การเรียนรู้จากตัวแบบ</p> <p>ระยะเวลา 3 ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้วิจัยกล่าวถึงทฤษฎีกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรม - สันทนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยกล่าวเนื้อหาทบทวนในสัปดาห์ที่ผ่านมา - คำถาม ถาม - ตอบ - กิจกรรมการเรียนรู้จากบุคคลต้นแบบหรือจากคลิปของบุคคลที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์ และบุคคลต้นแบบที่มีพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ - กิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้หัวข้อ "จากต้นแบบน้องๆ ได้อะไร" และนำเสนอแต่ละกลุ่ม 	<p>ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเรียนรู้จากตัวแบบ (Modeling) โดยกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจ และเห็นการรับรู้ความสามารถของตนเอง (self-efficacy) 	<p>บุคคลที่มีประสบการณ์ในด้านอุบัติเหตุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บุคคลที่มีพฤติกรรมก้าวร้าวที่ปลอดภัย - คลิปแพร่ - ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจนสูญเสียอวัยวะ - กระดาษฟลิปชาร์ต - ซีดีแผ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - การสังเกต - การให้ความร่วมมือตอบคำถาม - การให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรมกลุ่ม

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นมัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
เพื่อสร้างการตัดสินใจเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง	สัปดาห์ที่ 5 สมดุลการตัดสินใจ ระยะเวลา 3 ชั่วโมง - ผู้วิจัยกล่าวทักทายกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรมสั้นทบทวนก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยกล่าวเนื้อหาบททวนในสัปดาห์ที่ผ่านมา คำถาม ถาม - ตอบ - กิจกรรมเขียนเรียงความผลดี - ผลเสีย 1 กระดาษ A4 และเวทีแลกเปลี่ยน เรียนรู้ - ร่วมกันโหวตเพื่อรับรางวัลเรียงความที่ดี คะแนนโหวตสูงสุด	- สมดุลในการตัดสินใจใช้กิจกรรมการประเมินตนเอง (Self-reevaluation) การตัดสินใจและการสร้างภาพลักษณ์ใหม่	- กระดาษ A4 - ของรางวัล (หมวกกันน็อก)	- การสังเกต - การให้ความร่วมมือตอบคำถาม - ผลงานการเรียงความผลดี - ผลเสีย

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นศูนย์เรียนรู้มัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ใน	การประเมินผล
<p>วัตถุประสงค์ช่วยเหลืออย่างมีประสิทธิภาพและเพิ่มการรับรู้ความสามารถของตนเอง</p> <p>สัปดาห์ที่ 6 ความสามารถแห่งตน ระยะเวลา 3 ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้วิจัยกล่าวทักทายกลุ่มตัวอย่าง แนะนำที่ 1 วิทยาลัยใหม่ และกิจกรรมสั้นทางการแจกของรางวัลให้กับผู้ชนะกิจกรรมเรียงเรียงความผลดี - ผลเสีย ก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - กิจกรรมฝึกปฏิบัติที่ปลอดภัย มีผู้ใช้สัญญาณจราจร และมีกฎการดูแลรถจักรยานยนต์ในสถานการณ์ต่าง ๆ - แลกเปลี่ยนเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญ 	<p>ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ความสามารถของตนเองและความมั่นใจในการเด็ก - พฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยง จากแนวคิดการรับรู้ความสามารถของตนเอง (self-efficacy) ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ 	<p>การสะท้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> - วิทยากรภายนอก - รดจักรยานยนต์ - อุปกรณ์สร้างสถานการณ์จำลอง - แบบต่าง ๆ - ป้ายสัญญาณจราจรต่าง ๆ 	<p>การประเมินผล</p> <ul style="list-style-type: none"> - การสังเกต - การให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม 	

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นศูนย์โรงเรียนมัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ใน การสอน	การประเมินผล
<p>- เพื่อให้กลุ่มตัวอย่าง ตั้งเป้าหมายและพร้อมที่จะ เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การขับขี่</p>	<p>สัปดาห์ที่ 7 ตั้งเป้าหมาย ระยะเวลา 3 ชั่วโมง - ผู้วิจัยกล่าวถึงกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรม สันทนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยกล่าวเนื้อหาบทวนในสัปดาห์ที่ผ่านมา คำถาม ถาม - ตอบ - กิจกรรมคำถามสัญญา โดยใช้ใบเซ็นสัญญาจะ ปฏิบัติพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย - กิจกรรมเพื่อนผู้แสนดี จับสลากชื่อเพื่อน จับได้ ชื่อใคร คนนั้นจะต้องคอยจดบันทึกพฤติกรรมที่ไม่ ปลอดภัยของเจ้าของชื่อ โดยเจ้าของชื่อจะไม่ว่า ว่าใครเป็นคนจับได้ ก็ดีถ้าจะมีคนละ 10 คะแนน จุด พฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของเพื่อนจะได้ 1 คะแนนเพิ่ม 1 คะแนน หากถูกเพื่อนจดได้จะได้ 1 คะแนน สรุปผลคะแนนในสัปดาห์ที่ 12 พร้อมมอบ ของรางวัลให้ 10 คนแรก</p>	<p>การตั้งเป้าหมาย การตั้งเป้าหมาย สามารถทำให้บุคคลที่อยู่ในชั้น พร้อมทั้งจะปฏิบัติดีเสียไประยะ ประพฤติได้การตั้งเป้าหมายช่วยให้ เกิดแรงจูงใจและเพิ่มความสนใจใน ความสามารถของตนเองอันจะ นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม</p>	<p>- ใบเซ็นชื่อ - ปฏิญาณตนฉบับที่ ปลดอดภัย - สลากรายชื่อ - แบบบันทึก พฤติกรรมเสี่ยง</p>	<p>- การสังเกต - การให้ความ ร่วมมือในการทำ กิจกรรม</p>

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ใช้ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นศูนย์เรียนรู้มัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
<p>- เพื่อเสริมแรงทางบวกแก่กลุ่มตัวอย่าง และร่วมกับติดตามการปฏิบัติพฤติกรรมซ้ำที่ปลอดภัย</p>	<p>สัปดาห์ที่ 9 ติดตามผล ระยะเวลา 3 ชั่วโมง - ผู้วิจัยกล่าวทักทายกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรมสัมมนาการก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยกล่าวเนื้อหาบททบทวนกิจกรรมทั้งหมดที่ผ่านมา คำถาม - ตอบ - ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามให้นักเรียนตอบ - ติดตามกิจกรรมบันทึกพฤติกรรมเสี่ยง และสรุปกิจกรรมที่ผ่านมา</p>	<p>- ระยะเวลาปฏิบัติ</p>	<p>- แบบสอบถาม - แบบบันทึกพฤติกรรมเสี่ยง</p>	<p>- การสังเกต - การให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม</p>

ภาคผนวก ข โปรแกรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ โดยประยุกต์ทฤษฎีขั้นต้นของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในวัยรุ่นมัธยมศึกษา (ต่อ)

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม	สื่อ / อุปกรณ์ในการสอน	การประเมินผล
- เพื่อเสริมแรงทางบวกแก่กลุ่มตัวอย่าง และร่วมกับติดตามการปฏิบัติพฤติกรรมซ้ำที่ปลอดภัย	สัปดาห์ที่ 12 เสริมแรง ระยะเวลา 3 ชั่วโมง - ผู้วิจัยกล่าวทักทายกลุ่มตัวอย่าง และกิจกรรมสัมพันธ์มาก่อนเข้ากิจกรรมหลัก - ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามให้นักเรียนตอบ(ระยะติดตามผล) - กิจกรรมมอบเกียรติบัตรแก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรม - กิจกรรมแจกรางวัลแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมดีเด่น 10 อันดับแรก - ผู้วิจัยกล่าวจบโครงการ และชื่นชมกลุ่มตัวอย่างและถ้าอยู่ร่วมกัน	- การเสริมแรง เป็นการทำให้ผู้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเกิดความพึงพอใจ เมื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมแล้ว มอบประกาศนียบัตร และชื่นชมคนต้นแบบ	- แบบสอบถาม - เกียรติบัตร - ของรางวัล(เสื้อ สกรีนลายขี้นที่ปลอดภัย)	- การสังเกต - การให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรม