

ชื่อวิทยานิพนธ์	การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
ผู้เขียน	นางสาวรณานุช อุปถัมภ์
สาขาวิชา	พยาบาลศาสตร์ (การพยาบาลผู้ใหญ่)
ปีการศึกษา	2547

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงบรรยายมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบความแตกต่างของการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาคใต้ จำนวนทั้งหมด 360 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มละ 180 คน คือ กลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เลือกกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง โดยใช้แบบสอบถาม 3 ส่วน คือ 1) แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป 2) แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัย การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) แบบสอบถามพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของข้อมูลทั่วไปและตัวแปรที่ศึกษา รวมทั้งเปรียบเทียบความแตกต่างของการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA)

ผลการศึกษาพบว่า

1. กลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยในระดับสูง ($\bar{X} = 4.25$, $SD = .31$) การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.38$, $SD = .57$) การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.65$, $SD = .51$) และมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.78$, $SD = .45$)

2. กลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยในระดับสูง ($\bar{X} = 4.43$, $SD = .35$) การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.65$, $SD = .53$) การรับรู้สมรรถนะของตนเองในของการขับขี่ปลอดภัยในระดับสูง ($\bar{X} = 3.78$, $SD = .60$) และมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยอยู่ในระดับดี ($\bar{X} = 3.87$, $SD = .54$)

3. การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยของกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .01$) การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัยในผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่ำกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .01$) การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของทั้งสองกลุ่มไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เมื่อใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA) ควบคุมเพศ การศึกษา และอาชีพ

ผลการศึกษานี้เป็นประโยชน์สำหรับพยาบาลและบุคลากรในทีมสุขภาพในการกำหนดแนวทางการให้ความรู้ในเรื่องการรณรงค์ส่งเสริมสุขภาพในส่วนของการวางแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ในผู้ป่วย นักเรียน นักศึกษาและประชาชนทั่วไป ซึ่งควรเน้นให้ตระหนักถึงประโยชน์ของพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ลดอุปสรรคในการปฏิบัติโดยการเสริมสร้างความเชื่อมั่นในสมรรถนะของตนเอง เพื่อให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น

Thesis Title Perceived Benefits, Perceived Barriers, Perceived Self-efficacy, and
Motorcycling Safety Behaviors of Persons with and without
Experience of Motorcycle Accidents

Author Miss Naranut Upathump

Major Program Nursing Science (Adult Nursing)

Academic Year 2004

Abstract

This study aimed to describe and compare perceived benefits, perceived barriers, perceived self-efficacy, and motorcycling safety behaviors of persons with and without experience of motorcycle accidents. The subjects were 360 motorcyclists in southern Thailand comprising two groups, 180 persons who had experienced a motorcycle accident, and another 180 who had never experienced a motorcycle accident. Purposive sampling technique was employed to recruit the subjects. The questionnaires used for collecting data consisted of three parts: 1) demographic information 2) perceived benefits, perceived barriers and perceived self-efficacy, and 3) motorcycling safety behaviors. The data were analyzed using descriptive statistics, and ANCOVA.

The results were as follows:

1. The persons who had experienced a motorcycle accident reported perceived benefits at a high level ($\bar{X} = 4.25$, $SD = .31$; theoretical range 1 – 5), perceived barriers at a moderate level ($\bar{X} = 3.38$, $SD = .57$), perceived self-efficacy at a moderate level ($\bar{X} = 3.65$, $SD = .51$), and had a high level of motorcycling safety behaviors ($\bar{X} = 3.78$, $SD = .45$).

2. The persons who had never experienced a motorcycle accident reported perceived benefits at a high level ($\bar{X} = 4.43$, $SD = .35$), perceived barriers at a moderate level ($\bar{X} = 3.65$, $SD = .53$), perceived self-efficacy at a high level ($\bar{X} = 3.78$, $SD = .60$), and had a high motorcycling safety behaviors ($\bar{X} = 3.87$, $SD = .54$).

3.. The perceived benefits of motorcycling safety behaviors among the persons who had never experienced a motorcycle accident were significantly higher than those of the persons who had had the experience of a motorcycle accident ($p < .01$).

The perceived barriers of motorcycling safety behaviors among the persons who had never experienced a motorcycle accident were significantly lower than those of the persons who had had the experience of a motorcycle accident ($p < .01$). There were no statistically significant differences of perceived self-efficacy or motorcycling safety behaviors between the two groups.

These findings could be used as baseline information by professionals to promote motorcycling safety behaviors for preventing and reducing motorcycle accidents in patients, students, and the general public. The findings suggest that to elevate the safety behaviors, a promotional campaign should emphasize the enhancement of peoples' awareness of the benefits of motorcycling safety behaviors, and reducing the barriers by increasing peoples' self-efficacy.