

การประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น

Application of a Participation Process in Behavioral Modification on Road Traffic Accidents among Students in Secondary Schools of Khon Kaen Province

อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม (Aomruthai Monnaiboontham)*

ดร.สุพรรณณี ศรีอำพร (Dr.Supanee Sriamporn)**

วิทยา ชาตัญญาชัย (Witaya Chadbunchachai)***

สุทิน ชนะบุญ (Sutin Chanaboon)****

บทคัดย่อ

การวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Research) ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 90 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 45 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 45 คน เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2547 ถึงเดือนมกราคม 2548 ผลการวิจัย พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับ การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติ และพฤติกรรมปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และมีพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมตามโครงการอยู่ในระดับปานกลาง จากผลการวิจัยดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มีผลทำให้นักเรียนมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับ การรับรู้อุปสรรค และมีพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรดีขึ้น ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับนักเรียน นักศึกษาในโรงเรียนหรือสถาบันการศึกษาอื่นๆ ต่อไป

คำสำคัญ : กระบวนการมีส่วนร่วม พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย

Key Words : participation process, behavioral modification on road traffic accidents, secondary schools students

* นักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

** รองศาสตราจารย์ภาควิชาระบาดวิทยา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

*** นายแพทย์ 10 โรงพยาบาลขอนแก่น

**** วิทยาจารย์ วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธรขอนแก่น

ABSTRACT

The purpose of this quasi-experimental research was to study the application of a participation process on behavioral modification with respect to road traffic accidents among secondary school students in Khon Kaen Province. The sample consisted of two randomly selected classes of 90 secondary school students, divided into 45 students in the experimental group and 45 students in the control group. The duration of data collection from November 2004 to January 2005. The results revealed that after the improvements there were significant ($p < 0.05$) in the experimental group in knowledge, perceived susceptibility, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers, and health practice behavior. The participatory behavior of most students, according to the projects, were 'moderate'. This research found that after the application of a participation process in behavioral modification on road traffic accidents, secondary school students have better knowledge, perceived susceptibility, perceived severity, perceived benefits, perceived barriers and better health practice behavior. This can be applied to students in other schools.

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และก่อให้เกิดสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากการของแฉดสรร (2547) ในปี พ.ศ.2546 ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นเงินถึง 6.3 หมื่นล้านบาท ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มวัยรุ่น พบว่า ในแต่ละปีจะมีเด็กวัยรุ่น 15-19 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,500-2,000 ราย ประชากรกลุ่มนี้คิดเป็นร้อยละ 8.9 ของประชากรทั้งหมด แต่คิดเป็นร้อยละ 13 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จากการสำรวจผู้ขับขี่บนท้องถนน โดยอดิศักดิ์ (2543) ได้ศึกษาพบว่า มีเด็กวัยรุ่นอายุ 10-19 ปี เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 2 และขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 4.8

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดหนึ่งที่พบว่ามีอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรสูง โดยในปี พ.ศ.2546 มีอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร 1,193.23 ต่อประชากรแสนคน และอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจร 19.23 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจราจรซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น, 2546) โดยพบว่าอำเภอเมืองเป็น

อำเภอที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด คือ ร้อยละ 65.1 (สุนันทา, 2545)

แนวคิดการมีส่วนร่วม (Participation) เป็นการประยุกต์แนวความคิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพโดยใช้กระบวนการกลุ่ม (Group process) และกระบวนการวางแผนแบบมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ (Appreciation influence control) ที่มีลำดับขั้นตอนการระดมสมองที่ทำให้เกิดความเข้าใจสภาพปัญหา ชัดจำกัด ความต้องการและศักยภาพของผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องต่างๆ ก่อให้เกิดโครงการและแผนงานที่มาจากการประชุมมาจากความคิดของทุกคนและการมีส่วนร่วมในการประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและบรรลุนานมากที่สุด (กองสุศึกษา, 2544) ซึ่งได้มีการนำมาประยุกต์ใช้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ เช่น การศึกษาของศิริกุล (2545) ที่พบว่าภายหลังการจัดโครงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนกรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยจังหวัดขอนแก่น พบว่า นักเรียนมีอัตราการเดินถนนถูกต้องเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญทั้งทางด้านสาธารณสุข เศรษฐกิจและสังคมและเป็นปัญหา

ที่ควรได้รับการป้องกันและแก้ไขอย่างรีบด่วน แผนพัฒนาการสาธารณสุขฉบับที่ 9 มีเป้าหมายที่จะลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรลงให้เหลือน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20.20 ต่อประชากรแสนคน (กระทรวงสาธารณสุข, 2545) โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นอายุระหว่าง 15-19 ปี ซึ่งกำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จากแนวคิดดังกล่าวผู้วิจัยจึงทำการศึกษาวิจัยโดยทดลองใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และคาดว่าจะการที่นักเรียนได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์และค้นหาปัญหา การวางแผนการจัดกิจกรรม และการประเมินผลโครงการ จะทำให้นักเรียนเกิดความตระหนักถึง การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์เมื่อมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างทัศนคติและการปฏิบัติตัวที่ถูกต้องในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจร อาจมีผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดลงลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและเป็นแบบอย่างของการเป็นโรงเรียนปลอดอุบัติเหตุจราจรแก่พื้นที่อื่นต่อไป

วัตถุประสงค์

1. วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาการประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น

2. วัตถุประสงค์เฉพาะ

2.1 เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยการเปลี่ยนแปลงคะแนนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

2.2 เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

2.3 เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ

วิธีดำเนินงาน

1. รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-experimental research) แบบมีกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ โดยวัดก่อนและหลัง (Before-after two groups pretest-posttest design) ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2547 ถึงเดือนมกราคม 2548

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดสามัญศึกษา จังหวัดขอนแก่น เลือกโรงเรียนที่จะเป็นกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือก คือ เป็นโรงเรียนมัธยมศึกษาที่ตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลและอยู่ริมทางหลวง ลำทำการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยวิธีจับสลากได้ โรงเรียนขอนแก่นพัฒนศึกษาเป็นกลุ่มทดลอง และโรงเรียนโคกสีพิทยาสรรพ์เป็นกลุ่มเปรียบเทียบคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเพื่อเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้หลักความสมัครใจของนักเรียนโดยแบ่งกลุ่มตามวิธีการเดินทางมาโรงเรียน ได้แก่ เดินทางโดยรถจักรยานยนต์และรถโดยสารประจำทาง กลุ่มละเท่า ๆ กัน คำนวณโดยใช้สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของประชากร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (อรุณ และคณะ, 2547) ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ๆ ละ 45 คน รวมเป็น 90 คน

3. ตัวแปรที่ศึกษา

3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ การประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุ

ภัยจรรยาในโรงเรียน ริเริ่มโครงการ การวางแผน แก้ไขปัญหา การดำเนินงานตามแผนและการ ประเมินผล

3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยาของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ตอนปลายประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุภัยจรรยา การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ภัยจรรยา การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ภัยจรรยา การรับรู้ประโยชน์เมื่อมีการปรับเปลี่ยน พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยา การรับรู้ อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยา การปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยา

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย

4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนาโปรแกรม

1) การสนทนากลุ่ม (Group discussion guideline) กับนักเรียนที่เดินทางมาโรงเรียน โดยรถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทางและเดินเท้า เพื่อเก็บข้อมูลในระยะเตรียมการ (Pre-research) ก่อนการวางแผนจัดประชุมแบบมีส่วนร่วม AIC

2) กระบวนการวางแผนโดยใช้การ มีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกัน อุบัติเหตุภัยจรรยาของนักเรียนในโรงเรียน ประกอบด้วย การวินิจฉัยปัญหาอุบัติเหตุภัยจรรยา การวิเคราะห์ การ วางแผน การจัดกิจกรรมตามแผน และการประเมินผล โดยใช้กระบวนการ AIC ร่วมกับกระบวนการกลุ่ม

4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวม ข้อมูล

1) แบบสอบถามพฤติกรรมในการ ป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยา แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูล ทั่วไปและแบบสอบถามพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ ภัยจรรยา

2) แบบสอบถามระดับการมีส่วนร่วมกลุ่มแกนนำในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการ ป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยา

3) แบบสังเกตพฤติกรรมในการ ป้องกันอุบัติเหตุภัยจรรยา ทาความเชื่อมั่นของเครื่องมือ

(Reliability) ด้วยสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ได้ค่าความเที่ยง 0.75

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล

5.1 ขั้นตอนการก่อนเก็บรวบรวมข้อมูล

1) เตรียมแบบสอบถาม แนวทาง การสนทนากลุ่ม แบบสังเกตพฤติกรรมและอุปกรณ์ เครื่องเขียนต่าง ๆ ไว้ให้เพียงพอ

2) ประชุมทีมผู้ช่วยวิจัย ชี้แจง วัตถุประสงค์ของการศึกษา บทบาทของผู้ช่วยวิจัย และ ทำความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยอย่าง ละเอียด จนเกิดความเข้าใจกันระหว่างผู้วิจัยและผู้ ช่วยวิจัย

5.2 ขั้นตอนการเก็บข้อมูล

1) การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ เป็นการเก็บข้อมูลในด้านพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ ภัยจรรยาของนักเรียนโดยใช้แบบสอบถาม และแบบ สังเกตพฤติกรรม จำนวน 2 ครั้ง คือ ก่อนเริ่ม โครงการวิจัย (Pre-test) และเก็บข้อมูลครั้งที่ 2 ภายหลังการใส่กิจกรรมสุขศึกษาโดยใช้การมีส่วนร่วม ตามแนวทางการแก้ไขปัญหาคือได้จากโครงการ/ กิจกรรมที่ได้จากการประชุมแบบมีส่วนร่วม แล้ว 3 เดือน (Post-test) โดยเก็บข้อมูลกับกลุ่มเดิม

2) การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ

ก. การประชุมวางแผนอย่างมี ส่วนร่วม เป็นข้อมูลที่ได้จากการจัดประชุมทำ โครงการเพื่อแก้ไขปัญหาโดยการสัมภาษณ์ สังเกต และการบันทึกเทปการประชุมซึ่งผู้วิจัยขออนุญาตต่อ ที่ประชุมแล้ว

ข. การสนทนากลุ่ม (Group discussion) สนทนากลุ่มนักเรียนเพื่อประเมิน สภาพทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายก่อนนำมาวางแผนจัด ประชุมแบบมีส่วนร่วม AIC

ค. การสังเกต (Observation) การศึกษาครั้งนี้จำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากการสังเกต ร่วมด้วย เพื่อเป็นการตรวจสอบยืนยันกับข้อมูลที่ เก็บมาโดยวิธีอื่น โดยใช้ทั้งการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant) เมื่อทำกิจกรรมต่างๆ ในกระบวนการ

ศึกษา เช่น การประชุมวางแผนแบบมีส่วนร่วม AIC นอกจากนี้ยังใช้การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-participant) เช่น การสังเกตพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนของนักเรียนในช่วงเช้าและหลังเลิกเรียน และบันทึกการสังเกตการมีส่วนร่วมตามโครงการที่จะดำเนินการ ซึ่งได้จากการประชุม AIC การเก็บข้อมูลด้วยการสังเกตหากจำเป็นต้องจดบันทึกและถ่ายภาพผู้วิจัยจะขออนุญาตนักเรียนก่อนทุกครั้ง

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

6.1 สถิติเชิงพรรณนา

1) ใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่อบรรยายลักษณะข้อมูลทั่วไปที่เป็นตัวแปรต่อเนื่องของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อายุ รายได้ของครอบครัว ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน แล้วนำข้อมูลมาจัดกลุ่มแจกแจงความถี่เป็นจำนวนและร้อยละ

2) แจกแจงความถี่ของข้อมูลเป็นจำนวนและร้อยละเพื่อบรรยายและสรุปลักษณะของข้อมูลทั่วไปที่เป็นตัวแปรแจกแจงของข้อมูลตัวอย่าง ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา สถานภาพการอยู่อาศัย อาชีพของบิดามารดา วิธีการเดินทางจากที่พักมาโรงเรียน และการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร

3) นำข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้มาวิเคราะห์เนื้อหา(Content analysis) และ พรรณนา

6.2 ใช้สถิติเชิงอนุมาน

1) เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ ด้วยสถิติ paired t-test และ 95% CI

2) เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน ก่อนและหลังดำเนินการ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ด้วยสถิติ Independent t-test และ 95 % CI

สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุทั้งสองกลุ่มอยู่ระหว่าง 15-18 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่กำลังศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 53.33 และ 46.67 ตามลำดับ การพักอาศัยทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่พักอาศัยกับบิดา-มารดา ถึงร้อยละ 88.89 รายได้ของครอบครัวต่อเดือนส่วนใหญ่จะมีรายได้ไม่น้อยกว่า 5,000 บาท โดยในกลุ่มทดลอง ร้อยละ 91.11 และกลุ่มเปรียบเทียบร้อยละ 80.00 มีค่ามัธยฐานเท่ากับ 3,000 บาท ทั้งสองกลุ่ม วิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนพบว่าในกลุ่มทดลองส่วนใหญ่เดินทางมาโรงเรียนด้วยรถโดยสาร ร้อยละ 62.22 และรองลงมาเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ร้อยละ 37.78 ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่เดินทางมาโรงเรียนด้วยรถโดยสารร้อยละ 60.00 และรองลงมาเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ร้อยละ 40.00 ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน พบว่าระยะทางจากที่พักมาโรงเรียนของทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่ไม่น้อยกว่า 5 กิโลเมตร ร้อยละ 53.33 และ ร้อยละ 42.22 ตามลำดับโดยในกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน 7.27 กิโลเมตร (S.D.= 4.87) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยระยะทาง 7.42 กิโลเมตร (S.D.= 4.58) ในด้านการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารใกล้เคียงกัน โดยส่วนใหญ่รับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 86.67 และ 93.33 ตามลำดับ รองลงมาคือ สื่อหนังสือพิมพ์ คิดเป็นร้อยละ 73.33 และ 80.00 ตามลำดับ

2. เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้

ใกล้เคียงกัน โดยในกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 12.80 คะแนน (S.D.= 1.99) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 12.91 คะแนน (S.D.= 1.65) ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 3.62 คะแนน (S.D.= 2.19) ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คือ 0.16 คะแนน (S.D.= 0.70) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 3.46 คะแนน (95 % CI = 2.77 ถึง 4.15) ซึ่งมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.01$) สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย และสอดคล้องกับการศึกษาของนิรามัย (2539) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องกฎจราจรดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ และสุมาลัย (2543) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจรดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

3. เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 39.84 คะแนน (S.D.= 4.56) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 40.58 คะแนน (S.D.= 3.83) ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 6.62 คะแนน (S.D.= 4.45) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 1.09 คะแนน (S.D.= 3.25) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่าง

ค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลองระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.15 คะแนน (95 % CI = 3.65 ถึง 6.66) ซึ่งมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.01$) สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย และสอดคล้องกับการศึกษาของนิรามัย (2539) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ สุมาลัย (2543) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจรดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และสุชาติ (2544) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ

4. เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ของกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 39.76 คะแนน (S.D.= 5.13) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 40.0 คะแนน (S.D.= 3.38) ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 5.64 คะแนน (S.D.= 4.84) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.69 คะแนน (S.D.= 1.96) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างคะแนนก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่า

เฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 4.95 คะแนน (95 % CI = 3.39 ถึง 6.51) ซึ่งมีค่ามากกว่าอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.01$) สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย และสอดคล้องกับการศึกษาของนิรามัย (2539) ที่พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ ไพรินทร์ (2542) ที่พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ สุมาลัย (2543) พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และยิ่งศักดิ์ และคณะ (2543) ที่พบว่าโปรแกรมสุขศึกษาโดยการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพร่วมกับกระบวนการกลุ่ม ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการขับขีรถบรรทุกมากกว่าก่อนจัดกิจกรรม

5. เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับ เมื่อมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจร ก่อนและหลังการทดลอง ก่อนการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 42.49 คะแนน (S.D.= 5.84) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 43.27 คะแนน (S.D.= 4.09) ภายหลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 3.35 คะแนน (S.D.= 5.90) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.35 คะแนน (S.D.= 2.02) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลอง

และกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 3.71 คะแนน (95 % CI = 1.84 ถึง 5.57) ซึ่งมีค่ามากกว่าอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.01$) สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย และสอดคล้องกับการศึกษาของนิรามัย (2539) ที่พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับจากการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ สุมาลัย (2543) ที่พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีพฤติกรรมการขับขี้อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และยิ่งศักดิ์ และคณะ (2543) ที่พบว่าภายหลังการจัดกิจกรรมทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ผลดีของการปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากกว่าก่อนจัดกิจกรรม

6. เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ก่อนและหลังการทดลอง พบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 34.11 คะแนน (S.D.= 2.54) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 33.49 คะแนน (S.D.= 2.98) ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 3.62 คะแนน (S.D.= 0.57) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 1.42 คะแนน (S.D.= 2.80) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 2.20 คะแนน (95 % CI = 0.78 ถึง 3.61) ซึ่งมีค่ามากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) สอดคล้อง

กับสมมติฐานการวิจัย และการศึกษาของสุมาลัย (2543) ที่พบว่าภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

7. เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนจากแบบสอบถามก่อนการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จากแบบสอบถามใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 13.91 คะแนน (S.D.= 2.72) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 12.88 คะแนน (S.D.= 2.89) ภายหลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 2.24 คะแนน (S.D.= 2.71) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.64 คะแนน (S.D.= 1.74) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 1.60 คะแนน (95% CI = 0.64 ถึง 2.55) ซึ่งมีค่ามากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย และการศึกษาของนิรามัย (2539) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.05$) สุมาลัย (2543) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับซึ่อย่างปลอดภัยดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ 0.05 ยิ่งคักดิ์ (2543) ที่พบว่า ภายหลังการจัดกิจกรรมทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุมากกว่าก่อนจัดกิจกรรม

และสุชาดา เกิดมงคลการ (2544) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยทั้งจากแบบบันทึก ดีวก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.05$)

8. เปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนจากแบบสังเกตพฤติกรรม ก่อนการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนใกล้เคียงกัน โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ย 3.29 คะแนน (S.D.= 1.23) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ย 3.73 คะแนน (S.D.= 1.27) ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 1.07 คะแนน (S.D.= 1.45) และกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 0.02 คะแนน (S.D.= 0.34) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยผลต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลอง ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่า กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 1.06 คะแนน (95% CI = 0.62 ถึง 1.51) ซึ่งมีค่ามากกว่าอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.01$) สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย และการศึกษาของสุชาดา (2544) ที่พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจากการสังเกต ดีวก่อนการทดลองและดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.05$) แต่เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยคะแนนของกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการทดลอง พบว่า มีความแตกต่างเล็กน้อย อาจเนื่องจากผู้วิจัยไม่สามารถจัดกิจกรรม/โครงการที่กลุ่มเสนอมาได้อย่างครอบคลุม เพราะขาดงบประมาณและระยะเวลาจำกัด และจากการประเมินระดับการมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยคะแนนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

9. ระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 86.70 คะแนนเฉลี่ย 95.33 คะแนน (S.D.= 4.45) จากคะแนนเต็ม 120 คะแนน

10. พฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากกระบวนการ AIC ก่อให้เกิดโครงการ/กิจกรรมที่คิดว่าจะช่วยในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร สำหรับนักเรียนในโรงเรียนขอนแก่นพัฒนศึกษาซึ่งผลของการประชุมกลุ่มสามารถสรุปเป็นโครงการที่นักเรียน มีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมร่วมกัน ดังนี้ (1) โครงการจราจรน้อย (2) โครงการเยาวชนร่วมใจปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (3) โครงการเยาวชนอาสาลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน (4) โครงการร่วมมือร่วมใจลดอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน

จากการเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยคะแนนก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มเปรียบเทียบในเรื่อง การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค และการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากแบบสอบถาม พบว่า เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.05$) อาจเนื่องจากช่วงเวลาของการศึกษาอยู่ในช่วงของเทศกาลปีใหม่ซึ่งมีการณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในรูปแบบต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และอื่นๆ อีกมากมาย ทำให้กลุ่มเปรียบเทียบที่ไม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม อาจได้รับข้อมูลในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ถูกต้องมีผลให้ค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้อุปสรรค และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากแบบสอบถามเพิ่มขึ้นได้

ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

1. ข้อจำกัดในการวิจัย

1.1 เนื่องจากการจัดประชุมครั้งนี้

กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมเป็นตัวแทนนักเรียนจากทุกชั้นเรียนของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย นักเรียนที่ไม่ได้คัดเลือกเข้าร่วมบางคนไม่เข้าเรียนแต่จะมาสังเกตการณ์การประชุมทำให้การจัดกิจกรรมของทีมวิทยากรเป็นไปด้วยความลำบาก

1.2 นักเรียนบางส่วนยังไม่เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากยังไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งการผ่านกระบวนการอบรมโดยใช้การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน

1.3 ข้อเสนอบางประการของที่ประชุม เช่น การเข้าค่าย, การศึกษาดูงานนอกสถานที่ ผู้วิจัยไม่สามารถจัดให้ได้ เนื่องจากขาดงบประมาณและระยะเวลาดำเนินงานจำกัด

1.4 ปัญหาด้านเวลาในการเข้าร่วมกิจกรรมของนักเรียน เนื่องจากการจัดกิจกรรมบางอย่างต้องอาศัยช่วงเวลาเรียนของนักเรียน กลุ่มตัวอย่างมีชั่วโมงว่างไม่ตรงกันซึ่งเป็นอุปสรรคของการเข้าร่วมกิจกรรม

2. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

2.1 ควรมีการขยายผลการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานตั้งแต่การค้นหาค้นหาปัญหา การกำหนดแนวทางการแก้ปัญหา การดำเนินกิจกรรมหรือโครงการและการประเมินการดำเนินงานให้ครอบคลุมโรงเรียนต่าง ๆ โดยเฉพาะโรงเรียนในระดับมัธยมศึกษาทุกแห่ง รวมทั้งมีการประสานนโยบายการดำเนินงานร่วมกับองค์กรภาครัฐและเอกชนในระดับพื้นที่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องต่อไป

2.2 ควรมีบทบาทในการกำหนดนโยบายสาธารณะในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการมีส่วนร่วมของนักเรียน ตลอดจนการใช้มาตรการจูงใจทางบวกในการจูงใจให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น การมอบเกียรติบัตรแก่นักเรียนเป็น

แกนนำในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรของโรงเรียนตามความเหมาะสม เป็นต้น

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.1 ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยประยุกต์การมีส่วนร่วมในกลุ่มประชากรอื่น ๆ ที่มีระดับการศึกษาสูงหรือต่ำกว่านี้ และกลุ่มอาชีพอื่น ๆ ตลอดจนเยาวชนนอกระบบโรงเรียน

3.2 ควรทำการศึกษาการมีส่วนร่วมในโรงเรียนโดยใช้ระยะเวลาที่นานขึ้น โดยเก็บข้อมูลและทำการวัดมากกว่า 2 ครั้ง เพื่อให้เห็นความต่อเนื่องและประเมินความยั่งยืนได้

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ ดร.รุจิรา ดวงสงค์ พันตำรวจโท คณิต ดวงหัตถ์ ดร.ประจักษ์ บัวผัน คุณศิริกุล กุลเลียบ และขอขอบคุณผู้อำนวยการ คณะครู และนักเรียนโรงเรียนขอนแก่นพัฒนศึกษา โรงเรียนโคกสีพิทยาสรรพ์ จังหวัดขอนแก่น ที่ให้ความกรุณาและช่วยเหลือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูลตลอดการวิจัย

บรรณานุกรม

- กระทรวงสาธารณสุข. 2545. แผนพัฒนาการสาธารณสุข ฉบับที่ 9. (เอกสารอัดสำเนา) กองสุศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
2544. เวทีประชาคมสร้างสรรค์พฤติกรรมสุขภาพเด็กไทย. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
2542. การบาดเจ็บและการเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.].
- เจตสร นามวาท. 2547. สถานการณ์และผลกระทบของอุบัติเหตุจราจรในประเทศ. รายงานระบาดวิทยา. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.].

นิรามย์ ศุภณภาพรรค์ และคณะ. 2539. การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์นักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นศูนย์การศึกษา นอกโรงเรียนจังหวัดตราด. รายงานวิจัยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตราด. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.].

ไพรินทร์ สมุทรเสน. 2542. การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนชายวิทยาลัยอาชีวศึกษาจังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

ยิ่งศักดิ์ จิตตะโคตร. 2543. ประสิทธิภาพของโปรแกรมสุขศึกษา ร่วมกับกระบวนการกลุ่มในการป้องกันอุบัติเหตุการขับรถบรรทุกที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ความพิการและเสียชีวิต อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. รายงานวิจัยสำนักงานสาธารณสุขอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.].

ศิริกุล กุลเลียบ 2545. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนกรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย จังหวัดขอนแก่น. โครงการวิจัยและตำราโรงพยาบาลขอนแก่น. ขอนแก่น: หจก.ขอนแก่นการพิมพ์.

ศูนย์วิจัยเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก. 2547. รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บและสาเหตุการตายของกลุ่มเด็กและวัยรุ่นในปีในสารวันอนามัยโลกปี 2547. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.

สุชาติ เกิดมงคลการ . 2544. การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวิทยาลัยการอาชีพไทรน้อย ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

สุนันทา ศรีวิวัฒน์ และคณะ. 2546. รายงานอุบัติเหตุจราจรผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาที่ตึกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น (Trauma Registry) โครงการวิจัยและตำราโรงพยาบาลขอนแก่น ขอนแก่น: โรงพิมพ์ขอนแก่นการพิมพ์.

สุมาลัย รจนัย. 2543. ผลของโปรแกรมสุศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

สำนักงานสาธาณสุขจังหวัดขอนแก่น. 2546. รายงานประจำปี 2546. ขอนแก่น: โรงพิมพ์เพ็ญปรีดิ์

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. 2543. ผลสำรวจผู้ขับขี่ทั่วไปในเรื่อง”เมาไม่ขับ”ใน : รายงานผลการวิจัยเรื่องการประเมินโครงการรณรงค์เมาไม่ขับ ประจำปีเดือนมกราคม 2543. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธาณสุขแห่งชาติ.

อรุณ จิรวัดน์กุล และคณะ. 2542. ชีวสถิติ. พิมพ์ครั้งที่ 3. ขอนแก่น: โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา.