



ผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ
ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา

THE EFFECTIVENESS OF HEALTH EDUCATION PROGRAM WITH UTILIZING LINE APPLICATION FOR
ENHANCING HEALTH LITERACY IN MOTORCYCLIST ACCIDENT PREVENTION AMONG
NON-FORMAL EDUCATION ADOLESCENTS.



นายณัฐวัตร ปัญญาใส

เจ้าพนักงานทันตสาธารณสุข

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ปากคาน ตำบลหนองผือ อำเภอทาลี จังหวัดเลย
สังกัดสำนักงานสาธารณสุขอำเภอทาลี

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ROAD TRAFFIC INJURIES: THE FACTS

1.25 million

road traffic deaths occur every year

#1

cause of death among those aged 15-29 years

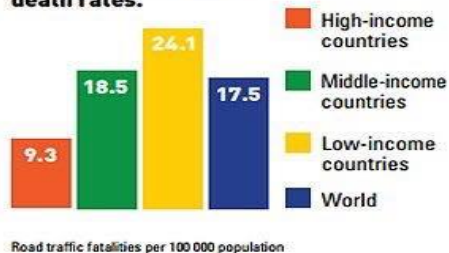
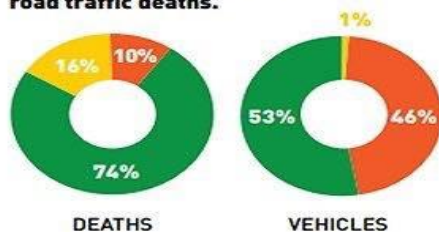
3 out of 4

road deaths are among men



Although low- and middle-income countries have only half of the world's vehicles, they have 90% of the world's road traffic deaths.

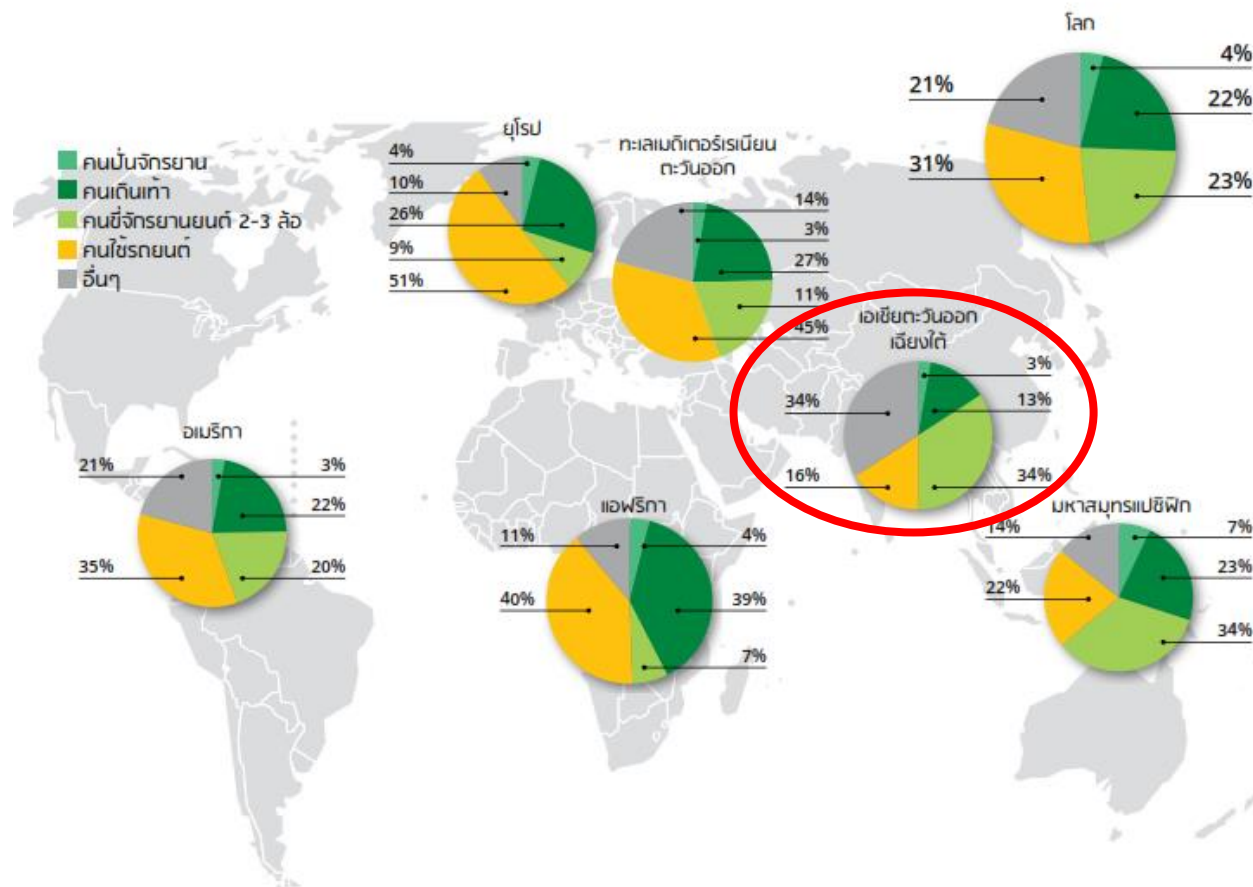
Low-income countries have the highest road traffic death rates.



The chance of dying in a road traffic crash depends on where you live



Road traffic fatalities per 100,000 population

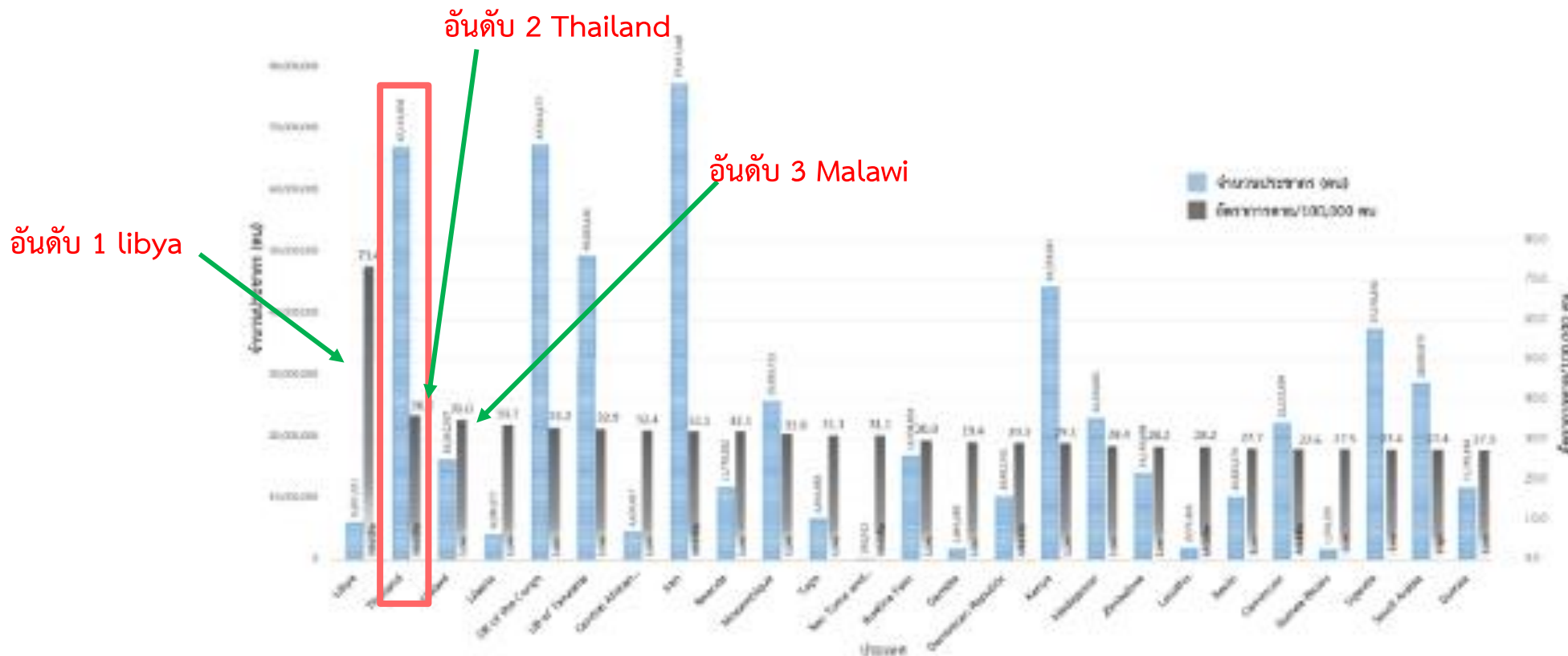


การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน แบ่งตามประเภทผู้ใช้งานถนน
จัดกลุ่มตามภูมิภาคองค์การอนามัยโลก



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

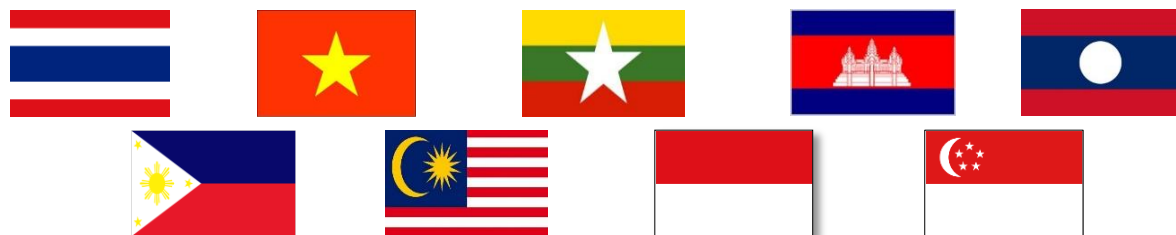
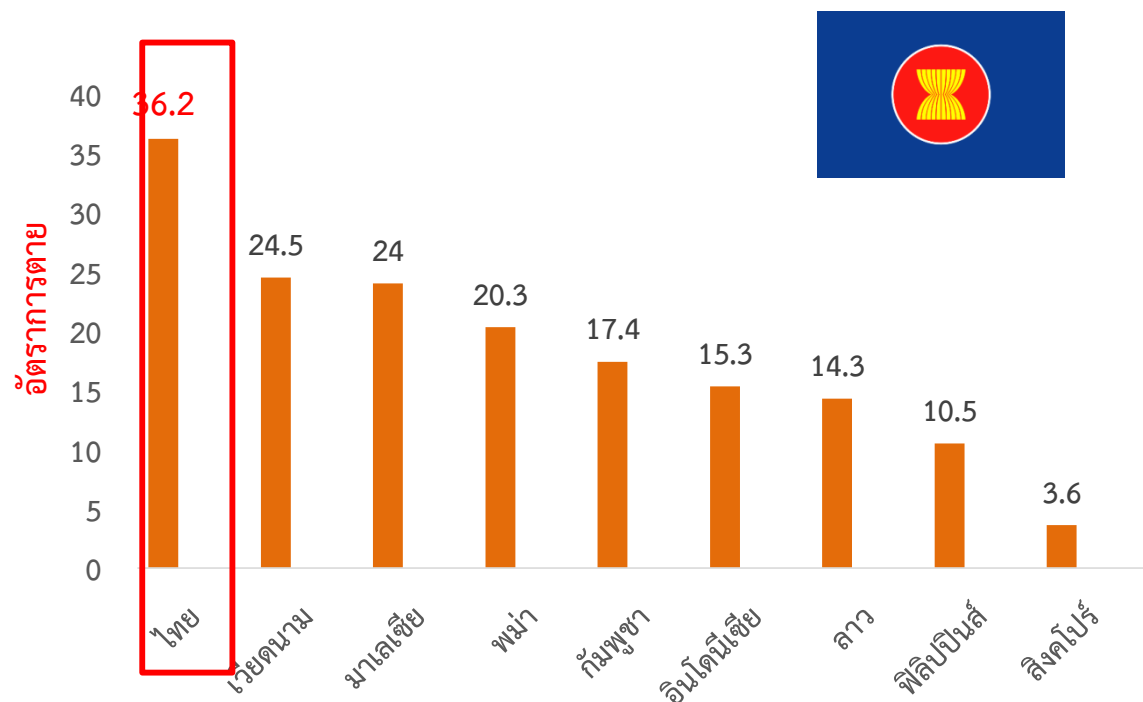
อันดับประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรบนท้องถนนสูงที่สุดในโลกจัดอันดับโดย (WHO, 2015)



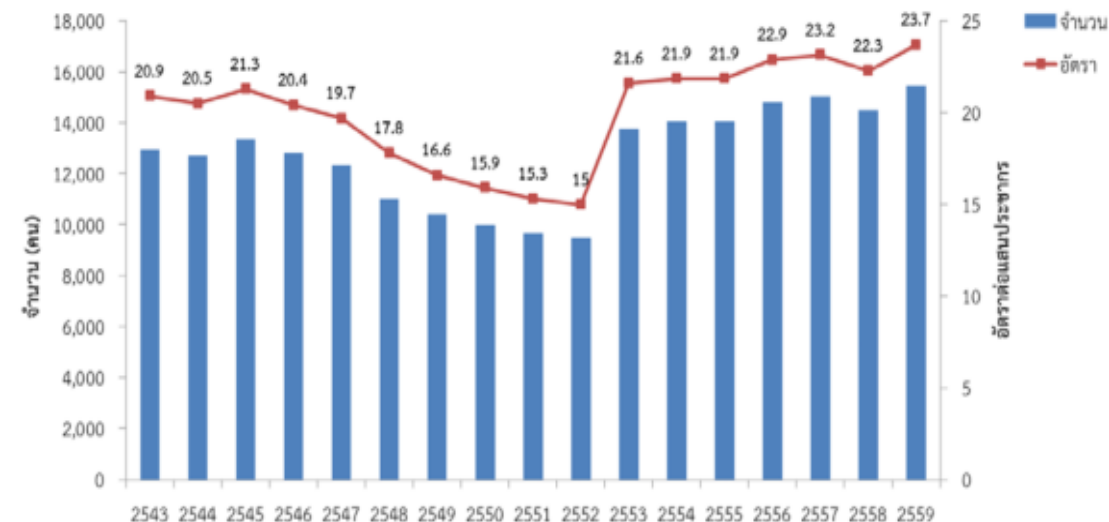
อันดับประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรบนท้องถนนสูงที่สุดในโลก พบว่า อันดับ 1 คือ libya จำนวนประชากร 6,201,521 คน เสียชีวิตบนท้องถนนคิดเป็น 73.4 ต่อ 100,000 ประชากร รองลงมา คือ Thailand จำนวนประชากร 67,101,502 คน เสียชีวิตบนท้องถนนคิดเป็น 36.2 ต่อแสนประชากร

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อัตราการตาย (ต่อแสนคนประชากร) ในกลุ่มประเทศอาเซียน



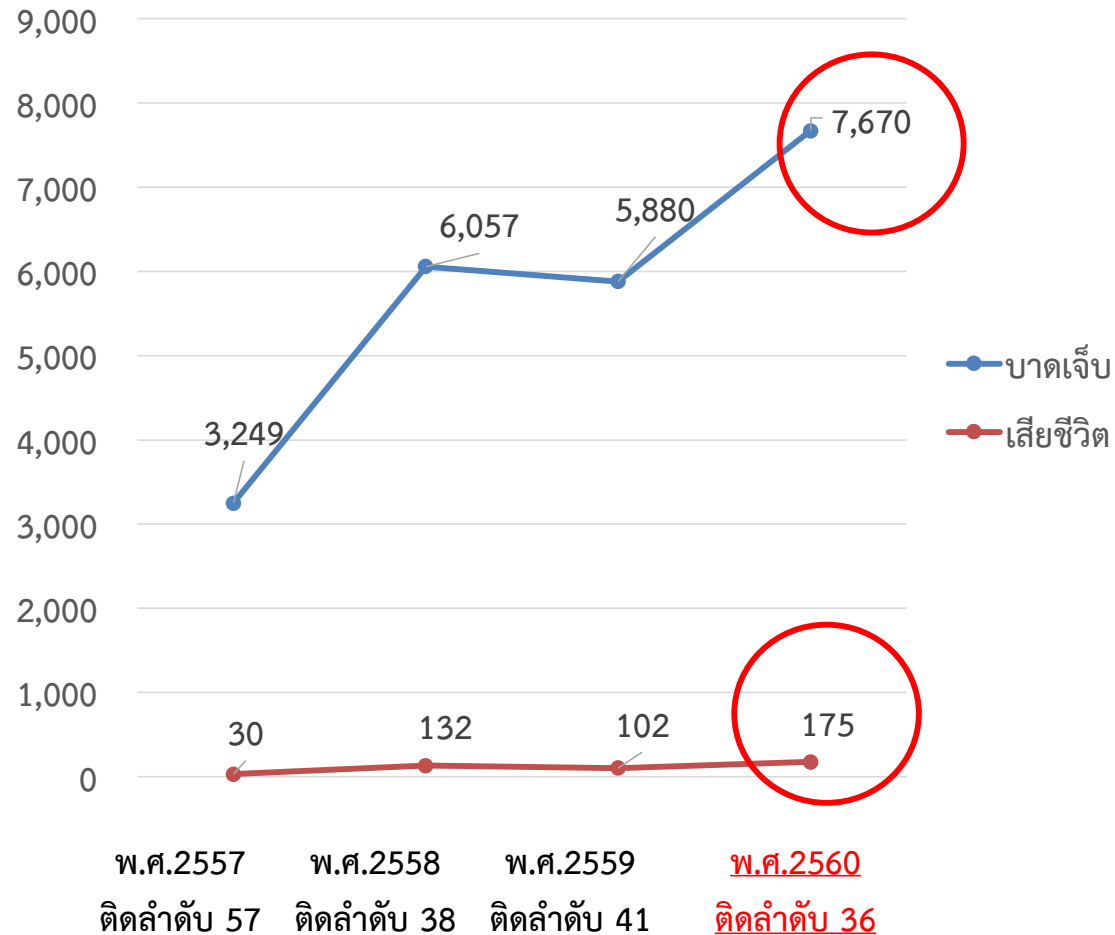
จำนวนและอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรคนจากอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทย ปี พ.ศ. 2543-2559



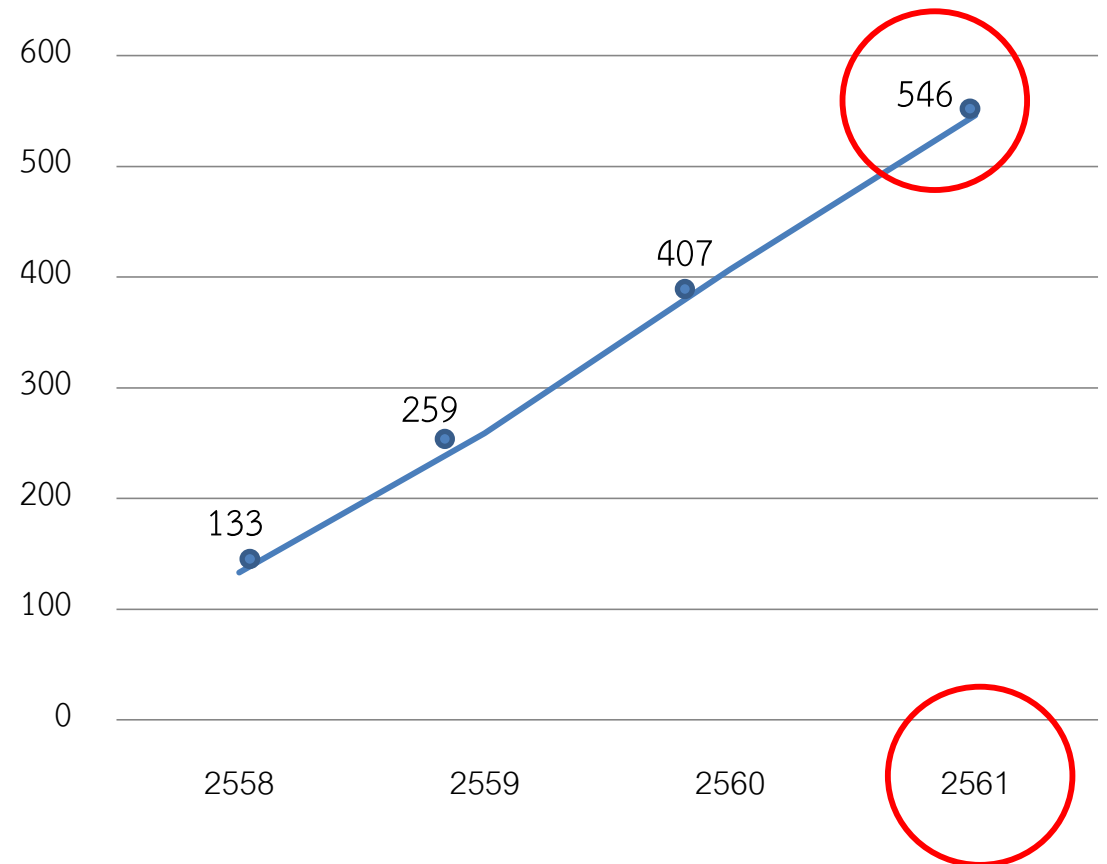
สถานการณ์ในประเทศไทยสถิติข้อมูลมรณบัตรและหนังสือรับรองการตาย ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2555 -2559) พบว่า อัตราการเสียชีวิตอยู่ระหว่าง 21 – 23 ต่อแสนประชากร เฉลี่ย 14,771 คนต่อปี

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

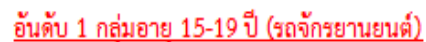
สถิติข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนสะสมจังหวัดเลย
ปี พ.ศ.2557 - พ.ศ.2560



จำนวนคนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอท่าลี่
ปี พ.ศ. 2558 - 2561



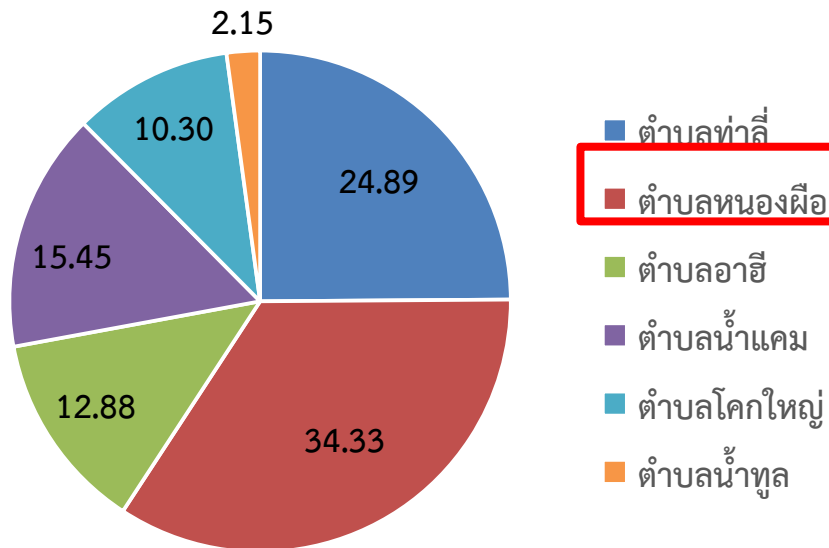
จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย
จำแนกตามกลุ่มอายุ และประเภทยานพาหนะป พ.ศ. 2556 – พ.ศ.2559

[illegible]

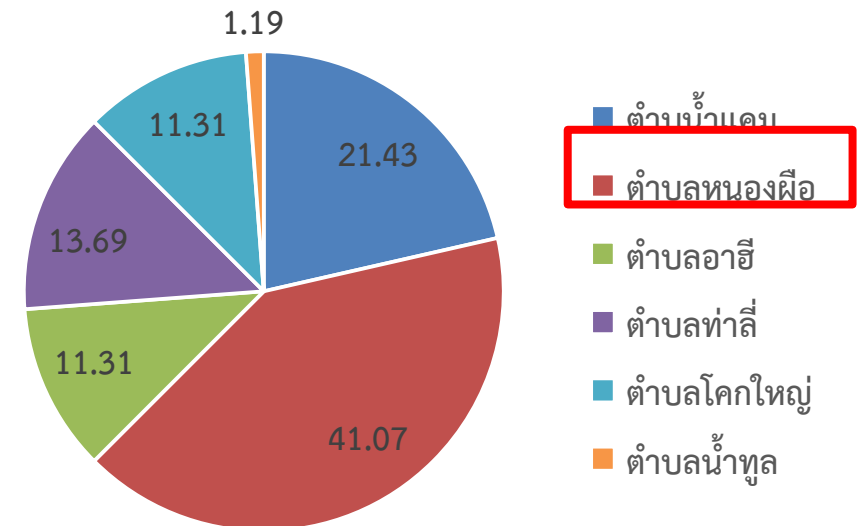
ยานพาหนะที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีจำนวนเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (จำนวน 837) โดยกลุ่มที่มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี (จำนวน 173 คน เสียชีวิต 2 คน) ซึ่งคือ กลุ่มวัยรุ่น

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

พื้นที่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอท่าลี่



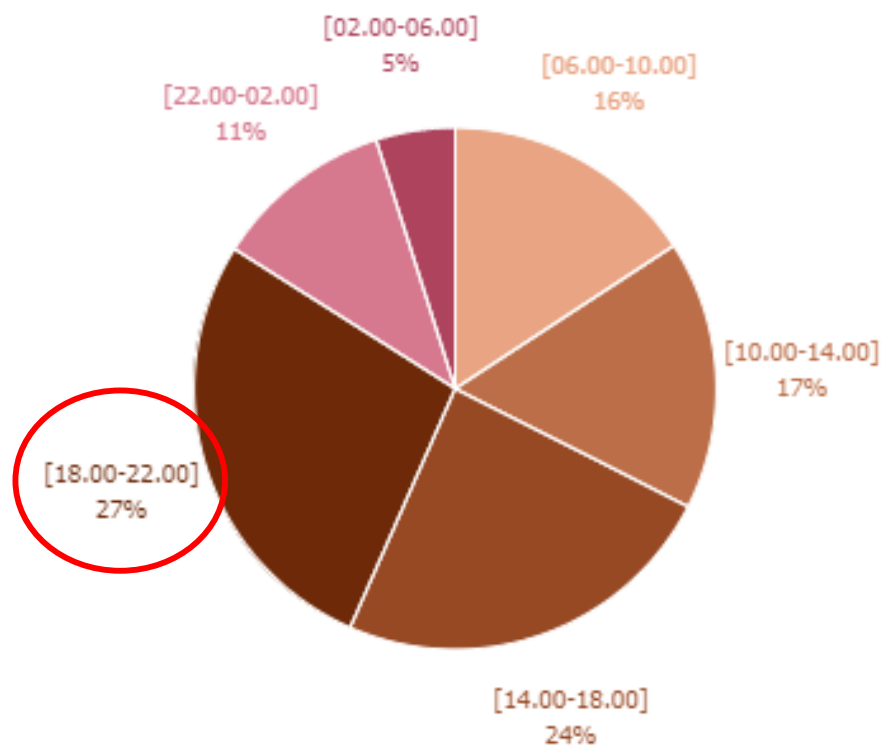
พื้นที่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยรถจักรยานยนต์อำเภอท่าลี่



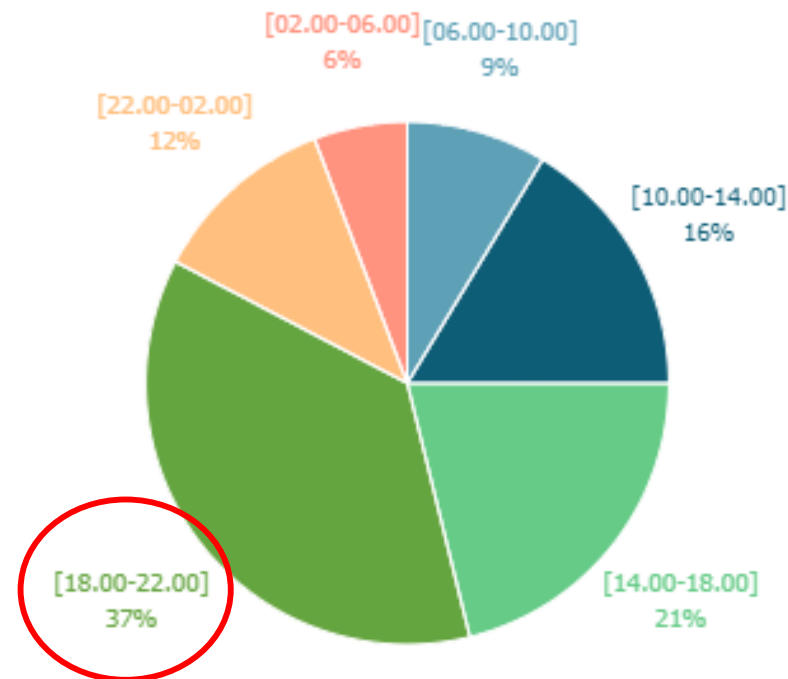
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถิติช่วงเวลาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี พ.ศ.2561

สถิติการบาดเจ็บ



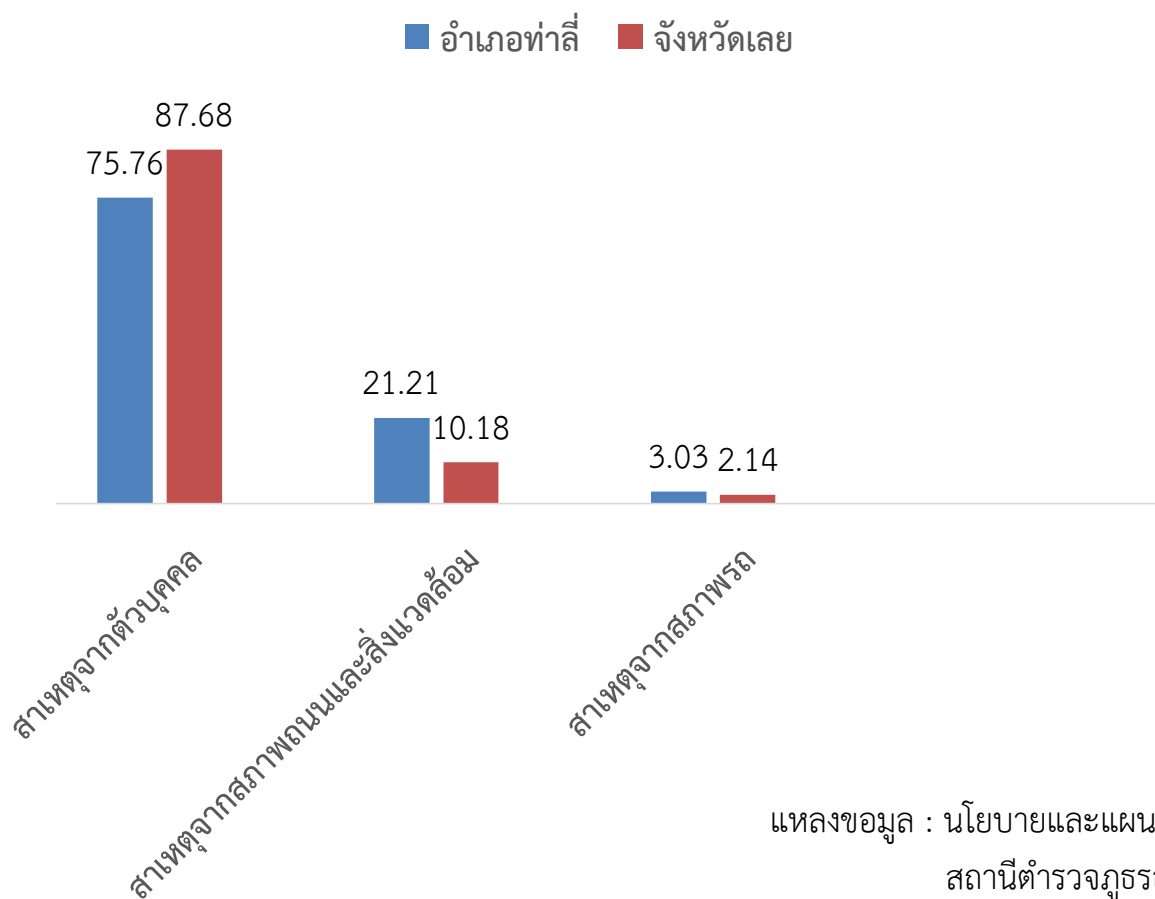
สถิติการเสียชีวิต



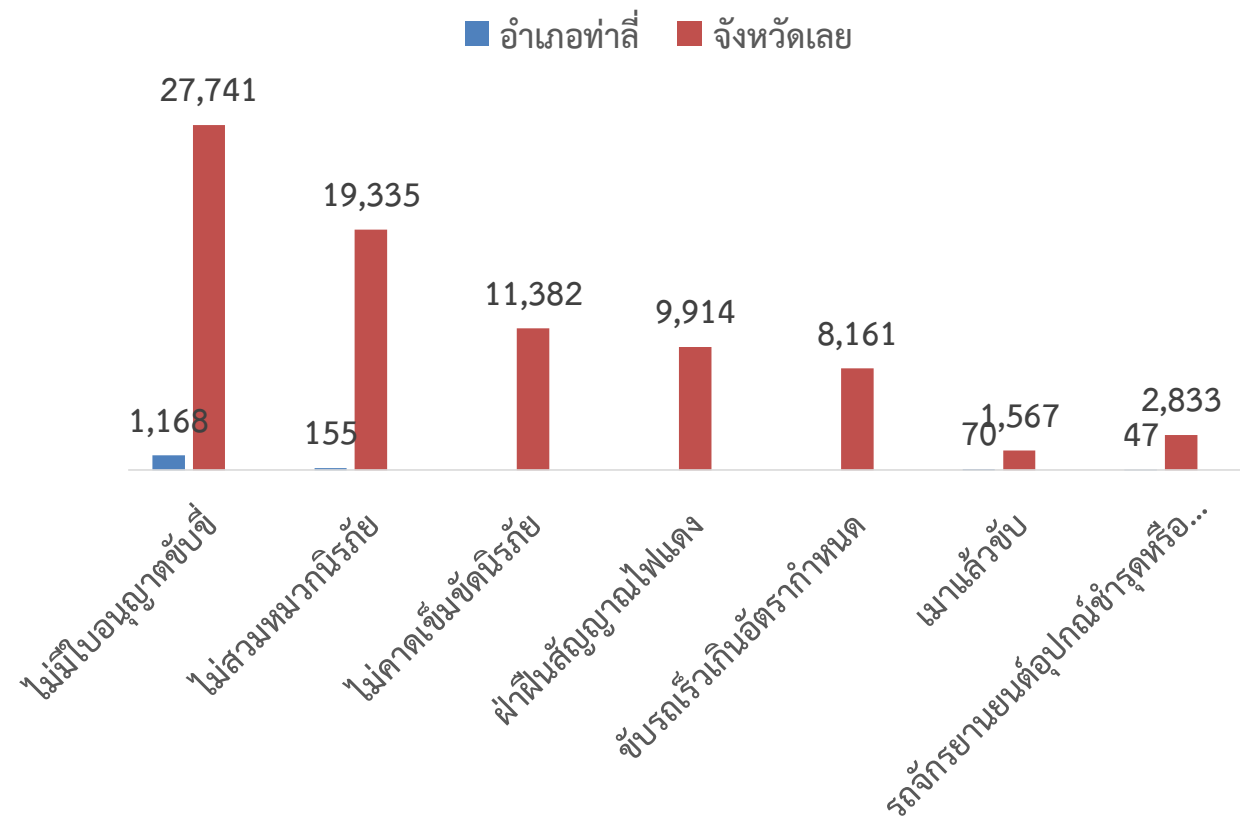
แหล่งข้อมูล : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน,2561

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร
อำเภอท่าลี่และจังหวัดเลยปี พ.ศ.2560 – พ.ศ.2561

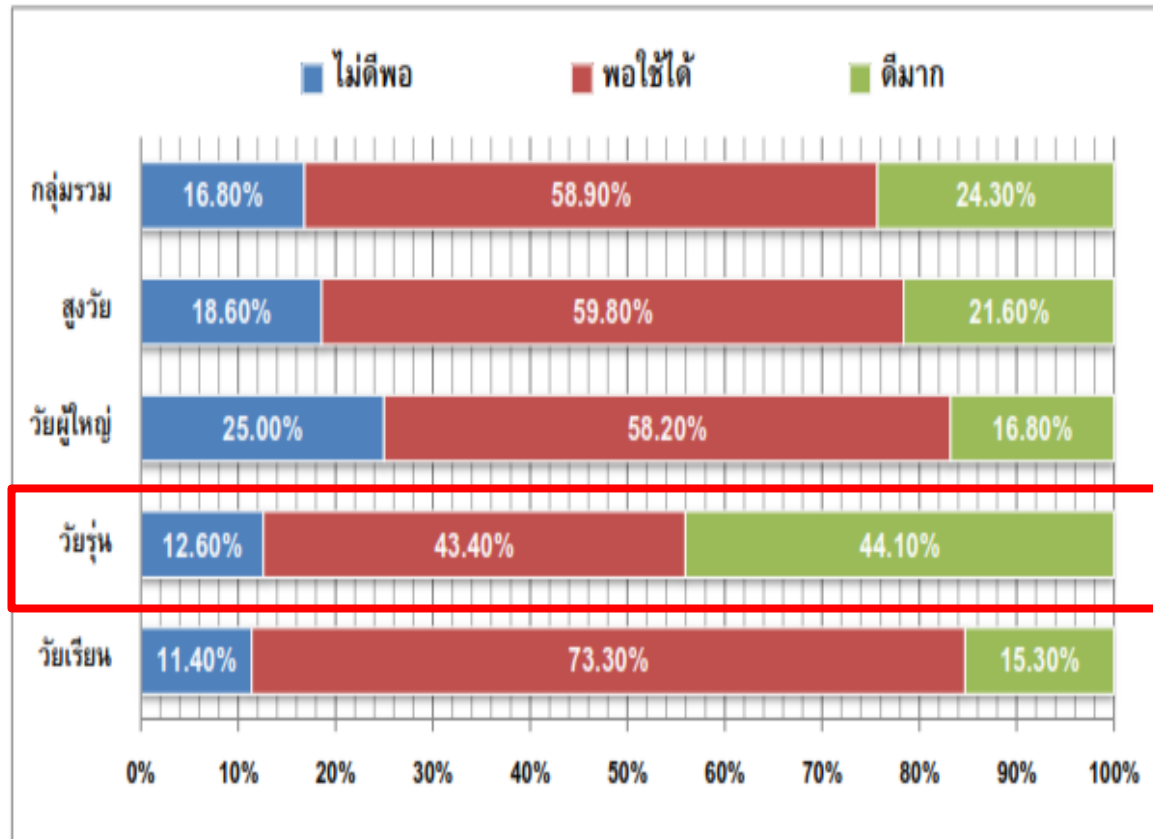


จำนวนผู้ถูกดำเนินคดี 10 ฐานความผิด
อำเภอท่าลี่และจังหวัดเลยปี พ.ศ.2560 – พ.ศ.2561



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การสร้างและพัฒนาเครื่องมือความรู้ด้านสุขภาพของคนไทย
ระดับความรู้ ด้านสุขภาพของคนไทยโดยรวม



วัยรุ่นนอกระบบการศึกษาเป็นกลุ่มขาดการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการชี้แนะแนวทางต่างๆอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องทำให้มีลักษณะพฤติกรรม ทักษะคิด ค่านิยม มีโอกาสและแนวโน้มที่พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งการขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนต้องอาศัยความรู้ การตัดสินใจที่ดี ใช้ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ และการคาดประมาณความเร็วที่ใช้ในระยะทางที่ควรหยุดไม่เหมาะสม ทำให้วัยรุ่นนอกระบบการศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2558)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การใช้สื่อประกอบในการให้ความรู้จะทำให้ผู้เรียนมีความรู้และความเข้าใจได้มากยิ่งขึ้น นำไปสู่การปฏิบัติตามด้านสุขภาพที่ดี
นำเสนอโดยมีการใช้สื่อที่หลากหลายรูปแบบ เช่น การเล่าเรื่อง การใช้ Application ฯลฯ ซึ่งเป็นเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่ในปัจจุบัน
เพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านสุขภาพแก่กลุ่มเป้าหมายได้มากขึ้น (พรรณี บัญชรหัตถกิจ, 2541)



นิวัติ ปัญหาใส >
ขับขี่ปลอดภัย
ไม่มีวันหมดอายุใช้งาน

100 (ราว 60 บาท)
เหรียญของเงิน: 0

ชื่อ

① ราคาในสกุลเงินท้องถิ่นเป็นเพียงราคาอ้างอิงเท่านั้น ราคาจริงอาจแตกต่างกันไปโดยขึ้นกับจำนวนเหรียญที่ซื้อ

เสริมสร้างการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

โปรดแตะที่สติ๊กเกอร์เพื่อดูตัวอย่าง

Grid of 12 motorcycle safety stickers featuring cartoon characters and Thai text.



วัตถุประสงค์ของการวิจัย

➤ วัตถุประสงค์ทั่วไป

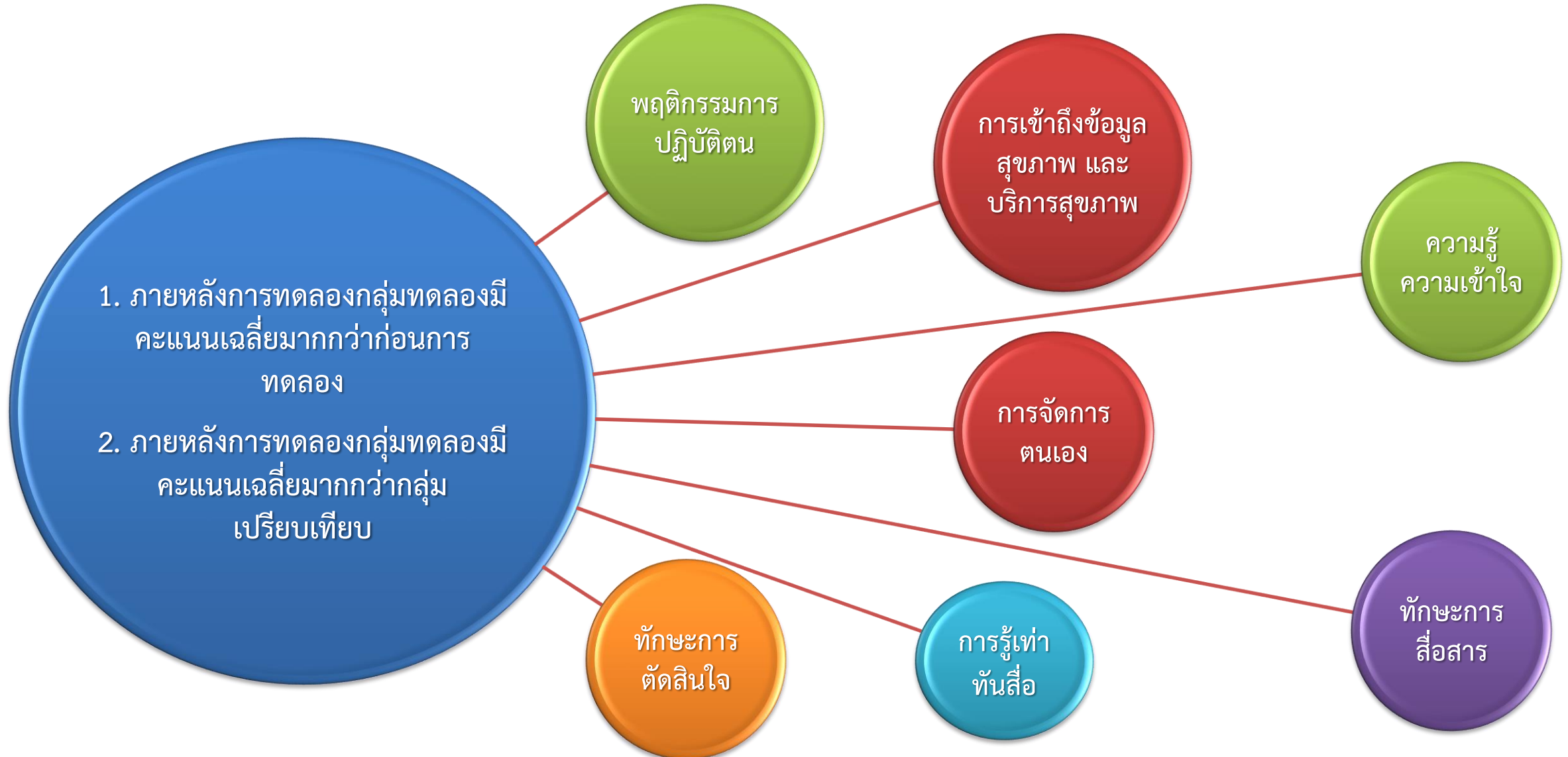
เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา

➤ วัตถุประสงค์เฉพาะ

เพื่อศึกษาเปรียบเทียบโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย ทั้งก่อนและหลังการทดลอง ภายในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ และระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ดังนี้

- 1.1 การเข้าถึงข้อมูลสุขภาพ และบริการสุขภาพในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.2 ความรู้ ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.3 ทักษะการสื่อสารในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.4 การรู้เท่าทันสื่อในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.5 ทักษะการตัดสินใจในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.6 การจัดการตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.7 การปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติภัยจราจรจากรถจักรยานยนต์
- 1.8 ความพึงพอใจในการใช้สติกเกอร์ไลน์ในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มทดลอง

สมมติฐานการวิจัย



กรอบแนวคิดการวิจัย

โปรแกรมสุขศึกษา

โดยการประยุกต์ใช้แนวคิดความรู้ด้านสุขภาพ ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์

1. เสริมสร้างการเข้าถึงข้อมูลสุขภาพ และบริการสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ ให้ความรู้ แนะนำแหล่งข้อมูลด้านสุขภาพ และฝึกทักษะการใช้ ThaiEMS 1669 Application ในการเข้าถึงบริการสุขภาพ
2. เสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ บรรยายประกอบสื่อการนำเสนอ และ Honda Safety ATP Application จัดแบ่งกลุ่มอภิปรายเรื่อง “หมวกกันน็อคช่วยชีวิต” ส่งสติ๊กเกอร์ไลน์ “ซัปปี้ปลอดภัย” เข้า Line Group Application ให้กับกลุ่มทดลอง
3. เสริมสร้างทักษะการสื่อสารในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ ใช้ตัวแบบผ่านสื่อวีดิทัศน์บรรยาย ความรู้สีกที่ตนเคยประสบอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ และจัดประชุมกลุ่มแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
4. เสริมสร้างการรู้เท่าทันสื่อในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ ให้ความรู้วิธีการเลือกรับสื่อที่ถูกต้อง และเหมาะสม และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร ข้อมูล ที่ถูกต้องผ่าน Line Group Application “วัยซ่าส์..ซัปปี้ปลอดภัย”
5. เสริมสร้างทักษะการตัดสินใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ ให้ความรู้อุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ และฝึกทักษะคาดการณ์อุบัติเหตุผ่าน Honda Safety ATP Application
6. เสริมสร้างการจัดการตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ สอนสาธิตและฝึกปฏิบัติการซัปปี้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัย และการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์
7. เฝ้าติดตามกระตุ้นเตือนคอยให้คำแนะนำและคำปรึกษาโดยวิธีการเยี่ยมบ้าน และผ่าน Line Grop Application เพื่อให้กลุ่มทดลองได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



ความรู้ด้านสุขภาพ

1. การเข้าถึงข้อมูลสุขภาพ และบริการสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
2. ความรู้ ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
3. ทักษะการสื่อสารในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
4. การรู้เท่าทันสื่อในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
5. ทักษะการตัดสินใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
6. การจัดการตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
7. พฤติกรรมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์
8. ความพึงพอใจในการใช้สติ๊กเกอร์ไลน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi - Experimental Research)

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม และเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งก่อนทดลองและหลังการทดลอง

1. กลุ่มทดลอง (Experimental group)
2. กลุ่มเปรียบเทียบ (Comparison group)

โดยกลุ่มทดลองได้รับ โปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจกักรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา ดำเนินการทั้งสิ้น 12 สัปดาห์ ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบไม่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาฯ จากผู้วิจัย แต่ได้รับการเรียนการสอนเรื่องการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจกักรยานยนต์จากเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลในพื้นที่ตามปกติ



ประชากรที่ศึกษาและการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่จะศึกษาในครั้งนี้เป็นวัยรุ่นนอกระบบการศึกษาอายุ 15 - 19 ปี ทั้งเพศหญิงและเพศชาย
อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการใช้รถจักรยานยนต์

เกณฑ์การคัดเลือก (Inclusion Criteria)

1. เป็นวัยรุ่นนอกระบบการศึกษาที่มีอายุ 15 - 19 ปี ทั้งเพศชายและเพศหญิง ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง
2. เป็นผู้ที่สามารถปฏิบัติตามกิจวัตรประจำวันและสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างอิสระ
3. เป็นผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน
4. เป็นผู้ที่มีความสามารถในการอ่านออกเขียนได้ปกติ
5. เป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
6. เป็นผู้ที่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เคยสวมเลยหรือสวมเป็นบางครั้ง
7. เป็นผู้ที่มีโทรศัพท์มือถือแบบ Smartphone และใช้ Application Line
8. เป็นผู้ที่สมัครใจเข้าร่วมการศึกษาและสามารถเข้าร่วมกิจกรรมได้จนสิ้นสุดการทดลอง
9. ผู้ปกครองอนุญาตและยินดีให้กลุ่มตัวอย่างเข้าร่วมดำเนินการวิจัยตลอดระยะเวลาในการศึกษา

ประชากรที่ศึกษาและการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion Criteria)

1. เป็นผู้ที่ได้รับกวีวินิจฉัยจากแพทย์ว่ามีโรคทางระบบหัวใจและหลอดเลือดที่ไม่สามารถควบคุมอาการได้ เช่น โรคหัวใจ โรคความดันโลหิตสูง
2. เป็นผู้มีข้อจำกัดอันเป็นอุปสรรคต่อการใช้รถจักรยานยนต์ คือ มีโรคประจำตัว ได้แก่ โรคหัวใจและหลอดเลือด โรคความดันโลหิตสูงที่ไม่สามารถควบคุมอาการได้
3. เป็นผู้มีปัญหาด้านการสื่อสารและการสื่อความหมาย
4. เป็นผู้มีปัญหาด้านการมองเห็นจนเป็นอุปสรรคต่อการเข้าร่วมกิจกรรม
5. เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไม่พร้อม เช่น โทรศัพท์มือถือชำรุดหรือสูญหาย

เกณฑ์การถอนตัว (Withdrawal Criteria)

1. กลุ่มตัวอย่างขอถอนตัวออกจากการทดลอง
2. กลุ่มตัวอย่างเกิดการเจ็บป่วยขณะร่วมการทดลอง
3. กลุ่มตัวอย่างย้ายที่อยู่

ขนาดตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา อายุ 15 - 19 ปี อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 78 คน จำแนกเป็นกลุ่มทดลอง 39 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 39 คน ใช้วิธีการคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยประชากรสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกันคำนวณขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรดังนี้ (อรุณ จิรวัดน์กุล, 2547)

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

$$n/\text{group} = 31$$

ปรับขนาดกลุ่มตัวอย่างเพื่อป้องกันการสูญหายหรือมีการถอนตัว (Drop out) ร้อยละ 10 ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 78 คน โดยเป็นกลุ่มทดลอง 39 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 39 คน

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

➤ การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์ SPSS Program Version.19 ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้กำหนดระดับความเชื่อมั่นในการทดสอบทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.05 และช่วงเชื่อมั่น 95%

1. **สถิติพรรณนา** เพื่อบรรยายคุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) เป็นค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) ร้อยละ (Percentage) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และ ค่าต่ำสุด สูงสุด

2. **สถิติเชิงอนุมาน** ใช้ในการทดสอบหาค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนน ตัวแปรที่ส่งผลต่อระดับความความรู้ด้านสุขภาพ

2.1 ทดสอบเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยภายในกลุ่มทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งก่อนและหลังการทดลอง เมื่อทดสอบ Normality ของข้อมูลแล้วมีการแจกแจงปกติใช้สถิติ Paired t-test กรณีข้อมูลมีการแจกแจงไม่ปกติใช้สถิติ Wilcoxon Signed – Rank test

2.2 ทดสอบเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่มทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งก่อนและหลังการทดลองเมื่อทดสอบ Normality ของข้อมูลแล้วมีการแจกแจงปกติใช้สถิติ Independent t-test กรณีข้อมูลมีการแจกแจงไม่ปกติใช้สถิติ Mann – Whitney U test

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ				
ชาย	28	71.79	19	48.72
หญิง	11	28.21	20	51.28
อายุ (ปี)				
15 ปี	16	41.03	14	35.90
16 ปี	7	17.95	6	15.38
17 ปี	2	5.12	4	10.26
18 ปี	10	25.64	12	30.77
19 ปี	4	10.26	3	7.69
อายุเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	16.46 (1.50)		16.59 (1.45)	
ต่ำสุด : สูงสุด	15 : 19			
ปัจจุบันทำนออาศัยอยู่กับใคร				
บิดาและมารดา	27	69.23	31	79.49
บิดา	3	7.69	1	2.56
มารดา	7	17.95	2	5.13
ญาติ	0	0.0	3	7.69
อื่น ๆ	2	5.13	2	5.13

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปัจจุบันท่านได้รับค่าใช้จ่ายส่วนตัวเฉลี่ยวันละกี่บาท				
น้อยกว่า 25 บาท	2	5.13	3	7.69
25 – 50 บาท	19	58.72	20	51.29
51 – 75 บาท	2	5.13	0	0.0
มากกว่า 75 บาท	16	41.02	16	41.02
จำนวนเงินเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	66.92 (28.94)		69.23 (36.01)	
ต่ำสุด : สูงสุด	20 : 100		20 : 200	
สถานภาพครอบครัว				
บิดามารดาอยู่ด้วยกัน	23	58.98	31	79.49
บิดามารดาแยกกันอยู่หรือหย่าร้าง	15	38.46	6	15.38
บิดาและ/หรือมารดาเสียชีวิต	1	2.56	2	5.13
ระดับการศึกษาสูงสุด				
ประถมศึกษาตอนต้น	0	0.0	1	2.56
ประถมศึกษาตอนปลาย	5	12.82	5	12.82
มัธยมศึกษาตอนต้น	34	87.18	33	84.62
โรคประจำตัว*				
ไม่มีโรคประจำตัว	38	97.44	34	87.18
อื่น ๆ (โรคโลหิตจาง โรคหอบหืด โรคเมร็ง)	1	2.56	5	12.83

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สิทธิการรักษาพยาบาล				
ไม่มีสิทธิการรักษาพยาบาล/จ่ายเอง	0	0.0	3	7.69
สิทธิหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สิทธิบัตรทอง)	37	94.87	36	92.31
สิทธิสวัสดิการการรักษาพยาบาลของ ข้าราชการ (จ่ายตรง)	2	5.13	0	0.0
ระยะทางจากบ้านถึงสถานบริการ สุขภาพ (โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ/ โรงพยาบาล)				
น้อยกว่า 1 กิโลเมตร	21	53.84	15	38.46
1 – 5 กิโลเมตร	17	43.59	19	48.72
มากกว่า 5 กิโลเมตร	1	2.57	5	12.82
ระยะทางเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	1.21 (1.66)		2.19 (2.58)	
ต่ำสุด : สูงสุด	0.10 : 10.00		0.10 : 9.00	
ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือไม่				
มี	0	0.0	0	0.0
ไม่มี	39	100	39	100
ท่านใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหรือไม่				
ใช่	39	100	39	100
ไม่ใช่	0	0.0	0	0.0

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านใช้รถในสถานะใด*				
เป็นผู้ขับขี่	39	100	39	100
เป็นผู้โดยสาร/ซ้อนท้าย	22	56.41	22	56.41
กรณีท่านเป็นผู้ขับขี่เองท่านใช้รถจักรยานยนต์มานานกี่ปี				
1 - 5 ปี	23	58.97	25	64.10
6 - 10 ปี	16	41.03	14	35.90
ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	4.92 (1.93)		4.77 (1.88)	
ต่ำสุด : สูงสุด	1 : 10		1 : 8	
ใน 1 สัปดาห์ท่านใช้รถจักรยานยนต์*				
4 - 6 วัน/สัปดาห์	12	30.77	16	41.00
6 วันขึ้นไป/สัปดาห์	27	69.23	23	59.00
ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกหยุดตรวจหรือไม่				
เคย	31	79.49	23	59.00
ไม่เคย	8	20.51	16	41.00

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อายุ สาเหตุที่ถูกเรียกให้หยุดตรวจเพราะอะไร*				
จับรถผิดกฎหมายจราจร	7	17.95	1	2.56
เมาแล้วจับ	2	5.13	1	2.56
คิดแปลงสภาพรถ	11	28.21	5	12.83
จับรถด้วยความเร็วสูง	5	12.83	2	5.13
มีผู้โดยสารซ้อนท้ายเกิน 1 คน	3	7.69	2	5.13
ไม่สวมหมวกนิรภัย	27	69.23	16	41.00
รถเสียงดังรบกวนผู้อื่น	6	15.38	2	5.13
อื่น ๆ	6	15.38	2	5.13
1 ปีที่ผ่านมาเคยเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรจากรยานยนต์หรือไม่				
เคย	17	43.59	15	38.46
ไม่เคย	22	56.41	24	61.54
ปกติทำงานใช้ความเร็วเฉลี่ยเท่าไรเมื่อขับจักรยานยนต์				
30 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	14	35.90	24	61.54
61 - 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	25	64.10	15	38.46
ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	72.18 (10.44)		64.39 (13.73)	
ต่ำสุด : สูงสุด	50 : 90		40 : 90	

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปกติทำนใช้ความเร็วสูงสุดทำไไหร่เมื่อ จับชีรรถจักรยานยนต์				
90 - 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	20	51.28	27	69.23
111 – 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	12	30.77	9	23.08
มากกว่า 130 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	7	17.95	3	7.69
ค่าเฉลี่ย (ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน)	117.82 (14.23)		111.03 (12.78)	
ต่ำสุด : สูงสุด	100 : 150		95 : 140	
ทำนเคยจับชีรรถจักรยานยนต์โดยมีคน นั่งเกิน 2 คนหรือไม่ (รวมทั้งคนจับและ ผู้โดยสาร)				
เคย	36	92.31	36	92.31
ไม่เคย	3	7.69	3	7.69
ทำนมีหมวกนิรภัยหรือไม่				
มี	36	92.31	21	53.85
ไม่มี	3	7.69	18	46.15
ถ้ามี ทำนสวมหมวกนิรภัยขณะจับชี รรถจักรยานยนต์หรือไม่				
ไม่เคยสวม	5	12.82	3	7.69
สวมเป็นบางครั้ง	34	87.18	36	92.31
สวมทุกครั้ง	0	0.0	0	0.0

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้อยู่มีอุปกรณ์ที่มีสภาพดีและใช้งานได้ดี=				
สัญญาณไฟหน้า	36	92.31	35	89.74
สัญญาณไฟท้าย	34	87.18	36	92.31
สัญญาณไฟเลี้ยว	32	82.05	33	84.61
กระจกส่องหลัง	28	71.79	23	58.97
เบรก หน้า/หลัง	34	87.18	35	89.74
ล้อรถ หน้า/หลัง	35	89.74	36	92.31
ยางรถ หน้า/หลัง	34	87.18	33	84.62
แตร	32	82.05	29	74.36
เกียร์	36	92.31	34	87.18
อื่น ๆ (ครีทซ์)	1	2.56	0	0.0
ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารและการโฆษณาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรหรือไม่				
ได้รับ	33	84.62	18	46.15
ไม่เคยได้รับ	6	15.38	21	53.84

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป

ลักษณะกลุ่มตัวอย่าง	กลุ่มทดลอง (n=39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<u>ถ้าได้รับ</u> ท่านเคยได้รับข้อมูลข่าวสาร				
จากแหล่งใดบ้าง				
วิทยุ	13	33.33	5	12.82
โทรทัศน์	34	87.18	14	35.90
สถานบริการสาธารณสุขต่างๆ	3	7.69	4	10.26
หนังสือ อิมท์/วารสาร/สิ่งพิมพ์	3	7.69	6	15.38
ต่างๆ				
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	5	12.82	1	2.56

* สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ จำแนกตามองค์ประกอบในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจกักรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา

ความรู้ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติภัย	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	39	100.0	0	0.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	1	2.56	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ระดับต่ำ	38	97.44	0	0.00	39	100.0	39	100.0
$\bar{x} \pm S.D.$	10.85 $\pm$ 4.20		29.64 $\pm$ 0.81		10.46 $\pm$ 3.79		9.95 $\pm$ 3.43	
ต่ำสุด : สูงสุด	3 : 21		27 : 30		4 : 20		4 : 20	

การเข้าถึงข้อมูลและบริการสุขภาพเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัย	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	39	100.0	0	0.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	18	46.15	0	0.00	6	15.38	4	10.26
ระดับต่ำ	21	53.85	0	0.00	33	84.62	35	89.74
$\bar{x} \pm S.D.$	20.64 $\pm$ 3.43		40.82 $\pm$ 2.67		19.49 $\pm$ 2.96		19.26 $\pm$ 2.48	
ต่ำสุด : สูงสุด	14 : 27		36 : 45		13 : 26		12 : 26	

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ จำแนกตามองค์ประกอบในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจรักรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา

การสื่อสารเพื่อเสริมสร้างการปฏิบัติตน	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	39	100.0	0	0.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	13	33.33	0	0.00	9	23.08	9	23.08
ระดับต่ำ	26	66.67	0	0.00	30	76.92	30	76.92
$\bar{x} \pm S.D.$	15.74 $\pm$ 2.17		31.72 $\pm$ 2.14		14.87 $\pm$ 2.40		15.26 $\pm$ 2.02	
ค่าสุด : สูงสุด	10 : 19		26 : 35		7 : 20		12 : 20	

การตัดสินใจในการปฏิบัติตน	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	38	97.44	0	0.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	9	23.08	0	0.00	9	23.08	5	12.82
ระดับต่ำ	30	76.92	1	2.56	30	76.92	34	87.18
$\bar{x} \pm S.D.$	27.67 $\pm$ 4.16		60.03 $\pm$ 8.17		27.72 $\pm$ 3.58		26.59 $\pm$ 3.19	
ค่าสุด : สูงสุด	17 : 19		51 : 105		18 : 36		20 : 33	

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ จำแนกตามองค์ประกอบในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจกักรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา

การจัดการตนเองในการป้องกันอุบัติภัย	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	39	100.0	0	0.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	16	41.03	0	0.00	7	17.95	4	10.26
ระดับต่ำ	23	58.97	0	0.00	32	82.05	35	89.74
$\bar{x} \pm S.D.$	29.21 $\pm$ 3.91		58.85 $\pm$ 3.15		28.03 $\pm$ 3.37		27.33 $\pm$ 3.74	
ค่าสุด : สูงสุด	22 : 39		52 : 65		22 : 37		22 : 38	

การรู้เท่าทันสื่อในการป้องกันอุบัติภัย	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	37	94.87	0	0.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	19	48.72	2	5.13	9	23.08	4	10.26
ระดับต่ำ	20	51.28	0	0.00	30	76.92	35	89.74
$\bar{x} \pm S.D.$	14.44 $\pm$ 2.10		27.44 $\pm$ 2.09		12.87 $\pm$ 2.43		12.23 $\pm$ 1.80	
ค่าสุด : สูงสุด	9 : 18		20 : 30		6 : 18		8 : 16	

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลของโปรแกรมสุขศึกษาร่วมกับการใช้แอปพลิเคชันไลน์เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ จำแนกตามองค์ประกอบในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจรัญยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา

พฤติกรรม การปฏิบัติตน	กลุ่มทดลอง (n=39)				กลุ่มเปรียบเทียบ (n=39)			
	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับสูง	0	0.00	39	100.0	0	.00	0	0.00
ระดับปานกลาง	23	58.97	0	0.00	9	23.08	3	7.69
ระดับต่ำ	16	41.03	0	0.00	30	76.92	36	92.31
$\bar{x} \pm S.D.$	61.03 $\pm$ 6.33		118.85 $\pm$ 5.41		56.13 $\pm$ 8.08		53.74 $\pm$ 5.72	
ค่าสุด : สูงสุด	44 : 74		102 : 130		33 : 74		44 : 70	

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

การเปรียบเทียบคะแนนค่าเฉลี่ยของตัวแปร ภายในกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการทดลองโดยใช้สถิติ Paired t-test
เมื่อข้อมูลมีการแจกแจงไม่ปกติใช้สถิติ Mann-Whitney U test*

ตัวแปร	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		Mean Difference	t	95%CI	p-value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.				
กลุ่มทดลอง (n = 39)								
ความรู้ความเข้าใจ	10.85	4.20	10.85	4.20	18.79 ± 4.41	-	[17.36,20.23]	< 0.001*
การเข้าถึงข้อมูลและบริการสุขภาพ	20.64	3.43	40.82	2.67	20.18 ± 3.19	-	[19.15,21.21]	< 0.001*
การสื่อสารเพื่อเสริมสร้างการปฏิบัติตน	15.74	2.17	31.72	2.14	15.97 ± 2.64	-	[15.12,16.83]	< 0.001*
การตัดสินใจในการปฏิบัติตน	27.67	4.16	60.03	8.17	32.36 ± 9.23	-	[29.37,35.35]	< 0.001*
การจัดการตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุ	29.21	3.91	58.85	3.15	29.64 ± 3.67	50.381	[28.45,30.83]	< 0.001
การรู้เท่าทันสื่อในการป้องกันอุบัติเหตุ	14.44	2.10	27.44	2.09	13.00 ± 2.80	-	[12.09,13.91]	< 0.001*
พฤติกรรมการปฏิบัติตน	61.03	6.33	118.85	5.41	57.82 ± 7.14	-	[55.50,60.14]	< 0.001*

มากกว่าก่อนการทดลอง
(p < 0.05)

มากกว่าก่อนการทดลอง 18.79 คะแนน
มากกว่าก่อนการทดลอง 20.18 คะแนน
มากกว่าก่อนการทดลอง 15.97 คะแนน
มากกว่าก่อนการทดลอง 32.36 คะแนน
มากกว่าก่อนการทดลอง 29.64 คะแนน
มากกว่าก่อนการทดลอง 13.00 คะแนน
มากกว่าก่อนการทดลอง 57.82 คะแนน

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

การเปรียบเทียบคะแนนค่าเฉลี่ยของตัวแปร ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ หลังการทดลองโดยใช้สถิติ Independent t-test
เมื่อข้อมูลมีการแจกแจงไม่ปกติใช้สถิติ Wilcoxon Signed – Rank test*

ตัวแปร	กลุ่มทดลอง (n = 39)		กลุ่มเปรียบเทียบ (n = 39)		Mean Difference	t	95%CI	p-value
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.				
หลังการทดลอง								
ความรู้ความเข้าใจ	29.64	0.81	9.95	3.43	19.69 ± 0.56	-	[18.57,20.81]	< 0.001*
การเข้าถึงข้อมูลและบริการสุขภาพ	40.82	2.67	19.26	2.48	21.56 ± 0.58	-	[20.40,22.73]	< 0.001*
การสื่อสารเพื่อเสริมสร้างการปฏิบัติตน	31.72	2.14	15.26	2.02	16.46 ± 0.48	-	[15.52,17.40]	<0.001*
การตัดสินใจในการปฏิบัติตน	60.03	8.17	26.59	3.19	33.44 ± 1.40	-	[30.64,36.23]	< 0.001*
การจัดการตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุ	58.85	3.15	27.33	3.74	31.51 ± 0.78	-	[29.59,33.07]	< 0.001*
การรู้เท่าทันสื่อในการป้องกันอุบัติเหตุ	27.44	2.09	12.23	1.80	15.21 ± 0.44	-	[14.33,16.08]	< 0.001*
พฤติกรรมการปฏิบัติตน	118.85	5.41	53.74	5.72	65.10 ± 1.26	51.606	[62.59,67.62]	< 0.001

มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ
(p < 0.05)

มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 19.69 คะแนน
มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 21.56 คะแนน
มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 16.46 คะแนน
มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 33.44 คะแนน
มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 31.51 คะแนน
มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 15.21 คะแนน
มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 65.10 คะแนน

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผลประเมินความพึงพอใจในการใช้สติ๊กเกอร์ไลน์เพื่อสร้างเสริมการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจากรยานยนต์ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา ภายในกลุ่มทดลอง หลังการทดลองใช้สติ๊กเกอร์ “ขับขี่ปลอดภัย”

การประเมินสติ๊กเกอร์ไลน์ กลุ่มทดลอง (n = 39)	$\bar{x} \pm S.D.$	ต่ำสุด : สูงสุด	ระดับความพึงพอใจ	จำนวน	ร้อยละ
รูปลักษณ์ของสติ๊กเกอร์ไลน์	4.53 ± 0.14	4.20 : 4.80	ระดับสูง	39	100.00
ความมีเอกลักษณ์ของสติ๊กเกอร์ไลน์	4.57 ± 0.24	4.00 : 5.00	ระดับสูง	39	100.00
ความหลากหลายของสติ๊กเกอร์ไลน์	4.58 ± 0.17	4.33 : 5.00	ระดับสูง	39	100.00
ด้านคุณภาพของข้อมูลสติ๊กเกอร์ไลน์	4.52 ± 0.12	4.29 : 4.71	ระดับสูง	39	100.00

กลุ่มทดลอง หลังการทดลองใช้สติ๊กเกอร์ไลน์ “ขับขี่ปลอดภัย” โดยมีการส่งสติ๊กเกอร์ไลน์และความรู้ต่างๆ เข้า Line Group Application “วัยซาส์...ขับขี่ปลอดภัย” ส่งวันละ 3 เวลา (08.00, 12.00, 18.00) โดยเริ่มการส่งสติ๊กเกอร์ไลน์ตั้งแต่กิจกรรมครั้งที่ 2 รวมระยะเวลา 11 สัปดาห์ กลุ่มทดลองมีความพึงพอใจในการใช้สติ๊กเกอร์ไลน์ “ขับขี่ปลอดภัย” อยู่ในระดับสูง เนื่องจากสติ๊กเกอร์ไลน์ทำให้กลุ่มทดลองเกิดความตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกวิธี ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร เนื่องจากสติ๊กเกอร์ไลน์ช่วยเสริมสร้างการปฏิบัติตน ปรับเปลี่ยนทัศนคติให้ถูกต้องในการขับขี่และการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจร สติ๊กเกอร์ไลน์เสริมสร้างแรงจูงใจให้กลุ่มเป้าหมายมีแรงจูงใจในการปฏิบัติตนให้ถูกต้องในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจากรยานยนต์

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

➤ กลุ่มทดลอง ภายหลังการทดลอง พบว่า

1. มีความสนใจในการทำใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น จำนวน 26 คน ร้อยละ 66.67
2. ไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจ ร้อยละ 97.44
3. มีการควบคุมในการใช้ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีขึ้น 30 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 28 คน ร้อยละ 71.79
(= 58.85, S.D. = 9.07)
4. มีการควบคุมในการใช้ความเร็วสูงสุดในการขับขี่ต่ำกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 39 คน ร้อยละ 100
(= 80.13, S.D. = 5.32)
5. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนนั่งเกิน 2 คน จำนวน 35 คน ร้อยละ 89.74
6. มีหมวกนิรภัย จำนวน 39 คน ร้อยละ 100
7. มีความใส่ใจในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 39 คน ร้อยละ 100
8. มีอุปกรณ์พร้อมใช้และใช้งานได้ดี ร้อยละ 70
9. ได้รับข้อมูลข่าวสารการโฆษณา/ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 100 โดยได้รับข้อมูลข่าวสารจาก สถานบริการสาธารณสุขต่างๆ ร้อยละ 100 เจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 100 และช่องทางอื่นๆ (แอปพลิเคชันไลน์, YouTube, Honda Safety APT, แอปพลิเคชัน EMS 1669, Internet) ร้อยละ 100

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

เนื่องจากกลุ่มทดลองมีการพัฒนาความรอบรู้ด้านสุขภาพทั้ง 6 ด้าน และพฤติกรรมเกิดความใส่ใจในการมีใบอนุญาตการขับขี่ ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยในการป้องกันศีรษะ การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจร และความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นเมื่อใช้ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจนถึงเสียชีวิต และยังทำให้บุคคลในชุมชนเกิดความรำคาญ หรืออาจเกิดอุบัติเหตุกับบุคคลอื่นๆ ที่ใช้ถนนร่วมกัน และกลุ่มทดลองมีความสนใจในการสืบค้นข้อมูลและเรียนรู้เกี่ยวกับการขับขี่และการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรในหลายช่องทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งแอปพลิเคชันต่างๆ เช่น YouTube, Honda Safety APT, Google, แอปพลิเคชัน EMS 1669 และ Internet

จึงทำให้ภายหลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีความรอบรู้ด้านสุขภาพทั้ง 6 ด้าน อยู่ในระดับสูง และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมถูกต้องตามกฎหมายจราจรได้บัญญัติไว้



ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้

1. การศึกษาครั้งนี้ทำให้ทราบว่าวัยรุ่นนอกระบบการศึกษาส่วนใหญ่ยังไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ควรมีหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบการอนุมัติให้มีและใช้ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับอำเภอ
3. ให้ความรู้แก่กลุ่มวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
4. ควรมีมาตรการในระดับชุมชนและเครือข่ายในการดูแลวัยรุ่นนอกระบบการศึกษาในด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์และในด้านอื่นๆ
5. สติกเกอร์ไลน์สามารถทำให้วัยรุ่นนอกระบบการศึกษาเกิดความตระหนักในการป้องกันอุบัติภัยจากการจราจรจรัญยานยนต์

ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเพิ่มเติมถึงพฤติกรรมและปัจจัยที่ส่งผลต่อการขับขี่ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา
2. ควรศึกษาข้อมูลอัตราการเกิดอุบัติเหตุในวัยรุ่นนอกระบบการศึกษาเพื่อทำสถิติเป็นรายปี
3. ศึกษาการมีใบอนุญาตขับขี่ของวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา เพื่อหามาตรการในการควบคุมกำกับให้วัยรุ่นนอกระบบการศึกษาทุกคนต้องตระหนักถึงความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
4. ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ออกแบบกิจกรรม และทำการทดลองเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นนอกระบบการศึกษา โดยเน้นความรอบรู้ด้านสุขภาพขั้นพื้นฐาน ในการวิจัยครั้งต่อไปจึงควรออกแบบกิจกรรม การเรียนรู้ให้วัยรุ่นนอกระบบการศึกษาได้มีการทำงานร่วมกับบุคคลอื่น เช่น คนในครอบครัว ชุมชน เพื่อเป็นการเพิ่มระดับความรอบรู้ด้านสุขภาพที่วัยรุ่นนอกระบบการศึกษาควรได้รับ

จบการนำเสนอ / ขอบพระคุณครับ



ณัฐวัตร ปัญญาใส >

ขับขี่ปลอดภัย

ไม่มีวันหมดอายุใช้งาน

100 (ราว 60 บาท)

เหรียญของฉัน: 0

ซื้อ

Ⓢ ราคาในสกุลเงินท้องถิ่นเป็นเพียงราคาอ้างอิงเท่านั้น ราคาจริงอาจแตกต่างกันไป โดยขึ้นกับจำนวนเหรียญที่ซื้อ

เสริมสร้างการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

โปรดแตะที่สติ๊กเกอร์เพื่อดูตัวอย่าง



สนับสนุนโดย ศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก
ภาควิชากุมารเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์
โรงพยาบาลรามาธิบดี มหาวิทยาลัยมหิดล

