

เอกสารอ้างอิง

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2549). รายงานโลก เรื่อง การป้องกัน
การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย.
- กฤษเนตร เกษสระ. (2548). การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาก
รถจักรยานยนต์กับนักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต (ต่อเนื่อง). วิทยานิพนธ์
ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- กองระบาดวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2542). การบาดเจ็บและการเสียชีวิตของ
ผู้ใช้รถจักรยานยนต์. กรุงเทพฯ: สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
- กองสถิติสาธารณสุข. (2545). รายงานประจำปี 2544. สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
กรุงเทพฯ: [ม.ป.พ.].
- กองสุขศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2546). เวทีประชาคมสร้างสรรค์พฤติกรรม
สุขภาพเด็กไทย. กรุงเทพฯ: องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา, & สุภา เทียมทอง. (2538). การตายจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัด
สงขลา. สงขลาเวชสาร, 13(1-2), 25-32.
- เกษมทรัพย์ ปิ่นสุวรรณ. (2547). Injury Prevention in Road Safety สารวันอนามัยโลก ปี 2547.
กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- คำณวน อึ้งชูศักดิ์ และคณะ. (2541). การประมวผลและสังเคราะห์องค์ความรู้ด้านระบาดวิทยา
ในประเทศไทย:กรณีเฝ้าระวังโรค. กรุงเทพฯ: กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข.
- จรรยา เศรษฐบุตร, อัญชลี วรางค์รัตน์, & จิรจิต บุญชัยวัฒนา. (2541). รายงานการสำรวจภาวะ
เยาวชนไทย พ.ศ. 2541. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- จรินทร์ ธานีรัตน์. (2525). สวัสดิศึกษา. กรุงเทพฯ: โอเคียนสโตร์.
- จินตนา ยูนิพันธ์. (2532). “การวิจัยพฤติกรรมสุขภาพ : ขอบข่ายที่ซ้อนทับกับการวิจัยทางการ
พยาบาล”. วารสารพยาบาลศาสตรจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 10(3), 124-35.
- จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์. (2538). ทศนคติ ความเชื่อ และพฤติกรรม: การวัด การพยากรณ์ และ
การเปลี่ยนแปลง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สามดีการพิมพ์.
- จารุวรรณ นิพพานนท์. (2543). พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพในงานสาธารณสุข.
ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษาและสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

- จุฬารักษ์ โสตะ. (2541). **สวัสดิศึกษา**. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- . (2543). **การส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่**. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- . (2546). **กลยุทธ์การพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ**. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จุฬารักษ์ โสตะ และคณะ. (2542). **การศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษา**. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ณรงค์ ณ เชียงใหม่. (2532). **อุบัติเหตุวิทยา**. กรุงเทพฯ: โอ เอส พริ้นติ้ง เฮาส์.
- ณัฐวุฒิ ภิญโญทรัพย์. (2551). **ผลของการใช้กระบวนการกลุ่มต่อการพัฒนาความมีระเบียบวินัยในตนเองของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2**. วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการแนะแนวและให้คำปรึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ทัศนีย์ ดันตวิวงศ์และคณะ. (2542). **การให้คำปรึกษาแบบกลุ่ม**. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- ธนวรรณ อัมสมบุญ. (2544). **สุขศึกษาและการประชาสัมพันธ์งานสาธารณสุข หน่วยที่ 1-8 (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1)**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- ธิดารัตน์ ทองเท่งดี. (2541). **การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับชีร์รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเอกสุขศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บัณฑิต ธนชัยเศรษฐ์. (2542). **ปัญหาและทางเลือกแรงงานเด็กในภาวะวิกฤติ**. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.].
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ, & สวิง สุวรรณ. (2536). **พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพและสุขศึกษา**. กรุงเทพฯ: เจ้าพระยาการพิมพ์.
- ปรากรม วุฒิพงศ์และคณะ. [ม.ป.ป.]. **รายงานการศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนใน 8 จังหวัดของประเทศไทย**. นนทบุรี: สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.
- พัชรินทร์กร ทาน้อย. (2551). **ประสิทธิผลของการสร้างเสริมทักษะชีวิตและการจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดหนองบัวลำภู**. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ไพฑูริย์ สุริยวงศ์ไพศาล. (2546). **ตำราระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร**. กรุงเทพฯ: โฮลิสติก พับลิชชิง

- ไพรินทร์ สมุทรเสน. (2542). การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนชายวิทยาลัยอาชีวศึกษาจังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ยอดพล ธนาปริบูรณ์ และคณะ. (2549). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน. สถานการณ์สุขภาพของประเทศไทย, 9(2), 17-23.
- ยังศักดิ์ จิตตะโคตร และคณะ. (2543). ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติและการปฏิบัติการสวมหมวกนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอดุหมพพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. ศรีสะเกษ: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอดุหมพพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ.
- เขวถักขณ อนุรักษ์ และคณะ. (2543). การศึกษารูปแบบและการใช้รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของหมู่บ้านโดยความร่วมมือขององค์กรปกครองท้องถิ่น กรรมการหมู่บ้านและเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยตำบลน้ำเกียน จังหวัดน่าน.. น่าน: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน.
- รุจิรา คงสงศ์. [ม.ป.ป]. เอกสารประกอบการสอน วิชาสุขศึกษา. ขอนแก่น: ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (เอกสารอัดสำเนา).
- โรงพยาบาลนุชกร. (2551). สรุปรายงานประจำปี. อุบลราชธานี: โรงพยาบาลนุชกร.
- วิจิตร นุชชะโหดระ. (2530). วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์.
- _____. (2536). เอกสารสรุปผลการสัมมนาเพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: รุ่งศิลป์การพิมพ์.
- วนิดา ทองคีนอก. (2550). การประยุกต์รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์เพื่อส่งเสริมการตรวจเต้านมด้วยตนเองของแกนนำสตรีและการสร้างเครือข่ายในกลุ่มอายุ 30 ปี ขึ้นไป ตำบลตลาดไพร อำเภอประทาย จังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วิทยา ชาดิปัญญาชัย และคณะ. (2540). หลักการ กลวิธี และผลการดำเนินงานโครงการควบคุมอุบัติเหตุจราจร. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- วินิจ เกตุขำ, คมเพชร ฉัตรสุกกุล. (2522). กระบวนการกลุ่ม. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.

- วิศิษฐ์ บุญสุชาติ. (2547). การสร้างโปรแกรมทักษะเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
สำหรับนักศึกษาชั้นปีที่ 1 มหาวิทยาลัยขอนแก่น. วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตร
มหาบัณฑิต สาขาวิชาหลักสูตรและการสอน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วัลลดา เล้ากอบกุล. (2542). การประยุกต์แบบจำลองการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์เพื่อ
ส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพของสตรีวัยก่อนหมดประจำเดือน อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี.
วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเอกสุขภาพ บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศิริกุล กุลเลียบ, & อำนาจ ถนอมทรัพย์. (2545). การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยใน ผู้ใช้
รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้นั่งตอนท้ายรถยนต์ในเขต
เทศบาลนครขอนแก่น. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- ศูนย์วิจัยเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก. (2547). รายงานสถานการณ์
การบาดเจ็บและสาเหตุการตายของกลุ่มเด็กและวัยรุ่น. กรุงเทพฯ:
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. (2543). สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุข
ในประเทศไทย พ.ศ.2541. นนทบุรี: กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.
- สถาบันราชภัฏสวนดุสิต. (2541). พฤติกรรมเสี่ยงของคนไทย: สวนดุสิตโพล. กรุงเทพฯ:
สถาบันราชภัฏสวนดุสิต. (เอกสารอัดสำเนา).
- สุชาดา เกิดมงคลการ. (2544). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวม
หมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวิทยาลัยการอาชีพไทรน้อย
ชั้นปีที่ 1 จังหวัดนนทบุรี. เชียงใหม่: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สุมาลัย รงนัย. (2543). ผลของโปรแกรมสุขภาพต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกัน
อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัด
ศรีสะเกษ. วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2543). ผลสำรวจผู้ขับขี่ทั่วไปในเรื่อง “เมาไม่ขับ”.
กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- อมรรัตน์ โพธิ์พรรค, พรพันธ์ บุญรัตพันธ์, กุลยา นาคสวัสดิ์, ดุสิต สุจิรัตน์, วีระศักดิ์
จงส์วัฒนวงศ์, & ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. (2538). การศึกษาการใช้ความเร็ว ในการ
ขับขี่ และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจของผู้ขับขี่ยานยนต์ ใน
กรุงเทพมหานคร. วารสารวิทยาการระบาด, 4(1), 32-39.

- อรุณ จิรวัดน์กุล และคณะ. (2542). **ชีวิตรติ. พิมพ์ครั้งที่ 3. ขอนแก่น: คลังนานาวิทยา.**
- อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม. (2546). **ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการส่งเสริมสุขภาพของนักเรียนระดับมัธยมศึกษากรณีศึกษาโรงเรียนขอนแก่นพัฒนศึกษา ตำบลสำราญ จังหวัดขอนแก่น. ขอนแก่น: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองขอนแก่น.**
- อัญชนา ณ ระนอง. (2550). **ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย : อาณาจักรของความไม่รู้. วารสารพัฒนบริหารศาสตร์, 47(4), 54.**
- Best, J.W. (1981). **Research Education. 3rd ed. New Jersey: prentice-Hall.**
- Bloom Benjamin S. (ed). (1975). **Taxonomy of Educational objectives, Hand book I : Cognitive Domain. New York: David McKay company.**
- Laflamme, L., Engstrom, K., & research fellow. (2002). **Socioeconomic differences in Swedish children and adolescents injured in road traffic incidents: cross sectional study. BMJ, 16(324), 396-397.**
- Mary N. et al. (2007). **A School-Based Physical Activity Program Tailored to Adolescent Girl. Retrieved July 5, 2008, from <http://www.Scientificjournals.org/journals2007/articles/1033.htm>.**
- Mock, CN., Maier, RV., Boyle, E., Pilcher, S., & Rivara. (1975). **FP Injury prevention strategies to promote helmet use decrease severe head injuries at level 1 trauma center. Journal of Trauma, 35(2), 948-9.**
- Parvaneh T. et al., (2008). **A School-Based randomized controlled trial to improve Physical Activity among Iranian high school girls. Retrieved June 10, 2008, from <http://www.Scientificjournals.org/journals2007/articles/1033.htm>.**
- Pender NJ., & Pender A.R. (1987). **Health Promotion in Nursing Practice. 2nd ed. Los Angeles Coliformic: Appleton & Lange.**
- _____. (1987). **Health Promoting in Nursing Practice. 3rd ed. USA.: Appleton & Lange.**
- Pender NJ. (1996). **Health Promoting in Nursing Practice. 3rd ed. Los Angeles Coliformic: Appleton & Lange.**

- Reeder AI., et al. (2007). **Rider traning, reasons for ridding, and the social context of riiding among yong on-road motorcyclist in New Zeland.** Retrieved June 15, 2007, from:
<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/sites/entrize?Db=pubmed&Cmd:Showdetailvie w&TremToserch=8908759&ordinalpos=22&itool=entersystem2.pentre. pubmed. resultspanel.pubmed.RVDocSu>.
- Wells, S. et al. (2004). Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study. **BMJ.**, 10(328), 857.
- Wojtowicz, G. Greg., Peveler, linda. A., Eddy, James. M., Waggle Susan. B., & Fitzhugh, Eugene C. (1992). The Midfield High School Safety Belt Incentive Program. **Journal of Health** , 62(9), 22-29.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แผนการจัดกิจกรรมการเรียนรู้

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 1

การจัดสื่อทางสุขศึกษา เรื่อง “ การป้องกันอุบัติเหตุจากจักรยานยนต์ ”

วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อให้นักเรียน

1. เกิดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร
2. การปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร

แนวคิด

การกระตุ้นเตือนโดยใช้สื่อต่างๆ ที่ผู้วิจัยจัดทำมาเพื่อนำมาแจกแก่นักเรียน เพราะสื่อทางสุขศึกษาก็เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนให้นักศึกษายอมรับและเป็นแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในแนวทางที่ต้องการได้

กิจกรรม

1. ผู้วิจัยได้นำแผ่นพับและสติ๊กเกอร์เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร มาแจกจ่ายให้นักเรียน
2. นักเรียนกลุ่มเป้าหมายมีการจัดบอร์ดสุขศึกษาเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร เพื่อกระตุ้นเตือนทุกครั้งเมื่อมีการเดินผ่านบอร์ดสุขศึกษา
3. ให้สุขศึกษาโดยผ่านเสียงตามสายที่เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร เพื่อที่จะให้นักเรียนมีความรู้เพิ่มขึ้นและได้ตระหนักถึงเหตุการณ์ที่ได้นำมาเสนอในแต่ละครั้ง

สื่อและอุปกรณ์

1. แผ่นพับและสติ๊กเกอร์เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร
2. โปสเตอร์และภาพเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และอุปกรณ์ในการจัดบอร์ด
3. เทปและ CD ที่เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร เพื่อจัดเสียงตามสายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

การประเมินผล

1. สังเกตการณ์มีส่วนร่วมของนักเรียนในการแสดงความคิดเห็น
2. สังเกตความสนใจ

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 2

“ กิจกรรมกลุ่มสัมพันธ์ ”

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อให้นักเรียน ได้พัฒนาความสัมพันธ์ของคนแต่ละคนในกลุ่ม และสามารถทำงานร่วมกัน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เฉพาะ หลังจบกิจกรรมนักศึกษาสามารถ

1. ทำความรู้จักและสร้างบรรยากาศให้เป็นกันเองระหว่างกลุ่ม
2. มีปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกลุ่ม ได้แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างกัน
3. แสดงความรู้สึก ทศนคติที่ดีต่อหวนกนิรภัยกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

แนวคิดหลัก

กระบวนการกลุ่ม หมายถึง ที่รวมแห่งแนวคิด และประสบการณ์ของบุคคลหลายๆ ฝ่าย ที่มาพบปะสังสรรค์กันด้วยความรู้สึกร่วมกันและความสัมพันธ์ ซึ่งการปฏิสัมพันธ์ของสมาชิกกลุ่มนี้จะช่วยกันพบวิธี ในการแก้ปัญหาที่น่าพอใจร่วมกัน ทำให้แต่ละคนมีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้ และประสบการณ์ระหว่างกัน ความสัมพันธ์ของกลุ่ม ก่อให้เกิดความสามัคคีที่รวมแรง ร่วมใจกันทำงานหรือกำหนดกิจกรรมเพื่อส่วนรวม“กลุ่ม”จึงนับว่ามีพลัง ซึ่งสามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาชุมชนในทุกๆ ด้าน

อิทธิพลของกลุ่มที่มีต่อสมาชิก

1. กลุ่ม มีอิทธิพลต่อการเรียนของบุคคลที่เป็นสมาชิกอย่างมาก วิธีการที่สมาชิก แก้ปัญหาการจดจำ การประพฤติปฏิบัติ การสร้างนิสัย และเจตคติ การดำเนินชีวิต การทำงาน ตลอดจนความพยายามที่จะบรรลุ เป้าหมายของบุคคล ล้วนอยู่ภายใต้อิทธิพลของกลุ่มทั้งสิ้น
2. กลุ่ม เป็นเครื่องสนับสนุน และช่วยให้สมาชิกสามารถแสดงออกซึ่ง ความรู้สึกนึกคิด อากัปกริยาต่างๆ ทั้งในทางที่ดีและไม่ดี
3. กลุ่ม ช่วยสนองความต้องการของสมาชิก นั่นคือ การที่สมาชิกมารวมกันเป็นกลุ่มนั้น แต่ละคนย่อมมีความต้องการอยู่ในจิตใจของตน ซึ่งบุคคลอื่นอาจทราบ หรือไม่ทราบก็ได้ และโดยธรรมชาติของมนุษย์นั้น ย่อมจะอยู่คนเดียวไม่ได้ เพราะจะเกิดความเบื่อหน่าย บุคคลทุกคนย่อมต้องมีพรรคพวก เพื่อนฝูง ต้องการความรัก การยอมรับจากกลุ่ม จึงเป็นเหตุให้คนเผลอเข้าร่วมกลุ่มกับคนอื่น ๆ มากขึ้น เพราะหวังว่ากลุ่มจะช่วยสนองความต้องการของตนได้

4. กลุ่ม มีอิทธิพลเหนือผลงานและการทำงานของสมาชิก จะเห็นได้จากการทำงานของบุคคลแต่ละคน การที่บุคคลจะทำงานได้ดี มีประสิทธิภาพเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับเพื่อนๆ ในกลุ่ม ถ้าสมาชิกส่วนใหญ่ของกลุ่ม มีความกระตือรือร้นในการทำงาน ก็จะทำให้สมาชิกส่วนน้อยมีความกระตือรือร้นไปด้วย

5. กลุ่ม ช่วยให้สมาชิกมองเห็นภาพของตนเองชัดเจนขึ้น คือช่วยให้สมาชิกทราบว่าตนเป็นอย่างไร ความมั่นใจ ความภาคภูมิใจ สิ่งเหล่านี้สมาชิกไม่สามารถรู้เห็นได้ด้วยตนเองอย่างชัดเจนขึ้นอยู่กับบุคคลอื่นๆ หรือกลุ่มที่จะสะท้อนให้เห็นสภาพของสมาชิกแต่ละคนว่าเป็นอย่างไร

6. กลุ่ม มีอิทธิพลในการช่วยตัดสินใจ ในกรณีที่มีปัญหาหรือมีสิ่งที่ต้องเลือก ต้องตัดสินใจ อาจใช้มติของกลุ่มเป็นเครื่องตัดสินใจได้ คือเปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคน ได้มีส่วนร่วมออกความเห็น เกี่ยวกับวิธีการที่จะแก้ปัญหานั้นๆ ซึ่งจะทำให้ง่ายต่อการตัดสินใจ และยังก่อให้เกิดความเข้าใจอันดีต่อการในหมู่สมาชิกอีกด้วย

7. กลุ่ม มีอิทธิพลเหนือความกลัว ความวิตกกังวล ความท้อแท้ใจของสมาชิก เช่น คนที่มีความกลัว เมื่อเข้าไปอยู่ในกลุ่มเพื่อนๆ เขาสามารถปรับตัวให้คลายความกังวลลงได้ เมื่อเห็นเพื่อนๆ ในกลุ่มไม่มีความกลัว

บทบาทของการเป็นสมาชิกกลุ่ม

1. ช่วยทำกลุ่มโดยให้ข้อคิด ข้อเสนอแนะต่อกลุ่ม
2. คอยกระตุ้นสนับสนุน ให้กำลังใจ รับฟังความคิดเห็นของเพื่อนสมาชิก
3. ตรวจสอบความคิดเห็นต่างๆ ของเพื่อนสมาชิก
4. ประสานความคิดเห็นต่างๆ เข้าด้วยกัน หาทางให้เกิดการสร้างสรรค์ในภาพทางความคิดเห็นเพิ่มขึ้น
5. ปลุกพลังกลุ่มโดยการเสนอแนะ ความคิดและวิธีการใหม่

บทบาทการเป็นผู้นำกลุ่ม

1. กำหนดจุดมุ่งหมายการทำกลุ่มอย่างชัดเจน
2. สร้างแบบแผนการทำกลุ่ม ได้แก่ การกำหนดจำนวนสมาชิก เวลาการทำกลุ่ม
3. กระตุ้นการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างสมาชิก
4. สร้างบรรยากาศที่ดีให้เกิดขึ้นในกลุ่ม
5. กระตุ้นให้สมาชิกระบายและแลกเปลี่ยนปัญหาต่างๆ ที่พบร่วมกัน
6. ลดความกังวลของสมาชิก และสรุปความก้าวหน้าของกลุ่ม

ประโยชน์ของกระบวนการกลุ่ม

1. ปัญหา อุปสรรค และความต้องการของส่วนรวม ได้รับการแก้ไข และตอบสนองความต้องการ ทำให้มีการพัฒนาไปในทิศทางที่ชุมชนต้องการอย่างแท้จริง
2. สมาชิกมีโอกาสนำความรู้ ความสามารถ แนวคิดและประสบการณ์ มาใช้ในการแก้ปัญหาร่วมกัน
3. กระบวนการกลุ่ม จะช่วยให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะ

วิธีการ

1. บรรยาย
2. เล่นเกม

แนะนำกลุ่ม

1. จัดให้นักเรียนนั่งเป็นกลุ่ม โดยแบ่งกลุ่มเป็น 10 คน พร้อมเลือกผู้นำกลุ่มและกำหนดบทบาทให้สมาชิกแต่ละคน
2. ให้สมาชิกร่วมกันคิดชื่อกลุ่ม เพลงประจำกลุ่ม ทำประจำกลุ่ม
3. ให้แต่ละกลุ่มออกมานำเสนอ และแนะนำสมาชิกในกลุ่ม

เกม “ ภาพปริศนา ” ใช้เวลา 90 นาที

1. ผู้วิจัยแจกภาพที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ให้กลุ่มละ 1 ภาพ
2. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มดูภาพ ดูแล้วให้แสดงความคิดเห็น ความรู้สึก ข้อเสนอแนะต่างๆ ที่วิเคราะห์ได้จากรูปภาพ ตามเอกสารหมายเลข 1
3. ให้สมาชิกกลุ่ม จดประเด็นความคิดเห็นของเพื่อนๆ สมาชิกในกลุ่มและสรุปประเด็นสำคัญให้ตัวแทนกลุ่มนำเสนอหน้าห้องเรียน
4. เมื่อสิ้นสุดกิจกรรม ผู้วิจัยสรุปประเด็นอีก

สื่อและอุปกรณ์ที่ใช้

1. กระดาษ A4 จำนวน 50 แผ่น
2. ของขวัญรางวัล 7 ชิ้น
3. รูปภาพเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการรถจักรยานยนต์
4. เอกสารหมายเลข 1 จำนวน 7 แผ่น

การประเมินผล

1. การมีส่วนร่วมของนักเรียน
2. สัมผัสความสนใจและการซักถามของนักเรียน
3. จากการเสนอความคิดเห็นของนักเรียน /

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 3

การบรรยาย เรื่อง “ อุบัติภัยจากรถจักรยานยนต์ ”

วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อให้นักศึกษา

1. เพื่อให้นักเรียนมีความรู้เรื่องอุบัติภัยจราจร
2. การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์เฉพาะ หลังจบการบรรยายแล้วนักเรียนสามารถ

1. อธิบายสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้
2. บอกลักษณะของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
3. สามารถบอกวิธีการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจรได้

แนวคิด

1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นหนุ่มสาว ในปัจจุบันมีโอกาสดต่อการอุบัติเหตุซึ่งอาจมาจากขับรถด้วยความประมาท คึกคะนอง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ชอบความสนุกสนานตื่นเต้น มักขับขี่ด้วยความเร็วสูง หรืออาจมาจากสภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่เป็นประจำ มีความบกพร่องต่างๆ เช่น เครื่องยนต์ชำรุดเบรกชำรุด หรือยางหมดสภาพ บางรายอาจเกิดจากกาดัดสันใจเฉพาะหน้ายังไม่ดีพอ สาเหตุเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความรุนแรงมากที่สุดจากยานพาหนะทั้งหมด เพราะทำให้เกิดการบาดเจ็บ ตาย และพิการของประชาชนในวัยรุ่นหนุ่มสาวในแต่ละปีจำนวนมาก ทำให้เกิดการสูญเสียทั้งด้านทรัพย์สินและทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นความสูญเสียมากเกินกว่าจะประเมินค่าได้

3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน ไม่ขับขี่ชนานกับรถคันอื่น ให้สัญญาณไฟ/สัญญาณมือ ทุกครั้งก่อนเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนแปลงช่องทางจราจร สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

เวลาที่ใช้ทั้งหมด 90 นาที เริ่มกิจกรรมตามลำดับต่อไปนี้

1. นำเข้าสู่บทเรียนโดยผู้วิจัยให้นักเรียนได้ชมภาพการนำเสนอโดย วีดิทัศน์, PowerPoint

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยผู้วิจัยได้บรรยายประกอบเหตุการณ์แต่ละภาพให้นักเรียนฟัง บรรยายเรื่องอุบัติเหตุจราจร สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรในปัจจุบัน

2. ให้นักเรียนแบ่งกลุ่มเป็น 4 กลุ่ม และนำภาพขนาดใหญ่เกี่ยวกับความสูญเสียเนื่องมาจากความประมาทของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แจกให้กลุ่มละ 2 ภาพ

2.1 ตั้งคำถาม ถามนักเรียน เมื่อเห็นภาพดังกล่าวแล้ว มีความคิดเห็นหรือรู้สึกอย่างไร ให้นักเรียนเขียนบรรยายภาพ ความรู้สึกของตนเองต่อภาพที่ได้ดูลงในกระดาษ และให้ส่งตัวแทนกลุ่มมาบรรยายสรุปหน้าห้องเรียน

2.2 ผู้วิจัยถามความคิดเห็นของนักเรียนบางคน ถึงภาพที่ได้ดูดังกล่าว

3. ผู้วิจัยสรุปท้ายกิจกรรมว่า อุบัติเหตุ ไม่ใช่เรื่องเคราะห์กรรม หรือเรื่องที่ช่วยไม่ได้ แต่อุบัติเหตุเกิดจากความประมาท ขอบเสียด การไม่มีสติยังคิด ซึ่งเมื่อเกิดขึ้น ผลเสียที่ตามมานั้นเป็นเรื่องใหญ่หลวงเกินกว่าที่ใครจะคาดคิด

4. ผู้วิจัยบรรยายเกี่ยวกับสถานการณ์และความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดย วีดิทัศน์, PowerPoint ประกอบการบรรยาย หัวข้อการบรรยายประกอบด้วย

4.1 สถิติผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยและจังหวัดอุบลราชธานี แบ่งตามเพศ อายุ และประเภทของยานพาหนะ

4.2 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุด้านทรัพยากรจากการจราจรจักรยานยนต์

4.3 ความรุนแรงที่เกิดขึ้นหลังการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรจักรยานยนต์

4.4 พฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน

4.5 พฤติกรรมที่ควรปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งและสามารถป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

4.6 สภาพของรถจักรยานยนต์ที่ไม่ปลอดภัย

5. ผู้วิจัยเปิดโอกาสให้นักเรียนซักถามและแสดงความคิดเห็น พร้อมทั้งแจกบัตรนัดให้นักศึกษาเข้าร่วมกิจกรรมครั้งต่อไป

สื่อและอุปกรณ์

1. ชมวีดิทัศน์ เรื่อง ความสูญเสียและความรุนแรงที่เกิดขึ้นหลังการได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรจักรยานยนต์

2. การนำเสนอ PowerPoint พร้อมบรรยายในหัวข้อเรื่องของสถิติของผู้ประสบอุบัติเหตุของประเทศไทยและจังหวัดอุบลราชธานี

3. เครื่องคอมพิวเตอร์ พร้อมทั้งเครื่องฉายข้ามศีรษะ

การประเมินผล

1. สังเกตความสนใจและการซักถามของนักเรียน
2. จากการเสนอความคิดเห็นและตอบคำถามของเรียน

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 4

การบรรยายประกอบการสาธิต

เรื่อง “ ขับขี่ปลอดภัยภายใต้กฎหมายจราจรและหมวกนิรภัยนั้นสำคัญไฉน”

วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อให้นักเรียน

1. มีความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎหมายจราจร เครื่องหมายจราจร และเครื่องหมายบังคับประเภทต่างๆ
2. เกิดความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. เกิดการรับรู้ประโยชน์ในผลลัพธ์ของตนเอง ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
4. มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. อธิบายถึงความหมายของเครื่องหมายจราจร เครื่องหมายบังคับได้ถูกต้อง
2. อธิบายความหมายในการให้สัญญาณมือ/สัญญาณนกหวีดของตำรวจจราจรได้ถูกต้อง
3. อธิบายถึงวิธีการขับขี่อย่างปลอดภัย ภายใต้กฎหมายจราจรได้ถูกต้อง
4. ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกวิธีและถูกต้องตามกฎหมายจราจร
5. การสวมหมวกนิรภัยที่ถูกวิธีและบอกถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย

แนวคิด

1. กฎหมายจราจร เป็นบทบัญญัติที่สร้างขึ้นเพื่อมุ่งหวังให้เป็นการป้องกัน หรือลดอันตราย การเกิดอุบัติเหตุบนถนน ดังนั้นเครื่องหมายจราจรจึงหมายถึงเครื่องหมายใดๆ ที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ด้อนสัตว์ปฏิบัติตาม เครื่องหมายนั้น ผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร ที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้เห็นทราบ
2. สร้างทักษะเฉพาะเป็นกลวิธีที่ใช้สำหรับการเรียนรู้ที่ต้องการให้มีการฝึกหัด ฝึกปฏิบัติจริง

3. การสร้างความสำเร็จในการทำงาน เป็นประสบการณ์ตรงซึ่งมีผลต่อความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของบุคคลอย่างมาก ในกรณีที่ความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถ เกิดจากประสบการณ์สำเร็จหลายๆ ครั้ง จะทำให้บุคคลไม่ท้อถอยในการทำงานนั้น เมื่อไม่ประสบความสำเร็จในบางครั้ง เขาสามารถจะแก้ไขความผิดพลาดด้วยความพยายาม จะเป็นแรงเสริมในการทำงานต่อไป แม้งานจะยากเพียงใด บุคคลจะเพิ่มความพยายามเพื่อให้งานนั้นสำเร็จ

4. ความสามารถจากการกระทำเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคาดหวัง เกี่ยวกับความสามารถของบุคคลมากที่สุด เนื่องจากความสำเร็จจากการกระทำนั้น เป็นประสบการณ์ที่บุคคลได้รับโดยตรง เมื่อบุคคลทำงานแล้วประสบความสำเร็จซ้ำกันหลายๆ ครั้ง จะทำให้บุคคลมีความคาดหวังเกี่ยวกับความสามารถของตนเองเพิ่มขึ้น

เวลาที่ใช้ทั้งหมด 4 ชั่วโมง เริ่มกิจกรรมตามลำดับต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยเชิญวิทยากร คือ สารวัตรจราจร จาก สภอ.บุนนาค อําเภอบุนนาค จังหวัดอุบลราชธานี มาบรรยายให้ความรู้แก่นักเรียนในเรื่อง “การจับขังปลอดภัยภายใต้กฎหมายจราจร” โดยมีประเด็นในการบรรยาย ดังนี้
 - 1.1 พระราชบัญญัติกฎหมายจราจร
 - 1.2 เครื่องหมายจราจรประเภทต่างๆ
 - 1.3 การจับขังที่ถูกต้องจราจร
2. วิทยากรสาธิตการใช้สัญญาณมือ สัญญาณนกหวีดบนท้องถนน
3. ฝึกปฏิบัติในเรื่องการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ด้วยตนเอง
4. อภิปรายกลุ่มเรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย และให้ตัวแทนของกลุ่มนำเสนอ
4. ฝึกปฏิบัติในเรื่องสวมหมวกนิรภัยที่ถูกวิธีพร้อมกับสวมเสื้อโครงการณรงค์และจับขังรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร

สื่อและอุปกรณ์

1. โปสเตอร์เครื่องหมายจราจรและป้ายบังคับ
2. บอร์ดสัญลักษณ์เครื่องหมายจราจรประเภทต่างๆ
3. สื่อบุคคล คือ การสาธิตการใช้สัญญาณมือ/สัญญาณนกหวีดของตำรวจจราจร
4. รถจักรยานยนต์
5. หมวกนิรภัย
6. เสื้อโครงการณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
7. คู่มือการจับขังรถจักรยานยนต์

8. ผ่านพับเรื่อง “การจับซื้ออย่างปลอดภัย และการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องวิธี”

การประเมินผล

1. สังเกตการณ์มีส่วนร่วม การฝึกปฏิบัติและการซักถาม
2. จากการให้นักเรียนสาธิตย้อนกลับ

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 5

การแสดงบทบาทสมมติและอภิปรายกลุ่ม “ROLE PLAYING”

วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อให้นักเรียน

1. เกิดทัศนคติ ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. นักเรียนสามารถวิเคราะห์เนื้อเรื่องและตัวละคร ถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. นักเรียนสามารถวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้
3. นักเรียนสามารถวิเคราะห์และหาแนวทางร่วมกันในการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้

แนวคิด

การแสดงบทบาทสมมติ

การแสดงบทบาทสมมติ เป็นการแสดงออกด้วยท่าทางโดยไม่มีบทพูดผู้แสดงจะต้องมีความเชื่อมั่นต่อบทบาทที่แสดง คือ เชื่อว่าบทบาทที่ตนเองแสดงเป็นเรื่องจริง ผู้แสดงจะต้องมีความพร้อมที่จะใช้ร่างกาย อารมณ์ ความคิดและจิตใจ หรือมีความพร้อมที่จะนำประสาทสัมผัสทั้ง 5 มาใช้ในการแสดงให้

ประเภทการแสดงบทบาทสมมติ

- 1) การแสดงบทบาทสมมติแบบเตรียมบทบาทแล้ว
- 2) การแสดงบทบาทสมมติโดยฉับพลัน
- 3) การแสดงบทบาทสมมติจากสถานการณ์ที่กำหนดขึ้น

การสมมติเป็นกระบวนการสำคัญที่ผู้แสดงต้องสร้างอารมณ์ให้สะท้อนถึงความเป็นตัวละครได้อย่างสมจริง โดยผู้แสดงต้องสมมติว่า ถ้าตนเองเป็นตัวละครที่สวมบทบาทอยู่นั้นจะทำอย่างไรต่อสถานการณ์ที่ตนกำลังเผชิญอยู่

หลักการแสดงบทบาทสมมติ

1) การสมมติ คือ การที่ผู้แสดงจะต้องถ่ายทอดบุคลิกและนิสัยใจคอของตัวละครออกมาให้สมจริงมากที่สุด โดยสมมติว่าถ้าผู้แสดงเป็นตัวละครตัวนั้นแล้ว จะทำอย่างไรต่อสถานการณ์จำลองที่กำหนดขึ้น

2) สถานการณ์จำลอง ผู้แสดงจะต้องเข้าใจสถานการณ์จำลองว่าถ้าเกิดเหตุการณ์หรือสถานการณ์อย่างนี้แล้ว ตัวละครต้องทำอะไร และมีเหตุผลอย่างไร

3) จินตนาการ ผู้แสดงต้องใช้จินตนาการให้ถูกต้อง โดยฝึกจากการสังเกตพฤติกรรมของผู้อื่นที่อยู่รอบ ๆ ข้างในชีวิตประจำวัน และเปรียบเทียบสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นรอบ ๆ ตัว

4) การสร้างความเชื่อ ผู้แสดงจะต้องทำให้คนดูเชื่อว่า การแสดงที่ปรากฏอยู่ต่อหน้าสมจริง

5) การสื่อสารกับผู้อื่น ผู้แสดงจะต้องทำให้คนดูเข้าใจความหมายและเหตุผลของตัวละครที่สวมบทบาทอยู่นั้นและมีความรู้สึกร่วมกับการแสดง

6) การสร้างสมาธิ ผู้แสดงต้องไม่ประหม่าและต้องทำตัวสบาย ๆ เหมือนไม่มีใครมาสนใจ แต่ไม่ได้หมายความว่าผู้แสดงไม่สนใจคนดู

ข้อดีของการแสดงบทบาทสมมติ

1. เปิดโอกาสให้เข้าใจลึกซึ้งในความรู้สึกจริงของผู้เรียน
2. ชูใจ สร้างสรรค์และสนุก
3. ใช้เวลาในการเตรียมน้อย
4. สามารถนำไปใช้ในสถานการณ์ชีวิตจริงได้
5. ผู้เรียนมีโอกาสที่เข้าใจความรู้สึกของแต่ละคนในแต่ละบทบาทสมมติที่แสดง

เวลาที่ใช้ทั้งหมด 4 ชั่วโมง เริ่มกิจกรรมตามลำดับต่อไปนี้

1. แบ่งนักเรียนออกเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มละ 20 คน
2. ให้นักเรียนเตรียมการแสดง
3. เริ่มแสดงบทบาทสมมติ ให้เวลากลุ่มละ 30 นาที
4. อภิปรายกลุ่ม

ใบงานที่ 1

บทบาทสมมุติ เรื่อง ชิงมฤตยู

“หมอก” เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนมัธยมแห่งหนึ่งในจังหวัดอุบลราชธานี ครอบครัวหมอกมีอยู่ด้วยกัน 4 คน พ่อ แม่ หมอกและน้องสาวอีก 1 คน พ่อแม่เป็นครูสอนหนังสือในโรงเรียนระดับประถมศึกษา และไม่เคยค่าลูก ๆ เลย เมื่อลูกอยากได้อะไรก็จะซื้อให้ แม่มักจะบอกว่าหากอยากได้อะไรแม่จะหาให้ ขอแค่ให้หมอกและน้องสนใจเรียนห้ามเกเร

เมื่อหมอกเริ่มเป็นหนุ่มเข้าเรียนในชั้นมัธยม ก็เริ่มอยากได้รถจักรยานยนต์มากเพราะเพื่อนๆ ในห้องหลายคนจะขับรถไปโรงเรียนกัน พ่อจึงตกลงซื้อรถจักรยานยนต์ให้ตามต้องการ แต่หมอกยังไม่เป็นที่ถูกใจเพราะความแรงของเครื่องยนต์น้อย จึงนำรถไปปรับแต่งใหม่ให้มีความแรงขึ้นกว่าเดิมหมอกขับรถไปโรงเรียนด้วยความเร็วสูง ไม่เคยให้สัญญาณไฟเลยเวลาที่จะเลี้ยวรถบางทีไปขับแข่งกับเพื่อนและกลับมาเล่าให้น้องฟังอย่างสนุกสนาน

วันหนึ่งเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันให้เกิดขึ้น เมื่อหมอกขับรถเพื่อจะไปเรียนหนังสือตามปกติ แต่เขาใช้ความเร็วสูงและขับแบบซิกแซก จึงถูกรถยนต์ที่ขับตามมาด้านหลังชนเข้าอย่างแรงและพุ่งชนไปทับผู้หญิงที่กำลังจะข้ามถนน เป็นเหตุให้เขาเสียชีวิตทันที พ่อแม่และน้องสาวเสียใจมากกับการจากไปโดยไม่วันกลับของ “หมอก”

ใบงานที่ 2

บทบาทสมมุติเรื่อง แม่จ๋า.....ทำไมต้องเป็นแม่

“แจ่ม” เป็นหญิงวัยกลางคนอายุประมาณ 50 ปี สามีของแจ่มเสียชีวิตตั้งแต่ลูกคนเล็กอายุ 1 ปี แจ่มอาศัยอยู่กับลูก 3 คน ในห้องเช่าหลังเล็กๆ แห่งหนึ่ง ตลอดระยะที่ผ่าน แจ่ม ผู้มีฐานะทำงานอย่างหนักมาตลอดเพื่อเลี้ยงปากท้องของตนเอง

ถึงจะยากลำบากกายสัปดาห์ใดแต่ แจ่ม ก็มีลูกๆ ที่เป็นเหมือนน้ำที่หล่อเลี้ยงหัวใจ และเป็นแรงผลักดันให้นางทำทุกอย่างเพื่อจะส่งลูกได้เรียนหนังสือ ทั้งเร่ร้อนเก็บขยะตามกองขยะ รับจ้างล้างจาน ใครมาจ้างให้ทำอะไรนางจะทำทุกอย่างขอให้ป็นงานที่สุจริตและมีเงินส่งเสียลูกให้ได้เรียนหนังสือ

ด้วยแรงกายแรงใจที่ทุ่มเทมาตลอดทั้งชีวิตก็ไม่สูญเสียไปเปล่าๆ เพราะลูกชายทั้ง 3 คน โต้ง เต๋าและเต๋ม เป็นเด็กที่ตั้งใจเรียนและมีความมุ่งมั่นจนมีผลการเรียนที่ดีและเป็นเด็กดีเชื่อฟังคำสั่งสอนของแม่มาตลอด

จนมาถึงวันแห่งความภาคภูมิใจ วันนี้เป็นวันเข้ารับพระราชทานปริญญาบัตรของโด่งลูกชายคนโต โด่งเข้ามากราบเท้าแม่แจ่มตั้งแต่เช้ามีด ยังความปลาบปลื้มใจให้กับแจ่มจนกลั้นน้ำตาไว้ไม่ได้แม่ลูกกอดกันด้วยความสุข แม่แจ่มให้โด่งเดินทางไปก่อน เพราะแม่แจ่มจะเดินทางตามไปกับน้องชายอีก 2 คน

แต่มีเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันเกิดเลข ขณะที่จะข้ามถนนเพื่อเดินทางไปหาโด่งที่มหาวิทยาลัย แม่แจ่มถูกรถมอเตอร์ไซด์ที่ขับมาด้วยความเร็วพุ่งชนจนแม่แจ่มล้มศีรษะกระแทกพื้น ช็อคตกไม้ที่จะนำไปให้ลูกชายขาดกระดูกซี่โครง และต่อมาอีกไม่นานแม่แจ่มก็เสียชีวิตด้วยอาการเลือดคั่งในสมองท่ามกลางความเสียใจของลูกๆ

การประเมินผล

1. สังเกตการณ์มีส่วนร่วมของนักเรียนในการแสดง
2. สังเกตความสนใจ



แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 6

กิจกรรม ขับขี่อย่างไร...พ้นภัยอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์ทั่วไป

1. เพื่อให้นักเรียนมีความรู้ในข้อจราจรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย
2. เพื่อให้นักเรียนมีความรู้เรื่องตรวจเช็คและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์
3. เพื่อให้นักเรียนมีการรับรู้ความสามารถของตนเองข้อจราจรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยและตรวจเช็คบำรุงรักษารถจักรยานยนต์
4. เพื่อให้นักเรียนมีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม

1. สามารถข้อจราจรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้ถูกต้อง
2. สามารถตรวจเช็คและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ได้

แนวคิดหลัก

การข้อจราจรยานยนต์ที่ปลอดภัยควรครอบคลุมทั้ง 3 ปัจจัย คือ ตัวผู้ขับขี่ สภาพรถจักรยานยนต์ สภาพถนนและสภาวะแวดล้อม แต่ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่และเกี่ยวโยงไปสู่สภาพรถที่ไม่ปลอดภัย ในแนวคิดหลักนี้จึงให้ความสำคัญใน 2 ปัจจัย คือ

1. ตัวผู้ขับขี่
 - 1.1 ผู้ขับขี่ต้องฝึกหัดข้อให้ให้เกิดความชำนาญ มีข้อจราจรยานยนต์และสามารถบังคับรถยนต์ได้คล่องแคล่ว
 - 1.2 ผู้ขับขี่ควรเคารพกฎจราจรและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
 - 1.3 ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ด้านรถยนต์บ้าง เมื่อรถยนต์มีปัญหาจะแก้ไขได้ และควรรักษาสภาพรถยนต์ให้ใช้ได้คืออยู่เสมอ
 - 1.4 เมื่อร่างกายอ่อนเพลีย เมาสุรา อดนอน หรือขาดการพักผ่อน ควรดข้อจราจรยานยนต์เพราะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
2. สภาพรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ต้องตรวจตราความพร้อมของรถ ดังนี้
 - 2.1 รถต้องติดแผ่นป้ายทะเบียน ป้ายแสดงการชำระภาษีประจำปี ตลอดจนมีการประกันภัยตาม พรบ. ค้ำครองประกันภัยจากรถ

2.2 รถที่นำมาใช้บนท้องถนนต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง ส่วนต่างๆครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด

2.3 ควรตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และทำความสะอาดอยู่เสมอ

การตรวจเช็คสภาพรถยนต์ก่อนการขับขี่

ควรตรวจเช็คดังต่อไปนี้

- เปิดดูน้ำมันในถังมีพอหรือไม่ ในการเดินทางแต่ละเที่ยว
- ตรวจดูน้ำมันเครื่องว่าอยู่ในระดับกำหนดหรือไม่ และสะอาดหรือไม่เพื่อลดมลพิษ
- เช็คลมยางทุกครั้งให้อยู่ในสภาพปกติไม่อ่อนหรือแข็งเกินไป
- ตรวจสอบโซ่รถให้ตึงพอประมาณและควรหยอดน้ำมันที่โซ่
- ตรวจดูเครื่องยนต์ว่ามีรอยรั่วหรือไม่ และมีน้ำมันหล่อลื่นเพียงพอไหม
- ตรวจสอบสภาพเบรคว่ายังใช้งานได้ดีหรือไม่
- ตรวจไฟทุกดวงของรถก่อนขับทุกครั้ง เพราะไฟสัญญาณจะให้การขับขี่ปลอดภัยยิ่งขึ้น
- ตรวจแบตเตอรี่มีน้ำมันกลั่นอยู่หรือไม่ ปรับกระจกมองหลังให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน
- ตรวจดูที่วางเท้าให้อยู่ในสภาพสะดวกแก่การขับขี่ เช่น ไม่ทำให้สะดุดแก่การใช้เบรก หรือเปลี่ยนเกียร์

- สิ่งสุดท้ายที่สำคัญคือควรแต่งกายเพื่อสะดวกแก่การเคลื่อนไหว และสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งเพื่อป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

- ขั้นตอนสุดท้ายให้ลองขับขี่ดูการทรงตัวว่าสมบุรณ์ดีเพียงใด ต้องไม่เียงไปเียงมา ซึ่งแสดงว่าเคยชนมาจนเสียศูนย์

ระยะเวลา 6 ชั่วโมง

กิจกรรม

1. แนะนำวิทยากรจากบริษัทกิจกรรมมาฮาอุบลราชธานีจำกัด
2. วิทยากรอธิบายประกอบการสาธิต การแต่งตัวที่ถูกต้อง การขับขี่ที่ปลอดภัย และการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์

3. แบ่งนักเรียนออกเป็น 3 กลุ่ม และมีการจัดฐานสาธิตและฝึกขับขี่ทั้งหมด 6 ฐานประกอบด้วย

ฐานที่ 1 การใช้ขาตั้ง

ฐานที่ 2 การจูงรถ

ฐานที่ 3 การเข้าโค้ง

ฐานที่ 4 การเบรก

ฐานที่ 5 การขับขึ้นรถจักรยานยนต์บนทางคดเคี้ยว

ฐานที่ 6 การทรงตัวความเร็วต่ำบนทางแคบ

4. ให้ฝึกปฏิบัติตรวจเช็คสภาพรถด้วยตนเอง

สื่ออุปกรณ์

1. รถจักรยานยนต์จำนวน 10 คัน
2. คู่มือ นักขับขี่ จากบริษัทกิจตรงขามหาอู่บวรราชธานีจักษ์

การประเมินผล

1. สังเกตความกระตือรือร้น และการมีส่วนร่วมของสมาชิกโดยวิทยากร
2. สังเกตการณ์ฝึกขับขึ้นรถจักรยานยนต์ และตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ได้

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 7

การอภิปรายกลุ่ม เรื่อง “ทำอะไรจึงจะปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”

/

วัตถุประสงค์ทั่วไป

1. เกิดการรับรู้ความสามารถของตนเอง ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เกิดการรับรู้อุปสรรค ต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
3. มีการปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมายจราจร

แนวคิด

1. การอภิปรายในกลุ่มเพื่อน เป็นวิธีการทางสุขศึกษาที่ใช้ได้ผลดีมากสำหรับการเรียนรู้เป็นกลุ่มและสร้างแรงจูงใจในระยะยาวเป็นการพัฒนาการตัดสินใจโดยใช้บรรทัดฐานของกลุ่ม
2. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จะมีความรุนแรงมากที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิตได้ สามารถเกิดขึ้นได้กับประชาชนทุกวัย โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งเป็นกลุ่มนักศึกษา นอกจากนั้นยังทำให้สูญเสียทรัพย์สินในการรักษาตัวและซ่อมแซมรถ
3. สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เกิดจาก
 - 3.1 ปัจจัยด้านบุคคล ซึ่งได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุด ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจรความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถ วัยและเพศ ผู้ขับรถที่ขาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท คนโดยสารและคนเดินเท้าซึ่งเกิดจากการขึ้นรถ ข้ามถนน ไม้ระมัดระวัง เดินชิดถนนบริเวณที่รถผ่านไปมามากเกินไป สภาพร่างกายหรือจิตใจไม่ปกติ เช่น เมา ง่วง อารมณ์ไม่ดี ใจเลือนลอย ตึกคะนอง ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือผู้โดยสารรถยนต์ คนนั่งข้างหน้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
 - 3.2 ปัจจัยด้านพาหนะ ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน ตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานนับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้
 - 3.3 ปัจจัยทางด้านถนน โครงสร้างถนนที่มีทางโค้งมากๆ หรือโค้งหักศอก พื้นผิวถนนที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีต ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ไหล่ทางที่เป็นทางโค้งช่องเดินรถที่ไม่กว้างพอ คือ ต่ำกว่า 6-10 เมตร และมีช่องเดินรถเพียง 2

ช่องทางมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายถนนไม่มีเครื่องหมาย ถนนไม่มีทางคนและทางรถเป็นสัดส่วน

3.4 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างอันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้คือ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ หรือทัศนวิสัยไม่ดี อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น มลพิษ ซึ่งมีผลต่อความแปรปรวนของอารมณ์ การเผาขยะข้างทาง หมอกครึ้นหนาทึบ

4. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้ง มีการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังการขับขี่ทุกครั้ง และไม่ดัดแปลงสภาพรถ หรือถอดอุปกรณ์ติดตั้งเดิมออก

เวลาที่ใช้ทั้งหมด 180 นาที เริ่มกิจกรรมตามลำดับต่อไปนี้

ให้นักเรียนแบ่งกลุ่มๆ ละ 10 คน โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยผู้วิจัยจัดให้สมาชิกกลุ่มได้มีการวิเคราะห์พฤติกรรม แสดงความคิดเห็น และมีการอภิปราย โดยมีกิจกรรมย่อยดังต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยแจกกระดาษ A4 เพื่อให้นักศึกษาแต่ละคน วิเคราะห์พฤติกรรม “การขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง” โดยใช้เวลา 15 นาที และนำมารวบรวมไว้ในกลุ่มของตนเอง
2. ให้สมาชิกในกลุ่มแต่ละคน ช่วยกันแลกเปลี่ยนประเด็นพฤติกรรมการขับขี่ที่คล้ายกัน มารวมอยู่ในหัวข้อเดียวกัน และสรุปใหม่ เป็นข้อความสั้นๆ ลงในกระดาษ A4 แผ่นใหม่ โดยใช้เวลาทั้งหมด 15 นาที
3. ผู้วิจัยให้นักศึกษาระดมสมองช่วยกันคิดในหัวข้อ “ทำอย่างไรจึงจะปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์” โดยมีขั้นตอนเหมือนกับกิจกรรมที่ 1 ใช้เวลาทั้งหมด 30 นาที
4. ผู้วิจัยให้นักศึกษาระดมสมองช่วยกันคิดในหัวข้อ “ในรอบ 1 สัปดาห์ที่จะมาถึงคุณตั้งใจที่จะป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยวิธีใดบ้าง” โดยมีขั้นตอนเหมือนกับกิจกรรมที่ 1 ใช้เวลาทั้งหมด 30 นาที
5. ให้แต่ละกลุ่มส่งตัวแทนมาสรุปข้อความ โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยผู้วิจัย ถามความคิดเห็น และสรุปประเด็นอีกครั้ง ใช้เวลา 60 นาที
6. ให้คำปรึกษารายกลุ่มและรายบุคคลสำหรับผู้ที่ไม่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยให้แต่ละคนอ่านแบบบันทึกพฤติกรรมก่อนให้คำปรึกษา

สื่อและอุปกรณ์

1. กระดาษ A4 80 gsm.
2. ปากกา 5 โหล

การประเมินผล

1. สังเกตการณ์มีส่วนร่วมของนักศึกษาในการแสดงความคิดเห็น
2. สังเกตความสนใจ

แผนการจัดกิจกรรมสุขศึกษา ครั้งที่ 8

การบรรยาย เรื่อง “ การเรียนรู้จากประสบการณ์จริง ”

วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อให้นักเรียน

1. ทักษะของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
2. การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์เฉพาะ หลังจากจบการบรรยายแล้วนักเรียนสามารถ

1. บอกลักษณะพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้
2. บอกความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ได้
3. บอกถึงผลดีหรือประโยชน์ของการมีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ในเรื่องการไม่ขับขีรถจักรยานยนต์เกิน 1 คน ไม่ขับขีรถจักรยานยนต์กับรถคันอื่น ให้สัญญาณไฟ/สัญญาณมือ ทุกครั้งก่อนเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนแปลงช่องทางจราจร สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขีรถจักรยานยนต์

แนวคิด

1. ประสบการณ์จากชีวิตจริง คือ บทเรียนที่เห็นได้ชัดเจน เกิดใกล้ตัว ได้รับความรู้สึก ความคิดเห็นของผู้ฟังให้เกิดการตระหนัก ว่าสิ่งนั้นอาจจะเกิดขึ้นกับตนได้ในอนาคต
2. ประสบการณ์จากชีวิตจริง สามารถเป็นพื้นฐานในการตัดสินใจและโน้มน้าวใจให้บุคคลที่รับฟังเกิดความคิดเห็นที่คล้อยตามและเชื่อถือได้ง่าย ตลอดจนสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่เหมาะสมได้
3. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความรุนแรง เพราะทำให้เกิดการตาย บาดเจ็บและพิการของประชาชนในวัยหนุ่มสาวในแต่ละปีเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งด้านทรัพย์สิน ทรัพยากรบุคคลเศรษฐกิจ และต่อประเทศชาติโดยส่วนรวมเป็นอันมาก
4. ผลดีหรือประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ถ้าพบว่ามีผลดีต่อการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างมากทั้งในส่วนบุคคลและส่วนรวม บุคคลก็มีแนวโน้มในการมีพฤติกรรมที่มากขึ้น

วิธีการ

1. อภิปรายกลุ่ม

เวลาที่ใช้ทั้งหมด 180 นาที เริ่มกิจกรรมตามลำดับต่อไปนี้

1. ผู้วิจัยใช้ตัวแบบ โดยคัดเลือกนักเรียนที่กล้าแสดงออก มีทักษะในการพูดที่ดี มีประสบการณ์คือ เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างรุนแรงมาแล้ว และสนใจที่จะมาเล่าเหตุการณ์ที่ตนเองเคยประสบมาเกี่ยวกับ อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้เพื่อน นักศึกษาฟัง หัวข้อการบรรยาย คือ การเรียนรู้จากประสบการณ์จริง โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยผู้วิจัยเป็นพิธีกรสัมภาษณ์ในบางประเด็น ที่วิทยากรยังไม่ได้กล่าวถึง มีประเด็นในการบรรยาย คือ

- 1.1 แนะนำตนเอง
- 1.2 ผู้ได้รับอุบัติเหตุเป็นใคร
- 1.3 ขั้นตอนของการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.4 ผลจากการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
- 1.6 ผลกระทบที่ยังเหลืออยู่ในปัจจุบัน
- 1.7 ความรู้สึกเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และข้อเสนอแนะ
- 1.8 ข้อคิดที่ฝากไว้ให้กับนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม
- 1.9 เปิดโอกาสให้นักเรียนซักถามวิทยากร

2. พิธีกรสรุปการบรรยายว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่น่ากลัว บางคนนั้นถึงแม้จะมีความรู้สึกกลัวแต่ก็ไม่ยอมเปลี่ยนแปลงหรือเลิกพฤติกรรมที่ชอบขับขี่รถแบบเสี่ยงๆ ทั้งนี้ เพราะเห็นเป็นเรื่องไกลตัวว่าตนเองจะไม่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้เช่นนั้น เพราะฉะนั้นการรับฟังประสบการณ์จากวิทยากรแล้วทำให้ได้รับรู้ถึงความจริงและเปลี่ยนความคิดเช่นนั้นเสีย อีกประการหนึ่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นมานอกจากผลเสียที่เกิดขึ้นกับนักเรียน โดยตรงแล้วยังส่งผลไปสู่ญาติ ผู้ปกครองอย่างมาก โดยเฉพาะความรู้สึกสูญเสีย ความทุกข์ทรมานใจ ซึ่งเรื่องเหล่านี้นักเรียนส่วนมากมักจะยังไม่คิดถึงเพราะฉะนั้นจึงขอให้นักเรียนลองพิจารณาไตร่ตรองดู และขอให้เปลี่ยนแปลงตนเองเพื่อประโยชน์และผลดีที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง ครอบครัว และประเทศชาติต่อไป

สื่ออุปกรณ์

ใช้ตัวแบบเป็นบุคคลอ้างอิง คือ นักเรียนที่มีประสบการณ์ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างรุนแรง จำนวน 3 คน

การประเมินผล

1. สังเกตความสนใจและการซักถามของนักเรียน
2. จากการเสนอความคิดเห็นและตอบคำถามของนักเรียน

แผนการจัดกิจกรรมสุศึกษา ครั้งที่ 8

การจัดสื่อทางสุศึกษา เรื่อง “ การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์”

วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อให้นักเรียน

1. เกิดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร
2. การปฏิบัติตัวในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร

แนวคิด

การกระตุ้นเตือนโดยใช้สื่อต่างๆ ที่ผู้วิจัยจัดทำมาเพื่อนำมาแจกแก่นักเรียน เพราะสื่อทางสุศึกษาก็เป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนให้นักศึกษายอมรับและเป็นแนวโน้มนในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในแนวทางที่ต้องการได้

กิจกรรม

1. ผู้วิจัยได้นำแผ่นพับและสติ๊กเกอร์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร มาแจกจ่ายให้นักเรียน
2. นักเรียนกลุ่มเป้าหมายมีการจัดบอร์ดสุศึกษาเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร เพื่อกระตุ้นเตือนทุกครั้งเมื่อมีการเดินผ่านบอร์ดสุศึกษา
3. ให้สุศึกษาโดยผ่านเสียงตามสายที่เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร เพื่อที่จะให้นักเรียนมีความรู้เพิ่มขึ้นและได้ตระหนักถึงเหตุการณ์ที่ได้นำมาเสนอในแต่ละครั้ง

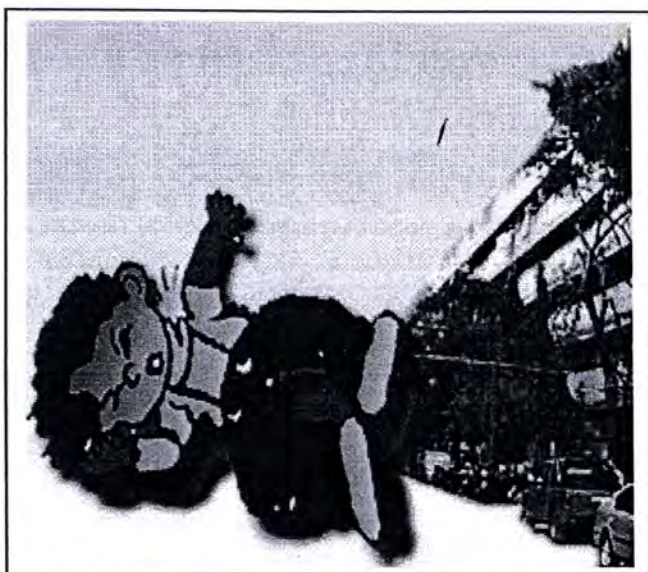
สื่อและอุปกรณ์

1. แผ่นพับและสติ๊กเกอร์เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร
2. โปสเตอร์และภาพเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และอุปกรณ์ในการจัดบอร์ด
3. เทปและ CD ที่เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร เพื่อจัดเสียงตามสายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

การประเมินผล

1. สังเกตการณ์มีส่วนร่วมของนักเรียนในการแสดงความคิดเห็น
2. สังเกตความสนใจ

ภาคผนวก ข
คู่มือป้องกันอุบัติเหตุจราจร



คู่มือป้องกันอุบัติเหตุจราจร

โครงการเยาวชนยุคใหม่ ป้องกันอุบัติเหตุจราจร

โดย

นางสาวอรอนงค์ สุทโธ

กลุ่มงานเวชปฏิบัติครอบครัวและชุมชน โรงพยาบาลบุณฑริก

อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี

คู่มือป้องกันอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุ คืออะไร

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่อุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยไม่คาดคิด ไม่มีใครที่สามารถจะรู้ได้ จะเกิดที่ไหนเมื่อไหร่ และผลของอุบัติเหตุจะร้ายแรงแค่ไหน

สาเหตุของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุเกิดได้จากสาเหตุหลายประการ ไม่ว่าจะเกิดจากภัยธรรมชาติหรือความประมาท เลินเล่อ ของมนุษย์ แต่ส่วนใหญ่ร้อยละ 80 เกิดจากความบกพร่องของมนุษย์

การป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท แม้จะไม่สามารถป้องกันได้ 100% ก็ตาม แต่การกระทำ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ นั้น ก็ยังช่วยบรรเทาผลร้ายของอุบัติเหตุได้ในระดับหนึ่ง

ข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับอุบัติเหตุ

1. เทศกาลปีใหม่เดือนธันวาคม 2551-เดือนมกราคม 2552 การเกิดอุบัติเหตุรวม 76 ครั้ง
2. ผู้บาดเจ็บเป็นชาย 64 คน ผู้บาดเจ็บเป็นหญิง 15 คน
3. ผู้เสียชีวิตเป็นชาย 4 คน ผู้เสียชีวิตเป็นหญิง 1 คน

ความปลอดภัยคืออะไร

1. การดำเนินการใด ๆ ที่จะหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดแก่ตนเองได้โดยไม่ประสบเหตุ จนเป็นอันตราย

2. การเรียนรู้เกี่ยวกับการขับรถที่ปลอดภัย เป็นสิ่งสำคัญที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุ
3. มีความตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดกับอันตราย

การมีความรู้และความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยยังไม่พอ ต้องลงมือปฏิบัติ เพื่อป้องกันด้วยจึง จะครบถ้วนสมบูรณ์ อุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นได้ด้วยเหตุจากความละเลยเพียงเล็กน้อย เท่านั้น กฎแห่งความปลอดภัย หรือกฎจราจรจึงไม่อาจจะละเลยได้ มิฉะนั้นท่านจะพบกับความสูญเสีย

การขับรถให้ปลอดภัยต้องเรียนรู้อะไรบ้าง

1. ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยและกฎจราจร
2. ทักษะในการขับรถ
3. ประสิทธิภาพในการขับรถ

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการขับรถ

- ประมาทเพียงครั้งเดียวหรือนิดเดียวก็อาจทำให้ถึงแก่ความตายได้
- คนที่เรียนเก่งอาจจะขับรถไม่เก่ง
- คนที่มีความกล้าในบางเรื่องแต่อาจจะไม่กล้าที่จะขับรถ
- คนที่มีข้อจำกัดของร่างกาย ถ้ารู้ข้อด้อยของตัวเองและระมัดระวังเสมอก็สามารถขับรถ

ให้ปลอดภัยได้

หลักสำคัญของการขับรถคือ

- ต้องยึดกฎจราจรเป็นหลัก เพราะเราไม่ได้ใช้ถนนคนเดียว
 - ไม่ละเมิดกฎจราจรและไม่ก่อให้เกิดจราจรติดขัด
 - ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุกับตัวเอง หรือทำให้ผู้อื่นเกิดอุบัติเหตุ
 - ความจำเป็นในการละเมิดกฎจราจร ไม่เป็นข้ออ้างเมื่อถูกจับกุมไม่ว่ากรณีใด ๆ
- “มีน้ำใจ ให้อภัย ปลอดภัยร่วมกัน”

สาระความรู้เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่

ระยะเบรก

- มีความเร็ว 20 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุดคือ 7 เมตร
- มีความเร็ว 40 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุดคือ 18 เมตร
- มีความเร็ว 60 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุดคือ 34 เมตร
- มีความเร็ว 80 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุดคือ 54 เมตร
- มีความเร็ว 100 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุดคือ 80 เมตร

การใช้ความเร็วตามกฎหมายจราจร

- รถยนต์นั่ง ในเขต กรุงเทพฯ เขตเมือง เขตเทศบาลความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม.
- นอกเขตไม่เกิน 90 กม./ชม.
- รถกระบะน้ำหนักรวมนับรวมบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ในเขตเมืองเขตเทศบาลความเร็ว

ไม่เกิน 60 กม./ชม. นอกเขตไม่เกิน 80 กม./ชม. หากมีป้ายกำหนดความเร็วอยู่ข้างทางให้ปฏิบัติตามป้ายกำหนด

การขึ้นทางลาดชันหรือเนินเขา

การขึ้นที่สูงชันต้องใช้เกียร์ที่เหมาะสม โดยรักษาให้รอบเครื่องยนต์อยู่ประมาณ 2,000 – 3,000 รอบ ต่อนาที (ใช้เกียร์ต่ำ) ซึ่งรอบเครื่องยนต์ช่วงนี้จะให้กำลังจุดลากดีที่สุด การใช้รอบเครื่องยนต์สูงกว่านี้ ขณะที่กำลังการไต่ขึ้นทางลาดชัน จะสิ้นเปลืองน้ำมันและเครื่องยนต์สึกหรอโดยไม่จำเป็น

การลงทางลาดชันหรือเนินเขา

ห้ามดับเครื่องยนต์ ปลดเกียร์ว่าง หรือเหยียบคลัทช์ค้างไว้ในระหว่างการลงเขาอย่างเด็ดขาด เพราะจะทำให้รุดเสียการควบคุมจนกระทั่งควบคุมไม่ได้ ต้องใช้เกียร์ต่ำกว่าปกติ เพื่อหน่วงความความเร็วของรถไว้ และเบรคลดความเร็วอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานานจะทำให้ผ้าเบรคร้อนจัดจนประสิทธิภาพของผ้าเบรคใช้ไม่ได้

การแข่ง

- จะต้องแข่งขันทางขวาเสมอ
- เมื่อแข่งผ่านขึ้นมาแล้วให้ขับเป็นแนวตรง ทิ้งระยะห่างจากคันที่ถูกแซงเพื่อให้รถที่ถูกแซงมีเวลาปรับตัว

แข่งมีเวลาปรับตัว

- อย่ากลับเข้าเลนซ้ายในลักษณะเลี้ยวรถตัดหน้าที่ถูกแซงอย่างกะชั้นชิด
- รักษาอารมณ์อย่าให้ฉุนเฉียวกับผู้ขับรถคันอื่นที่อยู่รอบข้าง
- อย่าเร่งเครื่องแข่งกับรถคันที่กำลังแซงอยู่ ปลดปล่อยให้รถที่แซงผ่านไป โดยสะดวกและปลอดภัย

สาระแห่งความปลอดภัย

พระราชบัญญัติจราจรทางบก กำหนดไว้ว่า

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และคนโดยสารจักรยานยนต์ (คนซ้อนท้าย) ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ และห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์ (คนซ้อน) มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะ (หมวกนิรภัย) เพื่อป้องกันอันตราย

ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกันกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคนและ ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งขณะขับรถ และจะต้องจัดให้คนที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกันกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยเช่นกัน

ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

“เมาไม่ขับ”

- พระราชบัญญัติทางบกห้ามมิให้ผู้ขับขีรถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น
- มีโทษหนักเบาแล้วแต่การกระทำแต่ละกรณี มีทั้งโทษจำปรับ งดใช้ใบอนุญาตขับขีรถเพิกถอนใบอนุญาตแล้วแต่กรณี ำ ไป ตอนนี้รัฐบาลเอาจริงกับความผิดกรณีนี้อย่างมาก ผู้ขับขีรถจึงควรงดเว้น โดยเด็ดขาด

“โทรไม่ขับ”

- พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ 3 ปี 2551 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ พฤษภาคม 2551 ห้ามใช้โทรศัพท์ ขณะขับรด

ถ้าฝ่าฝืนมีโทษปรับ 400 – 1,000 บาท และถูกตัดแต้ม 10 คะแนน

ข้อแนะนำ สำหรับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

1. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขีรถทุกครั้ง
2. ไม่ควรขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
3. ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักสิ่งของ หรือคนโดยสารมากเกินไปจนทำให้รถทรงตัว ไม่ดี
4. การขับขีรถควรชิดทางด้านซ้ายยานพาหนะอื่นๆ ยกเว้นกรณีที่ต้องการเลี้ยวขวา ควรให้สัญญาณไฟก่อนเปลี่ยนช่องทาง
5. หลีกเลี่ยงการขับขีรถระหว่างช่องทางเดินรด
6. อย่าเร่งเครื่องยนต์ให้เกิดเสียงดังเกินควร ควรติดตั้งเครื่องลดเสียงที่ท่อไอเสีย
7. ขับขีรถด้วยความระมัดระวังบริเวณทางแยก หรือออกจากซอย (70% ของ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มักจะเกิดตรงทางแยก)
8. ดูกระจกส่องข้าง และให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรด
9. ขับรดช้าลงในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เวลาฝนตก หรือหมอกลงจัด และควร เปิดไฟขณะขับขีรถ
10. ะลดความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนน หรือวิ่งตัดหน้า
11. งดการดื่มสุราก่อนการขับขีรถ
12. รดต้องมีเลขทะเบียนท้ายรด และต่ออายุป้ายวงกลม เสียภาษีรด จักรยานยนต์ทุกปี
13. อย่าลืมพกใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้งที่ยังขับรด
14. ตรวจสอบสภาพรดให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขีรถเสมอ

หมวกนิรภัย

ปัจจุบันรถจักรยานยนต์จัดเป็นยานพาหนะที่ประชาชนให้ความนิยมน้อย่างมากในการเดินทางสัญจร เนื่องจากมีราคาถูก ขับขี่ง่าย สะดวก ประหยัด น้ำมัน และมีความคล่องตัวในการใช้งาน แต่อันตรายของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็สูงมากเช่นกัน ดังคำพูดที่ว่า "เนื้อหุ้มเหล็ก" ไม่บาดเจ็บก็ตาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง

"หมวกนิรภัย" เป็นอุปกรณ์สำคัญในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดี จากสถิติพบว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 2 - 3 เท่า

ชนิดของหมวกนิรภัย มี 3 ชนิด คือ

1. หมวกนิรภัยชนิดเต็มหน้า เป็นหมวกเต็มใบ เปิดช่วงหน้าตรงตำแหน่งตา เท่านั้น มีส่วนป้องกันปากและคางด้านหน้า



2. หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ เป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง และด้านหลัง เสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมาถึงปลาย คาง และมีสายรัดคาง



3. หมวกนิรภัยชนิดครึ่งศีรษะ เป็นรูปครึ่งทรงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลัง เสมอระดับหู คลุมได้ครึ่งศีรษะ มีสายรัดคาง หมวกชนิดนี้สามารถป้องกันได้ เฉพาะศีรษะส่วนบนเท่านั้น

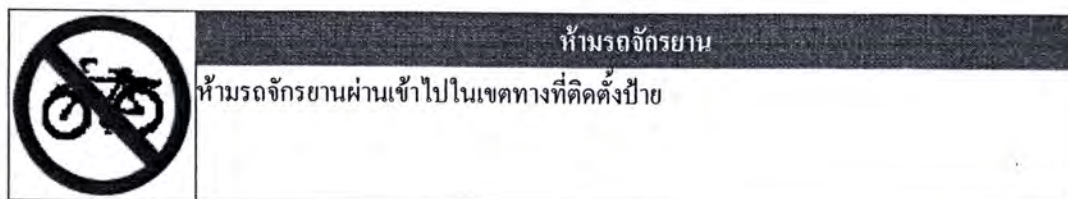
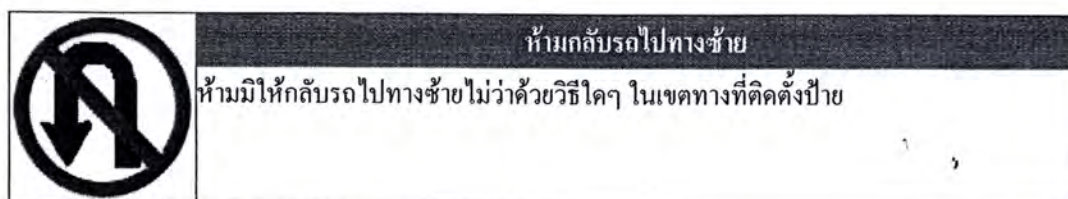
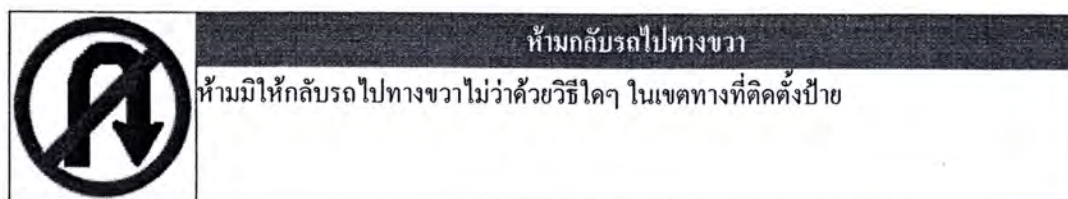
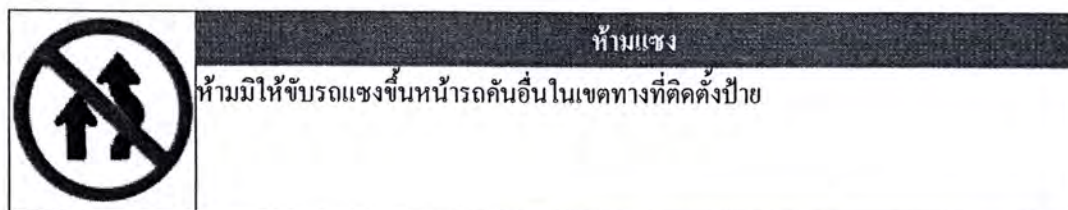
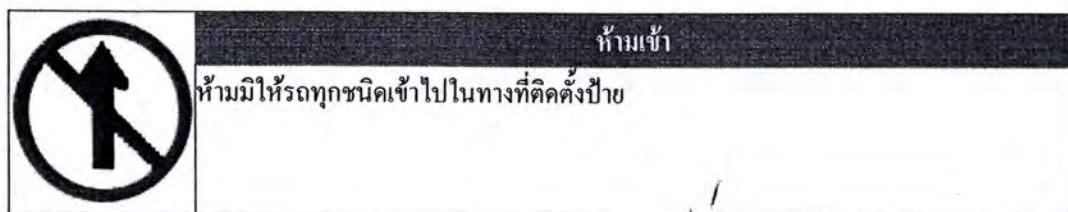


การเลือกใช้หมวกนิรภัย

- 1. เลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.)
 - 2. เลือกขนาดของหมวกให้พอดีกับขนาดของศีรษะ
- โดยการทดลองสวมหมวก คาดสายรัดคางให้แน่น และทดสอบโดยการผลัก หมวกไปทางด้านหน้า และด้านหลัง ถ้าขอบหมวกเลื่อนขึ้นไปจนถึงกลาง ศีรษะหรือมากกว่านั้น ควรเปลี่ยนขนาดของหมวกใหม่ให้พอดี
- 3. เลือกหมวกที่มีสีสดๆ เพื่อช่วยให้คนขับรถอื่นๆ มองเห็นได้ชัดเจน โดยเฉพาะเวลากลางคืน
 - 4. ควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3 - 5 ปี เนื่องจากมีการเสื่อมอายุการใช้งาน หรือ หมวกที่เคยได้รับการกระแทกมาแล้ว ควรเปลี่ยนหมวกใหม่เช่นกัน
-

เครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ

	ห้ามเข้า ห้ามมิให้รถทุกชนิดเข้าไปในทางที่ติดตั้งป้าย
	หยุด ความหมาย รถทุกชนิดต้องหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง
	ให้ทาง รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านมาก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง
	ให้รถสวนทางมาก่อน ให้ผู้ขับรถทุกชนิดหยุดรถตรงป้ายเพื่อให้รถที่กำลังแล่นสวนทางมาก่อนถ้ามีรถข้างหน้าหยุดรออยู่ก่อนก็ให้หยุดรอรถตรงต่อกันมาตามลำดับ เมื่อรถที่สวนทางมาได้ผ่านไปหมดแล้ว จึงให้รถที่หยุดรอตามป้ายนี้เคลื่อนไปได้



	ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์ผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย
	ห้ามรถจักรยาน รถสามล้อ รถจักรยานยนต์ ห้ามรถจักรยาน รถสามล้อ รถจักรยานยนต์ผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย
	ห้ามจอดรถ ห้ามมิให้จอดรถทุกชนิดระหว่างแนวนั้น เว้นแต่การรับส่งคนหรือสิ่งของของประชาชนซึ่งต้องกระทำโดยมิชักช้า
	ห้ามหยุดรถ ห้ามมิให้หยุดรถหรือจอดรถทุกชนิดตรงแนวนั้นเป็นอันขาด
	หยุดตรวจ ให้ผู้ขับรถหยุดรถที่ป้ายนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจและเคลื่อนรถต่อไปได้เมื่อได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจแล้วเท่านั้น
	จำกัดความเร็ว ห้ามมิให้ผู้ขับรถทุกชนิดใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามจำนวนตัวเลขในแผ่นป้ายนั้นๆ ในเขตทางที่ติดตั้งป้ายจนกว่าจะพ้นที่สุกระยะที่จำกัดความเร็วนั้น
	ห้ามรถหนักเกินกำหนด ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดหรือเมื่อรวมน้ำหนักรถกับน้ำหนักบรรทุกเกินกว่าที่กำหนดไว้เป็น "ตัน" ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายนั้นๆ เข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

	ห้ามรถกว้างเกินกำหนด ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีขนาดกว้างเกินกำหนดเป็น "เมตร" ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายนั้นเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย
--	--

	ห้ามรถสูงเกินกำหนด ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีความสูงของรถรวมทั้งของที่บรรทุกเกินกว่ากำหนดเป็น "เมตร" ตาม จำนวนเลข ในเครื่องหมายเข้าไปในเขตทางหรืออุโมงค์ที่ติดตั้งป้าย
--	---

	ให้เดินรถทางเดียวไปข้างหน้า ให้ขับรถตรงไปตามทิศทางที่ป้ายกำหนด
--	--

	ให้ชิดซ้าย ให้ขับรถผ่าน ไปทางซ้ายของป้าย
--	--

	ให้ชิดขวา ให้ขับรถผ่าน ไปทางขวาของป้าย
--	--

	ทางเดินรถทางเดียวไปทางซ้าย ให้ขับรถไปทางซ้ายแต่ทางเดียว
--	---

	ทางเดินรถทางเดียวไปทางขวา ให้ขับรถไปทางขวาแต่ทางเดียว
--	---

	ให้เลี้ยวซ้าย ให้ขับรถเลี้ยวไปทางซ้ายแต่ทางเดียว
	ให้เลี้ยวขวา ให้ขับรถเลี้ยวไปทางขวาแต่ทางเดียว
	ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา ให้ขับรถไปทางซ้าย หรือไปทางขวา
	ให้ไปทางซ้ายหรือทางขวา ให้ขับรถผ่าน ไปทางด้านซ้ายหรือทางด้านขวาของป้าย
	วงเวียน ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของวงเวียนและรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณวงเวียนต้องหยุดให้สิทธิ แก่รถที่เล่นอยู่ในทางรอบวงเวียน ไปก่อนห้ามขับรถแทรกหรือคัดหน้ารถที่อยู่ในทางรอบบริเวณวงเวียน
	สุดเขตบังคับ พ้นสุดระยะที่บังคับตามความหมายของป้ายบังคับที่ติดตั้งไว้ก่อน

เส้นแสดงช่องจราจร



เส้นแบ่งทิศทางการจราจรเคลื่อน(เป็นเส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร ยาว 300 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 100 เซนติเมตร)
ให้ทราบว่าถึงเขตทางข้าม แยก เขตห้ามแซง เว้นแต่จะเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ หรือกลับรถ ข้ามข้ามเส้นได้แต่ต้องระวังเป็นพิเศษ
(สังเกตดูจะเห็นว่าเส้นจะยาวกว่า เส้นแบ่งทิศทางการจราจรปกติ)



เส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซง(เส้นทึบสีขาว ขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร)
ห้ามแซงหรือขับรถผ่านคร่อมเส้น โดยเด็ดขาด



เส้นแบ่งทิศทางการจราจร กู่ (เส้นประคู่เส้นทึบ)"เป็นเส้นทึบสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ขนานไปกับเส้นประสีขาวขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 200 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 200 เซนติเมตร เส้นทั้งสองมีระยะห่างกัน 15 เซนติเมตร"
รถทางเส้นประอาจข้ามหรือแซงได้เมื่อปลอดภัย



เส้นแบ่งทิศทางการจราจร กู่ (เส้นทึบคู่เส้นประ)"เป็นเส้นทึบสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ขนานไปกับเส้นประสีขาวขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 200 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 200 เซนติเมตร เส้นทั้งสองมีระยะห่างกัน 15 เซนติเมตร"
รถทางเส้นทึบห้ามแซง ข้ามรถผ่าน หรือคร่อมเส้น โดยเด็ดขาด



เส้นแบ่งทิศทางจราจร ห้ามแซงคู่ (เส้นทึบคู่)(เป็นเส้นทึบสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ขนานกันมีระยะห่างระหว่างเส้น 15 เซนติเมตร)
ห้ามขับรถผ่าน ขับรถคร่อมเส้น ห้ามแซงโดยเด็ดขาดทั้งสองทิศทาง



เส้นแบ่งช่องเดินรถปกติ (เป็นเส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 100 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 300 เซนติเมตร)
ให้ขับรถในช่องเดินรถ ห้ามขับคร่อมเส้นหรือทับเส้น เว้นแต่จะเปลี่ยนช่องเดินรถหรือกลับรถ



เครื่องหมาย "เส้นแบ่งช่องเดินรถเตือน" หมายความว่า เส้นแบ่งช่องเดินรถประเภทเตือนเป็นเส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 300 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 100 เซนติเมตร แสดงให้ทราบว่าใกล้จะถึงเส้นแบ่งช่องเดินรถห้ามแซง ห้ามขับคร่อมเส้นช่องเดินรถ เว้นแต่จะเปลี่ยนช่องเดินรถ



เส้นแบ่งช่องเดินรถห้ามแซง(เป็นเส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร) ห้ามแซงโดยเด็ดขาด ห้ามขับรถผ่านหรือคร่อมเส้น หรือกลับรถ



เส้นขอบทาง(เส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 30 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 60 เซนติเมตร)
ให้ขับรถในช่องทางจราจรด้านขวาของเส้น



เส้นแบ่งเลนรถประจำทาง(เส้นทึบสีเหลืองขนาดกว้าง 20 เซนติเมตร)
รถประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด ให้ใช้
ช่องทางเดินรถด้านซ้ายของเส้นนี้ รถประเภทอื่นห้ามขับผ่านเข้าไปในช่องนี้



เส้นแบ่งภายในช่องเลนรถประจำทาง
ให้รถประจำทางหรือรถที่กำหนดวิ่งในช่องทางได้ทั้ง 2 ช่อง ทั้งซ้ายและขวา
ของเส้นนี้



เส้นแบ่งช่องเลนรถประจำทางสามารถข้ามผ่านได้ (เส้นทึบสีเหลืองขนาด
กว้าง 20 เซนติเมตร ยาว 60 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 30 เซนติเมตร)
รถประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด ให้ใช้
ช่องทางเดินรถด้านซ้าย ของเส้นนี้ รถประเภทอื่นให้ขับผ่านได้กรณีจะเข้า
ออกจากซอยหรือเลี้ยว



จุดเริ่มต้นช่องเลนรถประจำทาง
รถประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารที่อธิบดีกรมตำรวจกำหนด ให้ผ่าน
เข้าไปในช่องเลนรถประจำทางหลังจุดนี้ รถประเภทอื่นห้ามขับเข้าไปใน
ช่องเลนรถประจำทางหลังจุดนี้



เส้นแนวหยุด(เส้นขวางถนน เป็นเส้นทึบสีขาว ขนาดกว้าง 40 เซนติเมตร)
ให้ผู้ขับรถหยุดรถก่อนถึงแนวเส้นขวางทุกครั้งเพื่อดูจังหวะรถว่างหรือรอให้
คนข้าม ในทางข้ามข้างหน้าผ่านไปก่อนเมื่อปลอดภัยจึงขับรถผ่านไป



เส้นให้ทาง(เส้นขวางถนน เป็นเส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 40 เซนติเมตร ยาว
60 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 30 เซนติเมตร)
เป็นเส้นประสีขาวข้ามถนนให้ผู้ขับขี่ขับรถให้ช้าลง แล้วดูให้รถอื่นที่ออก
จากทางร่วม หรือคนเดินเท้าในทางข้ามที่ขวางหน้าผ่านไปก่อน เห็น

ปลอดภัยแล้วจึงขับรถผ่านไป

เส้นทะแยงสำหรับทางแยก(เป็นเส้นทึบสีเหลืองขนาดกว้าง 15 เซนติเมตร



ลากทแยงตัดกันทำมุม 45 องศา ห่างกัน 200 เซนติเมตร ภายในกรอบเส้นทึบสีเหลือง ขนาดกว้าง 20 เซนติเมตร)

เป็นเส้นทึบสีเหลืองลากทะแยงมุม ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายในกรอบเส้นทะแยงนี้

ภาคผนวก ค
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



สำหรับผู้วิจัย

เลขที่แบบสอบถาม ID [] []

กลุ่มทดลอง ครั้งที่.....

กลุ่มเปรียบเทียบ ครั้งที่.....

แบบสอบถาม

เรื่อง

การประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนอนุตรวิทยาคาร อำเภออนุตรวิทยาคาร จังหวัดอุบลราชธานี

☐ โรงเรียนอนุตรวิทยาคาร☐ โรงเรียนนาจะหลวย

คำชี้แจง

เนื่องด้วยข้าพเจ้า นางสาวอรอนงค์ สุทโธ นักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น กำลังทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนอนุตรวิทยาคาร อำเภออนุตรวิทยาคาร จังหวัดอุบลราชธานี

ข้าพเจ้าใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถาม โดยให้ตอบทุกข้อ ให้ตรงกับความรู้สึกและความเป็นจริงของท่านแบบสอบถามนี้ผู้วิจัยจะเก็บไว้เป็นความลับจะไม่มีการเผยแพร่ใดๆต่อท่าน ข้อมูลที่ได้จะนำเสนอในภาพรวม เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงงาน พัฒนาและส่งเสริมให้นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนอนุตรวิทยาคาร อำเภออนุตรวิทยาคาร จังหวัดอุบลราชธานีในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรลดจักรยานยนต์ ที่ถูกลักขโมยเหมาะสมต่อไป

ขอขอบพระคุณ

อรอนงค์ สุทโธ

นักศึกษาหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต

คณะสาธารณสุขศาสตร์

มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาเติมข้อความหรือตัวเลขลงในช่องว่าง หรือใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ ที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

	สำหรับนักเรียน	สำหรับ
ข้อ	ข้อความ	สำหรับผู้วิจัย
1.	ท่านอายุ.....ปี	Age ☐ ☐
2.	เพศ ☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง	Sex ☐
2.	ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์มานานประมาณ (ตั้งแต่เริ่มขับขี่เป็น)ปี	Long ☐
4.	ส่วนมากนักเรียนเดินทางมาโรงเรียนโดยวิธีใด ☐ 1. รถโดยสาร ☐ 2. รถยนต์ของผู้ปกครอง ☐ 3. รถจักรยานยนต์ ☐ 4. รถจักรยาน ☐ 5. เดินเท้า ☐ 6. อื่น ๆ ระบุ.....	Go ☐
5.	รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ขับขี่ประจำ ท่านเป็นเจ้าของเองใช่หรือไม่ ☐ 1. ใช่ ☐ 2. ไม่ใช่ รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ของใคร ☐ 1. บิดา / มารดา ☐ 2. เพื่อน ☐ 3. ของผู้อื่น ระบุ.....	Way ☐
6.	ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียน.....กิโลเมตร	Live ☐
7.	ในปี พ.ศ. 2547 ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบัน ท่านเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ ☐ 1. เคย ☐ 2. ไม่เคย (ถ้าตอบไม่เคยให้ข้ามไปตอบ ข้อที่ 8) ถ้าเคย ตอบคำถามต่อไปนี้ 1) จำนวนครั้งของอุบัติเหตุ.....ครั้ง 2) ขณะประสบอุบัติเหตุ那次 ท่านสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ ☐ 1. สวม ☐ 2. ไม่สวม 3) ความรุนแรงที่ได้รับขณะประสบอุบัติเหตุครั้งนั้นเป็นอย่างไร ☐ 1. บาดเจ็บเล็กน้อย ☐ 2. บาดเจ็บไปรักษาแต่ไม่ต้องไปนอนโรงพยาบาล ☐ 3. บาดเจ็บมาก ต้องนอนโรงพยาบาล 4) หลังจากได้รับการรักษาแล้ว มีความพิการหรือไม่ ☐ 1. มี โปรด ☐ 2. ไม่มี	Sta ☐

	ระบุ.....	
8.	นักเรียนเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือไม่ ☐ 1. เคย ☐ 2. ไม่เคย กรณีที่ตอบว่าเคย จากแหล่งใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) / ☐ 1. วิทยุ ☐ 2. หนังสือพิมพ์ ☐ 3. สถานบริการสาธารณสุขต่าง ๆ ☐ 4. โรงเรียน ☐ 5. โทรทัศน์ ☐ 6. วารสารต่าง ๆ ☐ 7. อื่น ๆ ระบุ.....	Inf ☐
9.	ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ขับขี่เป็นประจำมีขนาด.....ซีซี	Si ☐
10.	ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านเคยถูกตำรวจเรียกจับหรือเคยได้รับใบสั่งหรือไม่ ☐ 1.เคย ☐ 2. ไม่เคย ถ้าเคย สาเหตุที่ตำรวจเรียก ☐ 1. ขับรถผิดกฎจราจร ☐ 2. สภาพรถจักรยานยนต์ไม่สมบูรณ์ ☐ 3. ดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์ ☐ 4. ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ☐ 5. ไม่สวมหมวกนิรภัย ☐ 6. อื่น ระบุ.....	Pol ☐
11.	การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ☐ 1.สวมทุกครั้ง ☐ 2. สวมบางครั้ง ☐ 3. ไม่ได้สวม	Kno ☐
12.	ท่านเคยมีการตรวจเช็คหรือซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ที่ท่านขับขี่บ้างหรือไม่ (ด้วยตนเอง หรือนำไปให้ช่างที่ร้านซ่อมจักรยานยนต์) ☐ 1.เคย ☐ 2. ไม่เคย	Chk ☐

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย
จราจรคำอธิบาย กรุณาเลือกข้อคำตอบที่ถูกต้องที่สุดในแต่ละข้อเพียง 1 คำตอบ

ข้อ	ข้อความ	สำหรับ ผู้วิจัย
1.	การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตโรงเรียนจะใช้เวลาเร็วได้ไม่เกิน กี่กิโลเมตร / ชั่วโมง ก. 40 ข. 50 ค. 60 ง. 70	K1 ☐
2.	ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับใดจึงจะถือว่าเมาสุรา ก. มากกว่า 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ข. มากกว่า 40 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ค. มากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ง. มากกว่า 60 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์	K2 ☐
3.	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ จะ มีโทษปรับกี่บาท ก. ปรับไม่เกิน 500 บาท ข. ปรับ 500 บาท ถึง 1,000 บาท ค. ปรับ 1,000 บาท ง. ไม่กำหนดอัตราแน่ชัด ขึ้นอยู่กับตำรวจ	K3 ☐
4.	วัตถุประสงค์ของการสวมหมวกนิรภัย และรัดสายรัดคางให้กระชับทุกครั้ง เพื่ออะไร ก. เพื่อเป็นระเบียบและสวยงาม ข. เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ค. เพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ง. เพื่อป้องกันไม่ให้ฝุ่นละอองและเศษหินกระเด็นเข้าตา หรือหล่นใส่ศีรษะ การเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือจอดครต้องให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ ใน	K4 ☐
5.	ระยะไม่น้อยกว่ากี่เมตร ก. 30 ข. 40 ค. 50 ง. 60	K5 ☐
6.	ผู้มีสิทธิรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี ก. 14 ปีบริบูรณ์ ข. 15 ปีบริบูรณ์	K6 ☐

	ค.18 ปีบริบูรณ์ ง. 20 ปีบริบูรณ์ ลักษณะเช่นใดเป็นสาเหตุจากตัวบุคคลที่สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้	
7.	ก.สมศักดิ์เดินข้ามถนนตรงทางข้ามเป็นประจำ / ข.สมบุรณ์ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ค.สมศรีขับรถโดยไม่มีกระจกส่องหลัง ง. สมรักษ์ขับรถด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด	K7 ☐
8.	พฤติกรรมรถขับที่รถจักรยานยนต์แบบใดที่สามารถลดความรุนแรงจาก การบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ ก. ขับขี่ชิดซ้ายเสมอ ข. ขับขี่แซงรถคันอื่นต้องเปิดสัญญาณไฟเสมอ ค. ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัย ง. ขับขี่ตามหลังรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิดเพื่อเป็นการ ไม่กีดขวางการจราจร	K8 ☐
9.	การข้ามถนนกรณีมีรถโดยสารหรือรถยนต์จอดอยู่มากนักเรียนไม่ควรปฏิบัติในข้อใด ก.ข้ามถนน โดยเดินผ่านหน้ารถหรือหลังรถ ข. พยายามหาจุดข้ามถนนที่ปลอดภัย ค. รอจนยานพาหนะเคลื่อนผ่านไปจนหมด ง. พยายามสบตาผู้ขับขี่และมองดูสภาพการจราจร	K9 ☐
10.	กรณีที่ผู้ขับขี่รถมองเห็นสัญญาณ ไฟกระพริบสีเหลืองอยู่บริเวณ สี่แยก ควรปฏิบัติอย่างไร ก. เพิ่มความเร็วเพื่อจะได้ขับผ่านอย่างปลอดภัย ข. ขับขี่ตามปกติแต่ต้องระมัดระวัง ค. ลดความเร็วลงและขับผ่านอย่างระมัดระวัง ง. ลดความเร็วลงแล้วหยุดรถ	K10 ☐
11.	เพื่อความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์นักเรียนสามารถให้เพื่อนซ้อนท้ายได้ไม่เกินกี่คน ก.1 คน ข. 2 คน ค. 3 คน ง. ก็คนที่ได้แล้วแต่สภาพรถ	K11 ☐
12.	เครื่องหมายจราจรต่อไปนี้หมายความว่าอย่างไร ก. ห้ามจอดรถ ข. ห้ามหยุดรถ ค. ห้ามแซง	K12 ☐



	ง. ห้ามเข้า	
13	เมื่อผู้ขับขี่พบเครื่องหมายต่อไปนี้หมายความว่าอย่างไร ก. ให้ขับรถเร็วกว่า 50 กม./ชม. ข. จำกัดความเร็ว 50 กม./ชม. ค. ให้บรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 50 กม./ชม. ง. อีกระยะทาง 50 เมตร ให้หยุดรถ	 K13 ☐

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตามความคิดเห็นของนักเรียนให้มากที่สุด

เห็นด้วยมาก	หมายถึง ท่านเห็นด้วยกับข้อความนั้นอย่างมาก
เห็นด้วยปานกลาง	หมายถึง ท่านเห็นด้วยกับข้อความนั้นเป็นส่วนใหญ่
เห็นด้วยน้อย	หมายถึง ท่านยังตัดสินใจไม่ได้ว่าจะเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความนั้น

ข้อความ	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	สำหรับผู้วิจัย
1.การไม่แข่งรถในทางโค้ง ทางแยกทำให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์				B1 ☐
2.การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเกิด				B2 ☐

อุบัติเหตุจะช่วยลดความรุนแรงที่สมองได้				
3.การรัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัย จะช่วยให้หมวกไม่หลุดจากศีรษะขณะเกิดอุบัติเหตุ		/		B3 ☐
4.การให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือเมื่อ เลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร จะทำให้มีความปลอดภัยในการขับขี้มากขึ้น				B4 ☐
5.การไม่ดื่มสุรา หรือของมึนเมา ก่อนการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ				B5 ☐
6. การ ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายใน โรงเรียนด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ปลอดภัยมากขึ้น				B6 ☐
7.การลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อ ถึงทางแยกก่อนจะขับขี้อต่อไปจะช่วยลด การเกิดอุบัติเหตุ				B8 ☐
8.การมองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยวทำให้ เลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย				B9 ☐
9.การขับขี่รถจักรยานยนต์มีคนซ้อนท้าย เกิน 1 คน ไม่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี				B10 ☐
10. ขณะฝนตกถนนลื่น นักเรียนควรขี่ด้วยความเร็วต่ำ เพื่อความปลอดภัยจากการเกิด อุบัติภัยจราจร				B11 ☐
11. การขี่รถจักรยานเป็นสิ่งดีที่จะช่วย ประหยัดพลังงานและป้องกันอุบัติเหตุจราจรลงได้ หากปฏิบัติตามกฎจราจร				B12 ☐

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตาม
ความคิดเห็นของนักเรียนให้มากที่สุด

ข้อความ	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วย / ปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	สำหรับผู้วิจัย
1. การตรวจเช็คสภาพรถทำให้เสียเวลา มาก และสิ้นเปลืองเงินโดยไม่เหตุ				S1 ☐
2. รถจักรยานยนต์ที่มีกระจกส่องหลังและ ไฟเลี้ยว จะทำให้กะกะและไม่สวยงาม				S2 ☐
3. การข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือจุดที่ โรงเรียนกำหนดจะทำให้เสียเวลาอาจเข้า เรียนไม่ทัน				S3 ☐
4. การสวมสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่ หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์จะทำให้ นักเรียนรู้สึกอึดอัดไม่สะดวกสบาย				S4 ☐
5. นักเรียน ไม่ต้องให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยว เนื่องจากเสียเวลา ก็สามารถเลี้ยวรถได้ อย่างปลอดภัย				S5 ☐
6. การซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ทำให้ สิ้นเปลือง ค่าใช้จ่ายมาก				S6 ☐
7. หากพบถนนชำรุดหรือเกิดอุบัติเหตุ จราจรบ่อยครั้งนักเรียนไม่จำเป็นต้องบอก ผู้เกี่ยวข้องเพราะไม่ใช่หน้าที่				
8. การขอรับใบอนุญาตขับขี่รถเป็นเรื่อง ยุ่งยากและเสียเวลานาน				S8 ☐
9. การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป็นสิ่งที่นักเรียนทำได้ง่าย ๆ				S9 ☐
10. หากนักเรียนขี่รถจักรยานแล้วเบรก ไม่ดียังไม่ต้องรีบร้อนซ่อม รอให้ว่างก่อน ค่อยซ่อมก็ได้				S10 ☐

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตามความคิดเห็นของนักเรียนให้มากที่สุด

ข้อความ	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	สำหรับผู้วิจัย
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยและสายรัดคางทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				H1 ☐
2. ท่านไม่แข่งรถในทางโค้ง ทางแยกทำให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์				H2 ☐
3. ท่านไม่ดื่มสุรา หรือของมีเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์				H3 ☐
4. ท่านสามารถให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร				H4 ☐
5. ท่านสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์มีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน				H5 ☐
6. ท่านสามารถลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อถึงทางแยกก่อนจะขับขี่ต่อไป				H6 ☐
7. ท่านสามารถมองกระจกส่องหลังทุกครั้งก่อนเลี้ยว				H7 ☐
8. ท่านสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อครบกำหนด				H9 ☐
9. ท่านสามารถตรวจสภาพและรักษาสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้คืออยู่เสมอ				H10 ☐
10. ท่านสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดอยู่เสมอ				H11 ☐
11. ขณะฝนตกถนนลื่น ท่านสามารถขับขี่ด้วยความเร็วต่ำ เพื่อความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้				H12 ☐

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตาม
ความคิดเห็นของนักเรียนให้มากที่สุด

ข้อความ	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วย / ปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	สำหรับผู้วิจัย
1. เมื่อขับขีรถจักรยานยนต์มาถึงทางแยก นักเรียนจะชะลอความเร็วเสมอ ถึงแม้จะ มองดูแล้วไม่มีรถคันอื่นวิ่งสวนมา				A1 ☐
2. ถ้าเห็นสัญญาณไฟสีเหลืองในขณะที่ ถนนว่างนักเรียนจะรีบเร่งความเร็วของรถ ขึ้น ถึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย				A2 ☐
3. ถ้านักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์แข่งกับ เพื่อนๆ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้				A3 ☐
4. นักเรียนสามารถหยุดรถด้วยการเบรค กะทันหันได้อย่างปลอดภัย ถึงแม้จะขับขี รถจักรยานยนต์ความเร็วสูง เพราะมีความ ชำนาญ				A4 ☐
5. นักเรียนสามารถขับขีรถจักรยานยนต์ เลี้ยวตัดหน้ารถคันอื่น ได้ถ้าเป็นรีบเร่ง เพราะนานๆจะทำสักครั้ง				A5 ☐
6. ผู้ที่ดื่มสุราแล้วมีอารมณ์ครื้นเครงไม่ สามารถขับขีรถจักรยานยนต์ได้อย่าง ปลอดภัย				A6 ☐
7. การที่นักเรียนขับขีรถจักรยานยนต์ ในขณะที่กำลังมีอาการมึนเมา จะทำให้เกิด อุบัติเหตุได้				A7 ☐
8. ผู้บาดเจ็บที่ต้องนอนรักษาใน โรงพยาบาล เพราะได้รับอุบัติเหตุจากการ ขับขีรถจักรยานยนต์ไม่ทำให้เป็นภาระต่อ ครอบครัว				A8 ☐
9. ผู้ปกครองคงต้องเสียใจมากที่สุด ถ้า นักเรียนเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจา การขับขีรถจักรยานยนต์				A9 ☐
10. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี				A10 ☐

รถจักรยานยนต์ ทำให้ประเทศสูญเสีย งบประมาณด้านการเงินเพียงเล็กน้อย				
11. นักเรียนที่มีความชำนาญขับขี่ด้วยความเร็วสูง หากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง		/		A11 ☐
12. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียทรัพยากรที่สำคัญที่สุดคือ บุคคล				A12 ☐

ส่วนที่ 7 แบบสอบถามการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

คำชี้แจง ให้นักเรียนพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างเพียงข้อละ 1 ช่องให้ตรงตามความคิดเห็นของนักเรียนให้มากที่สุด

ข้อความ	ปฏิบัติเป็นประจำ 3-4 ครั้ง	ปฏิบัติเป็นบางครั้ง 1-2 ครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ	สำหรับผู้วิจัย
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด				P1 ☐
2. ท่านเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด บ่อยเพียงใด				P2 ☐
3. ท่านเปลี่ยนช่องทางเดินรถได้อย่างปลอดภัยโดยไม่ต้องให้สัญญาณไฟ บ่อยเพียงใด				P3 ☐
4. ขณะมีอาการมึนเมาท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด				P4 ☐
5. ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งรถในทางโค้ง ทางแยกทำให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ บ่อยเพียงใด				P5 ☐
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คนบ่อยเพียงใด				P6 ☐
7. ขณะมีการจราจรหนาแน่นมาก ท่านจะขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด บ่อยเพียงใด				P7 ☐
8. ท่านสามารถหาหมวกนิรภัยที่ได้				P8 ☐

มาตรฐาน (มอก.) มาสวมได้ทุกครั้งที่ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด				
9. ท่านจะรีบตรวจสภาพและซ่อมแซมแก้ไข (โดยตนเองหรือช่างซ่อมรถจักรยานยนต์) ทุกครั้ง เมื่อมีความผิดปกติบ่อยเพียงใด		/		P9 ☐
10. ท่านเคยถูกตำรวจเรียก ตักเตือน หรือจับปรับ ในการขี่รถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด				P10 ☐
11. ท่านขับย้อนศร หรือผิดช่องทางเดินรถ บ่อยเพียงใด				P11 ☐
12. ท่านหยอกล้อกับบุคคลอื่น ที่นั่งซ้อนท้ายหรือบุคคลอื่น ขณะขี่รถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด				P12 ☐
13. ท่านขี่รถจักรยานยนต์แข่งช้าๆ บ่อยเพียงใด				P13 ☐
14. ท่านขี่รถจักรยานยนต์คู่ขนานกับบุคคลอื่น บ่อยเพียงใด				P14 ☐
15. ท่านดื่มสุรา หรือของมึนเมา ก่อนการขี่รถจักรยานยนต์ 1 ชั่วโมง บ่อยเพียงใด				P15 ☐

ภาคผนวก ง
ผลการวิเคราะห์รายชื่อ

ผลการวิเคราะห์รายชื่อ ของกลุ่มทดลอง

ตารางที่ 26 จำนวนและร้อยละของกลุ่มทดลอง ที่ตอบความรู้การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ได้ถูกต้อง
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1	การขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตโรงเรียนจะใช้เวลาเร็วได้ไม่เกินกิโลเมตร / ชั่วโมง	20	50	38	95.0
2	ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับใดจึงจะถือว่าเมาสุรา	13	32.5	34	85.0
3	ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้าย ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ จะมีโทษปรับกี่บาท	22	55.0	29	72.5
4	วัตถุประสงค์ของการสวมหมวกนิรภัย และรัดสายรัดคางให้กระชับทุกครั้ง เพื่ออะไร	17	42.5	35	87.5
5	การเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องทางเดินรถ หรือจอดรอสัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ ในระยะ ไม่น้อยกว่ากี่เมตร	21	52.5	28	70.0
6	ผู้มีสิทธิรับใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ได้ต้องมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี	28	70.0	35	87.5
7	ลักษณะเช่นใดเป็นสาเหตุจากตัวบุคคลที่สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้	19	47.5	34	85.0
8	พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์แบบใดที่สามารถลดความรุนแรงจาก การบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้	18	45.0	35	87.5
9	การข้ามถนนกรณีมีรถโดยสารหรือรถยนต์จอดอยู่มาก นักเรียนไม่ควรปฏิบัติในข้อใด	20	50.0	33	82.5
10	กรณีที่ผู้ขับขีรถมองเห็นสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอยู่บริเวณ สีแยก ควรปฏิบัติอย่างไร	18	45.0	28	70.0
11	เพื่อความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์นักเรียนสามารถให้เพื่อน ซ้อนท้ายได้ไม่เกินกี่คนได้	21	52.5	34	85.0
12	เครื่องหมายจราจรต่อไปนี้หมายความว่าอย่างไร	20	50.0	30	75.0
13	เครื่องหมายจราจรบนผิวทางต่อไปนี้หมายถึง	29	72.5	34	85.0

ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละของการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลอง
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		/		หลังทดลอง	
		เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปาน กลาง	เห็นด้วย น้อย
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1	การไม่แข่งรถในทางโค้ง ทางแยกทำให้ปลอดภัยจาก การเกิดอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ได้	16 (62.5)	18 (35.0)	6 (2.5)	25 (62.5)	14 (35.0)	1 (2.5)
2	การสวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคางทุกครั้งที่ขับขี รถจักรยานยนต์เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะช่วยลดความ รุนแรงที่สมองได้	11 (27.5)	18 (45.0)	11 (27.5)	28 (70.0)	9 (22.5)	3 (7.5)
3	การรัดสายรัดคางขณะสวมหมวกนิรภัยจะช่วยให้ หมวกไม่หลุดจากศีรษะขณะเกิดอุบัติเหตุ	6 (15.0)	21 (52.5)	13 (32.5)	24 (60.0)	14 (35.0)	2 (5.0)
4	การให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถหรือ เปลี่ยนช่องทางจราจร จะทำให้มีความปลอดภัยใน การขับขีมากขึ้น	12 (30.0)	17 (42.5)	11 (27.5)	29 (72.5)	8 (20.0)	3 (7.5)
5	การไม่ดื่มสุรา หรือของมึนเมา ก่อนการขับขี รถจักรยานยนต์ช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ	21 (52.5)	9 (22.5)	10 (25.0)	29 (72.5)	10 (25.0)	1 (2.5)
6	กดขีรถจักรยานยนต์ภายในรัศมีคันเดียวไม่ควรเวิ้งไม่เกิน 40 กิโลเมตรชั่วโมงจะทำให้ปลอดภัยมากขึ้น	18 (45.0)	12 (30.0)	10 (25.0)	32 (80.0)	7 (17.5)	1 (2.5)
7	กดลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อถึงทางแยกขณะขับขี ต่อไปจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ	21 (52.5)	10 (25.0)	9 (22.5)	28 (70.0)	12 (30.0)	0 (0)
8	การมองกระจกส่องหลังก่อนเลี้ยวทำให้เลี้ยวรถได้ อย่างปลอดภัย	25 (62.5)	13 (32.5)	2 (5.0)	30 (75.0)	9 (22.5)	1 (2.5)
9	การขับขีรถจักรยานยนต์มีคนซ้อนท้ายเกิน 1 คน ไม่ เป็นอุปสรรคต่อการขับขี	25 (62.5)	12 (30.0)	3 (7.5)	0 (0.0)	9 (22.5)	31 (77.5)
10	ขณะฝนตกถนนลื่น นักเรียนควรขีด้วยความเร็วต่ำ เพื่อความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร	29 (72.5)	7 (17.5)	4 (10.5)	36 (90.0)	4 (10.0)	0 (2.5)
11	การขีรถจักรยานเป็นสิ่งดีที่จะช่วยประหยัดพลังงาน และป้องกันอุบัติเหตุจราจรลงได้ หากปฏิบัติตามกฎ จราจร	22 (55.0)	15 (37.5)	3 (7.5)	30 (75.0)	9 (22.5)	1 (2.5)

ตารางที่ 28 จำนวนและร้อยละของการรับรู้การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลอง
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง			หลังทดลอง		
		เห็นด้วย มาก	เห็นด้วยปาน กลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วยน้อย
		จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
		(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
1	การจราจรที่คับคั่งทำให้เสียเวลามาก และสิ้นเปลืองเงินโดยใช่เหตุ	31 (77.5)	8 (20.0)	1 (2.5)	0 (0.0)	8 (20.0)	32 (80.0)
2	รถจักรยานยนต์ที่มีกระจกสองหลังและไฟเลี้ยว จะทำให้เกะกะและไม่สวยงาม	33 (82.5)	4 (10.0)	3 (7.5)	0 (0.0)	11 (27.5)	29 (72.5)
3	การข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือจุดที่โรงเรียนกำหนดจะทำให้เสียเวลาอาจเข้าเรียนไม่ทัน	30 (75.0)	9 (22.5)	1 (2.5)	1 (2.5)	9 (22.5)	30 (75.0)
4	การสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์จะทำให้นักเรียนรู้สึกอึดอัดไม่สะดวกสบาย	22 (55.0)	17 (42.5)	1 (2.5)	0 (0.0)	7 (17.5)	33 (82.5)
5	นักเรียนไม่จำเป็นต้องให้สัญญาณไฟก่อนเลี้ยว เนื่องจากเสียเวลา ก็สามารถเลี้ยวรถได้อย่างปลอดภัย	33 (82.5)	4 (10.0)	3 (7.5)	0 (0.0)	6 (15.0)	34 (85.0)
6	การซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ทำให้สิ้นเปลือง ค่าใช้จ่ายมาก	29 (72.5)	10 (25.0)	1 (2.5)	0 (0.0)	10 (25.0)	30 (75.0)
7	หากพบถนนชำรุดหรือเกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง นักเรียนไม่จำเป็นต้องบอกผู้เกี่ยวข้องเพราะ ไม่ใช่หน้าที่	33 (82.5)	5 (12.5)	2 (5.0)	0 (0.0)	7 (17.5)	33 (82.5)
8	การขอรับใบอนุญาตขับขี่รถเป็นเรื่องยุ่งยากและเสียเวลานาน	29 (72.5)	9 (22.5)	2 (5.0)	0 (0.0)	7 (17.5)	33 (82.5)
9	การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเป็นสิ่งที่นักเรียนทำได้ง่าย ๆ	15 (37.5)	15 (37.5)	10 (25.0)	30 (75.0)	9 (22.5)	1 (2.5)
10	หากนักเรียนขี่รถจักรยานแล้วเบรกไม่ดียังไม่ควรรีบร้อนซ่อม รอไว้ว่าก่อนค่อยซ่อมก็ได้	31 (77.5)	6 (15.0)	3 (7.5)	1 (2.5)	7 (17.5)	32 (80.0)

ตารางที่ 29 จำนวนและร้อยละของแบบสอบถามการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
ของกลุ่มทดลอง เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง / จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง				หลังทดลอง	
		เห็นด้วย มาก	เห็นด้วยปาน กลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปาน กลาง	เห็นด้วยน้อย
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1	ท่านสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	3 (7.5)	6 (15.0)	31 (77.5)	26 (65.0)	12 (30.0)	2 (5.0)
2	ท่านไม่แข่งรถในทางโค้ง ทางแยกทำให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์	6 (15.0)	12 (30.0)	22 (55.0)	30 (75.0)	8 (20.0)	2 (5.0)
3	ท่านไม่ดื่มสุรา หรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	12 (30.0)	6 (22.5)	22 (55.0)	37 (92.5)	2 (5.0)	1 (2.5)
4	ท่านสามารถให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือเมื่อเลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องทางจราจร	11 (40.0)	9 (22.5)	20 (50.0)	32 (80.0)	8 (20.0)	0 (0.0)
5	ท่านสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์มีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน	15 (37.5)	9 (22.5)	16 (40.0)	31 (77.5)	9 (22.5)	0 (0.0)
6	ท่านสามารถลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อถึงทางแยกก่อนจะขับขี่ต่อไป	9 (22.5)	6 (15.0)	25 (62.5)	27 (67.5)	11 (27.5)	2 (5.0)
7	ท่านสามารถมองกระจกส่องหลังทุกครั้งก่อนเลี้ยว	13 (32.5)	10 (25.0)	17 (42.5)	33 (82.5)	5 (12.5)	2 (5.0)
8	ท่านสามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อครบกำหนด	12 (30.0)	13 (32.5)	15 (37.5)	30 (75.0)	9 (22.5)	1 (2.5)
9	ท่านสามารถตรวจสภาพและรักษาสภาพรถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดีอยู่เสมอ	10 (25.0)	16 (40.0)	14 (35.0)	32 (80.0)	7 (17.5)	1 (2.5)
10	ท่านสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดอยู่เสมอ	6 (15.0)	17 (42.5)	17 (42.5)	34 (85.0)	6 (15.0)	0 (0.0)
11	ขณะฝนตกถนนลื่น ท่านสามารถขับขี่ด้วยความเร็วต่ำเพื่อความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้	8 (20.0)	10 (25.0)	22 (55.0)	32 (80.0)	8 (20.0)	0 (0.0)

ตารางที่ 30 จำนวนและร้อยละของแบบสอบถามการทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลอง
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง			
		เห็นด้วย มาก	เห็นด้วยปาน กลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วยน้อย
		จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
		(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
1	เมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์มาถึงทางแยกนักเรียนจะชะลอความเร็วเสมอ ถึงแม้จะมองดูแล้วไม่มีรถคันอื่นวิ่งสวนมา	5 (12.5)	13 (32.5)	22 (55.0)	33 (82.5)	6 (15.0)	1 (2.5)
2	ถ้าเห็นสัญญาณไฟเหลืองในขณะที่ถือนน่ว่านักเรียนจะรีบเร่งความเร็วของรถขึ้น ถึงจะผ่านไปได้อย่างปลอดภัย	15 (37.5)	17 (42.5)	8 (37.5)	2 (5.0)	10 (25.0)	28 (70.0)
3	ถ้านักเรียนขับซึ่รถจักรยานยนต์แข่งกับเพื่อนๆ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	14 (35.0)	8 (20.0)	18 (45.0)	31 (77.5)	7 (17.5)	2 (5.0)
4	นักเรียนสามารถหยุดรถด้วยการเบรคกะทันหันได้อย่างปลอดภัย ถึงแม้จะขับซึ่รถจักรยานยนต์ความเร็วสูง เพราะมีความชำนาญ	25 (62.5)	9 (22.5)	6 (15.0)	1 (2.5)	8 (20.0)	31 (77.5)
5	นักเรียนสามารถขับซึ่รถจักรยานยนต์เลี้ยวหักเหำรถคันอื่นได้ถ้าเป็นรีบเร่ง เพราะนานๆจะทำสักครั้ง	28 (70.0)	5 (12.5)	7 (17.5)	0 (0.0)	12 (30.0)	28 (70.0)
6	ผู้ที่ดื่มสุราแล้วมีอารมณ์ครึ่นเครงไม่สามารถขับซึ่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย	15 (37.5)	6 (15.0)	19 (47.5)	34 (85.0)	6 (15.0)	0 (0.0)
7	การที่นักเรียนขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในขณะที่กำลังมีอารมณ์โกรธ จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้	8 (20.0)	12 (30.0)	20 (50.0)	33 (82.5)	5 (12.5)	2 (5.0)
8	ผู้บาดเจ็บที่ต้องนอนรักษาในโรงพยาบาล เพราะได้รับอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่ทำให้เป็นภาระต่อครอบครัว	5 (12.5)	7 (17.5)	28 (70.0)	33 (82.5)	7 (17.5)	0 (0.0)
9	ผู้ปกครองคงต้องเสียใจมากที่สุด ถ้านักเรียนเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์	14 (35.0)	4 (10.0)	22 (55.0)	36 (90.0)	3 (7.5)	1 (2.5)
10	การเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ทำให้ประเทศสูญเสียงบประมาณด้านการเงินเพียงเล็กน้อย	13 (32.5)	21 (52.5)	6 (15.0)	1 (2.5)	6 (15.0)	33 (82.5)
11	นักเรียนที่มีความชำนาญขับซึ่รถด้วยความเร็วสูง หากเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บไม่รุนแรง	24 (60.0)	6 (15.0)	10 (25.0)	0 (0.0)	6 (15.0)	34 (85.0)
12	การเกิดอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียทรัพยากรที่สำคัญที่สุดคือบุคลากร	4 (10.0)	12 (30.0)	24 (60.0)	35 (87.5)	5 (12.5)	0 (0.0)

ตารางที่ 31 จำนวนและร้อยละของการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของกลุ่มทดลอง
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง			หลังทดลอง		
		ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
		จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
		(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
1	ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ บ่อย เพียงใด	8 (20.0)	27 (67.5)	5 (12.5)	33 (82.5)	6 (15.0)	1 (0.0)
2	ท่านเลี้ยวรถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด บ่อยเพียงใด	31 (77.5)	9 (22.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	7 (17.5)	33 (82.5)
3	ท่านเปลี่ยนช่องทางเดินรถได้อย่างปลอดภัยโดยไม่ ต้องให้สัญญาณไฟ บ่อยเพียงใด	18 (45.0)	19 (47.5)	3 (7.5)	0 (0.0)	9 (17.5)	31 (82.5)
4	ขณะมีอาการมีนเมาท่านขับขีรถจักรยานยนต์ บ่อย เพียงใด	20 (50.0)	15 (37.5)	5 (12.5)	0 (0.0)	8 (20.0)	32 (80.0)
5	ท่านไม่ขับขีรถจักรยานยนต์แข่งรถในทางโค้ง ทาง แยกทำให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ บ่อยเพียงใด	16 (40.0)	7 (17.5)	17 (42.5)	32 (80.0)	8 (20.0)	33 (0.0)
6	ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ โดยมีคนนั่งซ้อนท้ายเกิน 1 คนบ่อยเพียงใด	9 (22.5)	24 (60.0)	7 (17.5)	1 (2.5)	7 (17.5)	32 (80.0)
7	ขณะมีการจราจรหนาแน่นมาก ท่านจะขับขี รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด บ่อย เพียงใด	7 (17.5)	13 (32.5)	20 (50.0)	26 (65.0)	12 (30.0)	2 (5.0)
8	ท่านสามารถหาหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน (มอก.) มา สวมได้ทุกครั้งทีขับขีรถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด	15 (37.5)	20 (50.0)	5 (12.5)	31 (77.5)	8 (20.0)	1 (2.5)
9	ท่านจะรีบตรวจสอบสภาพและซ่อมแซมแก้ไข (โดย ตนเองหรือช่างซ่อมรถจักรยานยนต์) ทุกครั้ง เมื่อมี ความผิดปกติบ่อยเพียงใด	15 (37.5)	20 (50.0)	5 (12.5)	33 (82.5)	7 (17.5)	0 (82.5)
10	ท่านเคยถูกตำรวจเรียก ดักเตือน หรือจับปรับ ในการ ขับขีรถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด	29 (72.5)	5 (12.5)	6 (15.0)	1 (2.5)	6 (15.0)	33 (82.5)
11	ท่านขับซ้อนศร หรือผิดช่องทางเดิน รถ บ่อยเพียงใด	31 (77.5)	8 (20.0)	1 (2.5)	0 (0.0)	10 (25.0)	30 (75.0)
12	ท่านหยอกล้อกับบุคคลอื่น ที่นั่งซ้อนท้ายหรือนุคคล คันอื่นขณะขับขีรถจักรยานยนต์ บ่อยเพียงใด	25 (62.5)	12 (30.0)	3 (7.5)	2 (5.0)	9 (22.5)	29 (72.5)

ตารางที่ 32 จำนวนและร้อยละของการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากราชของกลุ่มทดลอง
เปรียบเทียบก่อนและหลังการทดลอง จำแนกรายข้อ

ข้อ	ข้อความ	ก่อนทดลอง			หลังทดลอง		
		ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ ปฏิบัติ	ปฏิบัติ ประจำ	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
		จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน
		(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
13	ห้ามขับเครื่องจักรยานยนต์แข่งซ้าย บ่อยเพียงใด	26 (65.0)	4 (30.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	6 (15.0)	34 (85.0)
14	ห้ามขับเครื่องจักรยี่ห้อเบิ้ลคู่ขนานกับรถคนอื่น บ่อย เพียงใด	24 (65.0)	13 (30.0)	3 (0.0)	1 (2.5)	9 (22.5)	30 (75.0)
15	ห้ามดื่มสุรา หรือของมีเมา ก่อนการขับ รถจักรยานยนต์ 1 ชั่วโมง บ่อยเพียงใด	30 (75.0)	4 (10.0)	6 (15.0)	3 (7.5)	6 (15.0)	31 (77.5)

ภาคผนวก จ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญและทรงคุณวุฒิในการตรวจสอบเครื่องมือ

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญการตรวจสอบเครื่องมือ

ผู้เชี่ยวชาญและทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบเครื่องมือ มีดังนี้

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. รศ.ดร.พรณี บัญชรหัตถกิจ | สังกัดภาควิชาสุขศึกษา
คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น |
| 2. นางธิดิมา โกศลวิตร | นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ
หัวหน้ากลุ่มโรคไม่ติดต่อ สำนักงานป้องกัน
ควบคุมโรคที่ 7 |
| 3. นางมนัสนันท์ ลิ้มปวิทยากุล | นักวิชาการสาธารณสุขเชี่ยวชาญ
ด้านส่งเสริมพัฒนา หัวหน้ากลุ่มงานสนับสนุน
วิชาการ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 |

ประวัติผู้เขียน



ชื่อ นางสาวอรอนงค์ สุทโธ
เกิด 6 พฤศจิกายน 2526
บิดา นายอดิศักดิ์ สุทโธ
มารดา นางสาวสุรณี สุทโธ
ภูมิลำเนา 604 ถ.สถลมารค์ ต. เมืองเดช อ.เดชอุดม จ. อุบลราชธานี
อาชีพ ถูกจ้างชั่วคราวนักเรียนทุน ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุข
ระดับปฏิบัติการ
สถานที่ปฏิบัติงาน โรงพยาบาลบุณเทรริก อำเภอบุณเทรริก จังหวัดอุบลราชธานี
เบอร์โทรศัพท์ 083-3680477
ประวัติการศึกษา ปี 2549 สาธารณสุขศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยนเรศวร
ปี 2551 ศึกษาต่อระดับปริญญาโท หลักสูตรสาธารณสุข
ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ
มหาวิทยาลัยขอนแก่น
ความเชี่ยวชาญ ด้านสุขศึกษาและการส่งเสริมสุขภาพ

