

บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงบรรยาย (descriptive research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ลักษณะของประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาคใต้ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในโรงพยาบาลศูนย์ 2 แห่งจาก 5 แห่งในภาคใต้ ได้แก่ โรงพยาบาลหาดใหญ่ โรงพยาบาลมหาสารนครศรีธรรมราช เนื่องจากเป็นโรงพยาบาลที่มีผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรมารับการรักษาเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และเป็นโรงพยาบาลศูนย์ที่รับผู้ป่วยจากโรงพยาบาลเครือข่ายจากจังหวัดใกล้เคียง โดยกำหนดให้โรงพยาบาลหาดใหญ่เป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรเขตภาคใต้ตอนล่างและโรงพยาบาลมหาสารนครศรีธรรมราชเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรเขตภาคใต้ตอนบน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. กลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล โดยเลือกใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling) ตามเกณฑ์ที่กำหนด ดังนี้
 - 1.1 มีอายุ 15 - 40 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งเพศหญิงและเพศชาย
 - 1.2 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ยกเว้นการบาดเจ็บของสมองที่ไม่สามารถให้ข้อมูลขณะสัมภาษณ์ และได้รับการตรวจรักษาในโรงพยาบาล
 - 1.3 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ปี
 - 1.4 มีสติสัมปชัญญะดีขณะเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล พูดและสื่อภาษาไทยได้ดี
 - 1.5 ยินดีให้ความร่วมมือในการวิจัย
2. กลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ใช้วิธีเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling) ตามเกณฑ์ที่กำหนด ดังนี้

2.1 มีอายุ 15 - 40 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งเพศหญิงและเพศชาย

2.2 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มาโรงพยาบาลด้วยสาเหตุอื่นที่ไม่ใช่การบาดเจ็บที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยเป็นผู้ป่วยโรคอื่นที่มารับการตรวจรักษาหรือเป็นผู้ที่พาผู้ป่วยมาตรวจหรือผู้ที่มาติดต่อราชการอื่นซึ่งไม่เคยได้รับบาดเจ็บและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลด้วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.3 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ปี

2.4 มีสติสัมปชัญญะดี สามารถพูดสื่อภาษาไทยได้ดี

2.5 ยินดีให้ความร่วมมือในการวิจัย

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปกำลังของการศึกษา (power of study) ของโพลิตและฮังเลอร์ (Polit & Hungler, 1999) ดังนี้

1. กำหนดค่าความเชื่อมั่น (α) ที่ .05

2. อำนาจการทดสอบ (power of test: $1-\beta$) ที่ 0.8 ซึ่งหมายถึง ค่าสูงสุดที่กำหนดขึ้นนี้จะลดความผิดพลาดของ Type II error

3. กำหนดขนาดอิทธิพล (effect size) ค่าความแตกต่างที่จะเกิดจากการเปรียบเทียบกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ที่ 0.3 โดยใช้เหตุผลขนาดอิทธิพลขนาดเล็ก เนื่องจากโพลิตและฮังเลอร์ (Polit & Hungler, 1999) ได้แนะนำไว้ว่าในการศึกษางานวิจัยที่มีประชากรจำนวนมากควรใช้ขนาดอิทธิพลของกลุ่มตัวอย่างขนาดเล็ก คือ 0.2 - 0.4 และใช้การคำนวณหาขนาดอิทธิพลจากสูตรของโคเฮน (Cohen, 1988) จากค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของทั้งสองกลุ่ม จากการศึกษาที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันที่ผ่านมาของเฉลิมขวัญ (2541) เกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินโรงพยาบาลตำรวจได้ขนาดอิทธิพลที่ .3 และการศึกษาของบัญชา (2538) เกี่ยวกับความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ได้ขนาดอิทธิพลที่ .24

4. ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจากตาราง 19-6 สำหรับการศึกษเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่าง 2 กลุ่ม จำนวนกลุ่มละ 174 ราย ดังนั้นในการศึกษานี้ผู้วิจัยกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษากลุ่มละ 180 ราย ตามคุณสมบัติที่กำหนด รวมประชากรที่ต้องศึกษาจำนวนทั้งสิ้น 360 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคลประกอบด้วยเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพหลัก ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ สาเหตุที่มาโรงพยาบาล

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัย การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยแบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์และการรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ดัดแปลงจากแบบสอบถามของสุริวัลย์ (2547) สร้างจากแนวคิดความเชื่อสุขภาพของเบคเกอร์ (Becker, 1974) ซึ่งเพนเดอร์นำแนวคิดนี้มาปรับปรุงใช้ในแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพ โดยมีข้อคำถามจากเอกสารและงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในด้านการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยจำนวน 8 ข้อ การรับรู้อุปสรรคของการขับขี่ปลอดภัย 8 ข้อ ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ

ข้อคำถามเชิงบวก

เห็นด้วยอย่างยิ่ง หมายถึง คำตอบนั้นตรงการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด ให้คะแนน 5 คะแนน

เห็นด้วย หมายถึง คำตอบนั้นตรงการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมาก ให้ 4 คะแนน

ไม่แน่ใจ หมายถึง คำตอบนั้นผู้ตอบรู้สึกไม่แน่ใจ ให้ 3 คะแนน

ไม่เห็นด้วย หมายถึง คำตอบนั้นไม่ตรงการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากให้ 2 คะแนน

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง หมายถึง คำตอบนั้นไม่ตรงการรับรู้ตามความเข้าใจของผู้ตอบมากที่สุด ให้ 1 คะแนน

ข้อคำถามเชิงลบ ให้กลับคะแนนเป็นค่าตรงกันข้ามจาก 5 คะแนนเป็น 1 คะแนน 4 คะแนนเป็น 2 คะแนน 3 คะแนนเป็น 3 คะแนน 2 คะแนนเป็น 4 คะแนน และ 1 คะแนนเป็น 5 คะแนน ตามลำดับ

แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัย ใช้ค่าเฉลี่ย 1 - 5 คะแนน เพื่อแบ่งระดับของการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัย โดยนำมาแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้หลักสถิติการคำนวณหาอันตรภาคชั้น (ชูศรี, 2546)

$$\text{จากสูตร} \quad \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนช่วง}}$$

คะแนน 1.00 – 2.33 คะแนน คือ การรับรู้ประโยชน์การขับขี่ปลอดภัยต่ำ

คะแนน 2.34 – 3.68 คะแนน คือ การรับรู้ประโยชน์การขับขี้อปลดกภัยปานกลาง
 คะแนน 3.69 – 5.00 คะแนน คือ การรับรู้ประโยชน์การขับขี้อปลดกภัยสูง
 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคของการขับขี้อปลดกภัย จำนวน 8 ข้อ ใช้ค่าเฉลี่ย 1 - 5 คะแนน
 นำมาแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้หลักสถิติการคำนวณหาอันตรภาคชั้น (ชูศรี, 2546) จากสูตรที่กล่าว
 มาแล้วข้างต้น

คะแนน 1.00 – 2.33 คะแนน คือ มีการรับรู้ว่าเป็นอุปสรรคในการขับขี้อปลดกภัยสูง
 คะแนน 2.34 – 3.67 คะแนน คือ มีการรับรู้ว่าเป็นอุปสรรคในการขับขี้อปลดกภัยปานกลาง
 คะแนน 3.68 – 5.00 คะแนน คือ มีการรับรู้ว่าเป็นอุปสรรคในการขับขี้อปลดกภัยต่ำ
 แบบสอบถามการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี้อปลดกภัยจำนวน 8 ข้อ ดัดแปลง
 จากแบบวัดความสามารถแห่งตนของบุปผา (2542) ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี้อ
 รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สร้างจาก
 แนวคิดความสามารถแห่งตนของแบนดูรา (Bandura, 1984) ซึ่งเพนเดอร์นำแนวคิดนี้มาพัฒนา
 ปรับปรุงใช้ในแนวคิดการส่งเสริมสุขภาพ มีข้อคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

ข้อคำถามเชิงบวก

ความเชื่อมั่นว่าจะปฏิบัติได้มากที่สุด ให้คะแนน 5 คะแนน

ความเชื่อมั่นว่าจะปฏิบัติได้มาก ให้คะแนน 4 คะแนน

ความเชื่อมั่นว่าจะปฏิบัติได้ปานกลาง ให้คะแนน 3 คะแนน

ความเชื่อมั่นว่าจะปฏิบัติได้น้อย ให้คะแนน 2 คะแนน

ความเชื่อมั่นว่าจะปฏิบัติได้น้อยที่สุด ให้คะแนน 1 คะแนน

ข้อคำถามเชิงลบ ให้กลับคะแนนเป็นค่าตรงกันข้ามจาก 5 คะแนนเป็น 1 คะแนน 4 คะแนน
 เป็น 2 คะแนน 3 คะแนนเป็น 3 คะแนน 2 คะแนนเป็น 4 คะแนน และ 1 คะแนนเป็น 5 คะแนน
 ตามลำดับ

การแปลความหมายค่าของคะแนนการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี้อปลดกภัย
 จำนวน 8 ข้อ ใช้ค่าเฉลี่ย 1 - 5 คะแนน นำมาแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้หลักสถิติการคำนวณหา
 อันตรภาคชั้นจากสูตรที่กล่าวมาแล้วข้างต้น (ชูศรี, 2546)

คะแนน 1.00 - 2.33 คะแนน คือ การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี้อปลดกภัยต่ำ

คะแนน 2.34 - 3.67 คะแนน คือ การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี้อปลดกภัยปานกลาง

คะแนน 3.68 - 5.00 คะแนน คือ การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี้อปลดกภัยสูง

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการขับขี้อปลดกภัยของผู้ขับขี้อรถจักรยานยนต์ ดัดแปลง
 มาจากแบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของสุริวัลย์ (2547) สร้างจาก

การค้นคว้าทบทวนวรรณกรรม มีข้อคำถามเกี่ยวกับการขับขีที่ปลอดภัย ได้แก่ ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท เพิ่มเติมข้อคำถามในเรื่องการมีมารยาทในการขับขีและปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ การตรวจสภาพรถ ลักษณะคำตอบเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ คือ

ข้อคำถามเชิงบวก

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบกระทำทุกครั้ง ให้ 5 คะแนน

ปฏิบัติเป็นประจำ หมายถึง ผู้ตอบกระทำสม่ำเสมอทุกวันหรือกระทำทุกครั้ง ให้ 4 คะแนน

ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบกระทำเป็นส่วนใหญ่อหรือกระทำบ่อยครั้ง ให้ 3 คะแนน

ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง หมายถึง ผู้ตอบกระทำเป็นส่วนน้อย ให้ 2 คะแนน

ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบไม่เคยกระทำเลย ให้ 1 คะแนน

ข้อคำถามเชิงลบ ให้กลับคะแนนเป็นค่าตรงกันข้ามจาก 5 คะแนนเป็น 1 คะแนน 4 คะแนนเป็น 2 คะแนน 3 คะแนนเป็น 3 คะแนน 2 คะแนนเป็น 4 คะแนน และ 1 คะแนนเป็น 5 คะแนน ตามลำดับ

แบบสอบถามพฤติกรรมกรรมการขับขีปลอดภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์มีข้อคำถาม 23 ข้อ ใช้ค่าเฉลี่ย 1 - 5 คะแนน โดยแบ่งเป็น 3 ระดับ โดยใช้หลักสถิติการคำนวณหาอันตรายภาคขึ้นจากสูตรที่กล่าวมาแล้วข้างต้น (ชูศรี, 2546)

คะแนน 1.00 - 2.33 คะแนน หมายถึง มีพฤติกรรมกรรมการขับขีปลอดภัยในระดับควรปรับปรุง

คะแนน 2.34 - 3.67 คะแนน หมายถึง มีพฤติกรรมกรรมการขับขีปลอดภัยในระดับพอใช้

คะแนน 3.68 - 5.00 คะแนน หมายถึง มีพฤติกรรมกรรมการขับขีปลอดภัยในระดับดี

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

1. การหาความตรงของเนื้อหา (content validity) ของเครื่องมือ นำแบบสอบถามไปทดสอบความตรงตามเนื้อหาโดยผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยอาจารย์พยาบาลผู้ชำนาญด้านพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ 2 ท่าน ดำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตรปฏิบัติงานจราจร 1 ท่าน ปรับปรุงข้อความตามข้อเสนอแนะ และความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิ

2. การหาความเที่ยง (reliability) ของเครื่องมือ ภายหลังปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิแล้ว นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับผู้มีลักษณะเหมือนกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มจำนวน 20 ราย แล้วจึงนำไปหาความเที่ยงโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach' s coefficient) ซึ่งแบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับขีปลอดภัย

มีค่าความเที่ยงเท่ากับ .71 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัยมีค่าความเที่ยงเท่ากับ .85 แบบสอบถามการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์มีค่าความเที่ยงเท่ากับ .72 และแบบสอบถามพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยมีค่าความเที่ยงเท่ากับ .94 ค่าความเที่ยงหลังจากเก็บข้อมูลทั้ง 360 คน ได้ผลดังนี้ การรับรู้ประโยชน์ของการขับที่ปลอดภัย มีค่าความเที่ยงเท่ากับ .80 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัยมีค่าความเที่ยงเท่ากับ .71 แบบสอบถามการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์มีค่าความเที่ยงเท่ากับ .70 และแบบสอบถามพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยมีค่าความเที่ยงเท่ากับ .85

การพิทักษ์สิทธิของผู้เข้าร่วมวิจัย

ผู้วิจัยชี้แจงการพิทักษ์สิทธิกับผู้เข้าร่วมวิจัยทุกรายด้วยวาจา (ภาคผนวก ก) โดยแนะนำตัวเอง ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลและระยะเวลาในการเก็บข้อมูล พร้อมทั้งชี้แจงให้ทราบถึงสิทธิของผู้เข้าร่วมการวิจัยในการตอบรับหรือการปฏิเสธการวิจัยครั้งนี้ โดยไม่มีผลต่อผู้ป่วย ผู้เข้าร่วมวิจัย หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการรักษาพยาบาล หรือการบริการอื่นๆ ที่จะได้รับจากโรงพยาบาลแต่อย่างใด นอกจากนี้ในระหว่างการวิจัยหากผู้เข้าร่วมการวิจัยต้องการขอหยุดการเข้าร่วมการวิจัยครั้งนี้ก็สามารถทำได้โดยไม่ผลกระทบบิตๆเช่นกัน ชี้แจงให้ทราบว่า ข้อมูลต่างๆที่ได้รับจากการวิจัยในครั้งนี้จะเก็บไว้เป็นความลับ การนำเสนอข้อมูลต่างๆจะนำเสนอโดยรวมไม่มีการเปิดเผยชื่อและนามสกุลที่แท้จริง และหากมีข้อสงสัยเกี่ยวกับการทำวิจัยสามารถสอบถามผู้วิจัยได้

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตัวเอง โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. ขั้นตอนเตรียมการ หลังจากเสนอโครงการผ่านคณะกรรมการจริยธรรมของคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
 - 1.1 ขอนหนังสือแนะนำตัวจากคณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ถึงผู้อำนวยการโรงพยาบาลเพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล
 - 1.2. ภายหลังจากได้รับการอนุมัติแล้ว ผู้วิจัยนำหนังสือแนะนำตัวเสนอตามสถานที่ที่ผู้วิจัยไปเก็บข้อมูล เพื่อแนะนำตัว ชี้แจงรายละเอียด และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล
2. ขั้นตอนการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1. กลุ่มที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ได้รับการรักษาในโรงพยาบาล ผู้วิจัยขอรายชื่อ และศึกษารายงานประวัติของผู้ป่วย พบกลุ่มตัวอย่างเพื่อแนะนำตัว และอธิบายให้กลุ่มตัวอย่างทราบถึงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย ขั้นตอนการเก็บข้อมูล พร้อมทั้งขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและให้การพิทักษ์สิทธิก่อนเก็บรวบรวมข้อมูล

2.2 ส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มาโรงพยาบาลด้วยสาเหตุอื่น โดยเป็นผู้ป่วยโรคอื่น/ญาติผู้ป่วย พบกลุ่มตัวอย่างผู้ป่วยโรคอื่นด้วยการขอรายชื่อและศึกษารายงานประวัติของผู้ป่วย แนะนำตนเองและอธิบายให้กลุ่มตัวอย่างทราบถึงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย ขั้นตอน การเก็บข้อมูลพร้อมทั้งขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและให้การพิทักษ์สิทธิก่อนเก็บรวบรวมข้อมูล

2.3 ผู้วิจัยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถาม โดยใช้เวลาสอบถามคนละประมาณ 30 - 45 นาที

2.4 ทบทวนความครบถ้วนของข้อมูลในแบบสอบถาม หากพบว่าแบบสอบถามไม่สมบูรณ์ให้กลุ่มตัวอย่างตอบเพิ่มเติมให้สมบูรณ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลไปวิเคราะห์โดยวิธีทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/ PC (Statistic package for the social science/ personal computer) กำหนดความมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยหาจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. หาค่าคะแนนเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และระดับคะแนนการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนและพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
3. เปรียบเทียบการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยรวมและรายข้อ ใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA)