

บทคัดย่อ

รายงานการวิจัยเรื่อง

ประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนนทบุรี

THE EFFECTIVENESS OF HEALTH EDUCATION PROGRAM ON CHANGING BEHAVIOR OF MOTORCYCLE ACCIDENT PREVENTION IN MOTORCYCLE DRIVERS, NONTHABURI PROVINCE

โดย

กานดา บุรณวรศิลปี

KANDA BURANAVORASILPA

วิลาวณีย์ ประทีปแก้ว

WILAWAN PRATEEPKAEW

ปราโมทย์ วงศ์สวัสดิ์

PRAMOTE WONGSAWAT

ป.พยาบาลผดุงครรภ์และอนามัย, กศ.บ.(พยาบาล)

Cert. in Nursing, B.Ed. (Nursing)

วท.บ.(โภชนาวิทยา), วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์)

B.Sc. (Nutrition), M.Sc.(Pub.H.)

ศษ.บ., วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์), ปช.ด. (ประชากรศาสตร์)

B.Ed., M.Sc.(Pub.H.), Ph.D. (Demography)

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลองมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มตัวอย่างในการศึกษา คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 198 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยกลุ่มทดลอง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมืองนนทบุรี จำนวน 100 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอปากเกร็ด จำนวน 98 คน ซึ่งเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงดำเนินการจัดโปรแกรมสุขศึกษาในกลุ่มทดลอง โดยประยุกต์กรอบการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ (PRECEDE FRAME WORK) และทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ร่วมกับเทคนิคการกระตุ้นเตือนจากหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง บุคลากรสาธารณสุข และแผ่นป้าย เก็บข้อมูลก่อนการจัดโปรแกรม 1 สัปดาห์ และหลังการจัดโปรแกรมเป็นเวลา 4 เดือน ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ สูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรมและสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อันมีผลทำให้กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรมสุขศึกษา และสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการหาความสัมพันธ์ พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และยังพบว่า การได้รับการกระตุ้นเตือนจากหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง และบุคลากรสาธารณสุข มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากนั้น ยังพบว่า อายุ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้น การจัดโปรแกรมสุขศึกษาให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นรูปแบบที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจังหวัดนนทบุรีไปในทางที่ถูกต้องได้ จึงควรนำรูปแบบดังกล่าวไปประยุกต์ใช้ในกลุ่มเป้าหมายและพื้นที่อื่นๆต่อไป

บทนำ

ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาประเทศหนึ่ง พบว่า อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายหนึ่งในอันดับต้นๆ ของ 10 อันดับของโรคที่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศ เนื่องจากเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงทำให้ประชาชนได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิตหรือพิการจำนวนมาก เห็นได้จากสถิติอัตราการตายที่เกิดจากอุบัติเหตุและการเป็นพิษ โดยจากปี พ.ศ. 2536-2538 อัตราการ

ตายจาก 58.5 เพิ่มขึ้นเป็น 74.7 (อัตราการตายต่อประชากรแสนคน) (สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย, 2536, 2538: 5, 4) และอัตราการตายของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น เป็นอัตราการตายของอุบัติเหตุที่เกิดการจราจรทางบก จังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดหนึ่งที่อุบัติเหตุการจราจรทางบก เป็นสาเหตุการตายที่สำคัญอันดับ 5 โดยมีอัตราการตายที่มีแนวโน้มลดลงแต่ก็ยังคงเป็นอัตราการตายที่สูงเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ คือ ในปี พ.ศ. 2538 มีอัตราการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในอัตรา 45.89 ต่อแสนประชากร และลดลงเป็น 40.07 และ 27.09 ในปี พ.ศ. 2539 และ ปี พ.ศ. 2540 (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี, 2539 : เอกสารอัดสำเนา) และจากการศึกษาของโครงการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดนนทบุรี ที่ได้มีการสัมภาษณ์ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่มารับการรักษา ณ ห้องฉุกเฉินของ รพท./รพช. ทุกแห่งในช่วง 25 มีนาคม 2541 - 14 เมษายน 2541 พบว่า ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ถึงร้อยละ 77.13 รองลงมาคือ รถยนต์ (รถเก๋ง) ร้อยละ 10.77

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุศึกษา เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างของจังหวัดนนทบุรีต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

ศึกษาประสิทธิผลของโปรแกรมสุศึกษา เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจังหวัดนนทบุรี

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ทั้งสามด้านของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การตรวจสภาพรถก่อนหรือหลังการขับขี่รถจักรยานยนต์ และการหลีกเลี่ยงการเสพยาของมึนเมา
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ, การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ, ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ, การได้รับการกระตุ้นเตือนจากหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง การใช้แผ่นป้ายกระตุ้นเตือน และการกระตุ้นเตือนโดยบุคลากรสาธารณสุขกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรภายนอกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

สมมติฐานในการวิจัย

1. ภายหลังการจัดโปรแกรมสุศึกษาจะแนบเฉลี่ยการรับรู้ทั้ง 3 ด้าน ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มควบคุม
2. ภายหลังการจัด โปรแกรมสุศึกษาจะแนบเฉลี่ยพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างของกลุ่มทดลองสูงกว่าก่อนการทดลองและสูงกว่ากลุ่มควบคุม
3. การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ และผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การกระตุ้นเตือนโดยหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง การใช้แผ่นป้ายกระตุ้นเตือน และการกระตุ้นเตือนโดยบุคลากรสาธารณสุข มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
4. ตัวแปรภายนอกมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Research) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดนนทบุรี จำนวน 198 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมโดยเลือกกลุ่มทดลองได้แก่ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมืองนนทบุรี จำนวน 100 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอปากเกร็ด จำนวน 98 คน ซึ่งเลือกตัวอย่างแบบจำเพาะเจาะจง (Purposive Random Sampling) จากนั้นจึงดำเนินการจัดโปรแกรมสุขศึกษา ในกลุ่มทดลอง ซึ่งประกอบด้วย การบรรยายประกอบสไลด์ การฉายวิดีโอ การจัดนิทรรศการ การสาธิตการสวมหมวกนิรภัย การสาธิตการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การศึกษาคูงานผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การใช้ตัวอย่างผู้พิการจากอุบัติเหตุการขับขีรถจักรยานยนต์ การแจกคู่มือการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การแจกแผ่นพับกฎจราจร การแจกหมวกนิรภัย การฝึกทักษะการสวมหมวกนิรภัย การฝึกทักษะการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การกระตุ้นเตือนโดยหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง การใช้แผ่นป้ายกระตุ้นเตือน และการกระตุ้นเตือนโดยบุคลากรสาธารณสุข โดยไม่มีการดำเนินการใดๆ ในกลุ่มควบคุมเก็บข้อมูลในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมก่อนการจัดโปรแกรม 1 สัปดาห์ และภายหลังการจัดโปรแกรม 4 เดือนวิเคราะห์ข้อมูลคุณลักษณะทางประชากรและสังคมด้วยสถิติร้อยละ วิเคราะห์ความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนและหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษาด้วยสถิติ Paired Samples t-test และระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยสถิติ Student's t-test วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ การกระตุ้นเตือนโดยหัวหน้าคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง การกระตุ้นเตือนโดยแผ่นป้ายการกระตุ้นเตือนโดยบุคลากรสาธารณสุข อายุ การศึกษา และรายได้ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยสถิติ Pearson's Product Moment Correlation Coefficient และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ สถานภาพสมรส และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยสถิติ Chi-square test โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $\alpha=0.05$ เป็นเกณฑ์ในการยอมรับสมมติฐาน

ผลการวิจัย

ลักษณะทางประชากรและสังคมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงคือร้อยละ 89.0 และร้อยละ 86.7 สำหรับ อายุ ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีอายุอยู่ระหว่าง 21-30 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 45.0 และร้อยละ 43.1) ส่วนการศึกษาของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมจบชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มากที่สุด (ร้อยละ 48.0 และร้อยละ 40.8) และสถานภาพสมรสของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสอยู่ (ร้อยละ 60.0 และ ร้อยละ 59.2) สำหรับรายได้ ของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม มีรายได้มากกว่า 5,000 บาท/เดือน มากที่สุด (ร้อยละ 45.0 และร้อยละ 38.8) ส่วนประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ (ร้อยละ 75.0 และร้อยละ 74.5)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการรับรู้ พบว่า ก่อนการจัด โปรแกรมสุขศึกษา กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกันทางสถิติ ส่วนการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มทดลอง แต่ภายหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษา พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ สูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรมสุขศึกษาและสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในขณะที่กลุ่มควบคุมมีคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ก่อนและหลังการจัดโปรแกรมสุขศึกษา ไม่แตกต่างกันทางสถิติ นอกจากนี้ ยังพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การได้รับการ

กระตุ้นเตือนจากหัวหน้าวิศวกรยานยนต์รับจ้าง การได้รับการกระตุ้นเตือนจากบุคลากรสาธารณสุข อายุ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ แต่ไม่พบความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ การได้รับการกระตุ้นเตือนจากแผ่นป้าย รายได้ การศึกษา เพศ และสถานภาพสมรส กับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ก่อนการจัดโปรแกรมสุขภาพศึกษา

ก่อนการจัดโปรแกรม	การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
กลุ่มทดลอง	32.46	29.16	36.87	10.11
กลุ่มควบคุม	32.84	29.96	36.62	10.21
t-value	-0.17	-2.01	0.09	-0.36
P-value	>.05	<.05	>.05	>.05

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มทดลองก่อนและหลังการจัดโปรแกรมสุขภาพศึกษา

กลุ่มทดลอง	การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
ก่อนการทดลอง	34.46	29.16	36.87	10.11
หลังการทดลอง	38.77	32.46	39.81	12.41
t-value	-6.07	-5.45	-5.11	-6.11
P-value	<.001	<.001	<.001	<.001

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ภายในกลุ่มควบคุมก่อน และหลังการจัดโปรแกรมสุขภาพศึกษา

กลุ่มควบคุม	$\bar{x}$			
	การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
ก่อนการทดลอง	32.84	29.96	36.62	10.21
หลังการทดลอง	32.71	30.16	36.86	10.23
t-value	0.05	0.09	- 0.12	- 0.07
P-value	>.05	>.05	>.05	>.05

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมหลังการจัดโปรแกรมสุขภาพศึกษา

หลังการจัดโปรแกรม	$\bar{x}$			
	การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ	การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุ	พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
กลุ่มทดลอง	38.77	32.46	39.81	12.41
กลุ่มควบคุม	32.71	30.16	36.86	10.23
t-value	9.76	4.60	6.66	5.77
P-value	<.001	<.001	<.001	<.001

อภิปรายผล

จากประสิทธิผลของโปรแกรมสุขภาพศึกษา สามารถทำให้กลุ่มทดลองมีการเปลี่ยนแปลง การรับรู้ทั้ง 3 ด้านคือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ผลดีของการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์สูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรมสุขภาพศึกษาและสูงกว่ากลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงให้เห็นว่า โปรแกรมสุขภาพศึกษาที่จัดขึ้น โดยการพัฒนาปัจจัย

นำ มีผลทำให้กลุ่มทดลองเกิดการเปลี่ยนแปลงการรับรู้ทั้ง 3 ด้าน ไปในทางที่ถูกต้องยิ่งขึ้น รวมทั้งการพัฒนาปัจจัยเอื้ออำนวย ได้แก่ การแจกหมวกนิรภัย การฝึกทักษะการขับรถจักรยานยนต์ การฝึกทักษะการสวมหมวกนิรภัย และการพัฒนาปัจจัยเสริมโดยการกระตุ้นเตือนจากหัวหน้าตำรวจจราจรที่ได้รับจ้าง การใช้แผ่นป้ายกระตุ้นเตือนและการกระตุ้นเตือนโดยบุคลากรสาธารณสุข จึงมีประสิทธิผลทำให้กลุ่มทดลองเกิดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจร การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับซิ่งรถจักรยานยนต์ การตรวจสภาพรถก่อนหรือหลังการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และการหลีกเลี่ยงการเสพยาของมึนเมา สูงกว่าก่อนการจัดโปรแกรมสุขภาพ อันสามารถอธิบายได้ว่า เมื่อบุคคลเกิดการรับรู้ทั้ง 3 ด้าน แล้วจะทำให้บุคคลเกิดพฤติกรรมป้องกันโรค เนื่องจากการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ จะเป็นตัวบ่งชี้พฤติกรรมของบุคคล (Rosenstock, 1974) ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของลาวัลย์ มัสโอติ (2532) ที่พบว่า การนำรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพมาประยุกต์ใช้ร่วมกับการกระตุ้นเตือนโดยประโยชน์บรรทัดสามารถทำให้นักศึกษามีการปฏิบัติตนในการตรวจเต้านมตนเองมากกว่าก่อนการจัดโปรแกรมและมากกว่ากลุ่มควบคุม

นอกจากนั้นยังพบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การได้รับการกระตุ้นเตือนจากหัวหน้าตำรวจจราจรที่ได้รับจ้าง และการได้รับการกระตุ้นเตือนจากบุคลากรสาธารณสุข มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ อันเป็นการยืนยันประสิทธิผลของโปรแกรมสุขภาพ ต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และพบว่า อายุ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิลาลินี วงศ์ประเสริฐ (2529 : ก-ข) ที่พบว่า อายุของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย ฉะนั้น จากผลการวิจัยในครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าโปรแกรมสุขภาพที่จัดขึ้น โดยการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพร่วมกับการจัดปัจจัยเอื้อและปัจจัยเสริม ตามกรอบการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพมีประสิทธิผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ได้รับจ้างในจังหวัดนครพนมได้ จึงควรมานำรูปแบบดังกล่าว ไปประยุกต์ใช้ในกลุ่มเป้าหมายอื่นๆ หรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพอื่นๆ ตามความเหมาะสมต่อไป สำหรับการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการศึกษาถึงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นว่ามีความคงทนเพียงใด ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงโปรแกรมหรือกำหนดวิธีการที่เหมาะสมที่จะส่งเสริมพฤติกรรมให้มีความคงทนยิ่งขึ้น อันจะเป็นการพัฒนาโปรแกรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ให้มีประสิทธิผลยิ่งขึ้นในโอกาสต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- ลาวัลย์ มัสโอติ. ประสิทธิผลของการสอนสุขภาพ เรื่องการตรวจเต้านมด้วยตนเองโดยใช้วีดีโอ และเอกสารแผ่นพับร่วมกับ การกระตุ้นเตือน ในนักศึกษาวิทยาลัยครูสวนสุนันทา และวิทยาลัยครูสวดสิต. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาสุขภาพบัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยมหิดล, 2532.
- วิลาลินี วงศ์ประเสริฐ. การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสิ่งแวดล้อมบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2529.
- สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, กรมการแพทย์. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย พ.ศ. 2536. กรุงเทพมหานคร :
- โรงพยาบาลพัชรินทร์สาส์น, 2537.
- _____. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย พ.ศ. 2537. กรุงเทพมหานคร: โรงพยาบาลพัชรินทร์สาส์น, 2538
- _____. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย พ.ศ. 2538. กรุงเทพมหานคร: โรงพยาบาลพัชรินทร์สาส์น, 2539.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครพนม รายงานประจำปี, 2539. (เอกสารอัดสำเนา)

Rosenstock, Irwin M. "Historical origins of the health belief Model." Health Education Monographs. 2,(1974) : 328-335.