



การเปรียบเทียบผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัย
ของคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปในจังหวัดขอนแก่น

**The Comparison of Effect of Safety Behavior Modification Program
Between Sidecar Motorcycle and Three Wheel Vehicle Skylab Driver
in Khon Kaen Province.**

โดย นายวีระพงษ์ สีอุปถด

นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

หลักการและเหตุผล

- ความเจริญทางเทคโนโลยีส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ และปัญหาสุขภาพ ^[1]
- ปี พ.ศ. 2512 อัตราการตายของประชาชนจากอุบัติเหตุเพิ่มเป็นอันดับหนึ่งโดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการจราจร ^[2]
- โดยมากกว่าร้อยละ 80 เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ และช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือระหว่าง 15-45 ปี ^[3]
- จากการศึกษาของ เวียงพะยอม หาญกล้ากิจเจริญ ^[4] สุภาวดี พุทธรอด ^[5] และพัชรพร เ็นนบำรุง ^[6]

[1] สมทรง รักเผ่า และสรศักดิ์ งามคำสวัสดิ์. บทความกระบวนกรดำเนินงานสุขศึกษาเพื่อพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ กรณี การพัฒนาพฤติกรรมผู้บริโภคในชุมชน. โครงการสัณติการ สถาบันพระบรมราชชนก สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข. 2540

[2] จุฬารณ โสตะ. นิรภัยศึกษา. ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. 2541.

[3] สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. บทความ. 2550

[4] เวียงพะยอม หาญกล้ากิจเจริญ. โปรแกรมสุขศึกษาในการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษา ตอนต้น ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียน. มหาวิทยาลัยมหิดล. 2542

[5] สุภาวดี พุทธรอด. ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อันตราย ในเขตอำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. มหาวิทยาลัยมหิดล. 2542

[9] พัชรพร เ็นนบำรุง. ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนชายวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี. มหาวิทยาลัยมหิดล. 2542

• วัดสุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยฯ โดยประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค ร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม และกระบวนการกลุ่ม

• วัดสุประสงค์เฉพาะ

เพื่อเปรียบเทียบผลของโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยของคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปในจังหวัดขอนแก่น หลังได้รับโปรแกรมฯ ทั้งภายในและภายนอกกลุ่มในเรื่องต่อไปนี้

- ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างที่ปลอดภัย
- การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ไม่ปลอดภัย
- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ไม่ปลอดภัย
- ความคาดหวังในความสามารถของตนต่อพฤติกรรมขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย
- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย
- พฤติกรรมขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย

ตัวแปรที่ศึกษา

- **ตัวแปรอิสระ** ได้แก่ โปรแกรมกรรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยที่จัดขึ้นจากการประยุกต์แนวคิดทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันโรคร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมและกระบวนการกลุ่ม
- **ตัวแปรตาม** ได้แก่
 - ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับรถยนต์ไฮดรอลิกและรถสามล้อสกปรกที่ปลอดภัย
 - การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ไฮดรอลิกและรถสามล้อสกปรกที่ไม่ปลอดภัย
 - การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ไฮดรอลิกและรถสามล้อสกปรกที่ไม่ปลอดภัย
 - ความคาดหวังในความสามารถของตนต่อพฤติกรรมการขับรถยนต์ไฮดรอลิกและรถสามล้อสกปรกที่ปลอดภัย
 - ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับรถยนต์ไฮดรอลิกและรถสามล้อสกปรกที่ปลอดภัย
 - พฤติกรรมการขับรถยนต์ไฮดรอลิกและรถสามล้อสกปรกที่ปลอดภัย

ระเบียบวิธีวิจัย

• รูปแบบการวิจัย

เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) ทำการทดลองใน 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง (experimental group) คือ คนไข้บรมอเตอรืไซค์ฟ่วงข้าง และกลุ่มเปรียบเทียบ (comparison group) คือ คนไข้บรมสามล้อสกายแลป

- กลุ่มทดลอง (คนไข้บรมอเตอรืไซค์ฟ่วงข้าง)

O_1 — A,B,X — O_2

- กลุ่มเปรียบเทียบ(คนไข้บรมสามล้อสกายแลป)

O_3 — A,B — O_4

O_1, O_3	หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนการทดลอง
O_2, O_4	หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการทดลอง
X	หมายถึง โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัย
A	หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสัมภาษณ์
B	หมายถึง การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสังเกต

การคำนวณขนาดตัวอย่าง

สูตรในการคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ประชากรสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน [6]

$$n / \text{กลุ่ม} = 2\sigma^2(Z_\alpha + Z_\beta)^2 / (\mu_1 - \mu_2)^2$$

- n = จำนวนขนาดตัวอย่างในแต่ละกลุ่ม
- Z_α = เป็นค่าสถิติมาตรฐานภายใต้โค้งปกติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ค่า α เท่ากับ 0.05 ดังนั้น $Z_\alpha = 1.645$
- Z_β = เป็นค่าสถิติมาตรฐานภายใต้โค้งปกติที่กำหนดอำนาจการทดสอบ เท่ากับ 80 ค่า β เท่ากับ 0.2 ดังนั้น
- ค่า $Z_\beta = 0.84$
- $\mu_1 - \mu_2$ = ค่าเฉลี่ยคะแนนความแตกต่างการรับรู้โอกาสเสี่ยงของกลุ่มทดลองกับกลุ่มเปรียบเทียบ
- σ^2 = ความแปรปรวนเฉลี่ยของความแตกต่างคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

ป้องกันการสูญหายของกลุ่มตัวอย่าง

จากสูตร [6]

$$n_{\text{adj}} = n / (1 - R)$$

- โดย n = ขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้จากสูตรคำนวณขนาดตัวอย่าง
- n_{adj} = ขนาดตัวอย่างที่ปรับแล้ว
- d = สัดส่วนการตกสำรวจหรือสัดส่วนการสูญหายจากการติดตาม

ผลจากการคำนวณได้กลุ่มตัวอย่างประมาณกลุ่มละ 30 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการทดลอง

โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยประกอบด้วย

- การบรรยายประกอบสไลด์ เรื่อง สถิติและแนวโน้มปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก, ปัญหาอุบัติเหตุจากการขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและผลกระทบของอุบัติเหตุ, กฎจราจรและการขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างที่ปลอดภัย
- การอภิปรายแลกเปลี่ยนประสบการณ์จากชีวิตจริงของผู้ประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ คนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างที่ได้รับอุบัติเหตุ และผู้โดยสารรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างที่ประสบอุบัติเหตุ
- การสาธิตการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องวิธี
- ชมวีดิทัศน์ เรื่อง ทุกข์คนบนถนน หมวกนิรภัย และเมาไม่ขับ
- การอภิปรายกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
- ร่วมกันค้นหาปัญหาและวางแผนแก้ไขปัญหา
- การสร้างแรงจูงใจโดย อสม. และเพื่อนร่วมอาชีพ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

- แบบสัมภาษณ์คนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย
- แบบสังเกตพฤติกรรมคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย

ผลการวิจัย



- ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-50 ปี (ร้อยละ 90, ร้อยละ 80)
- และร้อยละ 60 ในกลุ่มทดลองเป็นเพศชาย
- ส่วนใหญ่สถานภาพสมรสคู่ (ร้อยละ 93.4, ร้อยละ 86.7)
- อาชีพหลักกลุ่มทดลองส่วนใหญ่ค้าขาย และกลุ่มเปรียบเทียบเป็นเกษตรกร
- โรคประจำตัวที่พบส่วนใหญ่ในทั้งสองกลุ่ม คือ โรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูง
- กลุ่มทดลองร้อยละ 36.67 ขับรถมา 1-3 ปี และกลุ่มเปรียบเทียบร้อยละ 60 ขับรถมา 5-10 ปี
- รายได้เฉลี่ยกลุ่มทดลอง 3,124 และกลุ่มเปรียบเทียบ 2,873 บาท
- การศึกษาส่วนใหญ่จบระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 86.7, ร้อยละ 90)
- ทุกคนไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และประกันอุบัติเหตุ
- ในกลุ่มทดลองร้อยละ 66.67 มีหมวกนิรภัยของตัวเอง และร้อยละ 34 มีให้ยืมใช้ในบ้าน
- กลุ่มทดลองเคยได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 30
- ร้อยละ 13 ของกลุ่มทดลองเคยถูกตำรวจเรียกและ 75% จากการไม่สวมหมวกนิรภัย
- 70% ในกลุ่มทดลองรมีสภาพสมบูรณ์ และ 90% ในกลุ่มเปรียบเทียบ
- และร้อยละ 50 ในกลุ่มทดลองเป็นเจ้าของรถ/ผ่อนหมดแต่กลุ่มเปรียบเทียบ 67% กำลังผ่อนส่ง

เปรียบเทียบภายในกลุ่ม

8

	ค่าเฉลี่ย/ ก่อน	ค่าเฉลี่ย/ หลัง	P-value
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับรถที่ปลอดภัย	7.63	9.13	0.001
การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถที่ไม่ปลอดภัย	20.40	23.96	0.001
การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถที่ไม่ปลอดภัย	31.9	36.1	0.001
ความคาดหวังในความสามารถของตนเองต่อการขับรถที่ปลอดภัย	28.36	31.16	0.001
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อการขับรถที่ปลอดภัย	28.96	31.03	0.001
พฤติกรรมในการขับรถที่ปลอดภัย	35.43	40.73	0.001

เปรียบเทียบระหว่างกลุ่ม

9

	ค่าเฉลี่ย/ ทดลอง	ค่าเฉลี่ย/ เปรียบเทียบ	P-value
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับรถ ที่ปลอดภัย	9.13	8.03	0.031
การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ ที่ไม่ปลอดภัย	23.96	22.35	0.210
การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถ ที่ไม่ปลอดภัย	36.10	32.83	0.002
ความคาดหวังในความสามารถของตนต่อการขับรถ ที่ปลอดภัย	31.16	28.26	0.003
ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อการขับรถ ที่ปลอดภัย	31.03	29.83	0.186
พฤติกรรมกรรมการขับรถ ที่ปลอดภัย	40.73	36.03	0.001

โปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยสามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความปลอดภัยของคนขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างไปในทิศทางที่ดีขึ้นในเรื่อง

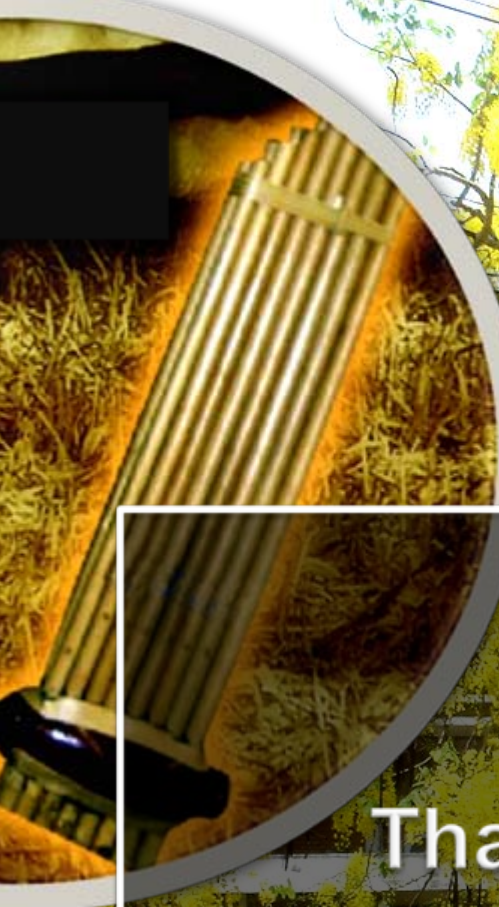
- ความรู้เรื่องกฎจราจรและการขับรถมอเตอร์ไซด์พ่วงข้างที่ปลอดภัย
- การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถฯ ที่ไม่ปลอดภัย
- การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถฯ ที่ไม่ปลอดภัย
- ความคาดหวังในความสามารถของตนต่อการขับรถฯ ที่ปลอดภัย
- ความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อการขับรถฯ ที่ปลอดภัย
- พฤติกรรมการขับรถฯ ที่ปลอดภัย

ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจรและ การขับรถยนต์ไฮดรอลิกพ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย มีการรับรู้ความรุนแรงและการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจาก รถยนต์ไฮดรอลิกพ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ไม่ปลอดภัย มีความ คาดหวังในความสามารถของตนและประสิทธิผลของการตอบสนองต่อ การขับรถยนต์ไฮดรอลิกพ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ปลอดภัย และมีพฤติกรรมการขับรถยนต์ไฮดรอลิกพ่วงข้างและรถสามล้อสกายแลปที่ ปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมี นัยสำคัญ ($p\text{-value} < 0.05$)



ข้อเสนอแนะ

- การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยที่ทำให้บรรลូវัตถุประสงค์ได้ เกิดจากการระดมความคิดจากหลายหน่วยงานในพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดแนวคิดที่หลากหลาย ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาและแก้ไขปัญหาคต่อไปได้
- วิทยาการในการอบรมควรเป็นผู้ที่ทำงานในสาขานั้น เช่น กฎจราจรควรเป็นตำรวจ และโรคต่างๆ ควรเป็นเจ้าหน้าที่สาธารณสุข เพื่อทำให้เกิดความน่าเชื่อถือ
- การจัดอบรมโดยเน้นให้ผู้เข้ารับการอบรม มีส่วนร่วมในกระบวนการคิด และร่วมแสดงความคิดเห็น จะทำให้ผู้เข้ารับการอบรมมีความกระตือรือร้น อยากเข้าร่วมกิจกรรม และส่งผลให้มีพฤติกรรมการขับรถที่ปลอดภัย
- ในการออกแบบกิจกรรมควรใช้หลายๆ วิธี เช่น การบรรยาย การสาธิต การชมวิดีโอ เพราะแต่ละวิธีจะทำให้เกิดการรับรู้ที่แตกต่างกัน แต่ทั้งนี้ขึ้นกับวัตถุประสงค์ของผู้อบรม
- ควรหลีกเลี่ยงการจัดอบรมในช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ เพราะประชาชนจะไม่ค่อยให้ความสนใจร่วมมื่อ



THE END

Thank You for Your Attention

2006 4 11