

**ประสิทธิผลของการพัฒนาศักยภาพทีมนำระดับจังหวัดเพื่อการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ
ในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์**
**Effectiveness of development in Core team Province level to Solving the Accident Problem
with child and adolescent in very high-risk district, Surin Province.**

(Received: July 20,2024 ; Revised: September 9,2024 ; Accepted: September 11,2024)

อนงค์ มณีศรี¹

Anong Maneesri¹

บทคัดย่อ

การวิจัยแบบกึ่งทดลองนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินประสิทธิผลของการพัฒนาศักยภาพทีมนำระดับจังหวัดเพื่อการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 328 คน โดยสุ่มจากนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ในพื้นที่อำเภอเมืองสุรินทร์ ปราสาท และสังขะ คัดเลือกผ่านเกณฑ์การคัดเข้าและคัดออก ดำเนินกิจกรรมทั้งหมด 12 สัปดาห์ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน ก่อนและหลังการทดลอง โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน ได้แก่ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นอิสระจากกัน กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.8 มีอายุระหว่าง 13-18 ปี มีอายุเฉลี่ย 16.02 ปี (S.D. = 1.509 ปี) โดยนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ตอนอายุ 12 ปี ร้อยละ 30.8 ซึ่งอายุน้อยที่สุดคือ 7 ปี อายุมากที่สุดคือ 18 ปี ผู้หัดขับขี่รถจักรยานยนต์ให้นักเรียนเป็นพ่อแม่ ร้อยละ 54.9 รองลงมาคือฝึกเอง ร้อยละ 21.0 และญาติพี่น้อง ร้อยละ 17.7 ตามลำดับ ผู้ปกครองอนุญาตให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเมื่อช่วงชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 58.5 ส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 80.2 ซึ่งนักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.5 โดยบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้เข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ร้อยละ 75.7 หลังการทดลอง กลุ่มตัวอย่างมีค่าคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.05$

คำสำคัญ: ทักษะคิด, การป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต, จักรยานยนต์, นักเรียน

ABSTRACT

This quasi-experimental research aimed to assess the effectiveness of development in core team province level to solving the accident problem with child and adolescent in very high-risk district, Surin province. The samples were 328 persons from secondary 1-6 students who drive motorcycles to school in the areas of Mueang Surin, Prasat and Sangkha districts, Selected through inclusion and exclusion criteria. The study was conducted over a period of 12 weeks. The tools used to collect the data were questionnaires. Data were analyzed using descriptive statistics and compare means of different Self-efficacy for accidents, outcome expectancy for prevention of injury and death from road accidents and practice to survive danger on the road before and after the program by inferential statistics using Paired t-test at the 0.05 level.

The results showed that the majority were female (58.8%). were age between 13-18 years old, average age were 16.02 (S.D. = 1.509). Able to drive a motorcycle at age 12 years (30.8%), the youngest is 7 years old and the oldest is 18 years old. The majority learn to drive a motorcycle with your parents (54.9%) follower by practice by yourself (21.0%) and training from siblings (17.7%), respectively. Parents give permission to drive motorcycles to

¹ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

school at junior high school (58.5%). The majority were not having a driver's license (80.2%). Ever had an accident (51.5%), minor injuries were not treated at the hospital (75.5%). After the program, the sample group had significantly higher mean scores of self-efficacy for accidents, outcome expectancy for prevention of injury and death from road accidents and practice to survive danger on the road ($p < 0.05$).

Keyword: Thinking skills, Prevention of injury and death, Motorcycle, Student

บทนำ

ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศไทย จากการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 10 - 19 ปี ซึ่งมีการเสียชีวิตที่สูงมากถึง 26,126 คน ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็นเฉลี่ย 2,902 คนต่อปี จากการประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน 10 - 19 ปี โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา Time series ในช่วง 10 ปีต่อจากนี้ (ปี 2564 - 2573) หากไม่มีการแก้ไขปัญหาย่างจริงจังและกำหนดเป้าหมายจะมีเด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน 37,321 คน หรือเฉลี่ยปีละ 3,732 คน¹ แนวโน้มของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวและมีแนวโน้มลดลงในช่วงปี 2563 เนื่องจากเกิดสถานการณ์โควิด-19 เนื่องจากมีการเดินทางสัญจรลดลง แต่อย่างไรก็ตามเป็นเพียงสถานการณ์สั้นๆ หากสถานการณ์สงบลงปัญหาก็จะกลับย้อนมาเนื่องจากการ ปัจจัยพื้นฐานยังคงอยู่ยังไม่ได้เปลี่ยนแปลง ประกอบกับจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งด้านกำลังคนและการใช้เทคโนโลยีการดำเนินการในระดับพื้นที่ระดับชุมชน/บุคคล ยังมีน้อย ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนัก โดยพิจารณาปัญหาในประเด็นต่างๆ คือ ด้านกลไกการดำเนินงานในระดับพื้นที่ การจัดการปัญหาในระดับอำเภอถือว่ามีความเหมาะสมดำเนินงานที่สามารถเข้าถึงระดับชุมชนและท้องถิ่นโดยใช้กลไกผ่านศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และเชื่อมโยงการทำงานกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ.ท้องถิ่น) และคณะพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) แต่การดำเนินงานยังไม่มีประสิทธิภาพ

เท่าที่ควร โดยเฉพาะอำเภอเสี่ยง มีข้อค้นพบสำคัญดังนี้ ยังต้องเพิ่มทักษะการจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ สำหรับนำไปสู่รากของปัญหา รวมทั้งการเข้าไปในระดับท้องถิ่น/ชุมชน และการเชื่อมโยงข้อมูลสู่การสร้างมาตรการที่ มาตรการแก้ปัญหาแบบเดิม ๆ ไม่ได้ระบุกลุ่มเป้าหมาย และเน้นรณรงค์ประชาสัมพันธ์ซึ่งควรที่จะพัฒนาวิธีการออกมาตรการแก้ไขปัญหาให้เป็นรูปธรรม²

จากการศึกษาวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหการตายและบาดเจ็บสำหรับเด็กและเยาวชนใช้จักรยานยนต์ที่มีประสิทธิผล (2563) โดยการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี โดยความร่วมมือกรมควบคุมโรคและศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และวิเคราะห์ปัจจัยสาเหตุเชิงลึกของการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะ เชิงนโยบายในระดับประเทศและในระดับพื้นที่ มีประเด็นข้อค้นพบที่ควรนำมาพิจารณาหารือและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย พบว่า กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด พบว่า กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 68 รองลงมาเป็นกลุ่มอายุ 10 - 14 ปี ร้อยละ 28 อายุที่เริ่มฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ พบว่า เด็กและเยาวชนเริ่มฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ ในช่วงอายุ 13 - 15 ปี ร้อยละ 49 รองลงมาอายุ 10 - 12 ปี ร้อยละ 48 การเรียนรู้การฝึกหัดขับรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่เด็กและเยาวชนจะเรียนรู้การขับรถจากพ่อแม่ ญาติ พี่น้อง และ เพื่อน ร้อยละ 72 และฝึกหัดขับเอง ร้อยละ 28 โดยไม่ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย ร้อยละ 87 การมีใบอนุญาตขับขี่พบว่า เยาวชนที่มีใบอนุญาตขับขี่อายุ 15 ขึ้นไป ร้อยละ 14 และร้อยละ 87 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ โดยประเด็นที่ไม่ไปทำใบอนุญาตขับขี่ ได้แก่ ไม่สนใจไป

ทำ ร้อยละ 59 อายุยังไม่ถึงเกณฑ์/ไม่มีเวลาไปทำ ร้อยละ 28 และพบว่า เด็กอายุไม่ถึงเกณฑ์ทำ ใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 22³

ข้อมูลจากศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ของเขตสุขภาพที่ 9 ปี 2560 – 2564 พบอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 30.64, 31.19, 30.99, 30.00 และ 27.16 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายประเทศ 23.20 ต่อประชากรแสนคน โดยจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดคือ นครราชสีมา (31.44 ต่อประชากรแสนคน) รองลงมาคือ บุรีรัมย์ (27.61 ต่อประชากรแสนคน), สุรินทร์ (25.21 ต่อประชากรแสนคน) และชัยภูมิ (24.19 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ⁴ ซึ่งทุกจังหวัดในเขตสุขภาพที่ 9 สูงกว่าเป้าหมาย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.89 รองลงมาคือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ล้มเองหรือไม่มีคู่มือ ร้อยละ 10.11 และรถปิคอัพ ร้อยละ 4.61 ตามลำดับ และยังพบว่าการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 87 ราย (อัตรา 4.12 ต่อประชากรแสนคน) โดยเมื่อวิเคราะห์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี เป็นกลุ่มที่ตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด มีจำนวน 1,759 คน เฉลี่ยปีละ 352 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 17.48 และในปี พ.ศ. 2564 พบว่า มีเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 20 ปี ที่ตายจากการใช้รถจักรยานยนต์ 180 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 62.72 ของการตายจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด⁵

ประเทศไทยมีการกำหนดเป้าหมายในการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนสอดคล้องกับเป้าหมายของ การ พัฒนา ที่ ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) โดยอยู่ภายใต้เป้าหมายที่ 3 คือ การสร้างหลักประกันว่า คนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัยและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 โดยในส่วนของกระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนน ให้สอดคล้องเป้าหมายของประเทศ

ตามตัวชี้วัดร่วมแบบบูรณาการ (Joint KPI) 3 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข และมีเป้าหมายการดำเนินงานการลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนตาม แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนปี 2561–2565 คือ ไม่เกิน 16.4 ต่อแสนประชากร⁶ การรับรู้อันตราย (Hazard Perception) เป็นความสามารถในการเข้าใจและทำนายสถานการณ์อันตรายบนท้องถนนได้อย่างถูกต้องโดยได้แบ่งรูปแบบการรับรู้อันตรายออกเป็น 3 รูปแบบ คือ 1) รูปแบบการคาดการณ์อันตรายจากพฤติกรรมที่แสดงออก (Behavioral prediction hazard) เป็นอันตรายที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ถ้าคนขับสามารถคาดการณ์จากพฤติกรรมที่เห็นของตัวบอกเหตุ และทำการตอบสนองได้ทันก่อนที่จะกลายมาเป็นอันตรายได้ 2) รูปแบบการคาดการณ์อันตรายจากสิ่งแวดล้อม (Environmental prediction hazard) เป็นอันตรายที่ไม่สามารถมองเห็นได้ในตอนแรก ดังนั้นคนขับต้องคาดการณ์จากสิ่งแวดล้อมที่เห็นเพื่อให้คนขับสามารถทำการตอบสนองได้ทันที่เมื่อวัตถุที่จะเป็นอันตรายโผล่มา และ 3) รูปแบบการคาดการณ์อันตรายที่ต้องเลือกและให้ความสนใจจดจ่อ (Dividing and Focusing Attention Hazard) เป็นอันตรายที่คนขับต้องเลือกจากตัวบอกเหตุหลาย ๆ ตัวที่มาพร้อมกันและตอบสนองต่อตัวบอกเหตุนั้นได้ก่อนเกิดอันตราย⁷

ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน จังหวัดสุรินทร์ ปี 2560 – 2564 พบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 55 ราย, 36 ราย, 52 ราย, 34 ราย และ 33 ราย ตามลำดับ ในส่วนผู้บาดเจ็บรวมทั้งหมด เท่ากับ 9,842 ราย, 8,731 ราย, 8,412 ราย, 7,457 ราย และ 6,365 ราย ตามลำดับ โดยเมื่อจำแนกอำเภอเสี่ยงสูงมากตามการประเมินของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งอำเภอเสี่ยงสูงมาก (สีแดง) คืออำเภอที่มีค่าเฉลี่ยของจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต อยู่ในเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 1 (25 เปอร์เซ็นต์แรกของอำเภอทั้งหมด ทั้งการบาดเจ็บและเสียชีวิต) วิเคราะห์จากข้อมูลการบาดเจ็บที่มารับ

บริการที่หอผู้ป่วยนอก (OPD)/ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน (ER) และผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตที่รักษาตัวที่หอผู้ป่วยใน (IPD) ซึ่งจังหวัดสุรินทร์ ประกอบด้วย 3 อำเภอ ได้แก่ เมืองสุรินทร์ ปราสาท และสังขะ ตามลำดับ โดยเมื่อแยกเป็นรายอำเภอ การบาดเจ็บและเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ปี 2560 – 2564 พบอำเภอที่พบการเสียชีวิตมากที่สุดคือ อำเภอเมืองสุรินทร์ พบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 28 ราย, 22 ราย, 33 ราย, 23 ราย และ 20 ราย ตามลำดับ รองลงมาคือ อำเภอปราสาท พบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 4 ราย, 6 ราย, 3 ราย, 3 ราย และ 3 ราย ตามลำดับ และอำเภอสังขะ พบจำนวนผู้เสียชีวิตเท่ากับ 4 ราย, 3 ราย, 5 ราย, 1 ราย และ 3 ราย ตามลำดับ⁴

จากข้อมูลดังกล่าว ผู้วิจัยได้สนใจที่จะศึกษาวิจัยประสิทธิผลของการพัฒนาศักยภาพทีมนำระดับจังหวัดเพื่อการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์ โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเอง และแนวคิด Thailand Safe Youth Program (TSY Program) โดยกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมภายในและภายนอกตัวบุคคล สร้างความเชื่อมั่นในตนเองเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลว่าจะจัดการและดำเนินการกระทำพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยความเชื่อนี้จะเป็นตัวกำหนด ความคิด ความรู้สึก และจิตใจให้บุคคลสามารถกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้ เพื่อพัฒนาศักยภาพของทีมนำจากศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ในการดำเนินงานพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก และนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ลดลงได้ในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเปรียบเทียบการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุก่อนและหลังการทดลอง

2. เพื่อเปรียบเทียบความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ก่อนและหลังการทดลอง

3. เพื่อเปรียบเทียบการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน ก่อนและหลังการทดลอง

4. เพื่อเปรียบเทียบจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน พื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก จังหวัดสุรินทร์ ลดลง

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi experimental research) แบบหนึ่งกลุ่มวัดก่อนและหลังการทดลอง (Pretest-Posttest One-group Design) โดยทำการศึกษาระหว่างเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

พื้นที่ในการวิจัย คือ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 2,244 คน ซึ่งคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยสูตรการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของเคริชซีและมอร์แกน (Krejcie and Morgan)⁵ ที่ระดับความเชื่อมั่นที่ 95 (95% CI) ระดับความคลาดเคลื่อนที่ 0.05 ($d = 0.05$) โดยคำนวณจากสูตรได้เท่ากับ 328 คน

เกณฑ์การคัดเลือก (Inclusion criteria)

1. เป็นนักเรียนที่กำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน ของโรงเรียนมัธยมศึกษาของอำเภอเสี่ยงสูงมาก ได้แก่ อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

2. สามารถอ่านออกเขียนได้

3. ผู้ยินยอมตนและผู้ปกครองของผู้ยินยอมตนสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้

4. ผู้ยินยอมตนและผู้ปกครอง ให้ข้อมูลตามแบบสอบถามด้วยความเต็มใจ

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria)

1. ไม่สามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้ครบตามที่กำหนด

2. ผู้ปกครองไม่ให้การสนับสนุนให้เข้าร่วมกิจกรรม

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา เป็นแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยการกำหนดแบบสอบถามให้สอดคล้องกับตัวแปรแต่ละตัวในกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย แบ่งเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยของครอบครัว ประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การรับรู้ประโยชน์ของการขับซึ่ปลอดภัย และการรับรู้อุปสรรคของการขับซึ่ปลอดภัย โดยแบบสอบถามดัดแปลงจากแบบสอบถามของสุริวัลย์⁹ สร้างจากแนวคิดความเชื่อสุขภาพของเบคเกอร์¹⁰ ซึ่งเพนเดอร์นำแนวคิดนี้มาปรับปรุงใช้ในแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพ โดยมีข้อความคำถามจากเอกสารและงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในด้านการรับรู้ประโยชน์ของการขับซึ่ปลอดภัยจำนวน 5 ข้อ การรับรู้อุปสรรคของการขับซึ่ปลอดภัย 5 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 อันดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีการให้คะแนนข้อคำถามเชิงบวก ตั้งแต่ 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ข้อคำถามเชิงลบ ตั้งแต่ 1, 2, 3, 4, และ 5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 10 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 อันดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง มีการให้คะแนนข้อคำถามเชิงบวกตั้งแต่ 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ข้อคำถามเชิงลบตั้งแต่ 1, 2, 3, 4, และ 5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน จำนวน 20 ข้อ มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 อันดับ คือ ปฏิบัติบ่อยครั้ง (มากกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์) ปฏิบัติบางครั้ง (น้อยกว่า 3 ครั้ง/สัปดาห์) และไม่ปฏิบัติเลย มีการให้คะแนนตั้งแต่ 3, 2 และ 1 ตามลำดับ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ระยะก่อนการทดลอง

1.1 เตรียมความพร้อมของผู้ช่วยวิจัยโดยการอบรมและชี้แจงแนวทางการดำเนินการตามขั้นตอนของการวิจัย เก็บรวบรวมข้อมูลพื้นฐานก่อนการทดลอง ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน และเตรียมหลักสูตรที่ใช้ในการอบรม

1.2 เชิญกลุ่มตัวอย่างที่ยินยอมเข้าร่วมการวิจัย ชี้แจงวัตถุประสงค์ กิจกรรม และระยะเวลาเข้าร่วมกิจกรรม รวมทั้งการลงนามในเอกสารยินยอมเข้าร่วมการวิจัย และนัดหมายกลุ่มตัวอย่างเข้ารับการอบรม

2. ระยะดำเนินการทดลอง

แบ่งเป็นการดำเนินการวิจัยในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 12 สัปดาห์ ดังนี้

1) ก่อนสัปดาห์ที่ 1 เก็บแบบสอบถาม Pre-Test

2) สัปดาห์ที่ 1 กิจกรรมที่วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนภาพรวมของอำเภอทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพจากการสอบสวนเชิงลึกการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน และจัดทำข้อเสนอต่อศปจ.จังหวัดสุรินทร์

3) สัปดาห์ที่ 2 ขับเคลื่อนกลไกการทำงานของทึมนาระดับจังหวัด โดยนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน และข้อมูลจากการสอบสวน เพื่อให้เกิด

นโยบายและการวางแผนงาน กิจกรรม เป้าหมาย และติดตามประเมินผล

4) สัปดาห์ที่ 3 Empowerment of teamwork สร้างการทำงานของทีม ศปอ.อำเภอ พื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก และพัฒนาศักยภาพทีมนำ จังหวัดในการเป็นวิทยากร “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยท้องถิ่น”

5) สัปดาห์ที่ 4 ร่วมกันออกแบบมาตรการกับเครือข่าย การแก้ไขปัญหาในเด็กและเยาวชนในพื้นที่ อำเภอเสี่ยงสูงมาก โดยการกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นำเสนอข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนและข้อมูลจากการสอบสวน ในกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ได้แก่ ผู้บริหารโรงเรียน ครู ตำรวจ ผู้ปกครอง และอื่นๆ และร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา และปรับทัศนคติ ออกแบบมาตรการร่วมกัน

6) สัปดาห์ที่ 5-8 Life skill and Traffic Vaccination การฝึกอบรมให้ความรู้ “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” กับเด็กนักเรียนในพื้นที่ อำเภอเสี่ยงสูงมาก และการประเมินความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน ตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย (Human factor) และใช้เทคนิคการประเมินความเสี่ยง (Situation Awareness & SHELL Model) ในกลุ่มกับเด็กนักเรียนพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก

7) สัปดาห์ที่ 9 - 11 กิจกรรมติดตามเยี่ยมเสริมพลังโดยการลงพื้นที่โรงเรียน และกลไกการดำเนินมาตรการของโรงเรียน อำเภอเสี่ยงสูงมาก

8) สัปดาห์ที่ 12 Evaluation and feedback สรุปผลและประเมินผล การแก้ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ และประเมินผลจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในระดับอำเภอเสี่ยงสูงมาก

9) หลังสัปดาห์ที่ 12 เก็บแบบสอบถาม Post-Test

10) คืนข้อมูลแก่ ศปอ.อำเภอ และจังหวัด (Evaluation and feedback)

การวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ความถี่ (Frequencies) ร้อยละ (Percentages) ค่าเฉลี่ย (Means) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน ระหว่างก่อนการทดลองกับหลังการทดลอง โดยใช้สถิติที่เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เป็นอิสระจากกัน (Paired t-test) กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

จริยธรรมการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ เอกสารรับรองเลขที่ COA No. 60/2566 เลขที่โครงการวิจัย 54/2566

ผลการศึกษา

1. ข้อมูลทั่วไป

ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.8 รองลงมา เป็นเพศชาย ร้อยละ 38.8 และเพศทางเลือก ร้อยละ 3.4 ตามลำดับ มีอายุระหว่าง 13-18 ปี มีอายุเฉลี่ย 16.02 ปี (S.D. = 1.509 ปี) ส่วนใหญ่ศึกษาอยู่ระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 26.5 รองลงมาคือระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 19.8 และระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ร้อยละ 19.5 ตามลำดับ รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองนักเรียนส่วนใหญ่ 3,000-15,000 บาท ร้อยละ 63.4 มีรายได้เฉลี่ย 8,853.35 บาท (S.D. = 7,231.081 บาท) โดยนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 12 ได้ตอนอายุ 12 ปี ร้อยละ 30.8 ซึ่งอายุน้อยที่สุดคือ 7 ปี อายุมากที่สุดคือ 18 ปี มีอายุเฉลี่ย 12.02 ปี (S.D. = 1.977 ปี) ผู้หัดขี่จักรยานยนต์ให้นักเรียนเป็นพ่อแม่ ร้อยละ 54.9 รองลงมาคือฝึกเอง ร้อยละ 21.0 และญาติพี่น้อง ร้อยละ 17.7 ตามลำดับ ผู้ปกครองอนุญาตให้ขี่

รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเมื่อช่วงชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 58.5 ส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 80.2 ซึ่งนักเรียนเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.5 ส่วนใหญ่จำนวน 1 ครั้ง ร้อยละ 46.7 โดยบาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้เข้ารักษาตัวที่โรงพยาบาล ร้อยละ 75.7

2. การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ

การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างนักเรียน 328 คน พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่ มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง ร้อยละ 60.7 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 39.3 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 25 คะแนน, คะแนนสูงสุด 47 คะแนน และคะแนน

เฉลี่ย 35.02 คะแนน) ส่วนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับมากเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39.3 เป็นร้อยละ 65.5 (คะแนนต่ำสุด 27 คะแนน, คะแนนสูงสุด 50 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 38.33 คะแนน)

เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียน ก่อนและหลังการทดลอง (n=328)

การรับรู้	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	35.02 (4.994)	3.31 (7.112)	2.54 – 4.08	< 0.001
หลังการทดลอง	38.33 (4.569)			

3. ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่างนักเรียน 328 คน พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่ มีระดับความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในระดับปานกลาง ร้อยละ 48.2 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 45.1 และระดับน้อย ร้อยละ 6.7 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 10 คะแนน, คะแนนสูงสุด 47 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 34.75 คะแนน) ส่วนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียน

ส่วนใหญ่มีระดับความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในระดับมากเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 45.1 เป็นร้อยละ 66.5 (คะแนนต่ำสุด 29 คะแนน, คะแนนสูงสุด 49 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 38.29 คะแนน)

เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียน ก่อนและหลังการทดลอง (n=328)

คาดหวังในผลลัพธ์	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	34.75 (7.665)	3.54 (9.793)	2.47 – 4.60	< 0.001
หลังการทดลอง	38.29 (5.241)			

4. การปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน

การปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนนของกลุ่มตัวอย่างนักเรียน 328 คน พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่ มีระดับการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน ในระดับพอใช้ ร้อยละ 82.3 รองลงมาคือ ระดับดี ร้อยละ 17.1 และระดับไม่ดี ร้อยละ 0.6 ตามลำดับ (คะแนนต่ำสุด 33 คะแนน, คะแนนสูงสุด 50 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 42.94 คะแนน) ส่วนการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่มีระดับการปฏิบัติตัว

เพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน ในระดับดี เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 17.1 เป็นร้อยละ 30.8 (คะแนนต่ำสุด 35 คะแนน, คะแนนสูงสุด 60 คะแนน และคะแนนเฉลี่ย 44.91 คะแนน)

เมื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนนของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนนของนักเรียน ก่อนและหลังการทดลอง (n=328)

การปฏิบัติตัว	คะแนนเฉลี่ย (S.D.)	ความแตกต่างเฉลี่ย (S.D.)	95%CI	P-value
ก่อนการทดลอง	42.94 (4.546)	1.98 (6.638)	1.25 – 2.69	< 0.001
หลังการทดลอง	44.91 (4.798)			

สรุปและอภิปรายผล

1. การรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากผลการวิจัย พบว่า ความแตกต่างของคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ ซึ่งก่อนการทดลอง กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่ มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับปานกลาง ร้อยละ 60.7 รองลงมาคือ ระดับมาก ร้อยละ 39.3 ตามลำดับ

ส่วนการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ หลังการทดลอง พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักเรียนส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับมากเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39.3 เป็นร้อยละ 65.5 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการที่ผู้วิจัยได้ทำกิจกรรมในโปรแกรมนี้ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดีวก่อนการทดลองทั้งนี้อาจเป็นเพราะการเข้ารับกิจกรรมส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยขึ้นได้ โดยได้รับกิจกรรมที่สร้างให้เกิดการรับรู้ความสามารถตนเองครบทั้ง 4 วิธีตามที่เสนอไว้ในทฤษฎีการรับรู้

ความสามารถตนเองของแบนดูรา¹¹ ได้แก่ 1) ประสบการณ์ที่ประสบความสำเร็จ (Mastery experience) ได้จัดกิจกรรมฝึกทักษะในการรับมือกับสถานการณ์จำลอง 2) การได้เห็นประสบการณ์ของผู้อื่น (Vicarious experience) ทั้งจากตัวแบบที่มีชีวิต (Live model) และตัวแบบสัญลักษณ์ (Symbol model) จะได้เรียนรู้เทคนิคและวิธีการแก้ไขปัญหามาจากตัวแบบ 3) การใช้คำพูดชักจูง (Verbal persuasion) โดยการใช้คำพูดกระตุ้นให้เกิดความมั่นใจ และ 4) การกระตุ้นทางอารมณ์ (Emotional arousal) ทั้งจากผู้วิจัยในช่วงทำกิจกรรมกลุ่มและกิจกรรมติดตามเยี่ยมเสริมพลังลงพื้นที่โรงเรียน การดำเนินมาตรการของโรงเรียน ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมากเพื่อกระตุ้นให้เกิดความมั่นใจว่าตนเองสามารถปรับเปลี่ยนตนเองได้ รวมถึงมีการให้ข้อมูลย้อนกลับเพื่อเปรียบเทียบว่าหลังช่วงทำวิจัยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดสุรินทร์ลดลง

2. ความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่าความแตกต่างของคะแนนความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ สอดคล้องกับการศึกษาของวรวิษา ภูผิวก้าว และคณะ¹² ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนความคาดหวังในประสิทธิผลต่อการตอบสนองความตั้งใจในการปฏิบัติสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ จากการสาธิตและฝึกปฏิบัติในการขับขี่ที่ปลอดภัย พร้อมทั้งแจกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และยังคงพบว่าความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับมากทั้งในช่วงหลังการทดลอง ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะกลุ่มตัวอย่างนั้น เป็นกลุ่มที่ต้องการที่

จะคาดหวังต่อตนเองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตตนเองอยู่แล้ว จึงมีผลลัพธ์ที่คาดหวังไว้เป็นอย่างดี ดังนั้นเมื่อได้รับการเชิญให้เข้าร่วมโปรแกรม และมีคุณสมบัติตามเกณฑ์คัดเลือกจึงยังมีความคาดหวังที่สูงว่าตนเองจะต้องสามารถกระทำสำเร็จแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดความคาดหวังรูปแบบความคิดช่วงแลกเปลี่ยนเรียนรู้แต่ละกลุ่มสามารถคิดและออกแบบกิจกรรมได้อย่างดี

3. การปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน พบว่า ความแตกต่างของคะแนนการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนนของกลุ่มตัวอย่างนักเรียนก่อนและหลังทดลอง พบว่า หลังการทดลองกลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน มากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p < 0.001$ สอดคล้องกับการศึกษาของศิวกมล ศรีสกุล¹³ ผลการศึกษาพบว่า หลังได้รับโปรแกรมฯ กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายสูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ และสูงกว่ากลุ่มควบคุม และสอดคล้องกับการศึกษาของวรวิษา ภูผิวก้าว และคณะ¹² ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยความตั้งใจที่จะปฏิบัติในการป้องกันการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนได้รับโปรแกรมฯ และสูงกว่ากลุ่มควบคุม ทั้งนี้เป็นเพราะการออกแบบกิจกรรมที่มุ่งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมภายในของนักเรียนโดยเฉพาะความเชื่อมั่นในตนเองว่าจะสามารถป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้สำเร็จ การมีความพร้อมและความตั้งใจในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของตนเองอยู่แล้วตั้งแต่ก่อนการทดลอง รวมไปถึงการจัดให้มีกิจกรรมติดตามเยี่ยมเสริมพลังเพื่อให้แรงสนับสนุนด้านอารมณ์ทั้งจากแหล่งที่เป็นทางการ (Formal source) ได้แก่ นักวิจัย และแหล่งที่ไม่เป็นทางการ (Informal source) จากทีม ศปถ.อำเภอ โดยมีผู้คนที่คุ้นเคยของนักเรียนยังทำให้กลุ่มตัวอย่างมุ่งมั่นให้สำเร็จเพราะรับรู้ถึงความเอาใจใส่ ความหวังดีของบุคคลรอบข้าง

ที่มาจากแหล่งให้การเสริมพลังดังกล่าว⁽¹⁴⁾ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาเชื่อมโยงระหว่างการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับมาก ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการรับรู้ความสามารถตนเองของแบนดูรา¹¹ ที่กล่าวว่า หากบุคคลมีทั้งการรับรู้ความสามารถตนเอง และมีความคาดหวังในผลลัพธ์ที่จะเกิดขึ้นที่สูง จะทำให้บุคคลมีแนวโน้มที่จะแสดงการปฏิบัติตนอย่างแน่นอน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากงานวิจัย

1.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) ควรมีการกำหนดนโยบายการป้องกันการอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนภายในสถานศึกษาทุกระดับ เนื่องจากกลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มที่มีการเสียชีวิตมากที่สุดของทุกกลุ่มอายุ โดยเฉพาะที่เข้าในระบบการศึกษา ควรมีการพัฒนาบุคลากรทางการศึกษาให้เข้ามามีบทบาทในการวางแผนกลยุทธ์ กิจกรรมร่วมกับคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ)

2) ควรมีนโยบายด้านส่งเสริมการให้สถาบันการศึกษามีบุคลากรหลักในการฝึกอบรมให้ความรู้ ตามหลักสูตร “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” และจัดตั้งบุคลากรเสริมของคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) พร้อมกับพัฒนาศักยภาพผลิต 1 โรงเรียน 1 ครูทักษะคิด

1.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1) ควรมีการส่งเสริมการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุ และความคาดหวังในผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามหลักสูตร “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” ให้กับนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน เพื่อให้นักเรียนมีทักษะ

มีการรับรู้ความสามารถตนเอง ทราบถึงผลลัพธ์ของการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นำไปสู่การการปฏิบัติตัวเพื่อเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนนที่ดีขึ้น

2) ควรมีการจัดสรรบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ องค์กรบริหารส่วนตำบล สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลร่วมกับเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ร่วมกับบุคลากรทางการศึกษา ในการวิเคราะห์ความผิดพลาดจากทักษะของนักเรียนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ค้นหาช่องโหว่ของปัญหา เพื่อให้วางมาตรการในการกำกับดูแลในสถานศึกษา ชุมชน และอำเภอ รวมทั้งการจัดการสภาพแวดล้อมใดที่ต้องการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อแก้ไขให้ได้ทันทั่วทั้ง

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาการทดสอบการรับรู้อันตรายที่เสมือนจริงจากสถานการณ์จำลอง เปรียบเทียบกับการทดสอบเวลาตอบสนองผ่านการดูวิดีโอคลิปด้วย เช่น เปรียบเทียบการทดสอบแบบเดิมค่าและแบบตัวเลือก หรือเพิ่มวิธีการทดสอบเพิ่มเติมในรูปแบบต่างๆ เพื่อจะได้ข้อมูลสารสนเทศในรูปแบบต่างๆ และนำไปต่อยอดในการพัฒนาเป็นรูปแบบต่างๆ

2.2 ควรมีการศึกษาค้นหารูปแบบของการสร้างการรับรู้ความสามารถตนเองต่อการเกิดอุบัติเหตุเพื่อส่งผลต่อการขับขี่ที่ปลอดภัยของนักเรียนที่ใช้รถใช้ถนน โดยการนำทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการพัฒนารูปแบบร่วมกับผู้เรียนนั้นคือนักเรียน

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณ นายแพทย์สินชัย ตันศิริธนา นนท์ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ ที่ให้โอกาสและสนับสนุนในการทำวิจัย ขอขอบพระคุณสมาชิกในกลุ่มงานควบคุมโรคไม่ติดต่อ สุขภาพจิตและยาเสพติด ในการให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ขอขอบพระคุณผู้อำนวยการ

โรงพยาบาล สาธารณสุขอำเภอ คณะทำงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอในพื้นที่อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท และอำเภอสังขะ พร้อมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ที่ให้อำนวยความสะดวกและ

ประสานงานในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม รวมทั้งการให้ความร่วมมือในการดำเนินงานตามโปรแกรมวิจัย และขอขอบคุณนักเรียนในพื้นที่อำเภอเมืองสุรินทร์ อำเภอปราสาท และอำเภอสังขะ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างให้ความร่วมมือในการวิจัยครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. ครึ่งทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : บริษัท ราไทยเพลส จำกัด, 2563.
2. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. อุบัติเหตุในช่วงโควิด-19. [ออนไลน์]. 2563 [เข้าถึงเมื่อ 2566 กรกฎาคม 5]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thaihealth.or.th/?p=220892>.
3. ปัญญ์ จันทรพาณิชย์ และคณะ. โครงการวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาดูแลและบาดเจ็บ สำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). 2563.
4. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ (IDCC : Injury Data Collaboration Center) [ออนไลน์]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 2566 กรกฎาคม 5]. เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>.
5. งานป้องกันการบาดเจ็บ กลุ่มโรคไม่ติดต่อ. สรุปผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เขตสุขภาพที่ 9. นครราชสีมา: สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา; 2564.
6. สุวรรณ ภู่อึ้ง และคณะ. ทักษะคิด ฝ่าวิกฤตอุบัติเหตุทางถนน. บริษัทเซฟตี้ อินฟินิตี้ จำกัด. โรงพิมพ์มติชนปากเกร็ด นนทบุรี. 2561.
7. Lim, P. C., Sheppard, E., & Crundall, D. A predictive hazard perception paradigm differentiates driving experience cross-culturally. *Transportation Research Part F*. 2014; 26: 210-217.
8. Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. Determining sample size for research activities. *Educational and Psychological Measurement*. 1970; 30(3): 607-610.
9. สุริวัลย์ สะอิตี. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในเขตเทศบาลนครยะลา [วิทยาสตรมหาบัณฑิต]. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์; 2547.
10. Becker, M.H. The health belief model and personal health behavior. New Jersey: Charles B. Slack, Inc. 1974.
11. Bandura, A. Social foundations of thought and action: A social cognitive theory. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall; 1986.
12. วรวิภา ภูผาแก้ว, วิศิษฐ์ ทองคำ และนันทวรรณ ทิพนนตร. ผลของโปรแกรมขับขี่ปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม. *วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 จังหวัดนครราชสีมา*. 2561; 24(1): 76-85.
13. ศิวาภรณ์ ศรีสกุล. ผลของการสร้างแรงจูงใจเพื่อการปกป้องสุขภาพต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี. [วิทยาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชาการพยาบาลเวชปฏิบัติชุมชน]. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2560.
14. Catherine, A., Heaney, B., Israel, A. Social networks and social support. In Karen, G., Rimer, B.K. & Viswanath, K. (Eds.), (4th ed.) *Health behavior and health education: Theory, Research and Practice*. San Francisco: Jossey – Bass; 2008.