

ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง
เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย



นางสาวดาริกา บิลโສະ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2556

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)

เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR) are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

EFFECTS OF A HEALTH PROMOTION PROGRAM BASED ON THEORY OF REASONED
ACTION AND SELF-REGULATION THEORY TO ENHANCE SAFE TRAVELING OF
UPPER SECONDARY SCHOOL STUDENTS



Miss Darika Bilsoh

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Education Program in Health and Physical Education

Department of Curriculum and Instruction

Faculty of Education

Chulalongkorn University

Academic Year 2013

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำ
ด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความ
ปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอน
ปลาย

โดย

นางสาวดาริกา บิลโສະ

สาขาวิชา

สุขศึกษาและพลศึกษา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์

.....คณบดีคณะครุศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชนิตา รัชพลเมือง)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุธนะ ดิงศภักดิ์)

.....อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์)

.....กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(อาจารย์ ดร.อะเคื้อ กุลประสูติติก)

ดารีกา บิลโัส๊ะ : ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย. (EFFECTS OF A HEALTH PROMOTION PROGRAM BASED ON THEORY OF REASONED ACTION AND SELF-REGULATION THEORY TO ENHANCE SAFE TRAVELING OF UPPER SECONDARY SCHOOL STUDENTS) อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์, 171 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย จำนวน 50 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ นักเรียนกลุ่มทดลอง จำนวน 25 คนที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเป็นเวลา 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 3 วัน วันละ 1 ชั่วโมง และนักเรียนกลุ่มควบคุม จำนวน 25 คนที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.92 และแบบวัดความปลอดภัยในการเดินทางมีค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.88 มีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.83 วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติทดสอบค่าที่ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

ผลการวิจัยพบว่า

- 1) โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองสามารถสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายได้
- 2) ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
- 3) ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพิ่มขึ้นกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ภาควิชา หลักสูตรและการสอน

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา สุขศึกษาและพลศึกษา

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ปีการศึกษา 2556

5583389727 : MAJOR HEALTH AND PHYSICAL EDUCATION

KEYWORDS: HEALTH PROMOTION PROGRAM / THEORY OF REASONED ACTION /
SELF-REGULATION THEORY / ENHANCE SAFE TRAVELING

DARIKA BILSOH: EFFECTS OF A HEALTH PROMOTION PROGRAM BASED ON
THEORY OF REASONED ACTION AND SELF-REGULATION THEORY TO
ENHANCE SAFE TRAVELING OF UPPER SECONDARY SCHOOL STUDENTS.
ADVISOR: ASSOC. PROF. JINTANA SARAYUPITAK, Ph.D., 171 pp.

The purposes of this study were to study the effects of a health promotion program based on theory of reasoned action and self-regulation theory to enhance safe traveling of upper secondary school students. The sample was 50 upper secondary school students in Santiratwitthayalai School. Divided into 2 groups with 25 students in the experimental group received the health promotion program based on theory of reasoned action and self-regulation theory for 8 weeks, 3 days a week, 1 hour a day and 25 students in the control group not received the health promotion program. The research instruments were composed of the health promotion program based on theory of reasoned action and self-regulation theory to enhance safe traveling of upper secondary school students had an IOC 0.92 and safe traveling test had an IOC 0.88, the reliability was 0.83. The data were then analyzed by means, standard deviations and t-test by using statistically significant differences at .05 levels.

The research findings were as follows:

1) The health promotion program based on theory of reasoned action and self-regulation theory was effectively to enhance safe traveling of upper secondary school students.

2) The mean scores of safe traveling of the experimental group students after received the health promotion program were significantly higher than before at .05 levels.

3) The mean score of safe traveling of the experimental group students after received the health promotion program were significantly higher than the control group students at .05 levels.

Department: Curriculum and
Instruction

Student's Signature

Advisor's Signature

Field of Study: Health and Physical
Education

Academic Year: 2013

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วย ความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ในการดูแลเอาใจใส่ให้ คำปรึกษา คำแนะนำ ข้อเสนอแนะ ตรวจสอบแก้ไขวิทยานิพนธ์ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ทาง คุณค่าวิชาการที่สุด ตลอดจนการให้กำลังใจ และให้ความช่วยเหลือในทุกๆด้านมาโดยตลอด ผู้วิจัยขอ กราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

กราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุธนะ ติงศภัทย์ ประธานสอบวิทยานิพนธ์ และ อาจารย์ ดร.อะเค็๋อ กุลประสูติติก กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่กรุณาให้ข้อคิดและเสนอแนะแนวทาง ในการปรับปรุงแก้ไข ทำให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

กราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมบูรณ์ อินทร์ธมยา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิภาวดี ลีมีงสวัสดิ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นรลักษณ์ เอื้อกิจ อาจารย์ ดร.อะเค็๋อ กุลประสูติติก และอาจารย์ ดร.อัญญา พลดเปลื้อง ผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้คำปรึกษาแนะนำและตรวจเครื่องมือที่ใช้ในการ วิจัย

กราบขอบพระคุณ อาจารย์พิรุฑธ เรืองวราหะ และคณาจารย์โรงเรียนสันติราษฎร์ วิทยาลัย ที่ให้ความกรุณา อำนวยความสะดวก สนับสนุนและเปิดโอกาส ให้ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลการ วิจัยในครั้งนี้ และขอบคุณนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่ให้ความร่วมมือใน การวิจัยเป็นอย่างดี

ขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษาทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือซึ่ง กันและกันตลอดมา รวมทั้งเพื่อนๆ พี่ๆ น้องๆ คนอื่นๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้ เช่นกัน

สุดท้ายผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คุณพ่อดำหรี บิลโ้สะ คุณแม่โรมมีหนะ บิลโ้สะ และสมาชิกใน ครอบครัวทุกคน เป็นอย่างสูงที่ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนด้านการศึกษา อันมีค่าอย่างยิ่งโดยตลอดมา จนจบการศึกษา ผู้วิจัยขอมอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เพื่อทดแทนคุณ

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามวิจัย.....	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
สมมุติฐาน.....	5
ขอบเขตในการวิจัย.....	5
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	5
ประโยชน์ที่ได้รับ.....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
1. โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ.....	8
2. พัฒนาการและพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น.....	12
3. ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล.....	16
4. แนวคิดการกำกับตนเอง.....	26
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	32
6. กรอบแนวคิดในการทำวิจัย.....	38
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	39
ขั้นที่ 1 การเตรียมการทดลอง.....	41
1.1 การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	41
1.2 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	41
ขั้นที่ 2 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล.....	46
2.1 การกำหนดแบบแผนการทดลอง.....	46

2.2 การติดต่อประสานงานก่อนการทดลอง.....	46
2.3 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล	47
ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้	48
3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล	48
3.2 สถิติที่ใช้.....	48
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	49
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม	49
ตอนที่ 2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย ในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของ นักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่ม ควบคุม.....	52
ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัย ในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม 63	
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	71
สรุปผลการวิจัย	72
อภิปรายผลการวิจัย.....	73
ข้อเสนอแนะ.....	84
รายการอ้างอิง	85
ภาคผนวก ก รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ.....	92
ภาคผนวก ข หนังสือขอความร่วมมือในการทำวิจัย	94
ภาคผนวก ค เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	101
ภาคผนวก ง การวิเคราะห์คุณภาพเครื่องมือ	155
ภาคผนวก จ ภาพกิจกรรมการเก็บข้อมูล	164
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	171

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2.1 แสดงพฤติกรรมสุขภาพที่มีความสัมพันธ์กับสุขภาพในด้านต่างๆ..... 10

ตารางที่ 3.1 ผลการวิเคราะห์กิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง 43

ตารางที่ 3.2 สรุปการจัดกิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง 43

ตารางที่ 3.3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม..... 47

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม..... 49

ตารางที่ 4.2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม 53

ตารางที่ 4.3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลอง จำแนกเป็นรายข้อ ... 54

ตารางที่ 4.4 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุม จำแนกเป็นรายข้อ... 59

ตารางที่ 4.5 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม 64

ตารางที่ 4.6 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม จำแนกเป็นรายข้อ..... 64

สารบัญภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 2.1 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ในทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล	25
แผนภาพที่ 2.2 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรในทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลที่ประยุกต์ใช้ใน งานวิจัย.....	26
แผนภาพที่ 2.3 กรอบแนวคิดในการวิจัย	38
แผนภาพที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	40
แผนภาพที่ 3.2 แบบแผนการทดลอง	46
แผนภาพที่ 4.1 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยใน การเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่ม ควบคุม.....	69

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์ความรุนแรง การบาดเจ็บ และอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในกลุ่มเด็กวัยเรียนและวัยรุ่น โดยไม่เจตนาหรือจากความประมาทเลินเล่อของตัวเองหรือบุคคลอื่น ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย ทำให้เกิดการบาดเจ็บพิการจนกระทั่งเสียชีวิต สถิติการเกิดอุบัติเหตุของกรมป้องกันภัยและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ระบุว่า รถมอเตอร์ไซด์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยที่สุด โดยพบว่าร้อยละ 69.7 เป็นอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากเด็กเป็นผู้ขับขี่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นช่วงเทศกาล เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น ในปี 2548 พบว่า ผู้ประสบเหตุมากกว่าร้อยละ 20 เป็นวัยรุ่นอายุต่ำกว่า 20 ปี และพบว่า ผู้บาดเจ็บร้อยละ 80 เป็นผู้ชาย กลุ่มอายุ 15-24 ปี เสียชีวิตมากที่สุดถึงร้อยละ 29 ทั้งยัง พบว่า ผู้บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 93. ต้มแอลกอฮอล์ร้อยละ 69 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงสงกรานต์ของปี 2554 มีจำนวน 3,104 ราย เพิ่มขึ้นเป็น 3,172 ราย ในปี 2555 ล่าสุดองค์การอนามัยโลก เผยรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 (Global Status Report on Road Safety 2013) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 38.1 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน เป็นอันดับสามของโลก รองจากประเทศเกาะนีอูเอและสาธารณรัฐโดมินิกัน ถึงแม้ว่าประเทศไทยมีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการลดอุบัติเหตุ แต่ก็เป็นไปได้ค่อนข้างช้า โดยยอดผู้เสียชีวิตในปี 2555 สูงถึง 7,634 คน เฉลี่ยวันละ 21 คน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือเทศกาลสงกรานต์ พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตสูงขึ้นเป็น 2 เท่า มูลค่าความเสียหายสูงกว่า 2 แสนล้านบาท นอกจากนี้องค์การอนามัยโลกยังระบุว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรสูงกว่ามาตรฐานสากลถึงร้อยละ 81 แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงกว่ามาตรฐานสากลที่องค์การอนามัยโลกกำหนดเกือบเท่าตัว (WHO, 2013; ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยบนถนน, 2551; สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2553a, 2553b, 2556)

อุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้กับคนทุกเพศทุกวัย หากใช้รถใช้ถนนด้วยความประมาท ไม่เคารพระเบียบข้อบังคับและกฎหมายจราจร ทั้งนี้กลุ่มวัยที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า กลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีความซุกซน ขอบทำทลายกฎเกณฑ์ทางสังคมซึ่งเป็นวัยที่มีกลุ่มเสี่ยงต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรสูงที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มเยาวชนที่กำลังศึกษาในโรงเรียนซึ่งใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางจากที่พักอาศัยมายังสถานศึกษามีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง จากสถิติกระทรวงสาธารณสุขในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึง 12,000 คน เฉพาะในกรุงเทพฯ แต่จะมีเด็กเสียชีวิตบนท้องถนนถึง 300 คน และได้รับบาดเจ็บ 1,600 คน คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พบว่า อุบัติเหตุรวมร้อยละ 53 และอุบัติเหตุจากยานยนต์ร้อยละ 25 เกิดในเด็กและเยาวชนอายุน้อยกว่า 25 ปี เป็นเหตุให้เด็กไทยตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 ต่อปี ในขณะที่สหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 2 ต่อปีเท่านั้น จากรายงานสภาวะสังคมไทยไตรมาสหนึ่ง ปี 2556 พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงสุด

ร้อยละ 80 และพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 21.6 โดยพบว่า ในกลุ่มเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 14 ปี สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 3.1 และกลุ่มอายุ 15-20 ปี สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 5.8 และยังระบุว่า 1 ใน 5 ส่วนของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นเด็กและเยาวชน โดยร้อยละ 29.4 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และร้อยละ 11.7 มีอายุต่ำกว่า 15 ปี นอกจากนี้สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการเมาสุราร้อยละ 40 รองลงมาเกิดจากการขาดวินัยจราจรร้อยละ 21 จากผลสำรวจภาวะสุขภาพของนักเรียนโดยกรมอนามัย พบว่า มีเด็กนักเรียนร้อยละ 28.8 เคยนั่งรถยนต์หรือพาหนะอื่นที่ผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับตัวเด็กนักเรียนได้ (เกียรติสุดา ธารศักดิ์, 2554; ศิริลักษณ์ ดวงแก้ว, 2552; สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2553a, 2553b, 2556; สำนักโรคไม่ติดต่อกรมควบคุมโรค, 2552)

แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ดีที่สุดแนวทางหนึ่ง คือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของเยาวชนให้ถูกต้อง โดยการให้ความรู้และสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยและนำไปปฏิบัติจนเป็นนิสัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้การจัดการเรียนรู้ภายในห้องเรียนเพียงอย่างเดียว ไม่ได้เน้นการปฏิบัติจริงนอกห้องเรียน ไม่สามารถทำให้เยาวชนมีความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนที่มีความรับผิดชอบความปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น เมื่อวิเคราะห์หลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน พุทธศักราช 2551 กลุ่มสาระการเรียนรู้สุขศึกษาและพลศึกษา พบว่า หลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน กำหนดให้จัดการเรียนรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยในสาระที่ 5 ความปลอดภัยในชีวิต มาตรฐาน พ 5.1 ป้องกันและหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ อุบัติเหตุ การใช้ยา สารเสพติด และความรุนแรง ตัวชี้วัดที่ 4 การวางแผน กำหนดแนวทางลดอุบัติเหตุ และสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชน อย่างไรก็ตาม การจัดการเรียนรู้เกี่ยวกับการวางแผน กำหนดแนวทางลดอุบัติเหตุ และสร้างเสริมความปลอดภัยในชุมชน มีเพียง 1-3 คาบ ในเวลาเรียนตามปรกตินั้น ไม่สามารถสร้างความตระหนักและการปฏิบัติตนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางได้ การจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพให้แก่เด็กนักเรียนที่สมัครใจเข้าร่วมโปรแกรมนอกเวลาเรียนจะสามารถสร้างความตระหนักและการปฏิบัติตนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางได้ (กระทรวงศึกษาธิการ, 2551; จินตนา สรายุทธพิทักษ์, 2553)

การจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางให้ประสบความสำเร็จนั้น สิ่งสำคัญอย่างยิ่งที่ควรคำนึงถึง คือ การเจริญเติบโตและการพัฒนาตามช่วงวัยของวัยรุ่นและแนวคิดที่นำมาใช้เป็นพื้นฐานในการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ จากการศึกษา พบว่า ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Theory of Reasoned Action: TRA) เป็นทฤษฎีที่ตั้งบนสมมุติฐานว่ามนุษย์เป็นผู้ที่มีเหตุผลและจะใช้ข้อมูลที่มีอยู่อย่างระมัดระวังเป็นระบบ มนุษย์จะพิจารณาถึงผลการกระทำก่อนที่จะกระทำพฤติกรรมใดๆ การเกิดพฤติกรรมใดย่อมต้องมีที่มา ต้องมีเหตุผลที่จะกระทำและต้องทำจากเจตนา พฤติกรรมของบุคคลส่วนมากจะขึ้นอยู่กับเจตนาที่จะกระทำพฤติกรรมของบุคคล ซึ่งทฤษฎีนี้เป็นเครื่องมือในการทำความเข้าใจ อธิบาย ทำนายพฤติกรรม เจตนาของบุคคลที่จะกระทำพฤติกรรมหรือไม่กระทำพฤติกรรมและจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม แสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมจะอยู่ภายใต้การควบคุมเจตนา ที่เรียกว่า เจตนาเชิงพฤติกรรม (Behavioral Intention) ซึ่งมี 2 ตัวแปรหลักเป็นตัวกำหนด คือ 1) เจตคติต่อการกระทำพฤติกรรม (Attitude Toward The Behavior) เป็นปัจจัยส่วน

บุคคล ขึ้นอยู่กับความเชื่อเกี่ยวกับผลการกระทำพฤติกรรม หากบุคคลมีความเชื่อว่าการกระทำนั้นจะนำไปสู่ผลที่เป็นบวก เขาก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้นและจะกระทำพฤติกรรมดังกล่าว ในทางตรงกันข้ามหากบุคคลมีความเชื่อว่า การกระทำพฤติกรรมนั้นจะนำไปสู่ผลที่เป็นลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้นและจะไม่กระทำพฤติกรรมดังกล่าว และเจตคติต่อการกระทำพฤติกรรมยังขึ้นอยู่กับกระบวนการประเมินการกระทำ เป็นการประเมินว่า หากเขาทำพฤติกรรมนั้น ผลของพฤติกรรมจะออกมาดีหรือเลว ผลจะเป็นบวกหรือลบ ดังนั้นหากเขาได้ประเมินแล้วว่าไม่มีผลบวก ก็จะมีเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้นและจะกระทำพฤติกรรมดังกล่าว ในทางตรงกันข้ามหากบุคคลได้ประเมินแล้วว่าผลจะออกมาเป็นลบ เขาก็จะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้นและจะไม่กระทำพฤติกรรมดังกล่าว 2) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norms) เป็นปัจจัยทางสังคม กลุ่มอ้างอิงในที่นี้หมายถึงบุคคลใกล้ชิดที่มีความสำคัญต่อบุคคลนั้น ได้แก่ พ่อ แม่ พี่น้อง เพื่อน คนรัก การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเป็นผลมาจากความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง ที่บุคคลรอบข้างที่มีความสำคัญต่อเขา มีความต้องการให้กระทำพฤติกรรมนั้น มากน้อยเพียงใด และแรงจูงใจที่คล้อยตามกลุ่มอ้างอิง เป็นระดับความเข้มของอิทธิพลจากบุคคลรอบข้างที่สำคัญต่อเขา อยากให้กระทำพฤติกรรมนั้นมากน้อยเพียงใด นอกจากปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางสังคมแล้ว ปัจจัยภายนอก เช่น เพศ อายุ การศึกษา เจตคติต่อเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนั้น จะส่งผลต่อเจตคติเชิงพฤติกรรม ต่อเมื่อมีความสัมพันธ์กับเจตคติต่อพฤติกรรมหรือการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงต่อพฤติกรรม การใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลจึงเหมาะแก่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของวัยรุ่น เนื่องจากเป็นวัยที่เกิดการเปลี่ยนแปลงทางจิตใจ ซึ่งจะทำให้เกิดอยากรู้ อยากเห็น อยากลอง อยากพิสูจน์ ชอบความตื่นเต้นสนุกสนานท้าทาย ต้องการเด่นดัง ต้องการเป็นที่ยอมรับของเพื่อนๆและผู้ใหญ่ ทำให้วัยรุ่นมีการแสดงออกอย่างมากโดยขาดการยับยั้งชั่งใจตนเอง ขาดการไตร่ตรองให้รอบคอบ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุต่อตนเอง หรือผู้อื่นด้วยได้ (Ajzen I. & Fishbein M., 1975; Egger G., Spark R., & Lawson J., 1991; ธีระพร อูวรรณโณ, 2529; นวลอนงค์ บุญจรรยาศิลป์, 2546; พรสุข หุ่นนิรันดร์, 2545)

นอกจากนี้แนวคิดการกำกับตนเอง (Self-Regulation) เป็นแนวคิดที่อธิบายเกี่ยวกับความสามารถในการกำกับตนเองให้เป็นบุคคลที่มีวินัยในตนเอง ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการปฏิบัติที่คงทน เนื่องจาก มีแรงจูงใจที่จะกระทำสิ่งต่างๆให้ประสบความสำเร็จ ความสามารถนี้เกิดจากการกำหนดจุดมุ่งหมายของการกระทำอย่างชัดเจน กลไกของการกำกับตนเอง ประกอบด้วย 3 กระบวนการ คือ 1) กระบวนการสังเกตตนเอง (Self-Observation) เป็นกระบวนการที่ทำให้บุคคลรู้ว่ามีอะไรเกิดขึ้นกับตนเอง ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เพราะบุคคลจะนำข้อมูลที่ได้จากการสังเกตตนเองมากำหนดเป้าหมายการกระทำ พร้อมทั้งติดตามตรวจสอบประเมินการกระทำพฤติกรรมของตนเอง ในการสังเกตตนเองนั้นจะมีองค์ประกอบย่อย 2 ประการ คือ การกำหนดเป้าหมายและการสำรวจตนเอง ซึ่งเมื่อบุคคลมีการกำหนดเป้าหมายขึ้นมาจะทำให้มีแรงจูงใจที่ใช้ความพยายามเพื่อให้การกระทำนั้นบรรลุผลสำเร็จและถ้าหากการกระทำบรรลุผลสำเร็จก็จะส่งผลให้บุคคลรับรู้ว่าคุณมีความสามารถและมีความพึงพอใจในตนเอง ส่วนการสำรวจตนเองนั้นจะเป็นการสังเกตและบันทึกพฤติกรรมตนเองที่เกิดขึ้นซึ่งจะเป็นข้อมูลย้อนกลับที่ช่วยให้บุคคลรับรู้ว่าคุณกระทำพฤติกรรมในลักษณะใด และจะทำให้บุคคลรู้ว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไปเพื่อไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่กำหนดไว้ 2) กระบวนการตัดสิน (Judgment Process) เป็นกระบวนการที่ต่อเนื่องกับกระบวนการสังเกตตนเอง

เพราะเมื่อบุคคลทำการสังเกตและบันทึกพฤติกรรมตนเองแล้วจะนำข้อมูลที่ได้เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งพฤติกรรมของบุคคลจะสำเร็จหรือล้มเหลวนั้นขึ้นอยู่กับมาตรฐานที่บุคคลนำมาประเมิน และมาตรฐานที่บุคคลนำมาประเมินนั้นจะได้มาจากการเปรียบเทียบเชิงอ้างอิงสังคม การให้คุณค่าของกิจกรรม และการอนุมานสาเหตุของการกระทำ และ 3) การแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self-Reaction) เป็นกระบวนการสุดท้ายของการกำกับตนเอง ซึ่งจะทำหน้าที่ในการตอบสนองของผลการประเมินพฤติกรรมตนเองทั้งทางบวกและทางลบ กล่าวคือเมื่อบุคคลกระทำพฤติกรรมได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ บุคคลก็จะเกิดสิ่งจูงใจแก่ตนเองเป็นกลไกที่ช่วยส่งเสริมให้แสดงพฤติกรรมได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ บุคคลก็จะเกิดสิ่งจูงใจแก่ตนเองซึ่งจะเป็นกลไกที่ช่วยส่งเสริมให้แสดงพฤติกรรมนั้นต่อไป (Bandura A., 1986; Schunk D.H. & Zimmerman B.J., 1988; ปิยวรรณ พันธุ์มงคล, 2542; รจเรข รัตนอาจารย์, 2547; อรุณา จิรณิตกุล, 2544)

จากสภาพปัญหาความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะในวัยรุ่นซึ่งอยู่ช่วงมัธยมศึกษาตอนปลาย มีการเสียชีวิตมากที่สุด และจากการศึกษาทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลที่เน้นเกี่ยวกับความเชื่อเจตคติ บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงและแรงจูงใจที่จะคล้อยตามบรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงรวมทั้งแนวความคิดการกำกับตนเองที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการปฏิบัติที่คงทนเนื่องจากคนที่มีความสามารถในการกำกับตนเองจะเป็นคนที่มีวินัย มีแรงจูงใจที่จะกระทำสิ่งต่างๆให้ประสบความสำเร็จ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

คำถามวิจัย

โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองสามารถสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายได้หรือไม่ มากน้อยเพียงใด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
3. เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางกับนักเรียนกลุ่ม

ควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

สมมุติฐาน

1. โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง ส่งผลให้การปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย เพิ่มขึ้น
2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
3. ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง กับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ขอบเขตในการวิจัย

1. ประชากร คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ภาคปลาย ปีการศึกษา 2556 โรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 1,343,471 คน
2. ตัวแปรที่ศึกษา
 - 2.1. ตัวแปรต้น คือ โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
 - 2.2. ตัวแปรตาม คือ การปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง แนวคิด กระบวนการที่สนับสนุนให้บุคคลเพิ่มความสามารถในดูแลสุขภาพ เกิดความตระหนัก ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพและสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมเพื่อการมีสุขภาพที่ดี

ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล หมายถึง แนวคิดทางจิตคติเชิงพฤติกรรมที่ควบคุมได้ด้วยตนเอง เมื่อบุคคลมีเจตนาจะกระทำพฤติกรรมที่เฉพาะเจาะจง ซึ่งเกิดจาก 2 ปัจจัยคือ 1) เจตคติต่อพฤติกรรม ซึ่งถูกกำหนดโดยความเชื่อผลลัพธ์ของพฤติกรรม และการประเมินผลความคาดหวังผลลัพธ์ของพฤติกรรม 2) อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงต่อพฤติกรรม ซึ่งถูกกำหนดโดยความเชื่อของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามบรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิง

แนวคิดการกำกับตนเอง หมายถึง การควบคุมตนเองให้กระทำสิ่งต่างๆ อย่างกระตือรือร้นตลอดเวลาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ กลไกของการกำกับตนเอง ประกอบด้วย 3 กระบวนการ ดังนี้
1) กระบวนการสังเกตตนเอง 2) กระบวนการตัดสินตนเอง 3) การแสดงปฏิกิริยาต่อตัวเอง

การสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หมายถึง การปฏิบัติตนเพื่อให้เกิดความความปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งทางร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินที่เป็นของตนเองและบุคคลอื่นเพิ่มขึ้น

นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย หมายถึง นักเรียนที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4-6 ภาคปลาย ปีการศึกษา 2556 โรงเรียนสังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ได้โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. นักเรียนที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองมีการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางดีขึ้น
3. ได้แนวทางในการจัดทำโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อแก้ไขปัญหาสุขภาพของนักเรียน

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่องผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ
 - 1.1. ความหมายของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ
 - 1.2. พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ
 - 1.3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ
2. พัฒนาการและพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น
 - 2.1. พัฒนาการในวัยรุ่น
 - 2.2. พฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น
3. ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล
 - 3.1. ความเป็นมาของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล
 - 3.2. หลักการของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล
 - 3.3. สาระสำคัญของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล
4. แนวคิดการกำกับตนเอง
 - 4.1. ความหมายของการกำกับตนเอง
 - 4.2. ปัจจัยที่มีผลต่อการกำกับตนเอง
 - 4.3. ข้อดีของการปรับพฤติกรรมด้วยการกำกับตนเอง
 - 4.4. กระบวนการในการกำกับตนเอง
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 5.1. งานวิจัยในประเทศ
 - 5.2. งานวิจัยต่างประเทศ
6. กรอบแนวคิดในการวิจัย

1. โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ

1.1. ความหมายของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ

องค์การอนามัยโลก ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า การส่งเสริมสุขภาพ (Health Promotion) คือ กระบวนการเพิ่มสมรรถภาพ ให้คนเรามีความสามารถเพิ่มมากขึ้นในการควบคุมปัจจัยที่เป็นข้อกำหนดสุขภาพและเป็นผลทำให้บุคคลมีสุขภาพดี (ชลลดา คล้ายคลึง, 2545; องค์การอนามัยโลก, 2538)

Egger G. et al. (1991) กล่าวว่า การส่งเสริมสุขภาพ เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการศึกษาสุขภาพ และการดำเนินการของการบริหารการจัดการ การเมืองและเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และสิ่งแวดล้อมที่จะปกป้องสุขภาพ และสรุปได้ว่า สาเหตุของการเจ็บป่วยและการตายมาจากองค์ประกอบ 4 ประการ ได้แก่ 1) ความเพียงพอของการบริการสุขภาพ 2) พฤติกรรมหรือวิถีชีวิตที่ไม่ถูกสุขลักษณะ 3) อันตรายจากสิ่งแวดล้อม 4) องค์ประกอบของชีวภาพของมนุษย์

กัญบัตรรอดาวา ได้ให้ความหมายว่า เป็นกระบวนการในการเพิ่มสมรรถนะให้บุคคลมีความสามารถควบคุม และสร้างเสริมสุขภาพของตนให้ดีขึ้น โดยสภาวะพื้นฐาน และปัจจัยที่กำหนดสภาวะสุขภาพ ได้แก่ สันติภาพ ที่อยู่อาศัย อาหาร รายได้ ระบบสิ่งแวดล้อมที่ดี ทรัพยากรธรรมชาติที่ยั่งยืนความเป็นธรรมในสังคม ปัจจุบันมีโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพของทีมสุขภาพที่อาจส่งผลไปถึงพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพมีกลยุทธ์ 5 ประการ คือ 1) สร้างนโยบายสาธารณสุขเพื่อสุขภาพ 2) สร้างสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ 3) การสร้างเสริมกิจกรรมชุมชนให้เข้มแข็ง 4) การพัฒนาทักษะส่วนบุคคล 5) การปรับเปลี่ยนบริการสุขภาพ (WHO, 1986; อริสา จิตต์วิบูลย์, 2547)

การส่งเสริมสุขภาพ (Health Promotion) หมายถึง กระบวนการทางสังคมและการเมืองแบบเบ็ดเสร็จไม่เพียงแต่ครอบคลุมกิจกรรมต่างๆ ที่มุ่งเร่งรัดการเพิ่มทักษะและความสามารถของปัจเจกบุคคล รวมถึงกิจกรรมที่มุ่งการเปลี่ยนแปลงสภาวะทางสังคม สิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบที่มีต่อสุขภาพของสาธารณสุขชนและปัจเจกบุคคล การส่งเสริมสุขภาพจึงเป็นกระบวนการปลูกฝังให้คนเรามีความสามารถที่จะควบคุมปัจจัยต่างๆ ที่เป็นตัวกำหนดสุขภาพ เพื่อช่วยให้สุขภาพดีขึ้น (Pender, 1986; ปณิธาน หล่อเลิศวิทย์, 2541; ประเวศ วะสี, 2547)

สรุปได้ว่า การส่งเสริมสุขภาพ คือ การส่งเสริมปัจจัยทั้งปัจเจกบุคคลทางสังคม ทางสิ่งแวดล้อม และทางนโยบาย โดยใช้กิจกรรมที่มีเป้าหมายเพื่อความผาสุกและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละบุคคล ครอบครัว ชุมชน เพื่อเพิ่มสมรรถภาพให้บุคคลมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และสร้างเสริมสุขภาพของตนให้ดีขึ้น

โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพ คือการให้บริการด้านสุขภาพหรือการจัดอบรมโดยใช้ ความรู้กลยุทธ์วิธีการต่างๆทางด้านสุขภาพให้ผู้รับบริการสนใจเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นอยู่ให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นแบบแผนในการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยการเข้าร่วมโปรแกรมสุขภาพนั้นมีใช่เป็นการให้ความรู้ด้านสุขภาพเพียงอย่างเดียวแต่เป็นการสอดแทรก

กิจกรรมความเพลิดเพลินเพื่อสุขภาพด้วย เช่นการออกกำลังกาย การผ่อนคลายความเครียด การฝึกสมาธิ กิจกรรมนันทนาการ การได้รับคำปรึกษา เป็นต้น (นฤมล เอื้อพงศธร, 2548)

สรุปได้ว่า โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง แนวคิด กระบวนการที่สนับสนุนให้บุคคลเพิ่มความสามารถในดูแลสุขภาพ เกิดความตระหนัก ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพและสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมเพื่อการมีสุขภาพที่ดี

1.2. พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ

พฤติกรรมสุขภาพ (Health Behavior) คือ พฤติกรรมที่จะทำให้บุคคลมีสุขภาพดี เลือกใช้กิจกรรมที่บุคคลเชื่อว่าจะทำให้ตนเองมีสุขภาพดีจึงลงมือกระทำ เช่น รับประทานอาหารให้ครบทุกหมู่ในปริมาณที่เพียงพอแก่ความต้องการของร่างกาย นอนหลับประมาณวันละ 7-8 ชั่วโมง ออกกำลังกายอย่างสม่ำเสมอ ไม่ดื่มสุราและไม่สูบบุหรี่ เป็นต้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สังเกตได้อย่างชัดเจน (Overt Behavior) เพื่อให้ตนเองมีสุขภาพที่ดี ส่วนพฤติกรรมสุขภาพที่สังเกตไม่ได้ต้องอาศัยวิธีการประเมินแบบอื่น เช่น ความเชื่อ ความคาดหวัง แรงจูงใจ ค่านิยม ความรู้ ลักษณะนิสัย บุคลิกภาพ ซึ่งครอบคลุมถึงภาวะอารมณ์ ความรู้สึก และลักษณะเฉพาะของตน (Gochman, 1988; จินตนา ยูนิพันธ์, 2532)

สมจิตต์ สุพรรณทัศน์ (2527) กล่าวว่า พฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจ ความเชื่อ ความรู้สึก และการแสดงออกของบุคคลเกี่ยวกับการป้องกันโรค การส่งเสริมสุขภาพ การรักษาโรค และพื้นฐานการฟื้นฟูสุขภาพ เป็นกิจกรรมหรือปฏิกิริยาใดๆของบุคคลที่สามารถวัดได้ ระบุได้ และทดสอบได้ว่าเป็นความรู้ ความเข้าใจ ความเชื่อ ความรู้สึก หรือการกระทำใดๆ ในเรื่องสุขภาพ

Murray R.B. and Zentner J.P. (1993) ได้ให้ความหมาย พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ ว่าประกอบไปด้วยกิจกรรมซึ่งช่วยยกระดับสุขภาพของบุคคลให้สูงขึ้น และมีความผาสุก เกิดศักยภาพที่ถูกต้องหรือสูงสุดของบุคคล ครอบครัว กลุ่มชน ชุมชน และสังคม ซึ่งสอดคล้องกับ Pender ที่กล่าวว่า พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพประกอบด้วย กิจกรรมต่างๆ ที่บุคคลกระทำ โดยมีเป้าหมายสำคัญในการยกระดับความเป็นอยู่ที่ดี และการบรรลุเป้าหมายในการมีสุขภาพที่ดีของบุคคล ครอบครัว ชุมชน และสังคม (Pender, 1986; จิรวรรณ อินคัม, 2541; สุปราณี จุลเดชะ, 2542)

Palank (1991) กล่าวว่า พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ คือ กิจกรรมที่บุคคลต้องกระทำด้วยตนเอง เพื่อให้มีสุขภาพที่ดีขึ้น และกระทำโดยมีเป้าหมายเพื่อคงไว้ หรือยกระดับศักยภาพของแต่ละบุคคล เกี่ยวกับการออกกำลังกาย การรับประทานอาหารอย่างเพียงพอ ความเครียด และการส่งเสริมเครือข่ายทางสังคมไปสู่การมีสุขภาพดีในที่สุด (Steiger N.J. & Lipson J.G., 1985; ชลลดา คล้ายคลึง, 2545; ดุชนิย์ สุวรรณคง, 2547)

สรุปได้ว่า พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันโรคและการส่งเสริมสุขภาพที่บุคคลลงมือกระทำที่สังเกตได้อย่างชัดเจน เพื่อให้ตนเองมีสุขภาพที่ดีช่วยยกระดับสุขภาพของบุคคลให้สูงขึ้น และมีความผาสุก เกิดศักยภาพที่ถูกต้องหรือสูงสุดของบุคคล ครอบครัว กลุ่มชน ชุมชน และสังคม

1.2.1. ประเภทของพฤติกรรมสุขภาพ

นักพฤติกรรมศาสตร์ได้แบ่งพฤติกรรมสุขภาพเป็น 3 ประเภท (Glanz K., Lewis M.F., & Rimer B.K., 1997; Gochman, 1993; Kasl S.V. & Cobb S., 1966) ได้แก่

1) พฤติกรรมการป้องกันโรค (Preventive Health Behavior) เป็นกิจกรรมหรือการปฏิบัติของบุคคล เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดโรค โดยเชื่อว่า ตนมีสุขภาพที่ดี แข็งแรง ไม่เจ็บป่วย จุดมุ่งหมายของการป้องกันโรคหรือการค้นหาความเจ็บป่วยในกรณีที่ไม่มีอาการให้เห็น เช่น การไปตรวจสุขภาพประจำปี การออกกำลังกาย นันทนาการและการพักผ่อน

2) พฤติกรรมเจ็บป่วย (Illness Behavior) เป็นกิจกรรมของบุคคลที่รู้ว่า ตนเจ็บป่วย หรือสงสัยว่ามีอาการผิดปกติ รู้สึกไม่สบายก่อนที่แพทย์จะวินิจฉัยเป็นคนป่วย ซึ่งนำไปสู่การเจ็บป่วย จึงหาทางตรวจวินิจฉัยและการรักษาที่เหมาะสม หรือหาวิธีการลดความเจ็บป่วย เช่น การตอบสนองต่ออาการหรือสัญญาณของร่างกายที่ผิดปกติ ไม่ทำอะไร รอคอยให้อาการผิดปกติหายไปเอง

3) พฤติกรรมของผู้ป่วย (Sick-Role Behavior) เป็นกิจการหรือการปฏิบัติของบุคคล ซึ่งกระทำหลังจากทราบผลการวินิจฉัยโรคแล้วรู้ว่า ตนป่วย เพื่อจะได้หายจากการเจ็บป่วย โดยไม่มีโรคแทรกซ้อนหรือความพิการ ได้รับการฟื้นฟูกลับสู่สภาพปกติโดยเร็ว รวมทั้งไม่ต้องการรับการรักษาพยาบาล มีพฤติกรรมยอมทำตาม และให้ความร่วมมือในการรักษาตามแพทย์สั่ง เช่น ยอมรับการักษาพยาบาล การควบคุมอาหารและออกกำลังกาย การลดหรือเลิกกิจกรรมที่จะทำให้อาการของโรครุนแรงมากขึ้น

1.2.2. การกำหนดพฤติกรรมสุขภาพ

ตัวกำหนดพฤติกรรมสุขภาพมีความสัมพันธ์กับปัญหาสุขภาพในด้านต่างๆ แบ่งได้เป็น 3 ระดับ ได้แก่ ตัวกำหนดระดับบุคคล ระดับครอบครัวและระดับสังคม ตัวกำหนดร่วมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมซึ่งนำไปสู่การแก้ไขปัญหาสุขภาพมี 4 ปัจจัย ดังนี้

ตารางที่ 2.1 แสดงพฤติกรรมสุขภาพที่มีความสัมพันธ์กับสุขภาพในด้านต่างๆ

ตัวกำหนดระดับบุคคล	ตัวกำหนดระดับครอบครัว	ตัวกำหนดระดับสังคม
1.การให้ข้อมูลข่าวสาร การศึกษา และการสื่อสาร	1.การให้ข้อมูลข่าวสาร การศึกษา และการสื่อสาร	1.การให้ข้อมูลข่าวสาร การศึกษา และการสื่อสาร
2.การเปลี่ยนแปลงค่านิยม และบรรทัดฐานทางสังคม	2.การเปลี่ยนแปลงค่านิยม และบรรทัดฐานทางสังคม	2.การเปลี่ยนแปลงค่านิยม และบรรทัดฐานทางสังคม
3.การให้รางวัลหรือลงโทษ	3.การให้รางวัลหรือลงโทษ	3.การให้รางวัลหรือลงโทษ
4.การใช้กฎหมายบังคับ	4.การใช้กฎหมายบังคับ	4.การใช้กฎหมายบังคับ

ทฤษฎีทางพฤติกรรมสุขภาพและจิตสังคมจะเป็นกรอบแนวคิด เพื่อวิเคราะห์และกำหนดพฤติกรรมสุขภาพ โดยช่วยประเมินศักยภาพ ประสิทธิภาพของกลยุทธ์การเปลี่ยนแปลง

พฤติกรรมสุขภาพ แบบแผนของพฤติกรรมทางจิตวิทยาที่พัฒนาขึ้น เพื่อทำนายพฤติกรรมสุขภาพ (แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ และทฤษฎีการป้องกันโรค) หรือแบบแผนพฤติกรรมทั่วไป (ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน) แบบแผนทฤษฎีทั้งหมดเห็นพ้องกับบทบาทกลางของเจตคติและความเชื่อที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรม (Stroebe, 2011; พรสุข หุ่นรินทร์, 2545)

1.3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ (ยูวพา คิวดวงตา, 2553; เยาวลักษณ์ อนุรักษ์, 2543; รุจิรา ดวงสงค์, 2554) หมายถึง การกระทำหรือกริยาอาการทางที่แสดงออกมาทุกรูปแบบเพื่อสนองตอบโต้ต่อสิ่งเร้าซึ่งนักจิตวิทยาแบ่งปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1.3.1 ปัจจัยทางจิตวิทยา (Personal Psycho Logic Factor) คือ ปัจจัยที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางความรู้สึกในการรับรู้เพื่อสนองต่อสิ่งเร้าก่อนที่ร่างกายจะแสดงออกซึ่งพฤติกรรม ประกอบด้วยแรงจูงใจและการเรียนรู้ ความเชื่อ ความต้องการที่จูงใจ หรือดึงดูดให้บุคคลมุ่งไปหาสิ่งนั้น เพื่อแสวงหาความพึงพอใจ เช่น รางวัล การเป็นที่ยอมรับ อำนาจ เป็นต้น

1.3.2 ปัจจัยด้านสติปัญญาและความรู้สึกที่เฉพาะต่อพฤติกรรม (Behaviors Specific Cognitions and Affect) เป็นปัจจัยจากการส่งเสริมด้านสาธารณสุขในรูปแบบการส่งเสริมสุขภาพโดยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพให้มีศักยภาพในการกำหนดพฤติกรรมของตนเอง ได้แก่

1) การรับรู้ประโยชน์ของการกระทำ (Perceived Benefits of Action) คือ การที่บุคคลรู้ถึงประโยชน์ในประกอบกิจกรรมหรือกระทำการใดๆเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพไปในทิศทางที่ดีขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม

2) การรับรู้อุปสรรคของการกระทำ (Perceived Barriers of Action) หมายถึง การรับรู้อุปสรรคที่เข้ามาขัดขวางในการประกอบกิจกรรมทางสุขภาพ เช่น จำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายที่แพงเกินไป สถานที่ไม่เพียงพอ ระยะทางไกล ทำให้การรับรู้อุปสรรคมีผลต่อ พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพโดยตรงโดยเป็นตัวขัดขวางการกระทำ

3) การรับรู้สมรรถนะของตนเอง (Perceived Self Efficacy) หมายถึงพฤติกรรมในการวางแผนกำหนดเป้าหมายและกระทำให้สำเร็จลุล่วงโดยความสามารถของตนเอง

4) อารมณ์ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมที่ปฏิบัติ (Activity-Related Affect) เป็นภาวะอารมณ์ความรู้สึกของการกระตุ้นให้กระทำพฤติกรรมของตนเอง ที่เกิดขึ้นทั้ง ก่อน หลัง หรือขณะปฏิบัติกิจกรรม ซึ่งอารมณ์ความรู้สึกนั้นอาจจะเป็นได้ทั้งบวกหรือลบ และอารมณ์ที่เกี่ยวข้องก็จะส่งผลต่อการเข้าร่วมปฏิบัติหรือหลีกเลี่ยงกิจกรรมในครั้งต่อไป

5) อิทธิพลระหว่างบุคคล (Interpersonal Influences) หมายถึง การได้รับอิทธิพลหรือการได้รับการสนับสนุน แรงจูงใจ ความเชื่อ จากครอบครัว เพื่อน หรือบุคคลทางด้านสุขภาพ โดยยึดถืออิทธิพลระหว่างบุคคลมีผลโดยตรงต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพ

6) อิทธิพลด้านสถานการณ์ (Situation Influences) หมายถึง การรับรู้ต่อสถานการณ์ที่ส่งเสริมหรือขัดขวางการปฏิบัติกิจกรรมทางด้านสุขภาพ

2. พัฒนาการและพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น

2.1 พัฒนาการในวัยรุ่น

ศาสตร์ทางจิตวิทยาแบ่งวัยรุ่นเป็น 3 ช่วง คือ วัยรุ่นตอนต้น ช่วงอายุระหว่าง 10 - 13 ปี วัยรุ่นตอนกลาง ช่วงอายุระหว่าง 14 - 16 ปี และวัยรุ่นตอนปลาย ช่วงอายุระหว่าง 17 - 20 ปี หรืออาจแยกวัยรุ่นเป็น 2 ระยะ คือ วัยรุ่นตอนต้น ช่วงอายุ 10 - 15 ปี และ วัยรุ่นตอนปลาย ช่วงอายุ 16 - 20 ปี การเปลี่ยนแปลงของวัยรุ่นที่สำคัญมี 2 ลักษณะ คือ การเปลี่ยนแปลงทางร่างกาย และการเปลี่ยนแปลงทางจิตใจ ซึ่งรวมทั้งพัฒนาการทางอารมณ์ สังคม สติปัญญาและคุณธรรม เมื่อเด็กย่างเข้าสู่วัยรุ่นจะเห็นลักษณะของเด็กเปลี่ยนแปลงไปจากวัยเด็กได้อย่างชัดเจนทั้งร่างกายและจิตใจ เด็กผู้หญิงจะเข้าสู่วัยรุ่นได้เร็วกว่าเด็กผู้ชายประมาณ 2 ปี โดยทั่วไปเด็กหญิงจะตั้งต้นเข้าสู่วัยรุ่นเมื่ออายุประมาณ 11 - 13 ปี เด็กชายจะเข้าสู่วัยรุ่นโดยเฉลี่ยเมื่ออายุประมาณ 13 - 16 ปี (Papalia D.E. & Olds S.W., 1995; ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2538) สามารถอธิบายพัฒนาการแต่ละช่วงได้ ดังนี้

2.1.1 วัยรุ่นตอนต้น อายุ 11 - 13 ปี เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายทุกระบบอย่างมาก มีการเพิ่มของน้ำหนักและส่วนสูงอย่างมาก มีการเจริญเติบโตสูงใหญ่อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะที่คอ แขน ขา มากกว่าที่ลำตัว ทำให้เด็กรู้สึกที่ตัวเองมีรูปร่างเก้งก้างน่ารำคาญ และการเจริญเติบโตขยายขนาดของร่างกายในแต่ละส่วน อาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน เช่น ร่างกายซีกซ้ายและขวาเจริญเติบโตไม่เท่ากัน ในระยะแรก ๆ แต่เจริญเท่าทันกันในระยะท้าย ๆ เด็กชายจะมีกล้ามเนื้อและพลังกำลังเหนือกว่าเด็กหญิง ในขณะที่เด็กหญิงจะมีไขมันสะสมเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะที่เต้านมและสะโพก ต่อมไขมันใต้ผิวหนัง และต่อมเหงื่อทำหน้าที่มากขึ้น ก่อให้เกิดสิวและกลิ่นตัว มีการพัฒนาการของอวัยวะที่เป็นสัญลักษณ์ทางเพศ เด็กชายจะมีลูกอัณฑะและองคชาติขยายใหญ่ มีความสามารถในการสร้างอสุจิ มีขนบริเวณหัวหน่าวและรักแร้ เด็กหญิงจะเริ่มมีเต้านมใหญ่ขึ้นสะโพกขยาย อวัยวะเพศมีน้ำหล่อเลี้ยงในช่องคลอด มีขนบริเวณหัวหน่าวและรักแร้ เริ่มมีประจำเดือน เด็กหญิงจะเข้าสู่วัยรุ่นเร็วกว่าเด็กชาย 1 - 2 ปี

ผลของการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายอย่างรวดเร็ว มีผลกระทบต่ออารมณ์ของเด็กวัยนี้ ได้มาก โดยจะสามารถเห็นลักษณะของอารมณ์ที่แปรปรวน สับสน อ่อนไหวง่าย อารมณ์ขึ้นๆ ลงๆ ง่าย ไม่มั่นคง และสามารถที่จะเห็นลักษณะอารมณ์ได้ทุกรูปแบบ ทั้งความวิตกกังวล หงุดหงิด หงุดหงิด หงุดหงิด ไม่พอใจในรูปร่างที่เปลี่ยนไป กลัวว่าจะมีความผิดปกติในร่างกาย วิตกกังวลกับอารมณ์เพศที่สูงขึ้นและพฤติกรรมทางเพศ กลัวการเป็นผู้ใหญ่ กลัวความรับผิดชอบ บางครั้งอยากเป็นเด็กบางครั้งอยากเป็นผู้ใหญ่

การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เพื่อนเป็นบุคคลที่สำคัญสำหรับวัยรุ่น วัยนี้ชอบที่จะคลุกคลีสูงส่งกับเพื่อนเพศเดียวกัน วัยรุ่นต้องการเป็นที่ยอมรับของเพื่อน ๆ ต่อนการทำตัวให้เหมือนเพื่อน เพื่อนเป็นที่พึ่งพิงให้วัยรุ่นค่อยๆ ผ่อนคลายความผูกพันที่มีต่อพ่อแม่ เพื่อเตรียมตัวก้าวไปสู่ความเป็นอิสระ เป็นตัวของตัวเอง ลักษณะของเพื่อนที่วัยรุ่นคบ บอกถึงภาพพจน์ต่อตัวเอง เพราะวัยรุ่นจะ

เลือกคบเพื่อนที่คล้ายๆ กับตัวเอง การได้มีโอกาสได้รู้จักกับเพื่อนทั้งชายและหญิงช่วยให้วัยรุ่นได้เรียนรู้การวางตัวในบทบาทที่เหมาะสมกับเพศของตน ช่วยให้เขารู้สึกมั่นคงในความเป็นชายหรือหญิงของตัวเอง ความสัมพันธ์กับพ่อแม่แม้ว่าเด็กวัยนี้จะให้ความสำคัญกับเพื่อนมาก บางครั้งดูเหมือนเขาเชื่อถือ และรับฟังเพื่อนมากกว่าพ่อแม่ แต่ถ้าเขาเคยใกล้ชิด มีความเคารพใครในตัวของพ่อแม่มาตั้งแต่วัยเด็กแล้วความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างพ่อแม่กับวัยรุ่นจะมีบ้างแต่ไม่รุนแรง เพราะเขาก็ยังมีความผูกพันกับพ่อแม่อยู่มาก

2.1.2 วัยรุ่นตอนกลาง อายุ 14 - 16 ปี ในวัยนี้พัฒนาการทางร่างกายจะไม่เปลี่ยนแปลงมากเท่ากับในช่วงแรก วัยรุ่นจะยอมรับสภาพร่างกายที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นหนุ่มเป็นสาวได้แล้ว ด้านอารมณ์จิตใจจะค่อนข้างราบรื่นเมื่อเทียบกับวัยรุ่นตอนต้น การเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่ในช่วงนี้เป็นเรื่องการพัฒนาสติปัญญา การเปลี่ยนแปลงทางสังคม

2.1.3 วัยรุ่นตอนปลาย อายุ 17 - 20 ปี วัยรุ่นช่วงนี้การเจริญเติบโต การเปลี่ยนแปลงของร่างกายมีความสมบูรณ์ เป็นผู้ใหญ่เต็มที่แล้ว มีความพร้อมทางด้านการเจริญพันธุ์ สมบูรณ์ทั้งเพศหญิงและเพศชาย มั่นใจและพอใจลักษณะรูปลักษณ์ของตนเอง ไม่รู้สึกมีปมด้อย นอกจากบางคนที่มีความพิการหรือมีความผิดปกติ วัยรุ่นช่วงปลายเป็นช่วงระยะเวลาที่รู้สึกอิสระเป็นตัวของตัวเอง จากความรู้สึที่จะต้องพึ่งพาพ่อแม่หรืออยู่ใต้การบังคับบัญชาของผู้ปกครอง ความขัดแย้งในช่วงวัยรุ่นช่วงกลางจึงกลับเปลี่ยนแปลงเป็นความเข้าใจถึงความรักความหวังดี ความเอื้ออาทรที่พ่อแม่มีต่อวัยรุ่นยอมรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากพ่อแม่ กลับมาให้ความสำคัญและเห็นคุณค่าของพ่อแม่ที่มีต่อวัยรุ่นเพิ่มมากขึ้น เป็นเวลาของการฝึกฝนอาชีพ ตัดสินใจที่จะเลือกอาชีพที่เหมาะสมและเป็นช่วงเวลาที่会有ความผูกพันแน่นแฟ้น (intimacy) กับเพื่อนต่างเพศสภาพทางร่างกายเปลี่ยนแปลงเติบโตโดยสมบูรณ์เต็มที่และบรรลุวุฒิภาวะในเชิงกฎหมาย

2.2 พฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่น

พฤติกรรมเสี่ยงในวัยรุ่นเป็นพฤติกรรมที่พบบ่อยเสมอ วัยรุ่นมักจะมีพฤติกรรมที่เป็นปัญหาได้หลายรูปแบบ วัยนี้จะพบปัญหาได้บ่อยและรุนแรง ซึ่งถ้าไม่ได้รับความช่วยเหลือ แก้ไข ก็จะลุกลามกลายเป็นปัญหาใหญ่ และเกิดผลเสียร้ายแรงต่อตนเองและผู้อื่นได้ พ่อแม่ครูอาจารย์และเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องกับผู้เด็กและวัยรุ่น ควรเข้าใจถึงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง รวมถึงรู้จักป้องกันแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเหล่านี้ได้

ดังนั้น พฤติกรรมเสี่ยงคือพฤติกรรมซึ่งก่อให้เกิดอันตราย หรือผลเสียต่อตนเอง ผู้อื่น สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยผู้ที่กระทำอาจทราบถึงผลที่จะเกิดขึ้นหรือไม่ก็ได้ (Dryfoos, 1990; Kerkisiek, 2004; นวลอนงค์ บุญจรรณกุลศิลป์, 2546) พฤติกรรมเสี่ยงอาจจะจัดกลุ่มได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

1) พฤติกรรมที่ไม่ยังคิด มักเกิดจากความหุนหันพลันแล่นไม่คิดถึงอันตรายที่จะตามมา เช่น การเล่นกีฬาที่โลดโผนอันตราย การรับประทานอาหารที่มากหรือน้อยเกินไป วัยรุ่นมักจะทำไปด้วยความสนุก ไม่คิดถึงผลที่จะตามมา

2) พฤติกรรมการไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ พฤติกรรมแบบนี้จะเริ่มจากความรุนแรงน้อยๆ เช่นการกระทำไม่เหมาะสมต่างๆแต่ยังไม่อันตรายต่อบุคคลอื่นนัก พฤติกรรมเหล่านี้ ได้แก่ การดื้อ ไม่เรียน พูดไม่เพราะ ส่งเสียงดัง พูดหยาบ สบถ สาบาน แต่งกายไม่เรียบร้อย ไว้ผมยาว ขับรถเร็ว ซ้อมอเตอร์ไซด์เสียงดังและหวาดเสียว หรือแข่งขันบนถนน วัยรุ่นส่วนใหญ่รู้ว่าพฤติกรรมนี้ไม่ดี ไม่เหมาะสม แต่ก็อดทำไม่ได้ในขณะที่วัยรุ่นบางคนคิดว่าไม่ใช่เรื่องเสียหาย

3) พฤติกรรมละเมิดกฎเกณฑ์ และสิทธิผู้อื่น พฤติกรรมนี้มีความรุนแรงขึ้น ทำให้ผู้อื่นหรือสังคมเดือดร้อน ได้แก่ ก้าวร้าว เกเร ขโมย ทำร้ายร่างกายผู้อื่น ทำลายทรัพย์สินสาธารณะ ลวนลามเพศตรงข้าม และอาชญากรรมที่ที่มีความรุนแรงซับซ้อนต่างๆ วัยรุ่นจะทำโดยรู้ว่าผิด แต่เนื่องจากมีความต้องการที่จะกระทำสูงและการควบคุมตัวเองต่ำ ทำแล้วมักหาเหตุผลเข้าข้างตนเอง

4) พฤติกรรมทางเพศ เป็นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับวัย ค่านิยม และวัฒนธรรมไทย และอาจนำมาซึ่งปัญหาต่อตนเองและผู้อื่น ได้แก่ การสนใจเรื่องเพศมากจนเกินไป การหมกมุ่นกับการสำเร็จความใคร่ด้วยตนเอง การแสดงออกทางเพศไม่เหมาะสมกับกาลเทศะ การยั่ววน หรือเล้าโลมทางเพศ การมีเพศสัมพันธ์โดยไม่ป้องกัน การทำแท้ง การใช้ชีวิตคู่แบบสามีภรรยาในขณะที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และมีคู่นอนหลายคน เป็นต้น

5) พฤติกรรมการใช้ยา หรือยาเสพติด เป็นพฤติกรรมที่วัยรุ่นใช้หาความสุข หรือแก้ไขความทุกข์ให้หมดไปในระยะเวลาสั้น เริ่มต้นจากการใช้สารเสพติดแบบอ่อน (เช่น บุหรี่ หรือเหล้า) ไปจนถึงสารเสพติดที่รุนแรง (ได้แก่ ยาบ้า เฮโรอีน กาวา)

2.2.1 สาเหตุพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น

ตามหลักจิตวิทยา วัยรุ่นเป็นวัยที่เกิดการเปลี่ยนแปลงทางจิตใจ ซึ่งจะทำให้เกิดอยากรู้ อยากเห็น อยากลอง อยากพิสูจน์ ชอบความตื่นเต้น สนุกสนานท้าทาย ต้องการเด่นดัง ต้องการเป็นที่ยอมรับของเพื่อนๆและผู้ใหญ่ ทำให้วัยรุ่นมีการแสดงออกอย่างมากโดยขาดการยับยั้งชั่งใจตนเอง ขาดการไตร่ตรองให้รอบคอบ ขาดทักษะในการแสดงออกให้ถูกกาลเทศะในวัยรุ่นที่เริ่มมีปัญหาบุคลิกหรือปัญหาทางอารมณ์ จะมีแนวโน้มจะเกิดปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงได้ง่าย ทั้งนี้เพื่อชดเชยหรือตอบสนองความต้องการทางอารมณ์บางอย่างที่ขาดอยู่ พฤติกรรมเสี่ยงอาจทำให้ปัญหาทางอารมณ์หายไปได้ชั่วคราว วัยรุ่นจึงมีพฤติกรรมเสี่ยงได้ซ้ำๆ เมื่อทำแล้วเกิดความรู้สึกพอใจ ก็จะทำต่อเนื่องจนติดเป็นนิสัย

การแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง มักจะเริ่มเกิดขึ้นจากระดับความรุนแรงน้อยๆ แต่จะเพิ่มขึ้นจากลักษณะปัญหาพื้นฐานของวัยรุ่นแต่ละคนซึ่งแตกต่างกัน ผู้ใหญ่ควรรีบแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงนี้โดยมีหลัก ดังนี้

1) กลุ่มเสี่ยงในโรงเรียน ให้ครูที่ปรึกษาและแนะนําแนะนําวัยรุ่นออกเป็นประเภทต่างๆ ตามระดับปัญหา คือ ระดับที่ 1 ไม่มีปัญหา ระดับที่ 2 มีปัญหาพฤติกรรมแต่ไม่รุนแรง โดยมีปัจจัยเสี่ยงมากกว่า 1 ข้อ ระดับที่ 3 มีพฤติกรรมรบกวนคนอื่นหรือเป็นปัญหาต่อตนเอง เช่น ก้าวร้าว เกเร ขโมย เริ่มใช้ยาเสพติด ระดับที่ 4 มีปัญหารุนแรง เช่น อาชญากรรม ปัญหาทางเพศ หรือติดยาเสพติด กลุ่มเสี่ยงคือกลุ่มระดับที่ 2 ซึ่งถ้าไม่ได้รับการแก้ไขจะทวีความรุนแรงเป็นระดับที่ 3 และ 4 ต่อไป

2) รับผิดชอบต่อ การแก้ไขควรรับดำเนินการทันที เพื่อป้องกัน การติดเป็นนิสัย การถูกตราหน้าและปัญหาแทรกซ้อนทางจิตใจสังคม

3) ทำความเข้าใจปัญหา ทำได้โดยการรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ เพื่ออธิบาย การเกิดปัญหาพฤติกรรมโดยใช้แนวทางการเกิดความสัมพันธ์ระหว่าง ร่างกาย-จิตใจ-สังคม ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาครอบครัว เด็กซึมเศร้า ใช้สารเสพติด อาการทางกาย เมื่อติดยาไม่สามารถเลิกได้ สังคมตราบาป (ชื้อยา) ไข้ยา ฯลฯ

4) การทำงานเป็นทีม ปัญหาเด็กและวัยรุ่น มักต้องการความร่วมมือช่วยเหลือระหว่างบุคคลต่างๆหลายฝ่าย ได้แก่ ครูอาจารย์ แพทย์ นักจิตวิทยา นักสังคมสงเคราะห์ พ่อแม่ และครอบครัว

5) การให้คำปรึกษา เทคนิคการให้คำปรึกษา จะช่วยให้ผู้ช่วยเหลือสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมเด็กวัยรุ่นและครอบครัว โดยเริ่มจากการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี การสร้างแรงจูงใจในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความร่วมมือกันทำความเข้าใจ กำหนดเป้าหมายในการเปลี่ยนแปลง และการแสวงหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน

2.2.2 ผลของพฤติกรรมเสี่ยงต่อวัยรุ่น

1) ปฏิกริยาทางลบจากบุคคลอื่น วัยรุ่นที่มีพฤติกรรมเสี่ยงจะถูกตักเตือน ดู คำว่า กล่าว ประณาม ประจาน หรือลงโทษ ด้วยวิธีรุนแรงต่างๆ เมื่อเกิดขึ้นบ่อยๆนานๆก็จะถูก “ตราหน้า” หรือ “หมายหัว” ไว้ การถูกมองด้านลบบ่อยๆ ทำให้เกิดความรู้สึกไม่ดีต่อตนเอง โกรธและแค้นต่อสังคม ซึ่งความรู้สึกไม่ดีเช่นนี้ยิ่งทำให้พฤติกรรมเสี่ยงมากขึ้น เป็นการแก้แค้น ตอบโต้ และได้รับการเอาใจใส่ด้านลบมากขึ้น เมื่อวัยรุ่นถูกปฏิเสธจากสังคม โอกาสที่จะกลับมาปฏิบัติตนเองให้ดียะยากขึ้น และกลายเป็นบุคลิกภาพที่ผิดปกติดต่อไป

2) อุบัติเหตุ พฤติกรรมวัยรุ่นที่ขาดการยับยั้งชั่งใจตนเอง ขาดการคิดล่วงหน้า ขาดการประเมินอันตราย ขาดการยั้งคิด และทำอะไรตามใจตนเองได้ง่ายๆ ทำให้เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุต่อตนเอง หรือผู้อื่นด้วย เช่น อุบัติเหตุจากรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุจากกีฬา เป็นต้น

3) การเกิดโรค โรคที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยง มักเกิดจากลักษณะนิสัย และการควบคุมตนเองไม่ดี ได้แก่ โรคอ้วน โรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์และการติดยา หรือสารเสพติด

4) การเสียโอกาสในอนาคต ปัญหาที่เกิดตามมาเมื่อวัยรุ่นมีพฤติกรรมเสี่ยง คือ การขาดโอกาสที่จะเป็นคนดี การถูกมองเป็นเด็กเกเร ขาดโอกาสในการเรียน ขาดโอกาสในการทำงาน หรือสร้างครอบครัวที่ดี และถ้าพฤติกรรมเสี่ยงรุนแรงมากจนเป็นอาชญากรรม วัยรุ่นก็จะลงเอยด้วยการถูกจับกุมดำเนินคดี หรือติดคุก สูญเสียโอกาสดีทุกอย่างในอนาคตอย่างมาก

5) ปัญหาสังคม ปัญหาสังคม เช่น ปัญหาทางเพศ ยาเสพติด และอาชญากรรม จะเกิดผลตามมา เช่น การตั้งครรภ์ในวัยรุ่น การหย่าร้างในวัยรุ่น และปัญหาครอบครัว การเกิดอาชญากรรมต่างๆ

วัยรุ่นแต่ละคนมีโอกาสจะเกิดพฤติกรรมเสี่ยงไม่เท่ากัน วัยรุ่นจะเกิดปัญหานี้ได้ง่ายจะมีปัจจัยเสี่ยง ดังต่อไปนี้

1) พื้นอารมณ์ คือ ลักษณะพื้นฐานทางอารมณ์ของเด็ก ซึ่งสังเกตได้ตั้งแต่แรกเกิด ปัจจัยพื้นฐานทางอารมณ์ที่ทำให้เด็กมีโอกาสเสี่ยงได้มาก ได้แก่ การขาดการยับยั้งชั่งใจตนเอง อารมณ์ไม่สม่ำเสมอ ขึ้นๆลงๆ อารมณ์เสียได้ง่าย การแสดงออกรุนแรงเวลาอารมณ์เสีย สมาธิสั้น ขนมาก ก้าวร้าว มีปัญหาการเรียนเฉพาะด้าน มีปัญหาในทักษะสังคม

2) การเลี้ยงดู การเลี้ยงดูที่ทำให้เกิดปัญหาพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ ทอดทิ้ง ทารุณ ก้าวร้าว รุนแรง ไม่สม่ำเสมอ ตามใจมากเกินไป ขาดกฎเกณฑ์

3) ระบบการเรียนที่โรงเรียน ปัจจัยทางโรงเรียนที่เสริมให้เด็กมีพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลที่เร่งการเรียนเกินไป โรงเรียนประถมที่ใช้วิธีการลงโทษที่รุนแรง ไม่เข้าใจจิตใจเด็ก โรงเรียนมัธยมไม่เข้าใจเด็กวัยรุ่น ใช้วิธีรุนแรง และพยายามเอาชนะเด็ก เด็กที่มีปัญหาการเรียนเฉพาะด้าน

4) เพื่อน วัยรุ่นจะผูกพันกับเพื่อนมากๆ และจะเรียนรู้ทักษะสังคมรวมถึงยอมรับเอา ค่านิยมแนวคิด การปฏิบัติจากเพื่อนๆ เด็กที่อยู่ในกลุ่มเพื่อนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงจะเลียนแบบ พฤติกรรมเสี่ยงนั้นโดยไม่รู้ตัว เด็กบางคนไม่มีเพื่อน เหงา ขาดความรู้สึกเป็นที่ยอมรับของคนอื่น ก็อาจมีพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อชดเชย หรือเรียกร้องความสนใจ

5) ปัญหาครอบครัว ปัญหาครอบครัวนอกจากจะกระทำให้เด็กได้รับการเลี้ยงดูที่ไม่ถูกต้องแล้ว อาจทำให้เกิดปัญหาทางจิตใจต่ออารมณ์เด็กได้ง่าย เด็กที่เครียด - หงุดหงิด - ซึมเศร้า จะแสดงออกถึงพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ได้ เพื่อให้ตนเองเบี่ยงเบนอารมณ์ส่วนตัวมาสู่เรื่องที่ตื่นเต้น สนุกสนานจึงมีความสุขได้ชั่วคราว

3. ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล

3.1 ความเป็นมาของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล

ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล เป็นทฤษฎีที่ได้รับการพัฒนามากที่สุดในประเภทแบบแผนของ พฤติกรรมทางจิตสังคมและมีการประยุกต์ใช้ในพฤติกรรมสุขภาพหลายเรื่อง ทฤษฎีนี้กล่าวว่า มนุษย์ มีเหตุผลและใช้เหตุผลอย่างเป็นระบบ มีการทดสอบทฤษฎีนี้อย่างกว้างขวางและถูกใช้เพื่อทำความเข้าใจพฤติกรรมสุขภาพมาหลายปี และประสบความสำเร็จในการทำนายพฤติกรรมได้กว้างขวาง ได้ พัฒนาการวิธีทำนายความตั้งใจกระทำพฤติกรรมโดยสมมติฐานว่า พฤติกรรมเป็นบทบาทของความตั้งใจกระทำพฤติกรรม ส่วนความตั้งใจกระทำพฤติกรรมถูกกำหนดโดยเจตคติต่อการกระทำ พฤติกรรม และบรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิง ทฤษฎีนี้ได้รวมถึงการวัดเจตคติและการรับรู้บรรทัดฐานทางสังคม ซึ่งกำหนดความตั้งใจกระทำพฤติกรรมและพบว่า ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมมีผลกระทบท่อพฤติกรรม ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลพัฒนาขึ้นโดย Martin Fishbein นักจิตวิทยาสังคม ในปี 1961 ระยะเวลาแรกพัฒนาทฤษฎีส่วนที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อกับเจตคติมาจากทฤษฎีการเรียนรู้ ต่อมาในปี ค.ศ.1967 ได้ปรับทฤษฎีการคาดคะเนพฤติกรรมของ Dulany ซึ่งพัฒนาขึ้นในบริบทของการศึกษาวิจัยเรื่องการวางแผนอาชีพและการเรียนรู้โน้ตศน์มาอธิบาย พฤติกรรมทางสังคม

และเขาได้ผนวกเอาทฤษฎี ส่วนที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อกับเจตคติเข้าไปในทฤษฎีใหม่ด้วย ในช่วงที่พัฒนาทฤษฎีของตนเอง Ajzen ได้ทำวิทยานิพนธ์ทั้งในระดับปริญญาโทและเอก ในกรอบทฤษฎีของเขาต่อมา ทั้งสองได้ตั้งชื่อทฤษฎีว่าทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลเพื่อเป็นเครื่องมือในการทำความเข้าใจ อธิบาย และทำนายพฤติกรรมที่บุคคลมีแนวโน้มจะคิดไตร่ตรอง ก่อนการกระทำ โดยผ่านความพยายามที่จะเข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติและพฤติกรรม ทฤษฎีนี้ไม่ครอบคลุมถึงพฤติกรรมที่บุคคลทำตามความอยากเฉพาะหน้า หรือคนที่แสดงพฤติกรรมโดยไม่ได้คิดไตร่ตรอง (Ajzen I. & Fishbein M., 1980; Fishbein, 1967; ยูพา คิ้วดวงตา, 2553; เยาวลักษณ์ อนุรักษ์, 2543; รุจิรา ดวงสงค์, 2554)

3.2 หลักการของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล

จุดมุ่งหมายของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ว่า พฤติกรรมถูกทำนายโดยความตั้งใจใฝ่พฤติกรรม ความตั้งใจเป็นบทบาทของเจตคติต่อพฤติกรรมที่คาดหวังและเจตคติต่อเพื่อน ผู้ร่วมงาน และญาติ (Ajzen I. & Fishbein M., 1980; อธิระพร อูวรรณโณ, 2529)

เจตคติ เป็นบทบาทของความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม ถูกควบคุมโดยการประเมินความสำคัญของผลลัพธ์ เจตคติ เป็นบทบาทของความคาดหวังของผลลัพธ์ การให้ค่าน้ำหนักโดยแรงจูงใจในการทำให้เหมือนกันหรือทำตามกัน มีความแตกต่างที่ชัดเจนระหว่าง เจตคติต่อวัตถุสิ่งของ เรื่องราว สถานการณ์ และเจตคติต่อพฤติกรรมเฉพาะกับวัตถุสิ่งของ เรื่องราว สถานการณ์ Fishbein อธิบายหลักการของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลไว้ ดังนี้

1) ความตั้งใจที่จะปฏิบัติพฤติกรรม (Behavior Intension หรือ BI) ของมนุษย์ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดพื้นฐาน 2 ข้อ คือ

1.1) ปัจจัยส่วนบุคคล (Personal Factor) คือ การประเมินผลที่เกิดขึ้นของการกระทำว่าเป็นไปในทางบวกหรือทางลบ ดีหรือไม่ดี ซึ่งเราเรียกว่า เจตคติในการประกอบพฤติกรรม (Attitude Toward Behavior) เจตคติในการประกอบพฤติกรรมขึ้นอยู่กับความเชื่อในการประกอบพฤติกรรม (Behavior Beliefs) คือเชื่อว่าพฤติกรรมที่ทดลองไปเป็นสิ่งที่ดีและมีประโยชน์ เช่น การซื้อโทรศัพท์มือถือจะส่งผลทำให้เรามีเพื่อนมากขึ้น และการประเมินความเชื่อเกี่ยวกับผลของการประกอบพฤติกรรม (Evaluation of Consequences)

1.2) อิทธิพลของสังคม (Subjective Norm) คือ การรับรู้ของบุคคลในการที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ส่งผลทำให้บุคคลจะปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติพฤติกรรม ซึ่งเราเรียกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงขึ้นอยู่กับความเชื่อของกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับการประกอบพฤติกรรมของคน (Normative Belief) คือ การรับทราบความคิดของกลุ่มอ้างอิงว่า เราควรจะปฏิบัติพฤติกรรมหรือไม่ เช่น ถ้าเราจะซื้อโทรศัพท์ และถ้าพ่อแม่ เพื่อนๆ ครู ของเรอบอกว่าเป็นสิ่งที่มีประโยชน์ก็จะส่งผลทำให้เราตัดสินใจซื้อโทรศัพท์มือถือในที่สุด และขึ้นอยู่กับแรงจูงใจที่คล้อยตามความเชื่อของกลุ่มอ้างอิง (Motivation to Comply)

2) ความสำคัญของเจตคติต่อพฤติกรรม และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง เป็นน้ำหนักของพฤติกรรมที่ได้จากการคำนวณสมการถดถอยพหุคูณ หมายถึง พฤติกรรมบางพฤติกรรมอาจถูกกำหนดโดยเจตคติต่อการประกอบพฤติกรรมมากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ส่วนพฤติกรรมบางพฤติกรรมอาจได้รับอิทธิพลจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมากกว่าเจตคติต่อการประกอบพฤติกรรม แต่บางพฤติกรรมอาจได้รับอิทธิพลจากปัจจัยทั้งสองไล่เลี่ยกันซึ่งความสำคัญของปัจจัยทั้งสองอาจแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

3) ตัวแปรภายนอก (External Variables) เช่น ตัวแปรชีวสังคม เจตคติต่อเป้าหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนั้นๆ หรือบุคลิกภาพจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมก็ต่อเมื่อตัวแปรนั้นๆ มีอิทธิพลต่อเจตนาต่อพฤติกรรม ซึ่งมีอิทธิพลต่อการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง หรือมีอิทธิพลต่อน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรทั้งสองนี้ต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม

4) การกำหนดพฤติกรรมที่จะศึกษาจำเป็นต้องกำหนดโดยคำนึงถึง

4.1) การกระทำ (Action) จะต้องกำหนดว่าเป็นการกระทำอย่างเดี่ยว (Single Act) เช่น การสูบบุหรี่ เป็นต้น หรือเป็นประเภทพฤติกรรม (Behavior Category) เช่น การออกกำลังกาย ซึ่งอาจประกอบด้วยกรกระทำย่อยๆ หลายการกระทำ เช่น การเล่นบาสเกตบอล ฟุตบอล วิ่ง

4.2) ที่หมาย (Target) หมายถึง เป้าหมายของการกระทำ เช่น การให้ลูกกินอาหารโดยกำหนดเป็นนมแม่

4.3) เวลา (Time) หมายถึง เวลาที่พฤติกรรมที่เราสนใจจะศึกษาจะเกิดขึ้น เช่น กินนมแม่ก่อนนอน

4.4) บริบท (Context) หมายถึง สถานการณ์ที่พฤติกรรมที่เราสนใจจะศึกษาเกิดขึ้น เช่น การกินนมแม่ที่บ้าน

การกำหนดพฤติกรรมที่จะศึกษานี้ สามารถกำหนดให้มีความจำเพาะได้ตามที่เราสนใจจะศึกษา เมื่อกำหนดพฤติกรรมได้แล้วการวัดเจตคติต่อพฤติกรรม ก็ต้องวัดให้สอดคล้องกับพฤติกรรม เช่น เจตคติต่อการให้ลูกกินนมแม่ที่บ้านก่อนนอน ส่วนการวัดพฤติกรรมจำเป็นต้องวัดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมที่กำหนดขึ้น

3.3 สาระสำคัญของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล

สาระสำคัญของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Ajzen I. & Fishbein M., 1980; ธีระพร อุวรรณโณ, 2529) มี ดังนี้

1) พฤติกรรม (Behavior) การที่บุคคลแสดงออกมาซึ่งจะเข้าใจถึงพฤติกรรมได้จะต้องทำความเข้าใจสิ่งเหล่านี้

1.1) พฤติกรรมและผล (Behavior Versus Outcomes)

บางครั้งเราไม่สามารถแยกแยะระหว่างพฤติกรรมและผลที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมได้ โดยผลที่เกิดขึ้นอาจจะเกิดจากพฤติกรรมที่แตกต่างกัน เช่น การประสบความสำเร็จในการเรียนจะเกิดจากพฤติกรรมต่างๆ เช่น การตั้งใจเรียน การอ่านหนังสือ หรือการลอกข้อสอบเพื่อนในทำนองเดียวกัน การที่น้ำหนักลดลงอาจเกิดจากการอดอาหาร การกินอาหารที่มีพลังงานต่างๆ หรือการออกกำลังกาย ยิ่งไปกว่านั้นผลลัพธ์อาจจะเกิดจากปัจจัยอื่นๆอีก เช่น ข้อสอบง่ายเกินไปหรือการป่วยเป็นเวลานาน ดังนั้นในขั้นแรกของการศึกษาควรที่จะบ่งชี้ให้ชัดเจนว่าเราจะศึกษาพฤติกรรมหรือผล

1.2) พฤติกรรมเดี่ยวและกลุ่มพฤติกรรม (Single Action Versus Behavioral Categories)

ในการสังเกตพฤติกรรม เราจำเป็นที่จะต้องใช้การตีความจากพฤติกรรมเฉพาะ (Specific Behavior) เช่น ถ้าเราสังเกตเห็นคนทอดอาหาร เราก็สามารถตีความได้ว่าเขากำลังลดความอ้วน แต่เราไม่สามารถจะสังเกตกลุ่มของพฤติกรรมได้โดยตรง เพราะกลุ่มของพฤติกรรมประกอบด้วยพฤติกรรมเฉพาะหลายๆ อย่างมารวมกัน เช่น เราไม่สามารถสังเกตความก้าวร้าวได้ แต่เราสามารถสังเกตพฤติกรรมเฉพาะที่ได้รับการกำหนดว่าเป็นความก้าวร้าวหรือไม่ก้าวร้าวได้ซึ่งก็เหมือนกับการเรียนที่เราสามารถสังเกตพฤติกรรมเฉพาะได้คือ การอ่านหนังสือและการจดโน้ต

1.2.1) พฤติกรรมเดี่ยว (Single Action)

พฤติกรรมเดี่ยวเป็นพฤติกรรมเฉพาะที่บุคคลแสดงออกมา เราสามารถวัดพฤติกรรมเดี่ยวได้โดยการให้คำนิยามที่ชัดเจนเพื่อที่เราจะได้ระบุว่าการกระทำนั้นถูกต้องหรือไม่ เช่น ในการสังเกตพฤติกรรมการซื้อบุหรี่ย่อมมีความง่ายกว่าการสังเกตพฤติกรรมการอ่านคำเตือนบนซองบุหรี่ ดังนั้นเราจึงควรนิยามพฤติกรรมให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันในการสังเกต และใช้การคำนวณจากดัชนีความเชื่อมั่นระหว่างผู้สังเกต

1.2.2) กลุ่มพฤติกรรม (Behavioral Categories)

กลุ่มพฤติกรรมเป็นกลุ่มของการกระทำ กลุ่มพฤติกรรมไม่สามารถสังเกตได้โดยตรงแต่เราจะใช้การตีความจากพฤติกรรมเดี่ยว เช่น พฤติกรรมการอดอาหารสามารถตีความได้จาก พฤติกรรมการกิน การดื่ม และการทานยาลดความอ้วน

1.3) ความจำเพาะของพฤติกรรม การวัดพฤติกรรมไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมเดี่ยวหรือกลุ่มพฤติกรรมจะมีความเที่ยงตรงมากขึ้นเพียงใดขึ้นอยู่กับความจำเพาะของพฤติกรรม และความจำเพาะของพฤติกรรมขึ้นอยู่กับ

1.3.1) การกระทำ (Action)

1.3.2) ที่หมาย (Target)

1.3.3) เวลา (Time)

1.3.4) บริบท (Context)

1.4) ระดับการวัดพฤติกรรม การสังเกตหรือการวัดการกระทำเดี่ยวอาจทำได้หลายวิธี ต่างๆกัน ดังนี้

1.4.1) วิธีที่ให้ผู้คลามีทางเลือก 2 ทาง คือ กระทำพฤติกรรมหรือไม่กระทำ พฤติกรรม

1.4.2) วิธีที่ให้ผู้คลามีทางเลือกมากกว่า 2 ทาง ที่เขาสามารถเลือกได้ ทางเลือก เหล่านี้อาจจะมองว่าเป็นกลุ่มของการกระทำเดี่ยวที่จะกระทำหรือไม่กระทำ

1.4.3) วิธีที่วัดหรือสังเกตปริมาณของการกระทำที่เกิดขึ้น

1.4.4) วิธีสังเกตพฤติกรรมที่ทำซ้ำๆกัน ซึ่งมีวิธีการวัด 2 วิธีคือ

ก) ความถี่สัมบูรณ์ (The Relative Frequency) คือวัดจำนวนครั้งที่บุคคลกระทำพฤติกรรม

ข) ความถี่สัมพัทธ์ (The Relative Frequency) คือหาสัดส่วนหรือหาจำนวนเปอร์เซ็นต์ ที่เขากระทำพฤติกรรมนั้น

1.5) พฤติกรรมจากคำรายงานของตนเอง พฤติกรรมบางอย่างไม่สามารถสังเกตได้ โดยตรงจึงต้องใช้วิธีรายงานด้วยตนเอง ถึงแม้ว่าผลที่ได้จากการรายงานด้วยตนเองจะมีความเที่ยงตรง น้อยกว่าการสังเกตพฤติกรรมโดยตรง แต่ก็ได้รับการยอมรับในการนำมาใช้ถ้าหากว่าพฤติกรรมนั้น ไม่สามารถที่จะสังเกตได้ วิธีการวัดด้วยการรายงานด้วยตนเองของพฤติกรรม จำเป็นต้องบอกกลุ่ม พฤติกรรมที่สัมพันธ์ของประเภทพฤติกรรมนั้น แล้วให้เขาตอบว่ากระทำพฤติกรรมนั้นหรือไม่ วิธีการ รายงานด้วยตนเองเป็นวิธีวัดที่เป็นประโยชน์ ถ้าเราสนใจการรับรู้ตนเองของบุคคล และวิธีนี้เป็นวิธีที่ ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย

2) เจตนา (Intention)

จากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล เจตนาเป็นกำหนดพฤติกรรมแต่ไม่ได้หมายความว่า การวัดเจตนาเป็นการเพียงพอที่จะทำนายพฤติกรรมเสมอไป ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อ ความหนักแน่น ในการสังเกตความหนักแน่นระหว่างเจตนาและพฤติกรรม องค์ประกอบเหล่านี้คือ ความสอดคล้องระหว่างเจตนา กับพฤติกรรม และความคงอยู่ของเจตนา และถ้าการวัดมีลักษณะเป็น นามธรรม หรือมีลักษณะทั่วไปในการวัดเจตนามากเท่าใด ก็ยิ่งมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมมาก เท่านั้น

2.1) ความสอดคล้องระหว่างเจตนาและพฤติกรรม ในการใช้เจตนาทำนายพฤติกรรมนั้น ถ้าต้องการให้มีความเที่ยงตรงมากขึ้น จำเป็นจะต้องวัดเจตนาและพฤติกรรมให้สอดคล้องกัน ใน ความจำเพาะทั้ง 4 คือ การกระทำ ที่หมาย บริบท และเวลา

2.1.1) ความสอดคล้องกับการกระทำเดี่ยว เจตนาของบุคคลที่มีผลต่อการกระทำ เดี่ยว อาจวัดได้โดยถามเขาว่า เขาที่จะเจตนาที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นหรือไม่ หรือวัดความน่าจะเป็น ของบุคคลว่าจะกระทำพฤติกรรมนั้นหรือไม่ ซึ่งเรียกว่าการวัดเจตนาเชิงพฤติกรรม (Behavior Intention)

2.1.2) ความสอดคล้องกับพฤติกรรมที่มีหลายทางเลือก การวัดเจตนาต่อพฤติกรรมที่มีหลายทางเลือกเป็นการวัดจำนวนทางเลือกของพฤติกรรมที่บุคคลกระทำซึ่งอาจจะเป็นพฤติกรรมที่ต่างกัน เช่น จำนวนเงินที่บริจาค ในกรณีของการกระทำเดี่ยว คาดว่าเจตนาจะทำนายการเลือกได้ ถ้ามีความสอดคล้องกันระหว่างการวัด 2 ครั้ง การวัดเจตนาต่อพฤติกรรมที่มีหลายทางเลือกนี้มีวิธีวัด 2 วิธี คือ

ก) คำถามปลายเปิด

ข) คำถามปลายปิด ใช้เมื่อต้องการวัดเจตนา หรือเมื่อต้องการทราบปริมาณหรือความถี่

2.1.3) ระดับการวัดเจตนาเชิงปริมาณ เป็นการวัดความน่าจะเป็นเชิงอัตนัยของเจตนาที่เลือกกระทำพฤติกรรมแต่ละพฤติกรรม และยังสามารถใช้ทำนายทางเลือกต่างๆได้อีก

2.1.4) ความสอดคล้องกับประเภทพฤติกรรม การวัดเจตนาเชิงพฤติกรรมให้สอดคล้องกับประเภทพฤติกรรมนั้นจะต้องวัดเจตนาที่มีต่อการกระทำเดี่ยวโดยการวัดเจตนาและการกระทำเดี่ยวนั้นๆ จะต้องมีความสอดคล้องกันในความจำเพาะทั้ง 4 คือ การกระทำ ที่หมาย บริบท และเวลา และเราสามารถคำนวณหาตรรกะของเจตนาเชิงพฤติกรรมได้ เช่นเดียวกับการวัดประเภทพฤติกรรม

2.2) ความคงอยู่ของเจตนา การวัดเจตนาไม่ใช่เป็นตัวทำนายพฤติกรรมที่ดีเสมอไป เพราะว่าเจตนาสามารถเปลี่ยนได้ตลอดเวลา และการวัดเจตนาก่อนที่จะสังเกตพฤติกรรมอาจจะต่างจากเจตนาขณะที่พฤติกรรมนั้นถูกสังเกต นั่นคือยิ่งระยะเวลาในการวัดเจตนาและพฤติกรรมห่างกันมากเท่าใด การทำนายพฤติกรรมจากเจตนาที่มีจะความเที่ยงตรงลดลงมากเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากมีเหตุการณ์ต่างๆ เข้ามาในระหว่างนั้นหรือได้รับข้อมูลใหม่ๆ เพิ่มขึ้นทำให้เจตนาเปลี่ยนไป ดังนั้นเพื่อให้การทำนายพฤติกรรมจากเจตนามีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องวัดเจตนาให้ใกล้กับการวัดพฤติกรรมมากที่สุด

ในการทำนายพฤติกรรมจากเจตนาโดยทั้งช่วงเวลานานนั้นโดยปกติมักไม่นิยมวัดเป็นรายบุคคล แต่จะวัดแนวโน้มของพฤติกรรมในกลุ่มคนกลุ่มใหญ่ของประชากร เพราะว่าเจตนาโดยรวมของคนกลุ่มใหญ่จะมีความคงอยู่นานกว่าเจตนาเป็นรายบุคคล

ในการทำนายพฤติกรรมจากเจตนาโดยทั้งช่วงเวลานานนั้นต้องพยายามแยกเหตุการณ์เฉพาะที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งอาจจะเปลี่ยนเจตนาของบุคคลไปโดยเพิ่มเข้าไปในการวัดเจตนา เช่น ผู้ผลิตรถยนต์คาดว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้น ก็เพิ่มเหตุการณ์นี้เข้าไปในการวัด ดังนั้น ในการวัดเจตนาตั้งแต่แรกจึงควรถามว่า “ถ้าราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น 20 % หรือมากกว่านั้นเขาจะซื้อรถยนต์หรือไม่” การวัดเจตนาอย่างมีเงื่อนไขนี้ สามารถทำนายพฤติกรรมได้เที่ยงตรงมากขึ้น นอกจากนั้นประสบการณ์ตามการวัดเจตนาหลังจากเกิดเหตุการณ์ขึ้นหรือ นำเหตุการณ์นั้นมาพิจารณาด้วยจะเพิ่มความหนักแน่นของความสัมพันธ์ระหว่างเจตนา กับพฤติกรรมมากขึ้น

3) ปัจจัยส่วนบุคคล

เจตคติที่มีต่อพฤติกรรม หมายถึง การตัดสินใจของบุคคลที่จะกระทำพฤติกรรมว่าเป็นสิ่งที่ดีหรือเลว ซึ่งเขาสนับสนุนหรือต่อต้านการกระทำนั้น หรือหมายถึง การประเมินทางบวกหรือทางลบ

ของแต่ละบุคคลที่มีต่อการกระทำพฤติกรรมนั้น Ajzen และ Fishbein เสนอการวัดเจตคติที่มีต่อพฤติกรรม 2 วิธี คือ การวัดเจตคติทางตรงต่อพฤติกรรมและการวัดเจตคติทางอ้อมต่อพฤติกรรม

3.1) การวัดเจตคติทางตรงต่อพฤติกรรม เป็นการประเมินความรู้สึกโดยทั่วไป ของบุคคล ที่มีในทางที่เห็นด้วยหรือคัดค้านต่อการกระทำพฤติกรรมนั้น ซึ่งแบบวัดเจตคติทางตรงที่ได้มาตรฐานมีหลายแบบวัด แต่แบบวัดที่ใช้กันมากและมีความสัมพันธ์กับแบบวัดเจตคติทางอ้อม คือ แบบวัดมาตรา จำแนกความหมายของออสกูดและคณะ ที่เสนอไว้ในปี 1957 ความมากน้อยของความน่าจะเป็นโดย อัตนัย เรียกว่าความหนักแน่นของความเชื่อ (Belief Strength) ความเชื่อที่เป็นรากฐานของเจตคติที่มีต่อ พฤติกรรม เรียกว่าความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ (Behavior Belief) บุคคลที่เชื่อว่าการกระทำ พฤติกรรมอย่างหนึ่งจะนำไปสู่ผลการกระทำทางลบจะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อการกระทำนั้นๆ ขณะที่บุคคล เชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลการกระทำทางลบจะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อการกระทำนั้นๆ Ajzen และ Fishbein กล่าวว่า ถึงแม้บุคคลจะมีความเชื่อจำนวนมากเกี่ยวกับที่หมายหนึ่งๆ แต่เขาสามารถ ที่จะใส่ใจกับความเชื่อได้จำนวนน้อยในขณะหนึ่งๆ ซึ่งจากการวิจัยช่วงความสนใจความเข้าใจ และ ขบวนการของข่าวสาร เสนอว่า มนุษย์แต่ละคนสามารถที่จะใส่ใจกับข่าวสารเพียง 5-9 ข้อความใน ขณะหนึ่งๆ ความเชื่อเหล่านี้ถือเป็นความเชื่อเด่นชัด (Salient Belief) และความเชื่อเด่นชัดเหล่านี้เป็น ตัวกำหนดเจตคติของบุคคล ความเชื่อเด่นชัดอาจเปลี่ยนไปได้ อาจหนักแน่นมากขึ้น หรือหนักแน่น น้อยลง หรืออาจถูกความเชื่ออื่นมาแทนที่ เพื่อที่จะเข้าใจว่าทำไมบุคคลจึงมีเจตคติต่อที่หมายเช่นนั้น จึงต้องประเมินความเชื่อเด่นชัดเกี่ยวกับที่หมาย โดยใช้คำถามปลายเปิดให้ตอบอย่างอิสระ ซึ่งจะถาม เกี่ยวกับลักษณะของที่หมายของเจตคติ โดยถือว่าความเชื่อ 5-9 ความเชื่อเป็นความเชื่อเด่นชัด เมื่อได้ ความเชื่อแล้ว

ขั้นที่ 1. วิเคราะห์เนื้อหาของความเชื่อที่แตกต่างกันของบุคคล

ขั้นที่ 2. จัดกลุ่มความเชื่อที่คล้ายกันเข้าด้วยกัน ถ้าความเชื่อไหนคล้ายกันแต่เป็น ของผู้ตอบคนเดียวนั้นก็แยกความเชื่อออกจากกันไม่จัดเข้ากลุ่ม

ขั้นที่ 3. คัดเลือกข้อความเชื่อที่เด่นชัด ซึ่งอาจจะใช้วิธีต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) เลือกความเชื่อที่มีความถี่สูงสุด 10 - 20 ความเชื่อ หรือ
- 2) เลือกข้อความเชื่อทั้งหมดที่กลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 10 - 12% กล่าวถึง หรือ
- 3) เลือกข้อความเชื่อที่มีความถี่สูงสุดจนถึงความเชื่อที่รวมความถี่ได้ 75% ของความทั้งหมด ดังนั้นความเชื่อที่ได้มาสร้างแบบวัดจะมีพื้นฐานมาจากกลุ่มของความเชื่อเด่นชัด

Ajzen และ Fishbein กล่าวว่า การจัดอันดับความเชื่อเด่นชัดมีความสัมพันธ์กันสูงกับความ หนักแน่นของความเชื่อ โดยเฉพาะความเชื่อเด่นชัดที่มีความถี่สูงมากๆ (Modal Salient Belief) หรือ 10 - 12 ความเชื่อ (Ajzen I. & Fishbein M., 1980)

3.2) การวัดเจตคติทางอ้อมต่อพฤติกรรม ได้จากผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อ เกี่ยวกับผลของการกระทำและการประเมินผลของการกระทำ จะเห็นได้ว่าตัวกำหนดต่อพฤติกรรม คือ ความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำและการประเมินผลของการกระทำ ประสบการณ์ในชีวิตของ คุณจะไปสู่ความเชื่อต่อที่หมายต่างๆกัน ซึ่ง Ajzen และ Fishbein ได้แบ่งความเชื่อออกเป็น 3 ชนิด คือ

1) ความเชื่อเชิงบรรยาย (Descriptive Belief) เป็นความเชื่อที่เกิดจากประสบการณ์ตรงซึ่งพบว่าที่หมายมีความสัมพันธ์กับลักษณะเฉพาะอย่าง

2) ความเชื่อที่เกิดจากการอนุมาน (Inferential Belief) เช่น นาย ก สูงกว่านาย ข และนาย ข สูงกว่านาย ค บุคคลจะเชื่อว่านาย ก สูงกว่านาย ค โดยใช้ตรรกศาสตร์

3) ความเชื่อที่ได้จากข้อมูล (Informational Belief) เป็นความเชื่อที่สร้างขึ้นจากการยอมรับในข่าวสารจากแหล่งภายนอก ซึ่งอาจเป็นหนังสือ การบรรยาย เป็นต้น

ตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ความเชื่อ หมายถึง ความน่าจะเป็นโดยอัตนัยของบุคคลที่เชื่อว่าที่หมายมีความสำคัญกับลักษณะเฉพาะอย่าง

เจตคติของบุคคลที่มีพฤติกรรมถูกกำหนดโดยกลุ่มของความเชื่อเด่นชัดที่มีต่อการกระทำพฤติกรรม การที่จะเข้าใจเจตคติต้องเข้าใจความเชื่อเด่นชัดก่อน

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า เจตคติมีความสัมพันธ์กับความเชื่อ ซึ่ง Ajzen และ Fishbein ได้กล่าวไว้ว่า เจตคติที่มีต่อที่หมายมีความสัมพันธ์กับความเชื่อเกี่ยวกับที่หมายนั้น ดังนี้

1) บุคคลที่มีความเชื่อมากมายเกี่ยวกับที่หมายหนึ่งๆ นั่นคือ อาจเชื่อว่าที่หมายมีความสัมพันธ์กับลักษณะบางอย่าง ที่หมายอื่น หรือเป้าหมายบางอย่าง

2) ลักษณะที่มาสัมพันธ์กับเป้าหมายนี้ มักมีการประเมินควบคู่อยู่ด้วย ซึ่งอาจเรียกได้ว่า เป็นเจตคติต่อลักษณะนั้นๆ

3) อาศัยการเรียนรู้จากการวางเงื่อนไข บุคคลจะเรียนรู้ในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อที่สัมพันธ์กับที่หมายของเจตคติ

4) ความเชื่อที่สัมพันธ์กับที่หมายโดยมีการประเมินอยู่ด้วย จะรวมตัวกัน

5) ในโอกาสข้างหน้า ที่หมายของเจตคติจะกระตุ้นให้บุคคลแสดงความเชื่อโดยรวมที่สัมพันธ์กับที่หมายโดยมีการประเมินอยู่ด้วย หรือเป็นการแสดงเจตคติโดยส่วนรวมนั่นเอง

เนื่องจากเจตคติมีความสัมพันธ์ทางตรงกับการทำนายและความเข้าใจพฤติกรรมของบุคคล และความเชื่อเด่นชัดกำหนดเจตคติที่มีต่อพฤติกรรม ดังนั้นในการวัดความเชื่อเด่นชัดและเจตคติควรให้มีการสอดคล้องกันในความจำเพาะทั้ง 4 คือ การกระทำ ที่หมาย บริบท และเวลา

4) ปัจจัยทางสังคม

การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norms) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลที่ว่า บุคคลส่วนใหญ่ที่มีความสำคัญต่อเขาคิดว่า เขาควรหรือไม่ควรกระทำพฤติกรรมนั้น Ajzen และ Fishbein เสนอการจัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงไว้ 2 วิธีคือ การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง และการวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม

4.1) การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางตรง เป็นการประเมินความเชื่อของเขาที่มีต่อความคิดเห็นของบุคคลส่วนมากว่า เขาควรหรือไม่ควรกระทำพฤติกรรมนั้นๆ

4.2) การวัดการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงทางอ้อม ได้จากผลรวมของผลคูณระหว่างความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิงและแรงจูงใจที่คล้อยตามกลุ่มอ้างอิง

การหากลุ่มอ้างอิงเด่นชัด (กลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญ) โดยให้กลุ่มตัวอย่างเขียนถึงกลุ่มอ้างอิงที่สำคัญ โดยถาม 3 คำถามให้ตอบแบบอิสระ คือ

- 1) บุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดที่สนับสนุนการกระทำพฤติกรรม
- 2) บุคคลหรือกลุ่มบุคคลใดที่คัดค้านการกระทำพฤติกรรม
- 3) บุคคลอื่นที่เข้ามาในใจของคุณเมื่อคุณคิดจะพฤติกรรม

แล้วเลือกกลุ่มอ้างอิงเด่นชัดที่มีความถี่สูงๆ แล้วจึงวัดความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ในแต่ละกลุ่มอ้างอิงเด่นชัด จึงจะได้การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง

ความสำคัญเชิงสัมพันธ์ของเจตคติ และการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง โดยส่วนมากแล้วจะพบว่าบุคคลจะมีเจตคติทางบวกต่อพฤติกรรม ถ้าบุคคลที่มีความสำคัญต่อเขาคิดว่าเขาควรทำพฤติกรรมนั้น และมีเจตคติทางลบถ้าบุคคลที่มีความสำคัญต่อเขาคิดว่าไม่ควรทำพฤติกรรมนั้น แต่บางครั้งองค์ประกอบทั้งสองก็ไม่เป็นไปด้วยกัน เช่น บุคคลอาจจะมีเจตคติทางบวกต่อการกระทำพฤติกรรม แต่เชื่อว่าบุคคลที่มีความสำคัญต่อเขาว่า เขาไม่ควรทำพฤติกรรมนั้น ดังนั้นเจตคติของบุคคลจะขึ้นอยู่กับความสำคัญเชิงสัมพันธ์ขององค์ประกอบทั้งสองของแต่ละคน (องค์ประกอบเกี่ยวกับเจตคติ และองค์ประกอบเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง) องค์ประกอบทั้งสองจะมีน้ำหนักที่บ่งบอกถึงความสำคัญเชิงสัมพันธ์ที่เป็นตัวบ่งบอกเจตนา น้ำหนักของความสำคัญเชิงสัมพันธ์นี้อาจเปลี่ยนจากพฤติกรรมหนึ่งไปอีกพฤติกรรมหนึ่ง และจากบุคคลหนึ่งเป็นบุคคลหนึ่ง น้ำหนักขององค์ประกอบทั้งสองนี้ร่วมกันทำนาย เจตนาเชิงพฤติกรรม

การผันแปรตัวใดตัวหนึ่งในความจำเพาะทั้งสิ้นของพฤติกรรม (การกระทำ ที่หมาย บริบท และเวลา) อาจจะมีอิทธิพลต่อความสัมพันธ์เชิงสัมพันธ์ขององค์ประกอบเจตคติและกลุ่มอ้างอิง เช่น พบว่าเจตคติมีความสำคัญต่อพฤติกรรมการแข่งขันมากกว่าพฤติกรรมความร่วมมือ ในขณะที่กลุ่มอ้างอิงมีความสำคัญต่อพฤติกรรมความร่วมมือมากกว่าการแข่งขัน

5) ตัวแปรภายนอก (External Variables)

ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลต่างจากทฤษฎีอื่นตรงที่ไม่พยายามที่จะอธิบายพฤติกรรมโดยอ้างอิงถึงตัวแปรภายนอกซึ่งได้แก่

5.1) ตัวแปรชีวสังคม (Demographic Variables) เช่น อายุ เพศ อาชีพ สถานะทางเศรษฐกิจ และสังคม ศาสนา การศึกษา

5.2) เจตคติที่มีต่อที่หมาย เจตคติต่อบุคคล และเจตคติต่อสถาบัน

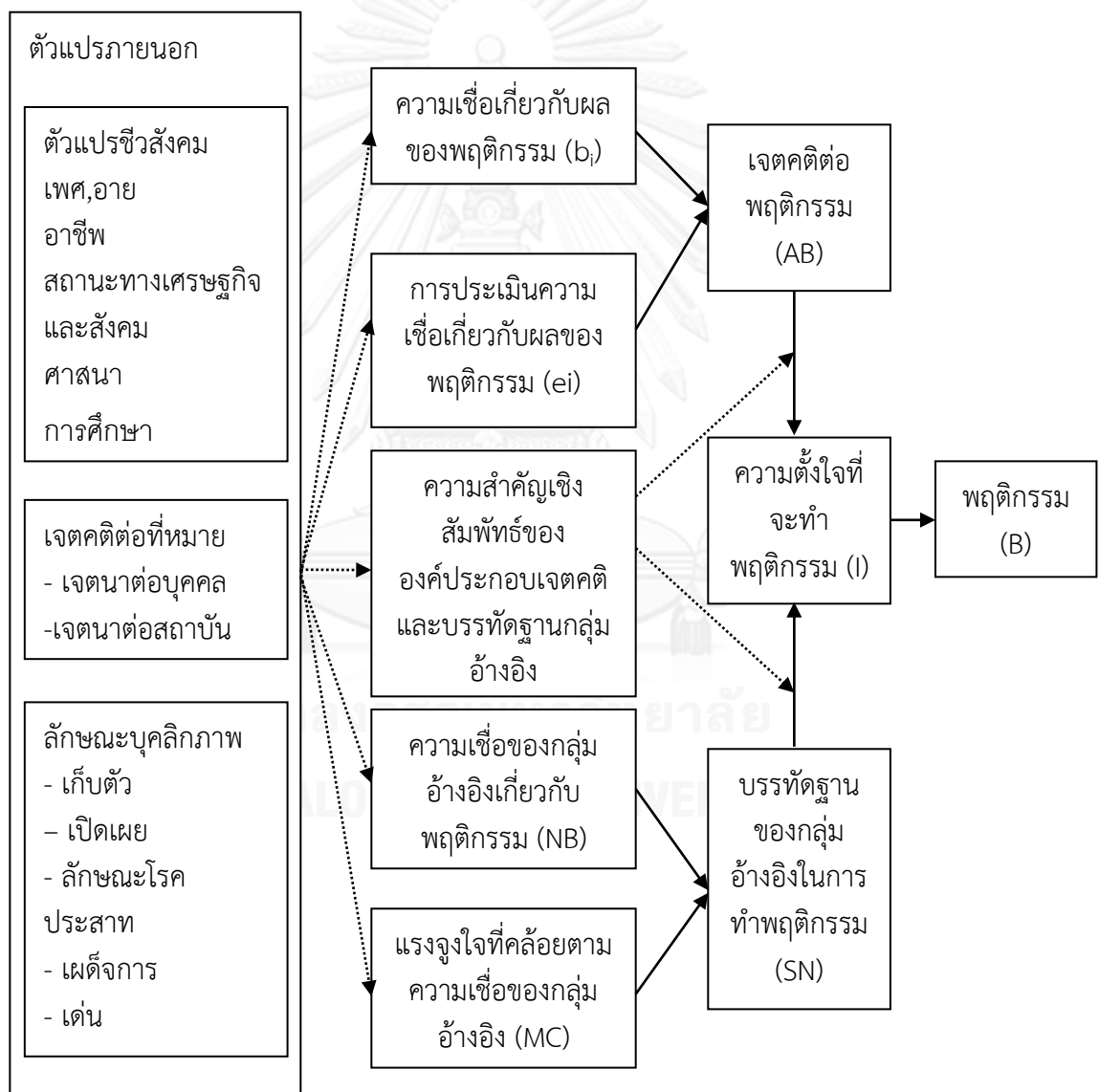
5.3) ลักษณะบุคลิกภาพ (Personality Traits) เช่น ลักษณะเก็บตัว ลักษณะเปิดเผยตัวเอง มีอาการทางประสาท ลักษณะมีอำนาจ และมีลักษณะเด่น

ทฤษฎีนี้ไม่ปฏิเสธว่าตัวแปรภายนอกบางครั้งก็มีส่วนสัมพันธ์กับพฤติกรรม แต่คิดว่ามันมีผลต่อพฤติกรรมทางอ้อม นั่นคือ ถ้าตัวแปรภายนอกจะมีส่วนสัมพันธ์กับพฤติกรรม หากว่ามันมีความสัมพันธ์กับตัวแปรใดตัวแปรหนึ่งในทฤษฎี นั่นคือ ถ้าตัวแปรภายนอกมีอิทธิพลต่อความเชื่อเกี่ยวกับผลของการกระทำ การประเมินผลการกระทำ ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง หรือแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ซึ่งจะมีผลกระทบต่อเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคล และทำให้มีผลกระทบ

ต่อพฤติกรรม ถ้าเจตนาหรือการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ทำนายเจตนาเชิงพฤติกรรมได้และเจตนาเชิงพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กันสูง ถึงแม้จะพบว่าตัวแปรภายนอกมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในเวลาหนึ่ง แต่มันจะสัมพันธ์กันไม่นาน ดังนั้น Ajzen และ Fishbein จึงกล่าวว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรภายนอกและพฤติกรรม เพราะว่ามันมีผลที่ไม่คงเส้นคงวาต่อความเชื่อที่เป็นรากฐานของพฤติกรรม

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ตัวแปรต่างๆ ในทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล สามารถเขียนเป็นแผนภาพได้ดังนี้

แผนภาพที่ 2.1 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ในทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล



..... แสดงความเป็นไปได้ของความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรภายนอกกับตัวแปรต่างๆ ในทฤษฎี

————— แสดงความสัมพันธ์โดยตรงเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรต่างๆในทฤษฎี

สรุปได้ว่า เจตคติของบุคคลที่มีต่อพฤติกรรมถูกทำนายโดยความเชื่อที่เด่นชัด การกระทำพฤติกรรมนำไปสู่ผลกรรมที่เป็นไปได้อะไรบ้าง การประเมินผลการกระทำเหล่านั้น การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของบุคคลถูกทำนายโดยความเชื่อของเขาที่ว่า กลุ่มอ้างอิงเด่นชัดเชื่อว่าเขาควรทำหรือไม่ควรทำพฤติกรรมนั้น กับแรงใจที่คล้อยตามกลุ่มอ้างอิงของเขา และองค์ประกอบของเจตคติ และกลุ่มอ้างอิงจะทำนายพฤติกรรมได้เสมอ ซึ่งแนวทางการนำตัวแปรจากทฤษฎีมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ได้แสดงดังแผนภาพ 2.2

แผนภาพที่ 2.2 แสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรในทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลที่ประยุกต์ใช้ในงานวิจัย



4. แนวคิดการกำกับตนเอง

4.1 ความหมายของการกำกับตนเอง

พื้นฐานมาจากทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognitive Theory) จัดเป็นวิธีการหนึ่งที่ใช้ในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่ต้องการด้วยตนเอง (Bandura A, 1986) ซึ่งมีนักจิตวิทยาให้ความสนใจและให้ความหมายเกี่ยวกับการกำกับตนเองไว้ ดังนี้

Berk L.E. and Winsler A. (1995) ให้ความหมายของการกำกับตนเองว่าเป็นกระบวนการของการวางแผน การแนะนำ และการติดตามที่มีต่อพฤติกรรม และความสนใจด้วยตัวของตัวเอง

Schunk D.H. (1996) ให้ความหมายของการกำกับตนเองว่า เป็นกระบวนการที่บุคคลปฏิบัติและสนับสนุนต่อพฤติกรรม ความรู้ความเข้าใจ และอารมณ์ความรู้สึก มียุทธวิธีที่ช่วยให้ไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ด้วยตนเองอย่างเป็นระบบ

Bandura (1977) ให้ความหมายของการกำกับตนเองว่าเป็นปฏิบัติการของอิทธิพลบุคคลที่มีต่อแรงจูงใจ กระบวนการคิด สภาพอารมณ์และแบบแผนพฤติกรรมของตนเอง

Schunk D.H. and Zimmerman B.J. (1988) ให้ความหมายของการกำกับตนเองว่า เป็นกระบวนการที่กระตุ้นและสนับสนุนต่อความรู้ความเข้าใจในพฤติกรรมและความพอใจ เพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายที่ตนเองตั้งไว้

Zimmerman B. J. (1989) ให้ความหมายของการกำกับตนเองว่า เป็นกระบวนการที่บุคคลตั้งเป้าหมาย บันทึกพฤติกรรมและคิดกลวิธีให้บรรลุเป้าหมายด้วยตนเอง โดยบุคคลจะเป็นผู้ควบคุมกระบวนการนี้ด้วยตนเอง

Sansone C. and Harackiewicz J.M. (2000) พูดถึง “Target Goal” ให้ความหมายของการกำกับตนเองว่าเป็นการแสดงออกซึ่งเกิดจากการคิดและการปฏิบัติต่อการคิดนั้นเพื่อให้บรรลุสู่เป้าหมายที่คิดเอาไว้

จากการให้ความหมายของการกำกับตนเองของนักจิตวิทยาและนักการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การกำกับตนเอง (Self-Regulation) หมายถึง กระบวนการที่บุคคลวางแผนควบคุม และการกำกับพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งมีวัตถุประสงค์ เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่ต้องการ โดยยุทธวิธีที่ช่วยนำไปสู่เป้าหมายนั้น

4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการกำกับตนเอง

Bandura A. (1986) ได้กล่าวถึง ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการกำกับตนเอง รวม 6 ปัจจัย โดยที่ปัจจัยทั้ง 6 นี้เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำกับตนเองและเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการกำกับตนเองด้วย ดังนี้

1) ประโยชน์ส่วนตัว (Personal Benefits) เมื่อบุคคลมีพฤติกรรมการกำกับตนเองแล้ว บุคคลก็จะได้รับประโยชน์ต่อตัวเอง เขาจะยึดมั่นต่อการกำกับตนเอง จะทำให้กระบวนการกำกับตนเองคงอยู่ได้ เช่น บุคคลที่มีพฤติกรรมการติดบุหรี่แล้วใช้กระบวนการกำกับตนเองจนสามารถเลิกบุหรี่ได้แล้ว บุคคลก็จะรู้สึกว่าร่างกายของตนเองแข็งแรงขึ้น และยังสามารถประหยัดเงินได้อีกด้วย บุคคลก็จะยึดมั่นต่อการไม่กลับไปสูบบุหรี่อีก ซึ่งในกรณีนี้จัดเป็นประโยชน์ส่วนตัวได้

2) รางวัลทางสังคม (Social Benefits) การที่บุคคลมีพฤติกรรมการกำกับตนเองแล้วบุคคลในสังคมให้การยกย่องชมเชย สรรเสริญ ให้เกียรติ ให้การยอมรับ หรือให้รางวัลซึ่งการให้รางวัลทางสังคมเหล่านี้ก็จะส่วนช่วยให้กระบวนการกำกับตนเองคงอยู่ได้

3) การสนับสนุนจากตัวแบบ (Modeling Supports) บุคคลที่มีมาตรฐานในการกำกับตนเอง เช่น การพูดจาไพเราะ หากได้อยู่ในสภาพแวดล้อมที่คนอื่น ๆ รอบด้านล้วนแต่พูดจาไพเราะด้วย คนที่พูดจาไพเราะทั้งหลายเหล่านี้ล้วนแต่มีส่วนช่วยเป็นตัวแบบที่จะสนับสนุนซึ่งกันและกัน

4) ปฏิกริยาทางลบจากผู้อื่น (Negative Sanctions) บุคคลที่พัฒนามาตรฐานในการกำกับตนเองขึ้นมาแล้ว หากภายหลังให้รางวัลกับตนเองต่อพฤติกรรมที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ก็จะทำให้บุคคลในสังคมแสดงปฏิกริยาทางลบต่อตัวเอง ปฏิกริยาเหล่านี้จะส่งผลให้บุคคลย้อนกลับไปใช้มาตรฐานเดิมของเขาอีก

5) การสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อม (Contextual Supports) บุคคลที่อยู่ในสภาพแวดล้อมซึ่งอดีตเคยส่งเสริมให้ตนกำกับตนเองด้วยมาตรฐานระดับหนึ่ง ย่อมมีโอกาสกำกับตนเองด้วยมาตรฐานนั้นอีก บุคคลเช่นนี้มีแนวโน้มจะหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่มีอิทธิพลทำให้ตนต้องลดมาตรฐานลงไป

6) การลงโทษตนเอง (Self-Inflicted Punishment) จะเป็นหนทางช่วยให้บุคคลลดความไม่สบายใจจากการกระทำผิดมาตรฐานของตนได้ และในหลายๆ กรณี เป็นการลดปฏิกิริยาทางลบจากผู้อื่นได้ แทนที่จะถูกบุคคลเหล่านั้นลงโทษเอาโดยตรง คนส่วนมากจะมีความรู้สึกว่าการลงโทษตนเองมีความไม่พอใจน้อยกว่าถูกลงโทษ และบางกรณีการลงโทษตนเองก็เป็นการกระทำที่ได้รับการชมเชยจากผู้อื่น

Woolfolk A. (2001) กล่าวว่า มโนทัศน์ของการกำกับตนเอง (Self-Regulation) ในการเรียนรู้เป็นการรวมสิ่งๆ ที่เกี่ยวกับการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพและมีแรงจูงใจทำให้บุคคลเกิดการเรียนรู้สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำกับตนเองมี 3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทักษะและจิตใจ คือความรู้ แรงจูงใจ และความตั้งใจแต่ละปัจจัยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ความรู้ นักเรียนต้องการความรู้เกี่ยวกับตนเอง วิชา งาน กลวิธี ในการเรียนรู้และบริบทที่เขาจะนำมาประยุกต์ในการเรียนรู้ที่นักเรียนที่เก่งจะเรียนรู้เกี่ยวกับตนเอง และรู้ว่าเรียนได้ดีที่สุดได้อย่างไร

2) แรงจูงใจ ผู้เรียนที่มีการกำกับตัวเอง เมื่อถูกจูงใจ ผู้เรียนจะสนใจในงานต่าง ๆ มากมายเพราะได้รู้คุณค่าของงาน และไม่เพียงแต่มีการแสดงออกที่ดีในสายตาของคนอื่นเท่านั้น แต่ถ้าผู้เรียนไม่มีแรงจูงใจในการทำงานก็จะกังวลว่าเขาจะได้รับผลประโยชน์จากนั้นอย่างไร

3) ความตั้งใจ เป็นสิ่งที่สร้างพลังใจ ผู้เรียนที่มีการกำกับตนเอง รู้ว่าจะป้องกันตนเองอย่างไรจากสิ่งล่อใจ จะต่อสู้กับตัวเองอย่างไรเมื่อรู้สึกวิตกกังวล เฉื่อยชา หรือขี้เกียจ และต้องทำอะไรในสิ่งที่ล่อใจมารบกวน

จากงานวิจัยของ (Schunk D.H. & Zimmerman B.J., 1994) ได้กล่าวถึงสิ่งที่มีความสำคัญต่อการกำกับตนเองไว้ ดังนี้

1) การเลือกใช้กลวิธี การเลือกใช้กลวิธีเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญในการกำหนดทิศทางของเป้าหมาย เป้าหมายที่ต่างกันส่งผลให้เกิดการเรียนรู้ที่ต่างกัน นักเรียนที่มีเป้าหมายเพื่อรู้ ทำให้มีเป้าหมายในการเรียนเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ดังนั้นจึงมีพัฒนาการวิธีการเรียนแรงจูงใจภายใน และการรับรู้ความสามารถของตนเองที่สูงกว่านักเรียนที่มีเป้าหมายเพื่อผลงาน

2) การประเมินตนเอง โดยประเมินว่าผลงานจะส่งผลต่อการกำกับตัวเองหรือไม่ ซึ่งขึ้นอยู่กับ การประเมินความก้าวหน้าของตนเอง และการประเมินตนเองตนเองตามความเป็นจริงจะนำไปสู่การรับรู้ความสามารถของตนเองได้อย่างถูกต้อง

3) ประสบการณ์ ประสบการณ์ที่หลากหลายในการดำรงชีวิตในสังคมจะส่งผลให้นักเรียนมีทักษะในการวางเป้าหมาย

จากเอกสารที่กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเรียนรู้แบบกำกับตัวเองมีทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ซึ่งปัจจัยภายใน ได้แก่ ประโยชน์ส่วนตัว การลงโทษตัวเองความรู้ แรงจูงใจ ความตั้งใจ ประสบการณ์ที่หลากหลายในการดำรงชีวิตในสังคม และปัจจัยภายนอกได้แก่ รางวัลทางสังคม การสนับสนุนจากตัวแบบ ปฏิกริยาทางลบกับผู้อื่น การสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อม การเลือกกลวิธี การประเมินตนเอง

4.3 ข้อดีของการปรับพฤติกรรมด้วยการกำกับตนเอง

ข้อดีของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยวิธีการกำกับตนเอง คือ สะดวก ไม่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ทำให้บุคคลสามารถรักษามาตรฐานของตนเอง ในการแสดงพฤติกรรมอย่างคงทนขึ้น ทำให้พฤติกรรมเปลี่ยนแปลงได้ยาวนานกว่าการใช้วิธีการควบคุมภายนอก ผู้ที่สามารถฝึกกำกับตนเองได้ ส่งผลให้สามารถอดทนอดกลั้นต่อสิ่งเข้ายวณภายนอกได้ดีและสามารถแผ่ขยายไปยังพฤติกรรมอื่นได้ง่าย นอกจากนี้ ยังสามารถติดตามและกำกับพฤติกรรมของตนเองได้ตลอดเวลา สามารถแสดงปฏิกิริยาต่อตนเองได้อย่างทันที่ทั้งในด้านการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเองทางบวกและทางลบ การให้รางวัลตนเอง และการลงโทษตนเอง นอกจากนี้ยังช่วยลดภาระครู และช่วยครูมีเวลาสำหรับเรียนการสอนมากขึ้น (Bandura, 1977; Chen P. & Zimmerman B.J., 2007)

4.4 กระบวนการในการกำกับตนเอง

Bandura A. (1986) เสนอ กระบวนการในการกำกับตนเอง 3 กระบวนการย่อย คือ

4.4.1 การสังเกตตนเอง (Self-Observation) เป็นกระบวนการแรกที่สำคัญในการกำกับตนเอง เพราะบุคคลจะใช้ข้อมูลที่ได้จากกระบวนการสังเกตตนเองมาเป็นข้อมูลเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมใช้ในการตั้งเป้าหมาย ติดตามตรวจสอบและประเมินการกระทำพฤติกรรมของตนเอง ซึ่งการสังเกตพฤติกรรมอาจเป็นพฤติกรรมที่ต้องการลดหรือต้องการเพิ่ม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของบุคคลนั้น ในที่นี้ Bandura แบ่งกระบวนการสังเกตตนเองออกเป็น 2 องค์ประกอบ คือ

1) การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting) การตั้งเป้าหมายจะช่วยให้บุคคลได้รู้ถึงพฤติกรรมที่ต้องการกระทำอย่างชัดเจน และใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินเพื่อเปรียบเทียบกับพฤติกรรมที่บุคคลกระทำ การที่บุคคลจะตัดสินใจหรือประเมินพฤติกรรมตนเองให้ถูกต้อง มีประสิทธิภาพ และสะดวกต่อการตัดสินใจนั้น Bandura (1986) และ Schunk (1990) เสนอว่า ควรตั้งเป้าหมายให้มีลักษณะเฉพาะเจาะจง และมีทิศทางในการกระทำที่แน่นอน มีลักษณะท้าทายระยะสั้นใกล้เคียงกับความเป็นจริง และสามารถปฏิบัติได้ ซึ่งจะทำให้บุคคลมีแรงจูงใจที่ใช้ความพยายามให้การกระทำนั้นประสบผลสำเร็จ นอกจากนี้ Bandura (1986) และ Cormier (1979) ยังได้เสนอวิธีการตั้งเป้าหมายไว้ 2 วิธี คือ 1) การตั้งเป้าหมายด้วยตนเอง มีข้อดีคือ ทำให้บุคคลรู้สึกว่าเป็นผู้กระทำและเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเอง ซึ่งจะทำให้ความรู้สึกสบายใจและพยายามกระทำพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่ตนเองกำหนดไว้ และ 2) การตั้งเป้าหมายโดยบุคคลอื่น ๆ มีข้อดีตรงที่ช่วยแก้ไขให้บุคคลที่ไม่สามารถตั้งเป้าหมายด้วยตนเองให้สามารถตั้งเป้าหมายได้เหมาะสมกับความสามารถของตนเองยิ่งขึ้น เช่น การที่ครูช่วยนักเรียนสังเกตตนเอง และแนะนำในการตั้งเป้าหมายของนักเรียน (Bandura A., 1986; Cormier LS & Cormier W.H., 1979; Schunk D.H., 1990)

2) การเตือนตัวเอง (Self-Monitoring) เป็นกระบวนการที่บุคคลทำการสังเกตและบันทึกพฤติกรรมเป้าหมายที่เกิดขึ้นกับตนเอง ใช้ข้อมูลย้อนกลับให้รู้ว่าตนเองกระทำพฤติกรรมในลักษณะใด แล้วก็จะทำให้เขารู้ว่าควรทำเช่นไรต่อไป เพื่อไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่ต้องการ

Cormier ได้เสนอขั้นตอนในการเตือนตนเอง 6 ขั้นตอน คือ 1) ให้จำแนกพฤติกรรมเป้าหมายให้ชัดเจนว่าจะต้องสังเกตพฤติกรรมอะไร 2) ให้กำหนดเวลาที่จะสังเกตและบันทึกพฤติกรรม 3) ให้กำหนดวิธีการบันทึกและเครื่องมือที่ใช้ในการบันทึกพฤติกรรม 4) ให้ทำการสังเกตและบันทึกพฤติกรรมของตนเอง 5) ให้แสดงผลการบันทึกพฤติกรรมของตนเองเป็นกราฟ หรือแผนภาพ 6) ให้วิเคราะห์ข้อมูลที่บันทึก เพื่อใช้เป็นข้อมูลย้อนกลับ และเพื่อพิจารณาผลการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Cormier L.S & Cormier W.H., 1979; รจเรข รัตนาจารย์, 2547)

นอกจากนี้ Bandura ยังกล่าวว่ามีปัจจัยอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อการสังเกตตนเองอีก คือ

- 1) เวลาที่ทำการสังเกต และบันทึกพฤติกรรมของตนเอง ทำให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำต่อเนื่อง
- 2) การให้ข้อมูลย้อนกลับ จะทำให้บุคคลทราบว่า ตนกระทำพฤติกรรมเป็นอย่างไร เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ แล้วจะพัฒนาไปในทิศทางใดต่อไป
- 3) ระดับของแรงจูงใจ บุคคลที่มีแรงจูงใจที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองก็จะมีที่ตั้งเป้าหมาย พยายามสังเกต และบันทึกพฤติกรรมของตนมากกว่าบุคคลที่มีแรงจูงใจต่ำ
- 4) คุณค่าของพฤติกรรมที่สังเกต บุคคลจะให้ความสนใจในการสังเกตพฤติกรรมที่บุคคลเห็นว่ามีความสำคัญต่อตนเองมากกว่าพฤติกรรมที่เขาไม่เห็นคุณค่า
- 5) ความสำเร็จและความล้มเหลวของพฤติกรรมที่สังเกต บุคคลจะสนใจสังเกตและบันทึกพฤติกรรมที่สำเร็จของตนเอง มากกว่าพฤติกรรมที่เขากระทำแล้วล้มเหลว
- 6) ระดับของความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมที่สังเกต บุคคลจะให้ความสนใจสังเกตและบันทึกพฤติกรรมของตนเองที่ควบคุมได้มากกว่าพฤติกรรมที่เขาไม่สามารถควบคุมได้

4.4.2 การตัดสินตนเอง (Self-Judgment) เป็นการเปรียบเทียบผลที่ได้รับจากการกระทำกับเป้าหมาย ซึ่งการตัดสินขึ้นอยู่กับชนิดของมาตรฐาน สำหรับเป็นเกณฑ์ในการตัดสินพฤติกรรม และเป็นแนวทางให้กับพฤติกรรมว่าจะดำเนินการไปอย่างไร องค์ประกอบของเป้าหมาย (Goals Properties) และความสำคัญในการบรรลุเป้าหมาย (Importance of Goal Attainment)

4.4.3 การแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self-Reaction) ประกอบด้วย การประเมินพฤติกรรมในความเป็นไปได้ที่จะประสบความสำเร็จซึ่งเกี่ยวข้องกับความเชื่อของนักเรียนที่มีต่อความสำเร็จของตนเองและความเป็นไปได้ที่จะประสบความสำเร็จ จะมีผลต่อแรงจูงใจให้เกิดพฤติกรรมแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง เป็นการกำกับพฤติกรรมของตนเองว่าจะต้องปฏิบัติและจะแก้ไขพฤติกรรมของตนเองอย่างไร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ เมื่อรับผลที่กระทำไว้แล้ว (Bandura A., 1986)

กระบวนการกำกับตนเองที่ประกอบด้วย กระบวนการย่อย 3 กระบวนการของ Bandura ได้มีนักวิชาการนำไปใช้ในการวิจัยอย่างต่อเนื่อง และปรับวิธีการให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ผลงานวิจัยที่สำคัญคือผลงานวิจัยของ Schunk D.H. (1990) ซึ่งได้อธิบายถึงกระบวนการเรียนรู้โดยการกำกับตนเอง ว่ามีแนวคิดพื้นฐานมาจากทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognition Theory) ของ Bandura โดย

ประกอบด้วย 3 กระบวนการย่อย ได้แก่ กระบวนการสังเกตตนเอง (Self-Observation) กระบวนการตัดสินใจตนเอง (Judgment Process) กระบวนการแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง (Self-Reaction) การกำกับตนเองในกระบวนการเรียนรู้มีความสัมพันธ์กับเป้าหมาย (Goals) และ ความเชื่อความสามารถในตน (Self-Efficacy) และคุณลักษณะของผู้เรียน (Attributes)

Clark N.M., Gong M., and Kaciroti N. (2001) ได้เสนอ The “take PRIDE” Program เป็นโปรแกรมที่มีการพัฒนาโดยการประยุกต์จากแนวคิดการกำกับตนเอง (Self-Regulation) ในทฤษฎีปัญญาสังคม (Social Cognitive Theory) โดยนำมาใช้ส่งเสริมการดูแลตนเองของผู้ป่วยโรคเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ หอบหืด เป็นต้น ซึ่งมีแนวคิดให้ผู้ป่วยสังเกตตนเอง การตัดสินใจและการควบคุมกำกับตนเองในการดูแลสุขภาพตนเอง ผลการเข้าร่วมกิจกรรม พบว่า ผู้ที่เข้าร่วม The “take PRIDE” Program มีการสังเกตตนเอง การตัดสินใจและการปฏิบัติตัวดีขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรมกระบวนการ the “Take PRIDE” Program ประกอบด้วย กระบวนการ 2 ขั้นตอน คือ

กระบวนการ ขั้นที่ 1 จะต้องทำให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมเห็นประโยชน์ของการกำกับตนเอง และเชื่อว่าพวกเขาสามารถจะสังเกตตนเองมีการตัดสินใจและการปฏิบัติตัวในการควบคุมโรคเบาหวานได้

กระบวนการ ขั้นที่ 2 การช่วยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีการปรับเปลี่ยนหรือมีการปรับตัวในการดูแลสุขภาพให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมได้โดย the “take PRIDE” Program คำว่า PRIDE ย่อมาจาก P:Problem selection หมายถึง การเลือกปัญหา R:Researching the daily routine หมายถึง การค้นหาสาเหตุปัญหาจากกิจวัตรประจำวัน I:Identifying a disease self-management goal หมายถึง การหาแนวทางการจัดการตนเองให้ไปสู่เป้าหมายของการควบคุมโรค D:Developing a plan to reach the goal หมายถึง การวางแผนการปฏิบัติเพื่อให้ไปสู่เป้าหมาย E:Establishing a reward for reaching the goal or making process หมายถึง การให้รางวัลตนเองเพื่อให้บรรลุเป้าหมายหรือทำตามกระบวนการ

Zimmerman ได้เสนอขั้นตอนในการกำกับตนเองโดยในการกำกับตนเองของนักเรียนมีครูเป็นผู้ช่วยฝึกกำกับ (Self-Regulated learning Coaches :SRC) เป็นการกำกับตนเองที่คล้ายคลึงกับวิธีของแบนดูรา โดยแบ่งการกำกับตนเองเป็น 2 ขั้นตอน โดยขั้นตอนแรก ครูอธิบายการกำกับตนเองและช่วยนักเรียนให้มีทัศนคติที่ดีในการกำกับตนเอง ขั้นตอนที่สองให้นักเรียนสำรวจตนเอง ตั้งเป้าหมายและเลือกวิธีในการกำกับตนเอง พร้อมทั้งให้ผลตอบสนองต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นเมื่อกำกับตนเองตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ (Zimmerman B.L., 2000)

Cleary T.J. and Zimmerman B.J. (2004) ได้เสนอโปรแกรมการเสริมพลังในการกำกับตนเอง (Self-Regulated Empowerment Program :SREP) สำหรับโรงเรียนขนาดกลาง ที่มีการกำกับตนเองได้ในระดับต่ำ โดยแบ่งองค์ประกอบของ SREP เป็น 2 องค์ประกอบ คือ องค์ประกอบแรกเป็นการวินิจฉัยเบื้องต้น โดยการดูข้อมูลพื้นฐานของนักเรียนที่ต้องฝึกกำกับตนเอง และดูการกำกับตนเองของนักเรียนในห้องเรียน ส่วนองค์ประกอบที่สองเป็นการพัฒนาของผู้ที่ฝึกกำกับตนเองเป็นการทดสอบว่านักเรียนที่ฝึกกำกับตนเองมีความสามารถในการฝึกตนเองในระดับใดและมีกาพัฒนาการมากน้อยเพียงใด รวมทั้งการแสดงผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้นด้วย ซึ่งการแสดง

พฤติกรรมเหล่านี้จะมีลักษณะเป็นวงจร ที่สัมพันธ์กับการตั้งเป้าหมาย ฝึกกำกับ การเลือกวิธีฝึกกำกับตนเอง และการสังเกตพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงแล้วมีพัฒนาการเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

Schunk D.H. and Zimmerman B.J. (2007) ได้เสนอกระบวนการในการพัฒนาการกำกับตนเอง 4 ขั้นตอน คือ การสังเกตตนเอง (Observation) การเลือกแบบอย่างที่เหมาะสม (Emulation) การควบคุมตนเอง (Self-Controlled) และการกำกับตนเอง (Self-Regulation) ซึ่งทั้ง 4 ขั้นตอนนี้ เป็นวิธีที่พัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการกำกับตนเองของการเพิ่มทักษะการอ่านและการเขียนของนักเรียน ซึ่งกล่าวว่า วิธีนี้สามารถเพิ่มทักษะการอ่านและการเขียนของนักเรียนได้ ครูสอนสามารถนำไปปรับปรุงใช้กับวิชาต่าง ๆ ได้ตามความเหมาะสม

Graham S. and Harris K.R. (2007) ได้พัฒนายุทธวิธีการกำกับตนเอง (Self-Regulated Strategy Development: SRSD) ซึ่งพัฒนามาจาก Schunk and Zimmerman (1997) เพื่อใช้กับนักเรียนที่มีทักษะในการเขียนต่ำ โดยมีทั้งหมด 6 ขั้นตอน คือขั้นที่ 1 เป็นการสนทนาถึงเป้าหมายในอนาคต ขั้นที่ 2 พัฒนาทักษะพื้นฐาน ขั้นที่ 3 ทำตามแบบแผนที่วางไว้ ขั้นที่ 4 บันทึกและจดจำทักษะที่ได้ฝึก ขั้นที่ 5 สนับสนุนการกระทำนั้น และขั้นที่ 6 แสดงปฏิกริยาต่อพฤติกรรมที่ปฏิบัตินั้น

การเรียนรู้โดยการกำกับตนเองเกิดขึ้นเมื่อนักเรียนเริ่มต้นกิจกรรมการเรียนรู้โดยการเรียนรู้โดยมีเป้าหมายของตนเอง โดยอาศัยทักษะและความรู้ เพื่อให้ทำงานได้สำเร็จ และผลการเรียนรู้ ในระหว่างกิจกรรมการเรียนรู้ ผู้เรียนจะมีการสังเกตตนเอง และมีปฏิกริยาต่อการรับรู้ความก้าวหน้าของตนเอง เมื่อกิจกรรมสิ้นสุดลง เช่น เมื่อครูสั่งให้นักเรียนทำรายงานชิ้นหนึ่ง ผู้เรียนจะตั้งเป้าหมายในการทำรายงาน คือ จะต้องพยายามให้เสร็จทันเวลา และให้ได้คุณภาพเพื่อให้ได้คะแนนดี ๆ ในขั้นตอนการทำรายงาน ผู้เรียนจะมีการสังเกตตนเองว่ามีเป้าหมายอะไรและตนเองได้ทำรายงานอย่างไรบ้าง เมื่อทำรายงานเสร็จก็จะมีการตัดสินตนเองว่า ผลที่ได้เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ ถ้าเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ จึงให้รางวัลกับตนเอง แต่ถ้าไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อาจกลับไปแก้ไขและปรับปรุงขั้นตอนการทำงานใหม่ เมื่อผ่านกิจกรรมการเรียนรู้ไปแล้ว สิ่งที่คุณเรียนจะได้รับก็คือ ผู้เรียนก็จะมีเป้าหมายที่เหมาะสมกับตนเอง และมีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จมากขึ้น

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

5.1 งานวิจัยในประเทศ

ศิริกุล กุลเลียบ (2545) ได้ทำการวิจัยเรื่อง กระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน กรณีศึกษา โรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยจังหวัดขอนแก่น โดยการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ผลการศึกษา พบว่า อัตราการเดินถนนถูกต้องเพิ่มขึ้น ร้อยละ 19.5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 อัตราการใช้รถถูกกฎจราจรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 35.8 และมีการเปลี่ยนการข้ามถนนของนักเรียน โดยก่อนดำเนินการนักเรียนข้ามถนนเป็นกลุ่ม แต่หลังดำเนินการมีลูกเสือจราจรอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรเนื่องจากไม่มีทางม้าลาย และสถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรโรงเรียนแก่นนครลดลงร้อยละ 0.66 ซึ่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

ศิริกุล กุลเสียบ (2547) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การรณรงค์การสวมหมวกกันนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ผลการศึกษา พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในปี 2547 เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ 10 โดยเฉพาะช่วงกลางคืนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16.6 และเพิ่มขึ้นทุกโซน และอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ในปี 2547 เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ 10.7 โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21.4

วาสนา สายเสมา (2548) ได้ทำการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 336 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้าสมการ ผลการวิจัยพบว่า 1) ความเชื่ออำนาจภายในตน การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม อยู่ในระดับมาก ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับปานกลาง 2) พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความแตกต่างด้านอายุของผู้ขับขี่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความแตกต่างด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วน พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามความแตกต่างด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน 3) การควบคุมอารมณ์ และความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง สามารถร่วมทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้ร้อยละ 44.6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 4) ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสูงมีแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยให้เหตุผลว่า ทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุและตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ และทุกคนเคยมีส่วนร่วมและเต็มใจมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนกลุ่มที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่ำ ไม่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยให้เหตุผลว่า ไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุและไม่กลัวอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ไม่เคยมีส่วนร่วมและไม่อยากมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม (2548) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย 90 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 45 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 45 คน ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรดีขึ้นกว่าการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เปรมฤดี ศรีสังข์ (2550) ได้ทำวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม ต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคฟันผุในนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนเทศบาลวัดกลาง เทศบาลนครขอนแก่น เป็นการทำวิจัยกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม ต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคฟันผุในนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนเทศบาลวัดกลาง เทศบาลนครขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยนักเรียน 91 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 47 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 44 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ใช้เวลา 8 สัปดาห์ โปรแกรมสุขศึกษาประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การบรรยายประกอบสื่อของจริง แบบจำลอง ภาพพลิก การสาธิต การฝึกปฏิบัติ อภิปรายกลุ่ม การจัดป้ายนิเทศ และได้แรงสนับสนุนทางสังคมจากครู ผู้ปกครอง เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม แบบบันทึกและแบบประเมิน วิเคราะห์ข้อมูลโดย ข้อมูลเชิงพรรณนาโดยใช้สถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแจกแจงความถี่ การเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยภายในกลุ่มด้วยสถิติเชิงอนุมาน คือ Paired Sample t-test และเปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยระหว่างกลุ่มด้วยสถิติ Independent Sample t-test กำหนดนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson' Product Moment Correlation Coefficient) ผลการวิจัย พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับโรคฟันผุและเจตคติต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคฟันผุ สูงกว่าก่อนทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ความตั้งใจที่จะป้องกันโรคฟันผุและการปฏิบัติตัวในการป้องกันฟันผุสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 แต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ปริมาณคราบแผ่นคราบจุลินทรีย์ในกลุ่มทดลอง ลดลงต่ำกว่าก่อนทดลองและลดต่ำกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.001 ความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจที่จะป้องกันโรคฟันผุและการปฏิบัติตัวในการป้องกันโรคฟันผุของกลุ่มทดลอง พบว่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับแรงสนับสนุนทางสังคมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

ปราณี ทองคำ (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่า นักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ร้อยละ 87 ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในชุมชน ร้อยละ 35 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 46 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี ร้อยละ 79 ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ละวันเป็นระยะทาง 1 -10 กิโลเมตร และร้อยละ 67 ความเร็วที่ใช้ขับขี่ 40-60 กม./ชม. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ได้แก่ เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประเภทสถานศึกษาและความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ปัจจัยทั้งหมดสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย เขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี ได้ร้อยละ 58 ทั้งนี้เจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปรเพศอายุ และความเร็วในการขับขี่ ส่วนความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยของนักเรียนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติตามตัวแปรเพศ

สิริกัลยา เสกสิริ (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การประยุกต์ใช้พื้นที่จุดเสียง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำชะอี จังหวัดยโสธร เป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาผล

ของโรงเรียนสุขศึกษา โดยการประยุกต์ใช้พื้นที่จุดเสี่ยง ฮียาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร กลุ่มตัวอย่าง 84 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 42 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยายให้ความรู้ การประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง การสาธิตและฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัย การนำเสนอตัวแบบ การจัดกิจกรรมการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบไม่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาใดๆ ระยะเวลาดำเนินการ 12 สัปดาห์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และใช้สถิติอนุมานเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนด้วยสถิติ Paired Sample t-test และ Independent t-test กำหนดระดับนัยสำคัญที่ .05 ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในผลของการตอบสนอง ความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.0001$) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.05$)

อรอนงค์ สุทธิ (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ผลของการประยุกต์ใช้ประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุญทริกวิทยาจารย์ อำเภอบุญทริก จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่างรวม 80 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 40 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยาย การอภิปรายกลุ่ม การสาธิตและฝึกปฏิบัติ การนำเสนอตัวแบบ เกม การแสดงบทบาทสมมติ ระยะเวลาดำเนินการ 12 สัปดาห์ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน และค่าเฉลี่ยความแตกต่างของคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความสามารถตนเองของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ทศนคติของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมปฏิบัติตัวของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุรชาติ สินวรรณ and ณัฐบดี วิริยาวัฒน์ (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา จำนวน 345 คน ผลการวิจัยพบว่า 1) ปัจจัยทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษา 2) ปัจจัยทางจิตลักษณะ ได้แก่ ความรู้ในเรื่องหมวกนิรภัย ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ อย่างมีนัยยะสำคัญที่ระดับ .01 3) ตัวแปรที่ร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิตที่ใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมายังมหาวิทยาลัย มีตัวแปรที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย ได้แก่ ทศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ความเชื่ออำนาจในตนในการใช้หมวกนิรภัย ระยะเวลาในการขับขี่ และความรู้ โดยตัวแปรที่ทำนายได้ดีที่สุดคือ การสนับสนุนทางสังคม เป็นตัวแปรที่มีอำนาจการทำนายสูงที่สุดถึง ร้อยละ 40.4

เยาวลักษณ์ แดงแท้และคณะ (2554) ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของการเป็น “เด็กแว้น” หรือ “เด็กสก๊อย” ในนักศึกษาระดับอาชีวศึกษา กรุงเทพมหานคร โดยประยุกต์แนวคิด PRECEDE ในการวิจัยเชิงพรรณนา เพื่อศึกษาปัจจัยนำ ปัจจัยเอื้อและปัจจัยเสริม ของการมีพฤติกรรมความเสี่ยงต่อสุขภาพ และความสัมพันธะระหว่างปัจจัยเหล่านี้กับพฤติกรรม การเสี่ยงต่อสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างคือนักศึกษาที่มีพฤติกรรมเป็น “เด็กแว้น” หรือ “เด็กสก๊อย” จากสถาบัน อาชีวศึกษา กรุงเทพมหานคร จำนวน 420 คน เก็บข้อมูลโดยวิธีให้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วย สถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน Chi-square test และ Spearman rank correlation ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10.2 มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพในระดับสูง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ปัจจัยนำ ได้แก่ เพศ สัมพันธภาพใน ครอบครัว ผลการเรียน ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางลบ และค่านิยม ซึ่งมีความสัมพันธ์ทางบวก ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ การมี/ใช้รถจักรยานยนต์และข้อมูลข่าวสาร และปัจจัยเสริม ได้แก่ ครอบครัวและเพื่อน ผล การศึกษานำไปสู่ขอเสนอแนะว่า ครอบครัวควรส่งเสริมให้เกิดสัมพันธภาพที่ดีในครอบครัว ปลูกฝัง ค่านิยมที่ดีและถูกต้อง ให้คำแนะนำในการเลือกคบเพื่อนที่ดี สังเกตและช่วยควบคุมพฤติกรรม การเลือกรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากช่องทางต่างๆ เพิ่มความเข้มงวดมีข้อบังคับ เพื่อควบคุมการใช้ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา และส่งเสริมให้นักศึกษามีพฤติกรรมขับขี่ถูกต้อง ปลอดภัย และการ ให้คำแนะนำให้การช่วยเหลือ แก้อั้ว และป้องกันเพื่อช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ

5.2 งานวิจัยต่างประเทศ

McLellan L., Rissel C., and Donnelly N. (1999) ได้ทำการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมสุขภาพและ สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนในเมือง New South Wales ประเทศออสเตรเลีย เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ วัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ของนักเรียนต่อการสนับสนุนของครู เพื่อน สิ่งแวดล้อมในโรงเรียน และพฤติกรรมสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างเป็นเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 3,918 คน เพศชาย 1,764 คน เพศหญิง 2,129 คน คิดเป็นร้อยละ 45.3 และ 54.7 คน พบว่า พฤติกรรม สุขภาพที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ นักเรียนชายและหญิงระดับ มัธยมศึกษาตอนต้นสวมหมวกนิรภัยสม่ำเสมอ ร้อยละ 48 และ 59 ตามลำดับ นักเรียนชายและหญิงระดับ มัธยมศึกษาตอนปลายสวมหมวกนิรภัยสม่ำเสมอ ร้อยละ 39 และ 41 ตามลำดับ และนักเรียนที่มีการรับรู้ต่อ การสนับสนุนของคุณครู เพื่อน สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนในเชิงบวกจะมีพฤติกรรมสุขภาพที่ดีกว่านักเรียนที่มี การรับรู้ต่อการสนับสนุนของคุณครู เพื่อน สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนในเชิงลบ

Duperrex O., Bunn F., and Roberts I. (2002) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การให้โปรแกรมป้องกันอุบัติเหตุ สำหรับผู้ใช้ถนนในการป้องกันการบาดเจ็บทุกกลุ่มอายุในประเทศอังกฤษ โดยวัดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ ทัศนคติ ความรู้ และการใช้ยานพาหนะ ผลการศึกษา พบว่า โปรแกรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้ถนน สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรมการณ์ถนน แต่ไม่สามารถบอกได้ว่าลดปัจจัยเสี่ยงของ

การเกิดอุบัติเหตุจากการชนของยานพาหนะหรือไม่ นอกจากนี้ยังพบว่าโปรแกรมนี้ไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในกลุ่มผู้ใช้งานที่เป็นผู้ใหญ่ โดยเฉพาะผู้สูงอายุ

Duperex O. et al. (2002) ทำการวิจัยเรื่อง ความชุกของพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของวัยรุ่น ลักษณะของพฤติกรรมเสี่ยงและความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่กับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่เข้าอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเมือง Chris Church อายุระหว่าง 18-21 ปี จำนวน 907 คน พบว่า วัยรุ่นเพศชายมากกว่าร้อยละ 90 มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยพฤติกรรมที่พบบ่อย ได้แก่ การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 และการเสพสารเสพติด โดยเฉพาะกัญชา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 พฤติกรรมรุนแรงและการก่ออาชญากรรม อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 และการกระทำผิดกฎหมายร่วมกับเพื่อน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001

Astrom A. (2006) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้สาเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเขตชานเมือง ประเทศแคนาดา กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่อายุ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 494 คน เพศชายและเพศหญิง ร้อยละ 75 และ 82 ตามลำดับ พบว่า เพศชายได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 95 ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆ บุคลากรทางสุขภาพและเพื่อน การรับรู้สภาวะของผู้ขับขี่ เช่น ขาดความระมัดระวัง ใจร้อน การดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

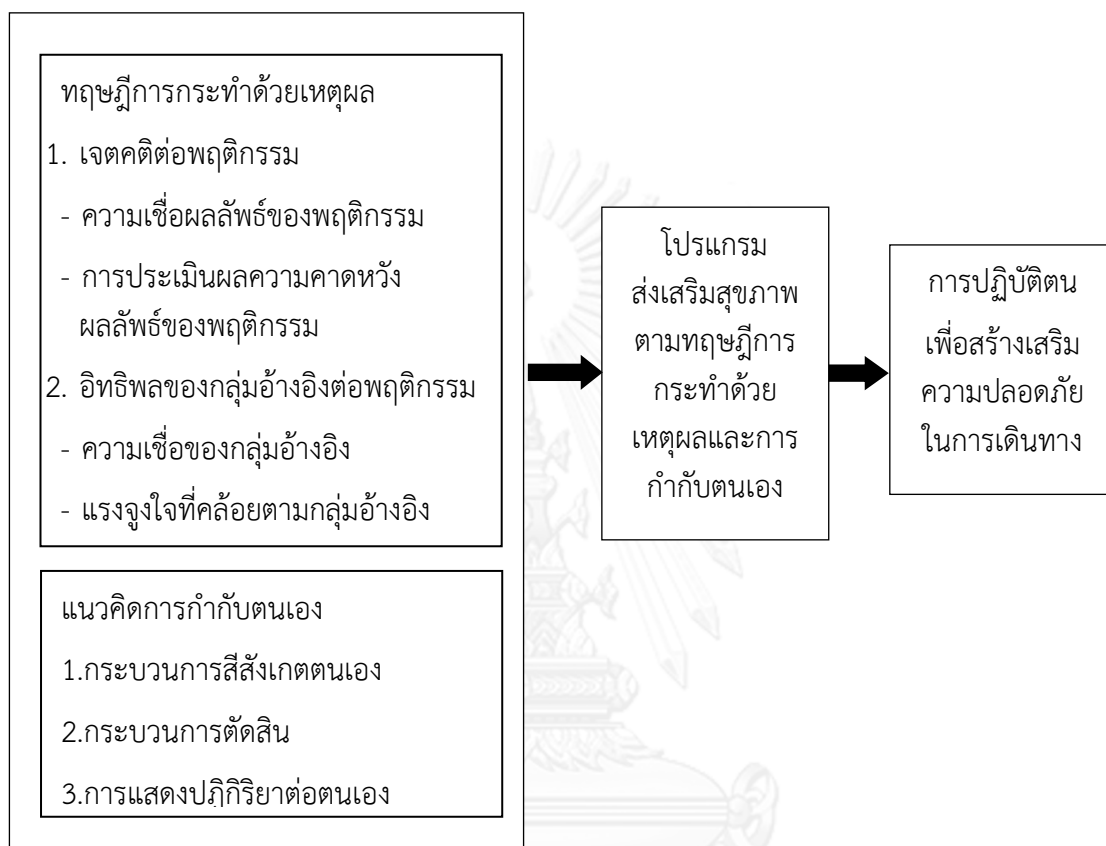
Schunk D.H. and Zimmerman B.J. (2007) ได้เสนอกระบวนการในการพัฒนาการกำกับตนเอง 4 ขั้นตอน คือการสังเกตตนเอง (Observation) การเลือกแบบอย่างที่เหมาะสม (Emulation) การควบคุมตนเอง (Self-Controlled) และการกำกับตนเอง (Self-Regulation) ซึ่งทั้ง 4 ขั้นตอนนี้ เป็นวิธีที่พัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการกำกับตนเองของการเพิ่มทักษะการอ่านและการเขียนของนักเรียน Shcunk และ Zimmerman กล่าวว่า กระบวนการในการพัฒนาการกำกับตนเอง 4 ขั้นตอนนี้สามารถเพิ่มทักษะการอ่านและการเขียนของนักเรียนได้ ครูผู้สอนสามารถนำไปปรับปรุงใช้วิชาต่างๆได้ตามความเหมาะสม

Graham S. and Harris K.R. (2007) ได้พัฒนายุทธวิธีการกำกับตนเอง (Self-Regulated Strategy Development: SRSD) ซึ่งพัฒนามาจาก Shcunk และ Zimmerman (1997) เพื่อใช้กับนักเรียนที่มีทักษะในด้านการเขียนต่ำ ยุทธวิธีการกำกับตนเองมีทั้งหมด 6 ขั้นตอน คือ ขั้นที่ 1 เป็นการสนทนากับเป้าหมายในอนาคต ขั้นที่ 2 พัฒนาทักษะพื้นฐาน ขั้นที่ 3 ทำตามแบบแผนที่วางไว้ ขั้นที่ 4 บันทึกและจดจำทักษะที่ได้ ข้อที่ 5 สนับสนุนการกระทำนั้น ขั้นที่ 6 การแสดงปฏิกิริยาต่อพฤติกรรมปฏิบัตินั้น

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่มีผู้ศึกษาไว้แล้ว โดยการประยุกต์ทฤษฎีต่างๆในเด็กและเยาวชน ได้แก่ พฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ทักษะคิดเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ ความคาดหวังในการปฏิบัติตนที่เหมาะสมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และยังพบว่ากลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน คือ ช่วงอายุ 15 - 19 ปี การศึกษาที่ผ่านมาส่วนใหญ่จะเป็นการหาสาเหตุและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ยังไม่มีการส่งเสริมการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาผลของ

โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

6. กรอบแนวคิดในการทำวิจัย



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) มีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นที่ 1 การเตรียมการทดลอง

- 1.1. การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 1.2. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 1.3. การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 1.3.1 การพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
 - 1.3.2 การพัฒนาแบบวัดการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

ขั้นที่ 2 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

- 2.1 การกำหนดแบบแผนการทดลอง
- 2.2 การติดต่อประสานงานก่อนการทดลอง
- 2.3 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

- 3.1. การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.2. สถิติที่ใช้

สรุปขั้นตอนในการดำเนินวิจัยดังแสดงในแผนภาพที่ 3.1

ขั้นที่ 1 การเตรียมการทดลอง

1.1 การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1.1.1 ศึกษาตำราเอกสาร วารสาร บทความ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

1.1.2 ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวัดการปฏิบัติตนเรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

1.2 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ภาคปลาย ปีการศึกษา 2556 โรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 1,343,471 คน

กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ที่มีคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางระดับพอใช้ ภาคปลาย ปีการศึกษา 2556 โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย สังกัดคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กระทรวงศึกษาธิการ จำนวน 50 คน โดยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1.2.1 การเลือกโรงเรียน ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) เนื่องจากเป็นโรงเรียนที่ผู้บริหาร และอาจารย์ให้ความร่วมมือในการทดลองโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

1.2.2 การจัดนักเรียนเข้ากลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมดำเนินการ ดังนี้

1) รับสมัครนักเรียนเข้าร่วมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

2) ให้นักเรียนทำแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อเสริมสร้างปลอดภัยในการเดินทาง

3) เลือกนักเรียนที่มีค่าคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางระดับพอใช้ แล้วสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการจับฉลากได้นักเรียน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 คน

4) ทำการสุ่มนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการจับฉลากได้กลุ่มทดลองจำนวน 25 คนและกลุ่มควบคุมจำนวน 25 คน

1.3 การพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการทดลอง คือ โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้าง

เสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย และเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

1.3.1. การพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ผู้วิจัยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1) ศึกษารูปแบบโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง และกิจกรรมเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง จากตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2) วิเคราะห์กิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพจากทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ดังตารางที่ 3.1 และ 3.2

3) ดำเนินการสร้างโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ประกอบด้วยกิจกรรม 5 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมการรับรู้ข้อมูล กิจกรรมค้ำมั่นสัญญาและปลูกจิตสำนึก กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและการประเมินตนเอง กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา และกิจกรรมให้คำปรึกษา เสริมแรง ใช้เวลาในการดำเนินกิจกรรม 8 สัปดาห์ ๆ ละ 3 วัน คือ วันจันทร์ วันพุธ และวันศุกร์ วันละ 1 ชั่วโมง ไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจพิจารณาเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

4) นำโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน โดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิตสาขาสุขศึกษาหรือพลศึกษา หรือปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตสาขาการส่งเสริมสุขภาพ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง ตรวจพิจารณาความตรงตามจุดประสงค์และความเหมาะสมของกิจกรรมในโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง นำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Congruence: IOC) โดยกำหนดค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป ในการวิจัยครั้งนี้ได้ค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.92

5) แก้ไขปรับปรุงโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองให้มีความสมบูรณ์ ตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ

6) นำโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองไปทดลองใช้กับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายในโรงเรียนโรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง เป็นเวลา 1 สัปดาห์ เพื่อดูความเหมาะสมในเรื่องการจัดกิจกรรมและเวลาที่ใช้ในการจัดกิจกรรม และนำมาปรับปรุงโปรแกรมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ก่อนนำไปใช้จริง

ตารางที่ 3.1 ผลการวิเคราะห์กิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล	กิจกรรม				
	รับรู้ข้อมูล	คำมั่น สัญญา และปลุกจิตสำนึก	รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง	เพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง
ความเชื่อผลลัพธ์ของพฤติกรรม	✓				✓
การประเมินผลความคาดหวังผลลัพธ์ของพฤติกรรม		✓	✓		
ความเชื่อของกลุ่มอ้างอิง	✓			✓	✓
แรงจูงใจที่คล้อยตามกลุ่มอ้างอิง		✓		✓	✓
การกำกับตนเอง					
การสังเกตตนเอง		✓	✓	✓	
การตัดสินตนเอง			✓	✓	
การแสดงปฏิกิริยาต่อตนเอง		✓	✓		✓

ตารางที่ 3.2 สรุปการจัดกิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

สัปดาห์ที่	กิจกรรมรับรู้ข้อมูล	กิจกรรมคำมั่น สัญญาและปลุกจิตสำนึก	กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง	กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา	กิจกรรมการให้ปรึกษาและเสริมแรง
1	วันจันทร์ ✓		✓		
	วันพุธ ✓		✓		
	วันศุกร์	✓			✓

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

สัปดาห์ที่	กิจกรรมรับรู้ ข้อมูล	กิจกรรมค้ำน สัญญาและ ปลูกจิตสำนึก	กิจกรรมรับรู้สู่ การปฏิบัติและ ประเมิน ตนเอง	กิจกรรมเพื่อน ช่วยเพื่อนและ จิตอาสา	กิจกรรมการ ให้ปรึกษาและ เสริมแรง
วัน					
2	วันจันทร์ ✓	✓			
	วันพุธ	✓		✓	
	วันศุกร์	✓		✓	✓
3	วันจันทร์ ✓	✓			
	วันพุธ	✓	✓	✓	
	วันศุกร์	✓			✓
4	วันจันทร์ ✓	✓			
	วันพุธ	✓	✓		
	วันศุกร์	✓		✓	✓
5	วันจันทร์	✓	✓		
	วันพุธ		✓	✓	
	วันศุกร์	✓			✓
6	วันจันทร์	✓	✓		
	วันพุธ		✓	✓	
	วันศุกร์			✓	✓
7	วันจันทร์	✓	✓		
	วันพุธ		✓	✓	
	วันศุกร์	✓			✓
8	วันจันทร์	✓	✓		
	วันพุธ		✓	✓	
	วันศุกร์			✓	✓

1.3.2. การพัฒนาแบบวัดการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1) ศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

2) ดำเนินการพัฒนาแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางจากงานวิจัย ดังนี้

2.1) แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเป็นแบบมาตราประเมินค่า (Rating Scale) มี 4 ระดับ ดังนี้

ปฏิบัติเป็นประจำ	หมายถึง	7 - 10	ครั้ง ใน 10 ครั้ง
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	4 - 6	ครั้ง ใน 10 ครั้ง
ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	หมายถึง	1 - 3	ครั้ง ใน 10 ครั้ง
ไม่เคยปฏิบัติเลย	หมายถึง	0	ครั้ง ใน 10 ครั้ง

2.2) แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางมี 45 ข้อ คะแนนรวม 180 คะแนน มีเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละระดับ ดังนี้

ปฏิบัติเป็นประจำ	ให้	4	คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ให้	3	คะแนน
ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	ให้	2	คะแนน
ไม่เคยปฏิบัติเลย	ให้	1	คะแนน

2.3) เกณฑ์การตัดสินแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง แบ่งออกเป็น 3 ระดับ แสดงผล ดังนี้

0 - 60	คะแนน	มีผลการปฏิบัติในระดับควรปรับปรุง
61 - 120	คะแนน	มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้
121 - 180	คะแนน	มีผลการปฏิบัติในระดับดี

3) นำแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาพิจารณาความสอดคล้องกับจุดประสงค์ ลักษณะการใช้คำถามและความถูกต้องด้านภาษาเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข

4) นำแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางที่ผ่านความเห็นชอบของอาจารย์ที่ปรึกษาไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่านโดยกำหนดคุณสมบัติของผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิตสาขาสุศึกษาหรือพลศึกษา หรือปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิตสาขาการส่งเสริมสุขภาพ หรือสาขาที่เกี่ยวข้อง พิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรม (Index of Congruence: IOC) คัดเลือก

ข้อคำถามที่มีค่าดัชนีความสอดคล้องตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2544) ในการวิจัยครั้งนี้ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง เท่ากับ 0.88

5) นำแบบวัดการปฏิบัติตนเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางไปทดลองใช้กับนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย จำนวน 20 คน ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง นำผลการทดสอบมาตรวจให้คะแนนและหาค่าความเที่ยงโดยใช้สูตร Cronbach Alpha Coefficient ได้ค่าความเที่ยงเท่ากับ 0.83

ขั้นที่ 2 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

2.1 การกำหนดแบบแผนการทดลอง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Research) (Richard C.S. & Mark M.M., 1998; ดวงกลม ไตรวิจิตรคุณ, 2549) แบบ 2 กลุ่มมีการทดสอบก่อนและหลังการทดลอง (The Pretest-Posttest Control Group Design) ดังแบบแผนการทดลอง ดังนี้

แผนภาพที่ 3.2 แบบแผนการทดลอง

กลุ่มตัวอย่าง	การวัดก่อนการทดลอง		การวัดหลังการทดลอง
E	O ₁	X	O ₂
C	O ₃		O ₄

- E = กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
- C = กลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
- O₁O₃ = ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางที่วัดได้ก่อนการทดลอง
- O₂O₄ = ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางที่วัดได้หลังการทดลอง
- X = โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

2.2 การติดต่อประสานงานก่อนการทดลอง

2.2.1 ติดต่อขอความร่วมมือในการทำวิจัยจากผู้บริหารโรงเรียน

2.2.2 ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย ขั้นตอนการวิจัย การวัดและประเมินผลแก่รองผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ และร่วมกันกำหนดตารางเวลาการใช้โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎี

การกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

2.3 การดำเนินการทดลองและเก็บรวบรวมข้อมูล

2.3.1 การดำเนินการก่อนทดลองจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

1) ผู้วิจัยทดสอบวัดการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยแบบวัดการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางขึ้นก่อนการทดลอง

2) นำผลการทดสอบการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของทั้ง 2 กลุ่มมาเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วยการทดสอบค่าที (t-test) เพื่อทดสอบว่านักเรียนกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางแตกต่างกันหรือไม่

ตารางที่ 3.3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม

	ก่อนการทดลอง			t	p
	n	\bar{X}	SD		
กลุ่มทดลอง	25	118.00	10.81	0.35	0.73
กลุ่มควบคุม	25	119.16	12.78		

* $p < .05$

จากตารางที่ 3.3 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 โดยนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 119.16 คือ มีผลการปฏิบัติอยู่ในระดับพอใช้

2.3.2 การดำเนินการทดลองโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางให้กับนักเรียนกลุ่มทดลอง เป็นเวลา 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 3 วัน วันละ 1 ชั่วโมง

2.3.3 การดำเนินงานหลังการทดลอง

ทดสอบวัดการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลอง (Post-Test) ทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยใช้แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางฉบับเดียวกันกับแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนการทดลอง

ขั้นที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้คอมพิวเตอร์เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางโดยการทดสอบค่าที (t-test) ดังนี้

3.1.1 หาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางโดยการทดสอบค่าที (t-test)

3.1.2 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุมโดยการทดสอบค่าที (Paired Samples t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

3.1.3 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม โดยการทดสอบค่าที (Independent Samples t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

3.2 สถิติที่ใช้

3.2.1 วิเคราะห์ข้อมูลคำนวณค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์

3.2.2 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุมโดยการทดสอบค่าที (Paired Samples t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

3.2.3 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม ด้วยการทดสอบค่าที (Independent Samples t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 2. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของ นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

ตอนที่ 3. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม

ผลการผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา การพักอาศัยระหว่างการศึกษา รายได้ของครอบครัวต่อเดือน ค่าใช้จ่ายที่ได้รับของนักเรียนต่อสัปดาห์ วิธีการเดินทางมาเรียนหรือสัญจรไปมาในชีวิตประจำวัน การได้รับอุบัติเหตุจากการเดินทาง และการสูญเสียบุคคลที่รักจากการอุบัติเหตุบนท้องถนน ปราบกฏดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มทดลองและนักเรียนกลุ่มควบคุม

รายการ	กลุ่มทดลอง (n = 25)		กลุ่มควบคุม (n = 25)		รวม (n=50)	
	ความถี่ (คน)	ร้อยละ	ความถี่ (คน)	ร้อยละ	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
1.เพศ						
ชาย	8	32	13	52	21	42
หญิง	17	68	12	48	29	58
รวม	25	100	25	100	50	100

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

รายการ	กลุ่มทดลอง (n = 25)		กลุ่มควบคุม (n = 25)		รวม (n=50)	
	ความถี่ (คน)	ร้อยละ	ความถี่ (คน)	ร้อยละ	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
2.อายุ						
15 ปี	7	28	10	40	17	34
16 ปี	18	72	15	60	33	66
รวม	25	100	25	100	50	100
3.ระดับการศึกษา						
มัธยมศึกษาปีที่ 4	25	100	25	100	50	100
รวม	25	100	25	100	48	100
4. ระหว่างศึกษานักเรียนพักอยู่กับ						
บิดามารดา	16	64	14	56	30	60
บิดา	3	12	1	4	4	8
มารดา	3	12	5	20	8	16
ญาติ	2	8	4	16	6	12
อื่นๆ	1	4	1	4	2	4
รวม	25	100	25	100	50	100
5. รายได้ของครอบครัวต่อเดือน						
ต่ำกว่า 10,000 บาท	-	-	2	8	2	4
10,001-20,000 บาท	13	52	8	32	21	42
20,001-30,000 บาท	7	28	7	28	14	28
30,001-40,000 บาท	2	8	1	4	3	6
40,001-50,000 บาท	1	4	1	4	2	4
มากกว่า 50,000 บาท	2	8	6	24	8	16
รวม	25	100	25	100	50	100

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

รายการ	กลุ่มทดลอง (n = 25)		กลุ่มควบคุม (n = 25)		รวม (n=50)	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
	(คน)		(คน)		(คน)	
6.ค่าใช้จ่ายที่ได้รับของนักเรียนต่อสัปดาห์						
ต่ำกว่า 300 บาท	-	-	1	4	1	2
301-500 บาท	8	32	10	40	18	36
501-700 บาท	8	32	4	16	12	24
701-900 บาท	4	16	8	32	12	24
901-1,100 บาท	4	16	1	4	5	10
มากกว่า 1,100 บาท	1	4	1	4	2	4
รวม	25	100	25	100	50	100
7. วิธีการเดินทางมาเรียนหรือสัญจรไปมา (ตอบมากกว่า 1)						
การเดินเท้า	19	76	17	68	36	72
ขับรถจักรยาน	-	-	-	-	-	-
ขับรถจักรยานยนต์	5	20	7	28	12	24
รถโดยสารประจำทาง	16	64	13	52	29	58
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	6	24	9	36	15	30
อื่นๆ (รถยนต์,รถไฟฟ้า)	8	32	10	40	18	36
8.เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินทาง						
ไม่เคย	18	72	22	88	40	80
เคย	7	28	3	12	10	20
รวม	25	100	25	100	50	100

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

รายการ	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		รวม (n=50)	
	(n = 25)		(n = 25)			
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
	(คน)		(คน)		(คน)	
9. สูญเสียบุคคลที่รักจากอุบัติเหตุบนท้องถนน						
ไม่เคย	19	76	22	88	41	82
เคย	6	24	3	12	9	18
รวม	25	100	25	100	50	100

จากตารางที่ 4.1 พบว่า นักเรียนทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 58 มีอายุ 16 ปี คิดเป็นร้อยละ 66 กำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4 ทั้งหมดร้อยละ 100 ปัจจุบันอาศัยอยู่กับ บิดามารดา คิดเป็นร้อยละ 60 รายได้ครอบครัวต่อเดือน 10,001-20,000 คิดเป็นร้อยละ 42 ค่าใช้จ่ายที่ได้รับของนักเรียนต่อสัปดาห์ 301-500 คิดเป็นร้อยละ 36 การเดินทางมาเรียนหรือสัญจรไปโดยการเดินเท้า คิดเป็นร้อยละ 72 นักเรียนไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 80 และไม่เคยสูญเสียบุคคลที่รักจากอุบัติเหตุบนท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 82

ตอนที่ 2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของ นักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางปรากฏดังตารางที่ 4.2, 4.3, 4.4, และแผนภาพที่ 4.1

ตารางที่ 4.2 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองและของนักเรียนกลุ่มควบคุม

	n	ก่อนการทดลอง		หลังการทดลอง		t	P
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
กลุ่มทดลอง	25	118.00	10.81	137.84	7.19	-9.23	0.00*
กลุ่มควบคุม	25	119.16	12.78	118.04	11.06	0.62	0.55

* $p < .05$

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี

ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับการจัดโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 119.16 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

ตารางที่ 4.3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลอง จำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
1	นักเรียนเดินบนทางเท้าเมื่อถนนมีทางเท้าให้เดิน	3.64	0.64	3.68	0.48	-0.30	0.77
2	นักเรียนเดินชิดขอบทางด้านขวาของถนน สวนทางกับรถเมื่อถนนไม่มีทางเท้า	2.92	0.76	3.04	0.46	-0.68	0.50
3	เวลาเดินถนนบริเวณที่มีตึก นักเรียนสวมใส่เสื้อสีอ่อนๆเพื่อให้มองเห็นชัดเจน ส่วนตัวฉัน	2.12	0.53	2.80	0.50	-5.42	0.00*
4	นักเรียนเดินแถวเรียงหนึ่งเมื่อนักเรียนเดินเท้ากันเป็นกลุ่มบนถนน	1.92	0.91	2.60	0.65	-4.24	0.00*
5	นักเรียนไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนหรือคุยโทรศัพท์มือถือขณะเดินเท้าบนถนน	2.08	0.81	2.72	0.61	-4.23	0.00*
6	เมื่อนักเรียนเดินจูงเด็ก นักเรียนจับมือเด็กและให้เด็กเดินด้านใน	2.80	1.16	3.08	0.86	-1.37	0.18
7	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	2.08	0.49	2.44	0.65	-2.22	0.04*
8	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	1.96	0.68	2.32	0.48	-2.38	0.03*
9	ก่อนข้ามถนนนักเรียนมองขวามองซ้ายและมองขวาอีกที	3.76	0.44	3.80	0.41	-0.33	0.75
10	นักเรียนข้ามถนนบนทางม้าลาย	2.96	0.74	3.36	0.49	-2.45	0.02*
11	นักเรียนข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย	2.92	0.76	3.48	0.51	-3.06	0.01*
12	นักเรียนไม่คุยโทรศัพท์มือถือขณะข้ามถนน	2.48	1.00	3.20	0.65	-3.17	0.04*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
13	บริเวณที่มีไฟจราจรควบคุมนักเรียนข้ามถนนตามสัญญาณไฟ	3.28	0.79	3.44	0.51	-0.94	0.36
14	เวลาข้ามถนนที่มีเกาะกลางนักเรียนข้ามทีละครั้ง แล้วหยุดพักบนเกาะกลาง เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยจึงข้ามต่อไป	3.36	0.76	3.44	0.51	-0.53	0.60
15	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	2.20	0.82	2.76	0.66	-3.06	0.01*
16	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	2.16	0.69	2.76	0.60	-4.24	0.00*
17	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์	2.44	0.92	2.44	0.57	-3.12	0.01*
18	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	1.84	0.85	2.52	0.57	-3.99	0.01*
19	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ	2.60	0.82	3.00	0.50	-2.83	0.01*
20	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางให้กระชับพอดี	2.80	1.08	3.28	0.46	-2.21	0.04*
21	นักเรียนเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก.	2.68	1.15	3.24	0.60	-2.79	0.01*
22	นักเรียนโดยสารรถจักรยานยนต์แค่คนเดียว	2.44	0.96	2.88	0.78	-2.11	0.04*
23	นักเรียนไม่โดยสารรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับตีมอเตอร์ไซด์แอลกอฮอล์	2.96	1.27	3.56	0.51	-2.32	0.03*
24	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในการขี่รถจักรยานยนต์	2.44	0.96	2.96	0.54	-2.49	0.02*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
25	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	2.32	0.99	2.92	0.49	-2.68	0.01*
26	นักเรียนขึ้นลงรถโดยสารประจำทางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3.08	0.81	3.16	0.55	-0.37	0.71
27	นักเรียนรอให้รถหยุดสนิทก่อนที่ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทาง	3.40	0.71	3.48	0.51	-0.46	0.65
28	นักเรียนรอให้ผู้โดยสารลงจากรถเรียบร้อยก่อนขึ้นรถ	3.44	0.71	3.48	0.51	-0.21	0.83
29	นักเรียนไม่แย่งกันขึ้นรถโดยสาร	3.12	0.83	3.28	0.46	-0.94	0.36
30	นักเรียนปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	2.88	0.88	3.04	0.54	-0.85	0.41
31	นักเรียนไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะ ออกจากรถโดยสารประจำทาง	3.32	0.69	3.32	0.56	0.00	1.00
32	นักเรียนไม่ยื่นห้อยโหนบริเวณบันไดทางขึ้น-ลง ของรถโดยสาร	3.16	0.94	3.36	0.57	-1.10	0.28
33	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	2.40	1.04	3.00	0.65	-3.00	0.01*
34	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	2.36	0.81	2.88	0.60	-2.49	0.02*
35	นักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์	2.20	0.87	2.88	0.73	-3.30	0.03*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
36	นักเรียนบอกให้บุคคลในครอบครัวคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถยนต์	2.24	0.93	2.88	0.67	-3.09	0.01*
37	ถ้าผู้ขับขี่รถยนต์ที่นักเรียนโดยสารเล่นหรือใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถยนต์นักเรียนบอกให้หยุดเล่นเพื่อความปลอดภัย	2.24	0.93	2.88	0.67	-3.09	0.01*
38	นักเรียนแนะนำผู้ปกครองให้งดใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถยนต์	2.40	1.04	3.04	0.67	-3.36	0.00*
39	นักเรียนไม่โดยสารรถยนต์ที่มีผู้ขับขี่เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	3.36	0.95	3.44	0.51	-0.44	0.66
40	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	2.40	0.91	2.96	0.61	-3.06	0.01*
41	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	2.28	0.74	2.84	0.63	-2.79	0.01*
39	นักเรียนไม่โดยสารรถยนต์ที่มีผู้ขับขี่เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	3.36	0.95	3.44	0.51	-0.44	0.66
40	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	2.40	0.91	2.96	0.61	-3.06	0.01*
41	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	2.28	0.74	2.84	0.63	-2.79	0.01*
42	นักเรียนติดตามข่าวสารสื่อออนไลน์ต่างๆเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง	2.40	0.82	2.92	0.64	-2.40	0.03*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง (n = 25)		หลังทดลอง (n = 25)		t	P
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
43	นักเรียนปฏิบัติตามคำแนะนำสื่อ รณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการ เดินทาง	2.56	0.58	3.04	0.74	-2.50	0.02*
44	นักเรียนค้นคว้าหาข้อมูล เกี่ยวกับความ ปลอดภัยในการเดินทางเพื่อนำมาเป็น แนวทางในการปฏิบัติตนให้กับตัวเอง	1.96	1.02	2.76	0.60	-3.02	0.01*
45	นักเรียนช่วยเผยแพร่ ข่าวสาร ข้อมูล สื่อรณรงค์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยใน การเดินทาง	1.68	0.69	2.88	0.67	-7.35	0.00*
รวม		118.00	10.81	137.84	7.19	-9.23	0.00*

* $p < .05$

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ หลังการทดลองมีเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อที่ 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44 และ 45

ตารางที่ 4.4 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุม จำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
1	นักเรียนเดินบนทางเท้าเมื่อถนนมีทางเท้าให้เดิน	3.76	0.44	3.32	0.69	3.77	0.00*
2	นักเรียนเดินชิดขอบทางด้านขวาของถนน สวนทางกับรถเมื่อถนนไม่มีทางเท้า	2.68	1.03	2.92	0.81	-1.30	0.21
3	เวลาเดินถนนบริเวณที่มีตึก นักเรียนสวมใส่เสื้อสีอ่อนๆเพื่อให้มองเห็นชัดเจนส่วนตัวฉัน	2.32	0.63	2.52	0.71	-1.55	0.13
4	นักเรียนเดินแถวเรียงหนึ่งเมื่อนักเรียนเดินเท้ากันเป็นกลุ่มบนถนน	2.24	0.60	2.32	0.63	-6.25	0.54
5	นักเรียนไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนหรือคุยโทรศัพท์มือถือขณะเดินเท้าบนถนน	2.12	0.93	2.40	0.71	-1.66	0.11
6	เมื่อนักเรียนเดินจูงเด็ก นักเรียนจับมือเด็กและให้เด็กเดินด้านใน	2.88	0.88	2.88	0.73	0.00	1.00
7	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	2.00	0.65	2.28	0.71	-2.06	0.05
8	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	2.12	0.78	2.40	0.71	-1.57	0.13
9	ก่อนข้ามถนนนักเรียนมองขวามองซ้ายและมองขวากลับที่	3.80	0.50	3.36	0.86	2.53	0.02*
10	นักเรียนข้ามถนนบนทางม้าลาย	2.92	0.57	2.96	0.54	-0.33	0.75
11	นักเรียนข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย	2.80	0.58	3.12	0.67	-1.78	0.09
12	นักเรียนไม่คุยโทรศัพท์มือถือขณะข้ามถนน	2.92	0.81	2.60	0.83	1.88	0.07

* $p < .05$

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
13	บริเวณที่มีไฟจราจรควบคุมนักเรียนข้ามถนนตามสัญญาณไฟ	2.88	0.73	2.68	0.63	1.31	0.20
14	เวลาข้ามถนนที่มีเกาะกลางนักเรียนข้ามทีละครึ่ง แล้วหยุดพักบนเกาะกลาง เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยจึงข้ามต่อไป	3.48	0.82	2.84	0.75	3.95	0.00*
14	เวลาข้ามถนนที่มีเกาะกลางนักเรียนข้ามทีละครึ่ง แล้วหยุดพักบนเกาะกลาง เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยจึงข้ามต่อไป	3.48	0.82	2.84	0.75	3.95	0.00*
15	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	2.00	0.82	2.12	0.73	-0.77	0.45
16	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	2.12	0.78	2.24	0.66	-0.90	0.38
17	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์	2.16	0.75	2.32	0.56	-1.45	0.16
18	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	2.00	0.71	2.32	0.80	-1.55	0.13
19	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ	2.36	0.95	2.44	0.71	-0.44	0.66
20	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางให้กระชับพอดี	2.48	0.87	2.48	0.71	0.00	1.00
21	นักเรียนเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก.	2.56	1.19	2.44	0.87	0.57	0.57
22	นักเรียนโดยสารรถจักรยานยนต์แค่คนเดียว	2.20	1.00	2.12	0.83	0.39	0.70
23	นักเรียนไม่โดยสารรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	3.44	0.87	2.96	0.98	2.21	0.04*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
24	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.44	0.82	2.36	0.81	0.49	0.63
25	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	2.36	1.00	2.44	0.87	-0.46	0.63
26	นักเรียนขึ้นลงรถโดยสารประจำทางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3.32	0.90	2.92	0.81	2.83	0.01*
27	นักเรียนรอให้รถหยุดสนิทก่อนที่ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทาง	3.24	0.72	2.96	0.68	2.06	0.05
28	นักเรียนรอให้ผู้โดยสารลงจากรถเรียบร้อยก่อนขึ้นรถ	3.56	0.65	3.00	0.76	3.93	0.01*
29	นักเรียนไม่แย่งกันขึ้นรถโดยสาร	3.08	0.81	2.72	0.79	2.09	0.05
30	นักเรียนปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	3.12	0.60	3.08	0.57	0.30	0.77
31	นักเรียนไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะ ออกจากรถโดยสารประจำทาง	3.20	0.96	2.96	0.68	1.45	0.16
32	นักเรียนไม่ยื่นห้อยโหนบริเวณบันไดทางขึ้น-ลง ของรถโดยสาร	3.28	0.84	2.92	0.76	2.57	0.02*
33	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	2.20	0.87	2.20	0.87	0.00	1.00
34	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	2.44	0.78	2.40	0.76	-1.00	0.33
35	นักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์	2.56	1.00	2.92	0.86	0.90	0.38

* $p < .05$

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
36	นักเรียนบอกให้บุคคลในครอบครัว คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับซึ่หรือ โดยสารรถยนต์	2.52	0.82	2.60	0.87	0.57	0.57
37	ถ้าผู้ขับรถยนต์ที่นักเรียนโดยสารเล่น หรือใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ นักเรียนบอกให้หยุดเล่นเพื่อความ ปลอดภัย	2.20	0.82	2.60	0.87	0.57	1.57
38	นักเรียนแนะนำผู้ปกครองให้งดใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์	2.56	1.00	2.48	0.87	0.57	0.57
39	นักเรียนไม่โดยสารรถยนต์ที่มีผู้ขับดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	3.24	0.88	3.04	0.94	1.26	0.23
40	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	2.52	0.77	2.40	0.65	0.68	0.50
41	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลใน ครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบน ท้องถนน	2.40	0.71	2.60	0.50	-1.55	0.13
42	นักเรียนติดตาม ข่าวสาร สื่อรณรงค์ ต่างๆเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความ ปลอดภัยในการเดินทาง	2.24	0.60	2.68	0.69	-2.86	0.01*
43	นักเรียนปฏิบัติตามคำแนะนำสื่อ รณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการ เดินทาง	2.64	0.64	2.64	0.70	0.00	1.00
44	นักเรียนค้นคว้าหาข้อมูล เกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อ นำมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติตน ให้กับตัวเอง	1.04	0.84	2.28	0.61	-1.66	0.11

* $p < .05$

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	ก่อนทดลอง		หลังทดลอง		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
45	นักเรียนช่วยเผยแพร่ ข่าวสาร ข้อมูล สื่อรณรงค์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง	1.84	0.85	2.00	0.65	-1.00	0.33
รวม		119.16	12.78	118.04	11.06	0.62	0.55

* $p < .05$

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 119.16 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุมไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ยกเว้นข้อที่ 1, 9, 14, 23, 26, 28, 32 และ 42 ที่มีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังก่อนทดลองลดลงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05

ตอนที่ 3 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ปรากฏดังตารางที่ 4.5, 4.6 และแผนภาพที่ 4.1

ตารางที่ 4.5 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม

	n	หลังการทดลอง		t	P
		\bar{x}	SD		
กลุ่มทดลอง	25	137.84	7.19	-7.51	0.00*
กลุ่มควบคุม	25	118.04	11.04		

* $p < .05$

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี ส่วนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

ตารางที่ 4.6 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม จำแนกเป็นรายข้อ

ข้อ	คำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
1	นักเรียนเดินบนทางเท้าเมื่อถนนมีทางเท้าให้เดิน	3.68	0.48	3.32	0.69	-2.15	0.04*
2	นักเรียนเดินชิดขอบทางด้านขวาของถนน สวนทางกับรถเมื่อถนนไม่มีทางเท้า	3.04	0.46	2.92	0.81	-0.64	0.52
3	เวลาเดินถนนบริเวณที่มีคนนักเรียนสวมใส่เสื้อสีอ่อนๆ เพื่อให้มองเห็นชัดเจน ส่วนตัวฉัน	2.80	0.50	2.52	0.71	-1.61	0.12

* $p < .05$

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
4	นักเรียนเดินแถวเรียงหนึ่งเมื่อนักเรียนเดินเท้ากันเป็นกลุ่มบนถนน	2.60	0.65	2.32	0.63	-1.56	0.13
5	นักเรียนไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนหรือคุยโทรศัพท์มือถือขณะเดินเท้าบนถนน	2.72	0.61	2.40	0.71	-1.71	0.09
6	เมื่อนักเรียนเดินจูงเด็ก นักเรียนจับมือเด็กและให้เด็กเดินด้านใน	3.08	0.86	2.88	0.73	-0.89	0.38
7	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	2.44	0.65	2.28	0.71	-0.81	0.42
8	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	2.32	0.48	2.40	0.71	0.47	0.64
10	นักเรียนข้ามถนนบนทางม้าลาย	3.36	0.49	2.96	0.54	-2.75	0.01*
11	นักเรียนข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย	3.48	0.51	3.12	0.67	-2.15	0.04*
12	นักเรียนไม่คุยโทรศัพท์มือถือขณะข้ามถนน	3.20	0.65	2.60	0.83	-2.88	0.01*
13	บริเวณที่มีไฟจราจรควบคุมนักเรียนข้ามถนนตามสัญญาณไฟ	2.44	0.51	2.68	0.63	-4.71	0.00*
14	เวลาข้ามถนนที่มีเกาะกลางนักเรียนข้ามทีละครึ่ง แล้วหยุดพักบนเกาะกลาง เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยจึงข้ามต่อไป	3.44	0.51	2.84	0.75	-3.32	0.00*
15	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	2.76	0.66	2.12	0.73	-3.26	0.00*
16	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	2.76	0.60	2.24	0.66	-2.91	0.01*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
17	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	2.44	0.57	2.32	0.56	-3.76	0.00*
18	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	2.52	0.57	2.32	0.80	-1.01	0.32
19	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ	3.00	0.50	2.44	0.71	-3.22	0.02*
20	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางให้กระชับพอดี	3.28	0.46	2.48	0.71	-4.71	0.00*
21	นักเรียนเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก.	3.24	0.60	2.44	0.87	-3.79	0.00*
22	นักเรียนโดยสารรถจักรยานยนต์แค่คนเดียว	2.88	0.78	2.12	0.83	-3.33	0.00*
23	นักเรียนไม่โดยสารรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับขี่ขี่มoped	3.56	0.51	2.96	0.98	-2.73	0.01*
24	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.96	0.54	2.36	0.98	-2.73	0.00*
25	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	2.92	0.49	2.44	0.87	-2.16	0.00*
26	นักเรียนขึ้นลงรถโดยสารประจำทางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	3.16	0.55	2.92	0.81	-1.22	0.23
27	นักเรียนรอให้รถหยุดสนิทก่อนที่ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทาง	3.48	0.51	2.96	0.68	-3.07	0.00*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	P
		(n = 25)		(n = 25)			
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
28	นักเรียนรอให้ผู้โดยสารลงจากรถ เรียบร้อยก่อนขึ้นรถ	3.48	0.51	3.00	0.76	-2.61	0.01*
29	นักเรียนไม่แย่งกันขึ้นรถโดยสาร	3.28	0.46	2.72	0.79	-3.06	0.00*
30	นักเรียนปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้อง ถนน	3.04	0.54	3.08	0.57	0.26	0.80
31	นักเรียนไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะ ออก จากตัวรถโดยสารประจำทาง	3.32	0.56	2.96	0.68	-2.06	0.04*
32	นักเรียนไม่ยื่นห้อยโหนบริเวณบันได ทาง ขึ้น-ลง ของรถโดยสาร	3.36	0.57	2.92	0.76	-2.32	0.03*
33	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อน โดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	3.00	0.65	2.20	0.87	-3.70	0.00*
34	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลใน ครอบครัวโดยสารรถประจำทางอย่างถูก วิธี	2.88	0.60	2.40	0.76	-2.47	0.02*
35	นักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสาร รถยนต์	2.88	0.73	2.92	0.86	-0.18	0.86
36	นักเรียนบอกให้บุคคลในครอบครัวคาด เข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร รถยนต์	3.04	0.74	2.60	0.87	-1.94	0.06
37	ถ้าผู้ขับรถยนต์ที่นักเรียนโดยสารเล่น หรือใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ นักเรียนบอกให้หยุดเล่นเพื่อความ ปลอดภัย	2.88	0.67	2.48	0.82	-1.89	0.07
38	นักเรียนแนะนำผู้ปกครองให้งดใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์	3.04	0.67	2.48	0.87	-2.54	0.02*

* $p < .05$

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อ	คำถาม	กลุ่มทดลอง		กลุ่มควบคุม		t	P
		(n = 25)	(n = 25)	(n = 25)	(n = 25)		
		\bar{x}	SD	\bar{x}	SD		
39	นักเรียนไม่โดยสารรถยนต์ที่มีผู้ขับดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	3.44	0.51	3.04	0.94	-1.88	0.07
40	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรบนท้องถนน	2.96	0.61	2.40	0.65	-3.15	0.00*
41	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลใน ครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรบน ท้องถนน	2.84	0.63	2.60	0.50	-1.50	0.14
42	นักเรียนติดตาม ข่าวสาร สื่อรณรงค์ ต่างๆเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความ ปลอดภัยในการเดินทาง	2.92	0.64	2.68	0.69	-1.27	0.21
43	นักเรียนปฏิบัติตามคำแนะนำสื่อ รณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการ เดินทาง	3.04	0.74	2.64	0.70	-1.97	0.06
44	นักเรียนค้นคว้าหาข้อมูล เกี่ยวกับความ ปลอดภัยในการเดินทางเพื่อนำมาเป็น แนวทางในการปฏิบัติตนให้กับตัวเอง	2.76	0.60	2.28	0.61	-2.80	0.01*
45	นักเรียนช่วยเผยแพร่ ข่าวสาร ข้อมูล สื่อรณรงค์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยใน การเดินทาง	2.88	0.67	2.00	0.65	-4.75	0.00*
	รวม	137.84	7.19	118.84	11.04	-7.51	0.00*

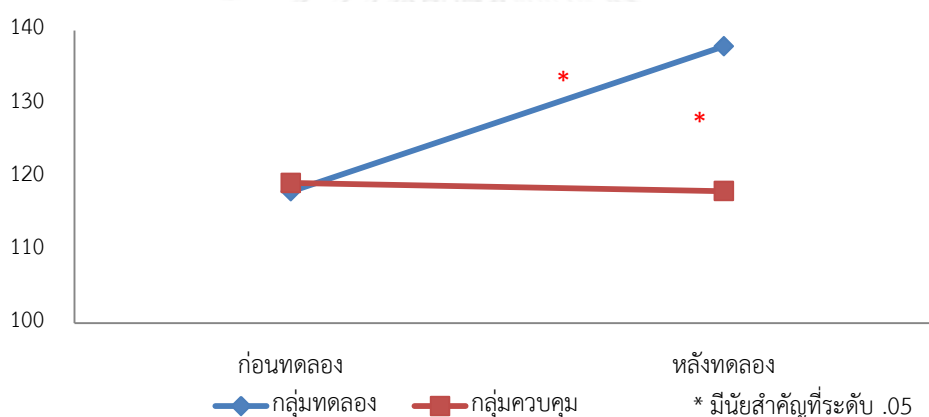
* $p < .05$

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎี การกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มขึ้นกว่า กลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับ ตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักเรียนกลุ่ม ทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84

คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อ 1, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 40, 44 และ 45

แผนภาพที่ 4.1 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองกับนักเรียนกลุ่มควบคุม



จากแผนภาพที่ 4.1 พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองเพิ่มขึ้นว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ หลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี

ส่วนค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 119.16 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ หลังการ

ทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

และพบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี ส่วนนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยของคะแนนคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นการวิจัยกึ่งทดลอง มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ 1) เพื่อศึกษาผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย 2) เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง 3) เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางกับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างคือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ภาคปลาย ปีการศึกษา 2556 โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย ที่สมัครใจเข้าร่วมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางและมีคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางอยู่ในระดับพอใช้ การคัดเลือกของกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีสุ่มแบบง่าย (simple Random Sampling) โดยการจับฉลากได้นักเรียน จำนวน 50 คน และทำการจับฉลากเพื่อกำหนดกลุ่มทดลองจำนวน 25 คน ที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นเวลา 8 สัปดาห์ สัปดาห์ละ 3 วัน วันละ 1 ชั่วโมง และกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง จำนวน 25 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินการทดลอง คือ โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) กิจกรรมการรับรู้ข้อมูล 2) กิจกรรมคำนึงสัญญาและปลูกจิตสำนึก 3) กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง 4) กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา 5) กิจกรรมให้คำปรึกษาและเสริมแรง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์หาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง โดยการทดสอบค่าที (t-test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สามารถสรุปผลวิจัยได้ ดังนี้

1. โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ส่งผลให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผลการปฏิบัติหลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองจากระดับพอใช้เป็นระดับดี

2. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง และของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า

2.1. ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ และหลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองหลังได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ในข้อที่ 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44 และ 45

2.2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองไม่แตกต่างจากก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 119.16 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ และหลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มควบคุมไม่แตกต่างจากก่อนการทดลอง

อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ยกเว้นข้อที่ 1, 9, 14, 23, 26, 28, 32 และ 42 ที่มีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองลดลงต่ำกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05

3. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางกับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า

ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี และนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลอง มีค่าเฉลี่ยของคะแนนเพิ่มขึ้นกว่านักเรียนกลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในข้อ 1, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 40, 44 และ 45

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลของการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย มีประเด็นนำมาอภิปรายผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

จากวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า นักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลอง คือ ก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คะแนน ซึ่งมีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ ส่วนหลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เท่ากับ 137.84 คะแนน ซึ่งมีผลการปฏิบัติในระดับดี แสดงให้เห็นว่าผลของการใช้โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วย

เหตุผลและการกำกับตนเองเพิ่มระดับการปฏิบัติเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางได้ ซึ่งเป็นตามสมมติฐานข้อที่ 1 โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง ส่งผลให้การปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายเพิ่มขึ้น สามารถอภิปรายได้ดังนี้

โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) การรับรู้ข้อมูล 2) คำมั่นสัญญาและปลูกจิตสำนึก 3) รับรู้สู่การปฏิบัติและการประเมินตนเอง 4) เพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา และ 5) การให้คำปรึกษาและเสริมแรง ทั้ง 5 กิจกรรมเป็นกิจกรรมที่ให้นักเรียนได้รับความรู้ และแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางในแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง การข้ามถนน การขี่และโดยสารจักรยานยนต์ การเลือกซื้อและวิธีการใช้หมวกนิรภัย การโดยสารรถยนต์ รถประจำทาง วินัยบนท้องถนน รวมถึงการติดตามข่าวสาร ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง และคำแนะนำ ชักชวนผู้อื่นให้ปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่เห็นได้ คือ นักเรียนมีความตั้งใจในการทำกิจกรรม ตื่นเต้นในการลองทำกิจกรรมใหม่ๆที่ไม่เคยได้ทำในเวลาเรียนในห้องเรียน สนใจการเรียนรู้จากสื่ออื่นๆที่ไม่ใช่หนังสือเรียน เช่น วิดีทัศน์การใช้หมวกนิรภัย แสดงอาการหวาดกลัวระหว่างรับชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน และมีความสุขสนุกสนานเมื่อต้องทำกิจกรรมร่วมกับเพื่อนๆ ส่งผลให้นักเรียนกลุ่มทดลองมีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น ทำให้นักเรียนสามารถประเมินผลได้ว่า การปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางเป็นสิ่งที่ดีเกิดประโยชน์ต่อตนเอง มีเจตคติทางบวกต่อการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง เมื่อนักเรียนมีเจตคติที่ดีแล้วทำให้เกิดความตั้งใจที่จะปรับพฤติกรรม ซึ่งสอดคล้องจุดมุ่งหมายของทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen I. and Fishbein M. (1980) ที่ว่า พฤติกรรมถูกทำนายโดยความตั้งใจใฝ่พฤติกรรม ความตั้งใจเป็นบทบาทของเจตคติต่อพฤติกรรมที่คาดหวังและเจตคติต่อเพื่อน ผู้ร่วมงานและญาติ และเจตคติต่อการกระทำพฤติกรรมยังขึ้นอยู่กับการประเมินการกระทำ เป็นการประเมินว่า หากเขาทำพฤติกรรมนั้น ผลของพฤติกรรมจะออกมาดีหรือเลว ผลจะเป็นบวกหรือลบ ดังนั้นหากเขาได้ประเมินแล้วว่าผลบวก เขาก็จะเจตคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้นและจะกระทำพฤติกรรมดังกล่าว ในทางตรงกันข้ามหากบุคคลได้ประเมินแล้วว่าผลจะออกมาเป็นลบ เขาก็จะมีเจตคติไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น และจะไม่กระทำพฤติกรรม และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรอนงค์ สุทธิ (2553) ที่ได้ศึกษาผลของการประยุกต์ใช้ประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุญชริกวิทยาคาร อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี กลุ่มตัวอย่างรวม 80 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 40 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยาย การอภิปรายกลุ่ม การสาธิตและฝึกปฏิบัติ การนำเสนอตัวแบบ เกม การแสดงบทบาทสมมติ พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนน และค่าเฉลี่ยความแตกต่างของคะแนนด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความสามารถตนเองของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ทิศนคติของการป้องกัน

อุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมการปฏิบัติตัวของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2. ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางก่อนและหลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า หลังการทดลองเพิ่มขึ้นกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยก่อนการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.00 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ และหลังการทดลองมีค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานการวิจัยข้อที่ 2 สามารถอภิปรายได้ในประเด็นต่อไปนี้

1) กิจกรรมการรับรู้ข้อมูล

กิจกรรมการรับรู้ข้อมูล แบ่งออกเป็น 5 กิจกรรม ได้แก่ 1.การเดินทางอย่างปลอดภัย 2.การข้ามถนนอย่างปลอดภัย 3.การขับซึ่งจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย 4.การเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย และ 5.วินัยบนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย กิจกรรมการรับรู้ข้อมูลเป็นกิจกรรมที่ให้ความรู้และแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ผู้วิจัยเลือกใช้คลิปวิดีโอภาพเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงบนท้องถนน เพื่อกระตุ้นให้นักเรียนได้รับรู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงต่อร่างกาย ทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากได้รับอุบัติเหตุ และใช้สื่อวีดิทัศน์ ในการให้ความรู้ เรื่อง การเลือกซื้อและวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง วินัยบนท้องถนน ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่สามารถเห็นได้ คือ นักเรียนสนใจและกระตือรือร้นในการเรียนรู้จากสื่อที่เป็นภาพเคลื่อนไหว แสดงอาการหวาดกลัวขณะรับชมคลิปวิดีโอภาพเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงบนท้องถนน กล้าที่จะแสดงความคิดเห็นและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในคลิปวิดีโอ ส่งผลให้นักเรียนมีความรู้เพิ่มขึ้น เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น เป็นการสร้างความเชื่อเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง มีทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ทำให้นักเรียนมีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล ที่ว่า มนุษย์เป็นผู้ที่มีเหตุผลและมีการใช้ข้อมูลของตนที่มีอยู่แล้วอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนเอง รวมทั้งจะพิจารณาผลที่เกิดขึ้นจากการกระทำก่อนที่จะตัดสินใจกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมนั้น ซึ่งการกระทำพฤติกรรมของมนุษย์อยู่ภายใต้ความควบคุมของความตั้งใจที่จะประกอบปฏิบัติพฤติกรรมนั้น และสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุมาลัย รจนัย (2543) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่งจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดศรีสะเกษ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 96 คน เป็นกลุ่มทดลอง 48 คน กลุ่มเปรียบเทียบ 48 คน ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่งจักรยานยนต์

และกฎหมายจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2) กิจกรรมค้ำยันสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

กิจกรรมค้ำยันสัญญาและการปลูกจิตสำนึก แบ่งออกเป็น 8 กิจกรรม ได้แก่ 1.ปณิธานแห่งตน 2.ถึงหน้จะสั้นแต่ชีวิตฉ้นยาว 3.สำนึกปลอดภัย 4.การคิดไปข้างหน้า 5.ลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยง 6.ชมรมคนห่วงหัว 7.Change You Thinking, Change Your Life และ 8.การตั้งเป้าหมาย กิจกรรมค้ำยันสัญญาและการปลูกจิตสำนึก เป็นกิจกรรมที่แสดงให้เห็นถึงโทษ ประโยชน์ ข้อดี ข้อเสียของการหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ภาพข่าวอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นรายวัน ยกตัวอย่างบุคคลที่เคยได้รับอุบัติเหตุ หนังสือรณรงค์ความปลอดภัยบนท้องถนน และเปิดโอกาสให้นักเรียนได้ตั้งเป้าหมายของตนเองในการปรับพฤติกรรมตนเองเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่เห็นได้ คือ นักเรียนสนใจข้อมูลที่ผู้วิจัยนำเสนอ มีการสอบถามถึงที่มาของข้อมูลว่าสามารถเชื่อถือได้มากน้อยเพียงใด มีอาการหดหู่เมื่อชมภาพข่าวอุบัติเหตุ บุคคลที่เคยได้รับอุบัติเหตุ นักเรียนขอรับการดูหนังสือ มีอาการลุ้นและติดตามตลอดเวลา และนักเรียนจดบันทึกเป้าหมายของตนเองและบันทึกผลการปรับพฤติกรรมตนเองเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ทุกสัปดาห์ ส่งผลให้นักเรียนเชื่อในผลของการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางทำให้นักเรียนหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบนท้องได้ และพยายามปรับพฤติกรรมตนเองเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ให้ได้ สอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลของ Ajzen I. and Fishbein M. (1980) เกี่ยวกับความเชื่อกับผลการกระทำ ที่อธิบายว่า บุคคลที่เชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมอย่างหนึ่งจะนำไปสู่ผลการกระทำทางบวกจะมีเจตคติที่ดีต่อการกระทำนั้น ขณะที่บุคคลที่เชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมจะนำไปสู่ผลการกระทำทางลบจะมีเจตคติที่ไม่ดีต่อการกระทำนั้นๆ และเป็นไปตามแนวคิดการกำกับตนเองของ Bandura A. (1986) เกี่ยวกับการตั้งเป้าหมายว่าจะช่วยให้บุคคลได้รู้ถึงพฤติกรรมที่ต้องการกระทำอย่างชัดเจน และใช้เป็นเกณฑ์ในการประเมินเพื่อเปรียบเทียบกับพฤติกรรมที่บุคคลกระทำ การที่บุคคลจะตัดสินใจหรือประเมินพฤติกรรมตนเองให้ถูกต้อง มีประสิทธิภาพ และสะดวกต่อการตัดสินใจนั้น การตั้งเป้าหมายด้วยตนเองจะทำให้บุคคลรู้สึกว่าเป็นผู้กระทำ ผู้ตัดสินใจด้วยตนเอง จึงพยายามกระทำพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายที่ตนเองกำหนดไว้ และการเตือนตัวเองเป็นกระบวนการที่บุคคลทำการสังเกตและบันทึกพฤติกรรมเป้าหมายที่เกิดขึ้นกับตนเอง ใช้ข้อมูลย้อนกลับให้รู้ว่าตนเองกระทำพฤติกรรมในลักษณะใด แล้วก็จะทำให้เขารู้ว่าควรทำเช่นไรต่อไป เพื่อไปสู่พฤติกรรมเป้าหมายที่ต้องการ

3) กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง แบ่งออกเป็น 8 กิจกรรม ได้แก่ 1.สังเกตตนเอง 2.Walk This Way 3.ประเมินตนเอง 4.ตั้งสติก่อน Start (การนับในใจและการผ่อนคลายกล้ามเนื้อ) 5.การแสดงบทบาทสมมุติ 6.เรื่องไม่เป็นเรื่อง 7.มองต่างมุม และ 8.บทบัญญัติของตน กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและการประเมินตนเอง เป็นกิจกรรมที่ให้นักเรียนสังเกตและประเมิน

พฤติกรรมของตนเอง นำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในชีวิตจริง เปิดโอกาสให้นักเรียนได้แบ่งปันประสบการณ์การปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนนกับเพื่อนๆ ผู้วิจัยใช้กิจกรรมตั้งสติก่อน Start มองต่างมุม ในการพุดจูงใจนักเรียนให้เปลี่ยนพฤติกรรมตนเองในการเดินทางให้ปลอดภัย เช่น การข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยทำให้เราได้ออกกำลังกายและไม่เสี่ยงภัยอันตราย การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ช่วยกันแดดไม่ทำให้หน้าดำ เป็นต้น ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่เห็นได้ คือ นักเรียนจดบันทึกการสังเกตพฤติกรรมตนเองลงในสมุดบันทึกประจำตัว พร้อมทั้งประเมินตนเองว่าทำตามเป้าหมายได้หรือไม่ ถ้าครั้งไหนที่ทำไม่ได้ก็จะระบุเหตุผลด้วย เช่น ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานเพราะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่มีหมวกนิรภัยสำหรับผู้โดยสารให้ วันนี้รับโทรศัพท์ขณะข้ามถนนเพราะแฟนโทรมา เป็นต้น นักเรียนมีสนุกสนานเวลาพุดคุยแบ่งปันประสบการณ์ในการปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนนกับเพื่อนๆ ส่งผลให้นักเรียนมีเป้าหมายในการปรับพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางชัดเจนขึ้น รับรู้ความสามารถของตนเอง และมีความตั้งใจการปรับพฤติกรรมการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Schunk D.H. and Zimmerman B.J. (1994) ที่ได้กล่าวไว้ การเลือกใช้กลยุทธ์ การประเมินตนเอง และ ประสบการณ์หลากหลายในการดำรงชีวิตในสังคม เป็นสิ่งที่มีความสำคัญในการการกำกับตัวเอง โดยการเลือกใช้กลยุทธ์เป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญต่อการกำหนดทิศทางของเป้าหมาย เป้าหมายที่ต่างกันส่งผลให้เกิดการเรียนรู้ที่ต่างกัน การประเมินตนเองที่ความเป็นจริงจะนำไปสู่การรับรู้ความสามารถของตนเองได้อย่างถูกต้อง และประสบการณ์หลากหลายในการดำรงชีวิตในสังคมจะให้นักเรียนมีทักษะในการวางเป้าหมายที่ชัดเจนขึ้น และสอดคล้องกับมโนทัศน์ของการกำกับตนเอง Woolfolk A. (2001) ที่ว่า ความรู้ แรงจูงใจ และความตั้งใจ เป็น 3 เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อทักษะและจิตใจของบุคคลที่ทำให้เกิดการเรียนรู้ โดยการเรียนรู้ที่มีการกำหนดตัวเอง (Self-Regulation) ทำให้นักเรียนต้องการความรู้เกี่ยวกับตนเอง วิชา งาน กลวิธีในการเรียนรู้และบริบทที่เขาจะนำมาประยุกต์ในการเรียนรู้ นักเรียนที่เก่งจะเรียนรู้เกี่ยวกับตนเอง และรู้ว่าเรียนได้ดีที่สุดได้อย่างไร ผู้เรียนที่มีการกำกับตัวเอง เมื่อถูกจูงใจ ผู้เรียนจะสนใจในงานนั้น เพราะได้รู้คุณค่าของงาน และความตั้งใจ เป็นสิ่งที่สร้างพลังใจ ผู้เรียนรู้ว่า จะป้องกันตนเองอย่างไรจากสิ่งล่อใจ จะต่อสู้กับตัวเองอย่างไรเมื่อรู้สึกวิตกกังวล เฉื่อยชา หรือขี้เกียจ และต้องทำอะไรในสิ่งที่ล่อใจมารบกวน

4) กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา แบ่งออกเป็น 7 กิจกรรม ได้แก่ 1.Group Project 2.ช่วยกันทำช่วยกันบอกต่อ 3.Buddy-Budder 4.ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร 5.Social Network 6.ทูตสาธารณะ และ 7.Road Show กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา เป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้นักเรียนได้ทำงานร่วมกับผู้อื่น โดยผ่านการทำงานร่วมกันเป็นคู่ เป็นกลุ่ม และช่วยกันทั้งหมด เพื่อช่วยกันแนะนำและชวนชวนผู้อื่นให้ปรับพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และช่วยกันสร้างสิ่งแวดล้อมในโรงเรียนรณรงค์การเดินทางอย่างปลอดภัย ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่เห็นได้ คือ นักเรียนมีความสุขเมื่อได้ทำงานกับเพื่อน กล้าแสดงออกมากขึ้นเมื่อมีเพื่อนทำงานด้วย นักเรียนมีกำลังใจเมื่อมีผู้อื่นมาชื่นชมในสิ่งนักเรียนทำ โดยนักเรียนเริ่มแนะนำ ชักชวนจากบุคคลใกล้ตัว เพื่อน พ่อแม่ สมาชิกในครอบครัวและบุคคลอื่นต่อไป ส่งให้นักเรียนให้นักเรียนมีแรงจูงใจใน

การปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น เมื่อเพื่อนและบุคคลใกล้ชิดเห็นด้วยกับสิ่งที่นักเรียนปฏิบัติและพยายามปฏิบัติตามคำแนะนำของนักเรียน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลเกี่ยวกับอิทธิพลของสังคม ที่อธิบายว่า การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงส่งผลทำให้บุคคลจะปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติพฤติกรรม ซึ่งการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงขึ้นอยู่กับความเชื่อของกลุ่มอ้างอิงและแรงจูงใจที่คล้อยตามความเชื่อของกลุ่มอ้างอิง เกี่ยวกับการประกอบพฤติกรรมของคนว่า เราควรจะทำปฏิบัติพฤติกรรมหรือไม่ ซึ่งกลุ่มอ้างอิง คือ พ่อแม่ เพื่อน ครู บุคคลใกล้ชิดกับตัวนักเรียน เช่น ถ้าเราจะซื้อโทรศัพท์ และถ้าพ่อแม่ เพื่อนๆ ครู ของเราบอกว่า เป็นสิ่งที่มีประโยชน์ ก็จะส่งผลทำให้เราตัดสินใจซื้อโทรศัพท์มือถือในที่สุด (Ajzen I. & Fishbein M., 1980) นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ เปรมฤดี ศรีสังข์ (2550) ที่ได้ศึกษาผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม ต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคฟันผุในนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนเทศบาลวัดกลาง เทศบาลนครขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย นักเรียน 91 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 47 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 44 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม ใช้เวลา 8 สัปดาห์ โปรแกรมสุขศึกษาประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆและแรงสนับสนุนทางสังคมจากครู ผู้ปกครอง ผลการวิจัยพบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับโรคฟันผุและเจตคติต่อพฤติกรรมป้องกันโรคฟันผุ สูงกว่าก่อนทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 ความตั้งใจที่จะป้องกันโรคฟันผุและการปฏิบัติตัวในการป้องกันฟันผุสูงกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 แต่สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจที่จะป้องกันโรคฟันผุและการปฏิบัติตัวในการป้องกันโรคฟันผุของกลุ่มทดลอง พบว่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับแรงสนับสนุนทางสังคมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 และสอดคล้องกับงานวิจัย McLellan L. et al. (1999) ที่ได้ศึกษาพฤติกรรมการดูแลสุขภาพและสิ่งแวดล้อมในโรงเรียนในเมือง New South Wales ประเทศออสเตรเลีย เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ของนักเรียนต่อการสนับสนุนของครู เพื่อน สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนและพฤติกรรมสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างเป็นเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 3,918 คน เพศชาย 1,764 คน เพศหญิง 2,129 คน คิดเป็นร้อยละ 45.3 และ 54.7 คน พบว่า พฤติกรรมสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์ คือ นักเรียนชายและหญิงระดับมัธยมศึกษาตอนต้นสวมหมวกนิรภัยสม่ำเสมอ ร้อยละ 48 และ 59 ตามลำดับ นักเรียนชายและหญิงระดับมัธยมศึกษาตอนปลายสวมหมวกนิรภัยสม่ำเสมอ ร้อยละ 39 และ 41 ตามลำดับ และนักเรียนที่มีการรับรู้ต่อการสนับสนุนของคุณครู เพื่อน สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนในเชิงบวกจะมีพฤติกรรมสุขภาพที่ดีกว่านักเรียนที่มีการรับรู้ต่อการสนับสนุนของคุณครู เพื่อน สิ่งแวดล้อมในโรงเรียนในเชิงลบ

5) กิจกรรมให้คำปรึกษา และเสริมแรง

กิจกรรมให้คำปรึกษาและเสริมแรงจะดำเนินควบคู่กับกิจกรรมการสังเกตตนเอง ทัศนคติแห่งตนและการประเมินตนเอง ในสัปดาห์แรกของการเข้ารับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ ผู้วิจัยจะให้สมุดบันทึกประจำตัวกับนักเรียนทุกคน เพื่อใช้เป็นสมุดบันทึกพฤติกรรมของตนเองตลอดการเข้าร่วมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ โดยเริ่มจากกิจกรรมการสังเกตตนเองในสัปดาห์แรกผู้วิจัยได้รู้การปฏิบัติตนในการเดินทางเดินของทั้งนักเรียน ทั้งที่ถูกต้องปลอดภัยและผิดวินัยที่เสี่ยงต่อการเกิด

อุบัติเหตุ พร้อมเหตุผลในการปฏิบัติตนเช่นนั้นของนักเรียนแต่ละคน ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นที่จะช่วยส่งเสริมการปฏิบัติตนที่ดีอยู่แล้วให้คงทนและปฏิบัติต่อไป ส่วนการปฏิบัติตนที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง ก็ต้องหาแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมให้นักเรียนเพื่อที่จะปรับพฤติกรรมตนเองให้ดีขึ้น โดยการพูดคุยให้คำปรึกษา เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการปรับพฤติกรรมของนักเรียนแต่ละคนให้เหมาะสมกับการเดินทางที่นักเรียนใช้ในชีวิตประจำวัน ช่วยกันตั้งเป้าหมายที่เหมาะสมในกิจกรรมปณิธานแห่งตน เพื่อที่ให้นักเรียนสามารถปรับพฤติกรรมในทางที่ดีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เพื่อเป็นการสร้างกำลังใจและมั่นใจว่าตนเองสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองเพื่อสร้างความภัยแก่ชีวิตตัวเองได้ จากกิจกรรมให้คำปรึกษา ทำให้นักเรียนเกิดแรงจูงใจที่จะทำตามคำแนะนำหรือคำปรึกษาของผู้วิจัย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญต่อนักเรียน และเกิดความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทาง (Ajzen I. & Fishbein M., 1980) และกิจกรรมการประเมินตนเอง ทำให้ผู้วิจัยรับรู้ว่าการปรับพฤติกรรมตนเองได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้มากขึ้นแค่ไหน ทำให้ผู้วิจัยหาวิธีการในการกระตุ้นให้นักเรียนปรับพฤติกรรมให้ได้มากขึ้น โดยการเสริมแรงนักเรียนจากการให้รางวัลทางสังคม ทั้งทางวาจา และสิ่งของ โดยกำหนดว่าถ้านักเรียนคนใดสามารถปรับพฤติกรรมตนเองได้ตามเป้าหมายที่วางมากที่สุดจะได้ ขนม สมุด เสื้อ หรือ บัตรดูหนังจากผู้วิจัย เป็นการเสริมแรงให้นักเรียนมีแรงจูงใจในการเข้าร่วมกิจกรรม และเสริมแรงให้นักเรียนปรับพฤติกรรมการเดินทางของตนเองได้มากขึ้น จากการทำกิจกรรมให้คำปรึกษา และเสริมแรง พบว่า นักเรียนให้ความสนใจกับกิจกรรมนี้มาก กล้าที่จะมาพูดคุยกับผู้วิจัย และปรึกษาปัญหาต่างๆ และให้ความร่วมมือกับการทำกิจกรรมเป็นอย่างดี การให้รางวัลทางสังคม (Social Benefits) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการการกำกับตนเองและเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการกำกับตนเองด้วย (Bandura A., 1986)

3. ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางหลังการทดลองระหว่างนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับการจัดโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางกับนักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับการจัดโปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพโดยใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลองของนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง พบว่า กลุ่มทดลองเพิ่มขึ้นกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักเรียนกลุ่มทดลองมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 137.84 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับดี และนักเรียนกลุ่มควบคุมมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางเท่ากับ 118.04 คะแนน คือ มีผลการปฏิบัติในระดับพอใช้ ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานการวิจัยข้อที่ 3 สามารถอภิปรายผลได้ในประเด็นดังต่อไปนี้

1) กิจกรรมการรับรู้ข้อมูล

กิจกรรมการรับรู้ข้อมูลเป็นกิจกรรมที่ให้ความรู้ และแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง จากการสอบถามนักเรียนก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม นักเรียนเกือบทั้งหมดทราบถึงข้อปฏิบัติตนทั่วไปในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย เช่น ข้ามถนนทางม้าลายหรือสะพานลอย สวมหมวกนิรภัยขณะขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ คาดเข็มนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ เป็นต้น และนักเรียนส่วนใหญ่ก็ไม่ค่อยปฏิบัติตนตามนั้น ผู้วิจัยเลือกใช้คลิปวิดีโอภาพเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงบนท้องถนน เพื่อกระตุ้นให้นักเรียนได้รับรู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงต่อร่างกาย ทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากได้รับอุบัติเหตุ และใช้สื่อวีดิทัศน์ ในการให้ความรู้ เรื่อง การเลือกซื้อและวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง วินัยบนท้องถนน ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่สามารถเห็นได้ คือ นักเรียนสนใจและกระตือรือร้นในการเรียนรู้จากสื่อที่เป็นภาพเคลื่อนไหว แสดงอาการหวาดกลัวขณะรับชมคลิปวิดีโอภาพเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงบนท้องถนน ในสัปดาห์แรกผู้วิจัยร่วมอภิปรายกับนักเรียน ถึงสาเหตุ ผลกระทบ วิธีการป้องกัน และแนวทางปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง จากการสังเกตภาพเหตุการณ์จริงจากคลิปวิดีโอเป็นสื่อสำคัญที่ทำให้นักเรียนสนใจและกล้าที่จะแสดงความคิดเห็นและนำเสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในคลิปวิดีโอ ส่งผลให้นักเรียนมีความรู้เพิ่มขึ้น เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น นักเรียนมีความเชื่อในผลของการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง มีทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัยในการเดินทางจึงทำให้นักเรียนมีความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และหลังการทดลองในสัปดาห์ที่ 4 เมื่อนักเรียนเข้าร่วมกิจกรรมการรับรู้ข้อมูล พบว่า นักเรียนมีแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของตนเอง มีความตั้งใจที่จะปรับพฤติกรรม สังเกตจากกิจกรรมวินัยบนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย นักเรียนสามารถนำเสนอวิธีการและแนวทางแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเลือกวิธีการและแนวทางปฏิบัติตนที่ได้รับจากกิจกรรมรับรู้ข้อมูลที่ผ่านมามาประยุกต์ให้เหมาะสมกับการแก้ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สิริกัลยา เสกสิริ (2553) ได้ศึกษาการประยุกต์ใช้พื้นที่จุดเสี่ยง ฮิยาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร กลุ่มตัวอย่าง 84 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 42 คน กลุ่มทดลองได้รับโปรแกรมสุขศึกษา ประกอบด้วย การบรรยายให้ความรู้ การประชุมเชิงปฏิบัติการในการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง การสาธิตและฝึกปฏิบัติการขับขี่ปลอดภัย การนำเสนอตัวแบบ การจัดกิจกรรมการณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุภายในโรงเรียน ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบไม่ได้รับโปรแกรมสุขศึกษาใดๆ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และใช้สถิติอนุมานเปรียบเทียบความแตกต่างคะแนนด้วยสถิติ Paired Sample t-test และ Independent t-test กำหนดระดับนัยสำคัญที่ .05 ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากการทดลอง กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและกฎจราจร การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง ความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในผลของการตอบสนอง ความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2) กิจกรรมค้ำยันสัญญาและปลูกจิตสำนึก

กิจกรรมฝึกค้ำยันสัญญาและปลูกจิตสำนึก เป็นกิจกรรมเปิดโอกาสให้นักเรียนตั้งเป้าหมายของตนเองและปฏิบัติตามเป้าหมายที่วางไว้ให้ได้ จากการพูดคุยกับนักเรียนในกิจกรรมการรับรู้ข้อมูล นักเรียนส่วนใหญ่ไม่ได้นำข้อปฏิบัติที่เคยได้เรียนในห้องเรียนมาใช้จริงในชีวิตประจำวันไม่ว่าจะเป็น การข้ามถนนทางม้าลาย การสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ คาดเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ เพราะนักเรียนคิดว่าอุบัติเหตุไม่เกิดขึ้นกับตนเอง และคนส่วนใหญ่ก็ไม่ทำเช่นกัน เมื่อนักเรียนเข้าร่วมกิจกรรมปณิธานแห่งตน ผู้วิจัยให้นักเรียนตั้งเป้าหมายของตนเองในการปรับพฤติกรรมในการเดินทาง การมีเป้าหมายที่ชัดเจนจะช่วยกำกับให้นักเรียนสามารถปฏิบัติตนได้ตามนั้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Sansone C. and Harackiewicz J.M. (2000) ที่ได้กล่าวถึงการกำกับตนเอง ว่าเป็นการแสดงออกซึ่งเกิดจากการคิดและการปฏิบัติต่อการคิดนั้นเพื่อให้บรรลุสู่เป้าหมายที่คิดเอาไว้ จากการสังเกตของผู้วิจัย กิจกรรมนี้เป็นจุดเริ่มต้นหนึ่งที่ทำให้นักเรียนลงมือปรับพฤติกรรมตนเองเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตนเองตั้งไว้ ในช่วงสัปดาห์แรกนักเรียนทำได้บ้างไม่ได้บ้าง หลังการทดลองนักเรียนส่วนใหญ่ปฏิบัติตามเป้าหมายที่วางไว้ได้แต่ไม่ครบทั้งหมดตามตนเองตั้งเป้าหมายไว้ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ มีส่วนช่วยให้นักเรียนเห็นถึงประโยชน์และแนวทางในการปรับพฤติกรรมตนเองเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งส่วนนี้เป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญที่ทำให้นักเรียนปฏิบัติตนให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ให้ได้ หลังการทดลอง พบว่านักเรียนส่วนใหญ่ปรับพฤติกรรมตนเองในการเดินทางเท้าและการข้ามถนนได้มากขึ้น สอดคล้องกับการงานวิจัยของ ศิริกุล กุลเสียบ (2545) ที่ได้ศึกษาระบบการการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียน กรณีศึกษาโรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยจังหวัดขอนแก่น โดยการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม ผลการศึกษาพบว่าอัตราการเดินถนนถูกต้องร้อยละ 19.5 เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 อัตราการใช้รถถูกกฎจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.8 และมีการเปลี่ยนการข้ามถนนของนักเรียนโดยก่อนดำเนินการข้ามเป็นกลุ่ม แต่หลังดำเนินการมีลูกเสือจราจรอำนวยความสะดวกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรเนื่องจากไม่มีทางม้าลายและสถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรโรงเรียนแก่นนครลดลงร้อยละ 0.66 ซึ่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

3) กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและการประเมินตนเอง

กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง เป็นกิจกรรมที่ให้นักเรียนสังเกตและประเมินพฤติกรรมของตนเอง นำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในชีวิตจริง เปิดโอกาสให้นักเรียนได้แบ่งปันประสบการณ์การปฏิบัติตนเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุบนท้องถนนกับเพื่อนๆ ในช่วงสัปดาห์แรก ผู้วิจัยให้นักเรียนสังเกตพฤติกรรมของตนเองที่ผ่านมาก่อนเข้ารับเข้าร่วมโปรแกรม ว่าตนเองมีพฤติกรรมอย่างไรบ้างในการเดินทางแบบต่างๆ มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากน้อยแค่ไหน เมื่อนักเรียนมีข้อมูลที่ได้จากการสังเกตตนเองแล้ว ข้อมูลที่ได้นี้เป็นส่วนสำคัญที่ใช้ตั้งเป้าหมายเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เมื่อนักเรียนมีเป้าหมายในการปรับพฤติกรรมของตนเองแล้ว กิจกรรมการตั้งสติก่อน Start ทำให้นักเรียนมีสมาธิและผ่อนคลายมากขึ้น เกิดความเชื่อในความสามารถของตนในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม กิจกรรมมองต่างมุม เป็นกิจกรรมที่ทำให้ผู้เรียนเข้าใจลักษณะพื้นฐานของตนเองและเพื่อนๆ ขึ้น ทำให้เกิดการยอมรับตนเองและความคิดเห็นของคนอื่นมากขึ้น ซึ่งสอดคล้อง

งานวิจัยของ Schunk (1994) ที่พบว่า เป้าหมาย ความเชื่อความสามารถในตน (Self-Efficacy) และคุณลักษณะของผู้เรียน (Attributes) มีความสัมพันธ์กับกระบวนการเรียนรู้ตามแนวคิดการกำกับตนเอง ส่วนการประเมินตนเองเป็นการประเมินตนเองจากกิจกรรมปณิธานแห่งตน ว่านักเรียนสามารถปฏิบัติตนได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้มากน้อยเพียงใด กิจกรรมนี้ให้นักเรียนร่วมกันพูดคุยการประเมินตนเองเพื่อแบ่งปันประสบการณ์ในช่วง Safety Talk จากการสังเกตและพูดคุยกับนักเรียน กิจกรรมนี้ทำให้นักเรียนมีแรงกระตุ้นในการปรับพฤติกรรมตนให้บรรลุเป้าหมายมากขึ้น ยิ่งเมื่อเมื่อการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเพื่อนยังมีแนวทางในการปฏิบัติตนมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผล (Ajzen I. & Fishbein M., 1980) ที่กล่าวถึงการประเมินผลความคาดหวังผลลัพธ์ของพฤติกรรมเมื่อนักเรียนประเมินแล้วว่าการปฏิบัติตนดังกล่าวมีประโยชน์ เป็นสิ่งที่ดีมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรม ทำให้นักเรียนเกิดความตั้งใจที่จะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทาง หลังการทดลอง พบว่า นักเรียนมีแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้นและเลือกใช้วิธีการที่เหมาะสมกับการเดินทางของตนเอง สังเกตได้จากกิจกรรมบทบาทสมมติ ที่นักเรียนนำเสนอวิธีการปฏิบัติตนที่เหมาะสมแก้ปัญหาสถานการณ์ต่างๆที่ผู้วิจัยได้วางเงื่อนไขไว้ และนำความรู้ที่ได้รับจากการรับรู้ข้อมูลมาประยุกต์ใช้ในการปรับพฤติกรรมของตนเอง และสมุดบันทึกประจำตัวของนักเรียนแสดงให้เห็นนักเรียนปฏิบัติตนได้ตามเป้าหมายที่วางไว้มากขึ้นจากช่วงสัปดาห์แรกที่มีทำได้บ้างทำไม่ได้บ้าง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม (2548) ที่ได้ศึกษาการประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย 90 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 45 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ 45 คน ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร และพฤติกรรมปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรดีขึ้นกว่าการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

4) กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา เป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้นักเรียนได้ทำงานร่วมกับผู้อื่น โดยผ่านการทำงานร่วมกันเป็นคู่ เป็นกลุ่ม และช่วยกันทั้งหมด เพื่อช่วยกันแนะนำและชวนชวนผู้อื่นให้ปรับพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และช่วยกันสร้างสิ่งแวดล้อมในโรงเรียนรณรงค์การเดินทางอย่างปลอดภัย กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนทำให้นักเรียนมีความเชื่อเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางตามที่เพื่อนแนะนำ และเกิดแรงจูงใจที่จะคล้อยตามเพื่อนในเรื่องความปลอดภัย เป็นการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงคือ เพื่อน นำไปสู่เจตนาเชิงพฤติกรรม แล้วทำให้นักเรียนเกิดพฤติกรรมนั้น (Ajzen I. & Fishbein M., 1980) ซึ่งผลของพฤติกรรมของนักเรียนที่เห็นได้ คือ นักเรียนมีความสุขเมื่อได้ทำงานกับเพื่อน กล้าแสดงออกมากขึ้นเมื่อมีเพื่อนทำงานด้วย นักเรียนมีกำลังใจเมื่อมีผู้อื่นมาชื่นชมในสิ่งนักเรียนทำ โดยนักเรียนเริ่มแนะนำ ชักชวนจากบุคคลใกล้ตัว เพื่อน พ่อแม่ สมาชิกในครอบครัวและบุคคลอื่นต่อไป ส่งให้นักเรียนให้นักเรียนมีแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น จากการสังเกตและพูดคุยกับนักเรียน การ

แนะนำและชักชวนผู้อื่น ทำได้หลายวิธี ช่วงแรกเริ่มจากพูดคุยแนะนำทั่วไปกับบุคคลใกล้ตัว เช่น เพื่อนกลุ่มเดียว พ่อแม่ ส่วนใหญ่นักเรียนไม่ค่อยกล้าที่จะพูดตรงๆในการชักชวนหรือแนะนำ แต่ใช้การลงมือกระทำด้วยกัน นอกจากการพูดคุยแนะนำกับบุคคลโดยตรงแล้ว การใช้สื่อในการช่วยรณรงค์ก็เป็นอีกวิธีการหนึ่งจะสามารถกระจายข่าวและข้อมูลให้แก่บุคคลจำนวนมากขึ้น ในกิจกรรมนี้ ผู้วิจัยให้นักเรียนเริ่มจากการรณรงค์ภายในโรงเรียนแก่นักเรียนรุ่นน้องรุ่นพี่ คุณครูและเจ้าหน้าที่ โรงเรียนก่อน การช่วยกันรณรงค์ทำให้นักเรียนมีความกล้าในแนะนำและชักชวนผู้อื่นมากขึ้น การรณรงค์แก่บุคคลภายนอกก็เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่นักเรียนสามารถทำได้ดี การใช้ Social network ในการติดตามข่าวสาร ค้นหาข้อมูล และกระจายข้อมูลเพื่อการรณรงค์ เป็นกิจกรรมที่นักเรียนสามารถเข้าถึงได้ง่ายเนื่องด้วยในยุคปัจจุบันการสื่อสารผ่านโลกออนไลน์เป็นสิ่งที่คนทุกเพศทุกวัยเข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็ว ซึ่งเป็นอีกทางวิธีหนึ่งที่ทำให้เกิดแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้และมีการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางที่ดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศิริกุล กุลเสียบ (2547) ที่ได้ศึกษาการรณรงค์การสวมหมวกกันน็อกในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า อัตราการสวมหมวกกันน็อกในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในปี 2547 เพิ่มขึ้นจากปี 2556 ร้อยละ 10 โดยเฉพาะช่วงกลางคืนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16.6 และเพิ่มขึ้นทุกโซน และอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ในปี 2547 เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ร้อยละ 10.7 โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21.4

5) กิจกรรมให้คำปรึกษาและเสริมแรง

กิจกรรมให้คำปรึกษาและเสริมแรงจะดำเนินควบคู่กับกิจกรรมการสังเกตตนเอง ทัศนคติแห่งตนและการประเมินตนเอง การพูดคุยให้คำปรึกษาเป็นหาแนวทางร่วมกันในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักเรียนแต่ละคนให้เหมาะสมกับการเดินทางที่นักเรียนใช้ในชีวิตประจำวัน ช่วยกันตั้งเป้าหมายที่เหมาะสมในกิจกรรมทัศนคติแห่งตน เพื่อที่ให้นักเรียนสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในทางที่ดีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆเพื่อเป็นการสร้างกำลังใจและมั่นใจว่าตนเองสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองเพื่อสร้างความปลอดภัยแก่ชีวิตตัวเองได้ การให้คำปรึกษารายบุคคลประมาณคนละ 5 นาที ช่วยกระตุ้นให้นักเรียนรู้ถึงข้อดีของการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น ผู้วิจัยสามารถแนะนำแนวทางได้ตรงประเด็นกับพฤติกรรมของแต่ละคน ช่วยกันหาสาเหตุที่เป็นอุปสรรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เพื่อหาแนวทางและวิธีที่เหมาะสมในการจัดการอุปสรรคนั้น จากกิจกรรมให้คำปรึกษาทำให้นักเรียนเกิดแรงจูงใจที่จะทำตามคำแนะนำหรือคำปรึกษาของผู้วิจัย ซึ่งมีแนวโน้มที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงที่มีความสำคัญต่อนักเรียน และเกิดความตั้งใจที่จะกระทำพฤติกรรมความปลอดภัยในการเดินทาง (Ajzen I. & Fishbein M., 1980) นอกจากนี้ผู้วิจัยเสริมแรงนักเรียนโดยการให้รางวัลทางสังคม ทั้งทางวาจา และสิ่งของ โดยกำหนดว่าถ้านักเรียนคนใดสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองได้ตามเป้าหมายที่วางมากที่สุดจะได้ ขนม สมุด เลือ หรือ บัตรดูหนังจากผู้วิจัย เป็นการเสริมแรงให้นักเรียนมีแรงจูงใจในการเข้าร่วมกิจกรรม และเสริมแรงให้นักเรียนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของตนเองได้มากขึ้น จากการทำกิจกรรมให้คำปรึกษา และเสริมแรง พบว่า นักเรียนให้ความสนใจกับกิจกรรมนี้มาก กล้าที่จะมาพูดคุยกับผู้วิจัย และปรึกษาปัญหาต่างๆ และให้ความร่วมมือกับการทำกิจกรรมเป็นอย่างดี การให้รางวัล คำชม เป็นปัจจัยทางจิตวิทยาที่ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางความรู้สึกในการรับรู้เพื่อสนองต่อสิ่งเร้าก่อนที่ร่างกายจะแสดงออกซึ่งพฤติกรรม ประกอบด้วยแรงจูงใจและการเรียนรู้ ความเชื่อ ความ

ต้องการที่จูงใจ หรือดึงดูดให้บุคคลมุ่งไปหาสิ่งนั้น เพื่อแสวงหาความพึงพอใจ และการรับรู้ประโยชน์ อุปสรรคของการกระทำ รวมถึงการรับรู้ความสามารถของตนเองเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม ส่งเสริมสุขภาพ (ยูวพา คิ้วดวงตา, 2553; เยาวลักษณ์ แดงแท้ et al., 2555; เยาวลักษณ์ อนุรักษ์, 2543)

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ควรมีแบบประเมินการปฏิบัติตนในเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนโดยผู้ปกครอง
2. ควรมีการประสานงานกับทางโรงเรียนให้จัดทำโครงการเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน
3. ควรเลือกใช้สถานที่ให้เหมาะสมกับกิจกรรม เช่น กิจกรรมกลุ่มควรใช้พื้นที่ลานกว้าง เพื่อความสะดวกในการทำกิจกรรม กิจกรรมที่ต้องใช้สื่อ วิดีโอ วีดิทัศน์ควรจัดในห้องเรียนที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
4. ควรเลือกคลิปวิดีโอจากเหตุการณ์จริง วีดิทัศน์ที่จัดทำเพื่อให้ความรู้ เป็นสื่อในการสอนให้เพราะนักเรียนให้ความสนใจ และตั้งใจในการเรียนรู้มากกว่าการใช้สื่อแบบอื่น
5. โรงเรียนควรมีการจัดกิจกรรมที่ช่วยสร้างสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน เช่น บอร์ดธรรมรงค์ โครงการจรรยาอาสา
6. ครู บุคลากร และเจ้าหน้าที่ของโรงเรียน ควรปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางด้วย เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่นักเรียน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษารายละเอียดของการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนช่วงชั้นอื่นๆ เช่น มัธยมศึกษาตอนต้น อุดมศึกษา
2. ควรมีการศึกษารายละเอียดของการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในวัยรุ่นโดยใช้ทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพอื่นๆ
3. ควรมีการศึกษารายละเอียดของการจัดโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในวัยรุ่นโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของโรงเรียน ชุมชน และองค์กรอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

รายการอ้างอิง

- Ajzen I., & Fishbein M. (1975). *Belief, Attitude, Intention, and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. MA: Addison-Wesley.
- Ajzen I., & Fishbein M. (1980). *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Astrom A. (2006). Perceived susceptibility to and perceived causes of road traffic injuries in an urban and rural area of Tanzania. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 54-62.
- Bandura, A. (1977). Social Learning Theory. [Online]. from http://www.asecib.ase.ro/mps/Bandura_SocialLearningTheory.pdf [2013, July 4]
- Bandura A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Berk L.E., & Winsler A. (1995). *Scaffolding Children's Learning: Vygotsky and Early Childhood Education*. National Association for the Young Children.
- Chen P., & Zimmerman B.J. (2007). A cross-national comparison study on the accuracy of self-efficacy beliefs of middle-school mathematics students. *The Journal of Experimental*, 75 221-244.
- Clark N.M., Gong M., & Kaciroti N. (2001). A Model of Self Regulation for Control of Chronic Disease. *Health Education & Behavior*, 28, 769-782.
- Cleary T.J., & Zimmerman B.J. (2004). Self-regulation empowerment program: A school-based program to enhance self-regulated and self-motivated cycles of student learning. *Psychology in the Schools*, 41, 537-550.
- Cormier L.S., & Cormier W.H. (1979). *Interviewing Strategies for Helpers : A Guide to Assessment, Treatment, and Evaluation* Monterey, Calif: Thomson Brooks/Cole.
- Dryfoos, J. G. (1990). *Adolescents at Risk: Prevalence and Prevention*: Oxford University Press.
- Duperrex O., Bunn F., & Roberts I. (2002). Safety education of pedestrians for injury prevention: a systematic review of randomised controlled trials. *PubMed Center Journal List BMJ*, 11(324).
- Egger G., Spark R., & Lawson J. (1991). *Health Promotion Strategies and Methods* McGraw-Hill Medical Publishing Division.
- Fishbein, M. (1967). *Attitude and the prediction of behaviour*. New York: Wiley.
- Glanz K., Lewis M.F., & Rimer B.K. (1997). *Theory at a Glance: A Guide for Health Promotion Practice*. National Institute of Health.
- Gochman, D. S. (1988). *Health Behavior*: Springer.
- Gochman, D. S. (1993). *The Evolution of Disputes*. International Interactions.

- Graham S., & Harris K.R. (2007). Addressing executive function problems in writing: An example from the self-regulated strategy development model. New York: Guilford.
- Jintana Sarayuthpitak, Noy Kay, and Sudgasame Jantaraweragul. 2012. The Development of a Health Teaching-Learning Model (HTLM): Promoting Health for Middle School Female Students. Making Connections: The People, Passion, and Promise of School Health. The American School Health Association 86th Annual Conference, October 10-13, 2012: San Antonio, Texas. p.46.
- Jintana Sarayuthpitak, Thanomwong Kritpet and Kasem nakornkhet. 2012. "Intervention Activities Model Development for Smoking Behaviors Change in Male Adolescent". Journal of Sports Science and Health 13(1), The 3rd International Conference of Sports and Exercise Science. Bangkok. pp. s80-81.
- Jintana Sarayuthpitak, Thanomwong Kritpet and Kasem nakornkhet. 2011. "Smoking Cessation Program for Thai Male Adolescent". Pacific Rim International Journal of Nursing Research 15(2), April – June 2011. Bangkok. pp.111-124.
- Kasl S.V., & Cobb S. (1966). Health Behavior, Illness Behavior, and Sick Role Behavior. [Online]. from <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00039896.1966.10664365#.U16eilWSyOl> [2013, June 26]
- Kerksiek, K. (2004). Exploring meanings of adolescent risk behaviors. (Masters), Texas Tech University.
- McLellan L., Rissel C., & Donnelly N. (1999). Health behavior and the school environment in New South Wales, Australia. . University of New South New South Wales
- Murray R.B., & Zentner J.P. (1993). Nursing Assessment and Health Promotion. Norwalk, CT: Appleton & Lange.
- Palank, C. L. (1991). Determinants of health-promotion behavior: a review of current research. Nursing Clinics of North America, 26(4), 815-832.
- Papalia D.E., & Olds S.W. (1995). Human development. New York: McGraw-Hill.
- Pender, N. J. (1986). Health Promotion in Nursing Practice. Stamford, CT Appleton & Lange.
- Richard C.S., & Mark M.M. (1998). Quasi-experimentation. Handbook of applied social research methods.
- Sansone C., & Harackiewicz J.M. (2000). Intrinsic and Extrinsic Motivation: The Search for Optimal Motivation and Performanc: Academic Pres.
- Schunk D.H. (1990). Goal setting and self-efficacy during self-regulated learning. Educational Psychologist, 25, 71–86.

- Schunk D.H. (1996). *Learning Theories : An Educational Perspective* Merrill Publishing Company.
- Schunk D.H., & Zimmerman B.J. (1988). *Self-regulated learning: From teaching to self-reflective practice*. New York, NY: Guilford Press.
- Schunk D.H., & Zimmerman B.J. (1994). *Self-regulation of learning and performance: Issues and educational applications*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Schunk D.H., & Zimmerman B.J. (2007). *Motivation and self-regulated learning: Theory, research, and applications*. Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Steiger N.J., & Lipson J.G. (1985). *Self-care nursing: theory & practice*. The University of Michigan: Brady Communications.
- Stroebe, W. (2011). *Social Psychology And Health: Mapping social psychology*: McGraw-Hill International.
- WHO. (1986). *The Ottawa Charter for Health Promotion*. Switzerland: Luxembourg.
- WHO. (2013). *Global Status Report on Road Safety 2013*. Switzerland: Luxembourg.
- Woolfolk A. (2001). *Educational psychology*. Needham Heights, MA: Allyn Bacon.
- Zimmerman B.L. (2000). Self-efficacy: An essential motive to learn. *Contemporary Educational Psychology*, 25, 82-91.
- Zimmerman B. J. (1989). A social cognitive view of self-regulated academic learning. *Journal of Educational Psychology*, 81, 329-339.
- กระทรวงศึกษาธิการ. (2551). *หลักสูตรแกนกลางการศึกษาขั้นพื้นฐาน พุทธศักราช 2551*. 2551: โรงพิมพ์องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์.
- เกียรติสุดา ถาวรศักดิ์. (2554). *Defensive driving ขับปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ*. [ออนไลน์]. from <http://www.dlt.go.th/snv48/2550/mar50/kk04089v005/1.pdf> [11 มิถุนายน 2556]
- จินตนา ยูนิพันธ์. (2532). *การสอนสุขภาพอนามัยเป็นกลุ่ม*. นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- จินตนา สรายุทธพิทักษ์. 2553. *การพัฒนารูปแบบการเรียนการสอนตามแนวคิดการพัฒนาด้าน จิตพิสัย เพื่อสร้างเสริมสุขภาพสตรีที่อยู่ในวัยเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น*. (ทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภช จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) กรุงเทพมหานคร: คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- จินตนา สรายุทธพิทักษ์. 2551. *การส่งเสริมการเรียนรู้วิชาสุขศึกษาให้เหมาะกับการพัฒนาสมองของเด็ก*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ บริษัท พัฒนาคุณภาพวิชาการ จำกัด
- จินตนา สรายุทธพิทักษ์. (2553). *เอกสารคำสอนวิชา 2723355 โปรแกรมสุขภาพในโรงเรียน สาขาวิชา สุขศึกษาและพลศึกษา ภาควิชา หลักสูตร การสอนและเทคโนโลยีการศึกษา คณะครุศาสตร์: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*.
- จิรวรรณ อินคัม. (2541). *การศึกษาพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของผู้สูงอายุโรคหลอดเลือดหัวใจตีบ*. กรุงเทพฯ: มหาลัยมหิดล.

- ชลลดา คล้ายคลึง. (2545). พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของประชาชนวัยทำงานในตำบลลาดบัวขาว อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี. นนทบุรี: กระทรวงสาธารณสุข
- ดวงกมล ไตรวิจิตรคุณ. (2549). เอกสารการสอนวิชา 2702621 วิธีวิทยาการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. ภาควิชาวิจัยและจิตวิทยา การศึกษา คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ดุชนีย์ สุวรรณคง. (2547). พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของนักศึกษาสาขาสาธารณสุขศาสตร์ในสถาบันการศึกษาภาคใต้. สงขลา: คณะวิทยาการสุขภาพและการกีฬา มหาวิทยาลัยทักษิณ.
- ธีระพร อูวรรณโณ. (2529). จิตวิทยาสังคม. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นฤมล เอื้อพงศธร. (2548). ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพสำหรับผู้สูงอายุ ตำบลตลาดแร้ง อำเภอบ้านเขว้า จังหวัดชัยภูมิ. [ออนไลน์]. from <http://pubnet.moph.go.th/journals/index.php/CYPMJ/article>. [22 กรกฎาคม 2556]
- นวลอนงค์ บุญจรรยาศิลป์. (2546). พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของวัยรุ่นไทย และการพัฒนาโปรแกรมการป้องกัน. กรุงเทพฯ: คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ปณิธาน หล่อเลิศวิทย์. (2541). ภาควิชาการส่งเสริมสุขภาพ. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.
- ประเวศ วะสี. (2547). กระบวนการนโยบายสาธารณะ. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- ปราณี ทองคำ. (2551). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายที่ขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองสุราษฎร์ธานี. วารสารสงขลานครินทร์ ฉบับสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 14(2), 271-285.
- ปิยวรรณ พันธุ์มงคล. (2542). ผลของการใช้โปรแกรมการกำกับตนเองที่มีต่อการมีวินัยในตนเองและผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เปรมฤดี ศรีสังข์. (2550). ผลของโปรแกรมสุขศึกษา โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคม ต่อพฤติกรรมการป้องกันโรคฟันผุในนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 โรงเรียนเทศบาลวัดกลาง เทศบาลนครขอนแก่น. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พรสุข หุ่นนิรันดร์. (2545). พฤติกรรมศาสตร์ทางสุขศึกษา. กรุงเทพฯ: ภาควิชาสุขศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ยุวพา คิ้วดวงตา. (2553). พฤติกรรมการออกกำลังกายของประชาชนในเทศบาลตำบลข้างเผือก อำเภอมือง จังหวัดเชียงใหม่. [ออนไลน์]. from http://library.cmu.ac.th/faculty/econ/Exer751409/2553/Exer2553_no261 [20 กรกฎาคม 2556]
- เยาวลักษณ์ แดงแท้, สมพร กันทรคุชฎี, เตรีียมชัยศรี, แอนน์ จิระพงษ์สุวรรณ, & นฤมล เอื้อมณีกุล. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพของการเป็น "เด็กแว้น" หรือ "เด็กสก็อย" ในนักศึกษาระดับอาชีวศึกษา Journal of public health nursing, 26(3), 63-79.
- เยาวลักษณ์ อนุรักษ์. (2543). กระบวนการสุขศึกษากับการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. กรุงเทพฯ: ชิกม่า ดีไซน์กราฟฟิค.

- รจเรข รัตนาจารย์. (2547). ผลของการฝึกการกำกับตนเองในการเรียนการสอนวิทยาศาสตร์ที่มีต่อการรับรู้ความสามารถตนเองและผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนวิชาวิทยาศาสตร์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3. (ปริญญาโทมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- รุจิรา ดวงสงค์. (2554). โปรแกรมการอบรมการส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ. [ออนไลน์]. from http://region5.pbro.moph.go.th/downloads/HPH.../4_Rujira.ppt [22 กรกฎาคม 2556]
- วาสนา สายเสมา. (2548). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม. นครปฐม: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ศรีเรือน แก้วกังวาล. (2538). จิตวิทยาพัฒนาการชีวิตทุกช่วงวัย = Lifespan human development กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศิริกุล กุลเสียบ. (2545). กระบวนการการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนกรณีศึกษา โรงเรียนแก่นนครวิทยาลัยจังหวัดขอนแก่น ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- ศิริกุล กุลเสียบ. (2547). การรณรงค์การสวมหมวกกันนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์และการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าของรถยนต์ ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น. ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (2544). การเลือกใช้สถิติที่เหมาะสมสำหรับการวิจัย. กรุงเทพฯ: บุญศิริการพิมพ์.
- ศิริลักษณ์ ดวงแก้ว. (2552). สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุข ปี พ.ศ.2551 และปี พ.ศ. 2552 (ม.ค.- เม.ย. 2552). กรุงเทพฯ: สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยบนถนน, กรมป้องกันภัยและบรรเทาสาธารณภัย. (2551). แผนแม่บทความปลอดภัยบนถนน 2552-2555. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันภัยและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.
- สมจิตต์ สุพรรณทัศน์. (2527). พฤติกรรมเปลี่ยนแปลง. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2553a). ภาวะสังคมไทยไตรมาสสอง ปี 2553. กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2553b). ภาวะสังคมไทยไตรมาสหนึ่ง ปี 2553. กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). ภาวะสังคมไทยไตรมาสหนึ่ง ปี 2556. กรุงเทพมหานคร.
- สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค, กระทรวงสาธารณสุข. (2552). สถิติอุบัติเหตุและสาธารณสุขในประเทศไทย พ.ศ. 2552. กรุงเทพฯ: บริษัทชินเนียร์เอท.
- สิริกัลยา เด็กสิริ. (2553). การประยุกต์ใช้พื้นที่จุดเสี่ยง ฮีตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาสุขศึกษาและส่งเสริมสุขภาพ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุปราณี จุลเดชะ. (2542). พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของนิสิตที่เรียนวิชา พล 101 มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

- สุมาลัย รจนัย. (2543). ผลของโปรแกรมสุขศึกษาต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดศรีสะเกษ. (ปริญญา มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- สุรชาติ สีนวรัตน์, & ณัฐบตี วิริยาวัฒน์. (2553). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยในการป้องกันอุบัติเหตุของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต. กรุงเทพฯ: คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัย ราชภัฏสวนดุสิต.
- องค์การอนามัยโลก. (2538). การส่งเสริมสุขภาพ. นนทบุรี: กระทรวงสาธารณสุข.
- อรอนงค์ สุทธิ. (2553). การประยุกต์ใช้รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเตอร์ ร่วมกับกระบวนการ กลุ่มเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียน บุญศรีวิทยาคาร อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อรอุมา จิรณิตกุล. (2544). ผลของการฝึกการกำกับตนเองที่มีต่อผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนวิชาภาษาไทย ของนักเรียนที่มีบุคลิกภาพต่างกัน. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อริสา จิตต์วิบูลย์. (2547). ภาวะสุขภาพและพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของผู้สูงอายุบ้านท่านางหอม อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. สงขลา: กระทรวงสาธารณสุข วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี สงขลา.
- อ้อมฤทัย มั่นในบุญธรรม. (2548). การประยุกต์กระบวนการมีส่วนร่วม ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การ ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดขอนแก่น. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ภาคผนวก ก
รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิ

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นรลักษณ์ เอื้อกิจ
อาจารย์ประจำคณะพยาบาลศาสตร์ คณะพยาบาลศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิภาวดี ลีมิ่งสวัสดิ์
อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมบูรณ์ อินทร์ธมยา
อาจารย์พิเศษสาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน
คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4. อาจารย์ ดร.อัญญา ปลอดเปลื้อง
อาจารย์ประจำวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี จักรีรัช
5. อาจารย์ ดร.อะเคื้อ กุลประสูติติก
อาจารย์ประจำคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร



ภาคผนวก ข
หนังสือขอความร่วมมือในการทำวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน งานหลักสูตรและการจัดการเรียนฯ ฝ่ายวิชาการ คณะครุศาสตร์ จุฬาฯ โทร.82681-2 ต่อ 600

ที่ ศษ 0512.6(2771)/57- 0028

วันที่ 3 มกราคม 2557

เรื่อง ขอเชิญบุคลากรในสังกัดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน คณบดีคณะพยาบาลศาสตร์

ด้วย นางสาวดาริกา บิลโส๊ะ นิสิตหลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัยวิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้ใคร่ขอเชิญ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นรลักษณ์ เอื้อกิจ เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าน โปรดอนุญาตให้ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นรลักษณ์ เอื้อกิจ เป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทางวิชาการต่อไป และขอขอบคณาในโอกาสนี้

รศ. จินตนา
(อาจารย์ ดร. จินตนา วิบูลผล)
รองคณบดี



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน งานหลักสูตรและการจัดการเรียนฯ ฝ่ายวิชาการ คณะครุศาสตร์ จุฬาฯ โทร.82681-2 ต่อ 600

ที่ ศธ 0512.6(2771)/57- 0029 วันที่ 3 มกราคม 2557

เรื่อง ขอเชิญบุคลากรในสังกัดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน คณบดีคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา

ด้วย นางสาวดาริกา บิลโส๊ะ นิสิตหลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัยวิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สราวุธพิทักษ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้ใคร่ขอเชิญ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิภาวดี ลีมิ่งสวัสดิ์ เป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าน โปรดอนุญาตให้ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิภาวดี ลีมิ่งสวัสดิ์ เป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทางวิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

(อาจารย์ ดร.จุฑารัตน์ วิมูลผล)

รองคณบดี

ที่ ศธ 0512.6(2771)/57- 0030



คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร 10330

3 มกราคม 2557

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมบูรณ์ อินทร์ถมยา

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ด้วย นางสาวคาริกา บิลโล๊ะ นิสิตหลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาศึกษาศาสตร์และพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัยวิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สราวุธพิทักษ์ เป็น อาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้ใคร่ขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ ประสานงานในรายละเอียด ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าน โปรดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทาง วิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(อาจารย์ ดร.จตุรนต์ วิบูลผล)

รองคณบดี

ปฏิบัติการแทนคณบดี

งานหลักสูตรและการจัดการเรียนการสอน ฝ่ายวิชาการ

โทร. 0-2218-2681-82 ต่อ 600

ที่ ศธ 0512.6(2771)/57-0032



คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร 10330

3 มกราคม 2557

เรื่อง ขอเชิญบุคลากรในสังกัดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนี จักรีรัฐ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ด้วย นางสาวคาริกา บิลโล๊ะ นิสิตหลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัยวิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สรายุทธพิทักษ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้ใคร่ขอเชิญ อาจารย์ ดร.อัญญา พลคเปลื้อง เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัย จะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้ อาจารย์ ดร.อัญญา พลคเปลื้อง เป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทางวิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(อาจารย์ ดร.จุฑารัตน์ วิบูลผล)

รองคณบดี

ปฏิบัติกรแทนคณบดี

งานหลักสูตรและการจัดการเรียนการสอน ฝ่ายวิชาการ

โทร. 0-2218-2681-82 ต่อ 600

ที่ ศธ 0512.6(2771)/57- 0031



คณะกรรมการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร 10330

3 มกราคม 2557

เรื่อง ขอเชิญบุคลากรในสังกัดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจเครื่องมือวิจัย

เรียน คณบดีคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ด้วย นางสาวคาริกา บิลโล๊ะ นิสิตหลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัยวิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สราวุธพิทักษ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้ใคร่ขอเชิญ อาจารย์ ดร.อะเค็๋ กุลประสูติติก เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในการตรวจเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้ อาจารย์ ดร.อะเค็๋ กุลประสูติติก เป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทางวิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(อาจารย์ ดร.จันรัตน์ วิบูลผล)

รองคณบดี

ปฏิบัติกรแทนคณบดี

งานหลักสูตรและการจัดการเรียนการสอน ฝ่ายวิชาการ

โทร. 0-2218-2681-82 ต่อ 600

ที่ ศธ 0512.6(2771)/57- 0033



คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร 10330

3 มกราคม 2557

เรื่อง ขอตกลงใช้เครื่องมือ

เรียน ผู้อำนวยการ โรงเรียนสันติราษฎร์วิทยาลัย

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ด้วย นางสาวคาริกา บิลโสภา นิสิตหลักสูตรครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.จินตนา สราวุธพิทักษ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้ นิสิตมีความจำเป็นต้องตกลงใช้เครื่องมือ คือ แบบสอบถามและโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานกับ ครูพิรุฑร เรื่องวาระ ในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าน โปรดอนุญาตให้นิสิตได้ตกลงใช้เครื่องมือดังกล่าวเพื่อประโยชน์ทางวิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

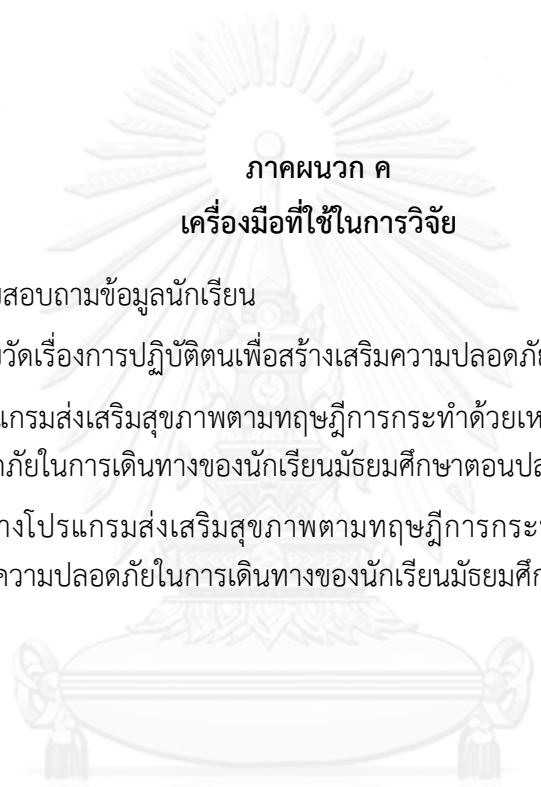
ขอแสดงความนับถือ

(อาจารย์ ดร. จุฬารัตน์ วิบูลผล)

รองคณบดี

ปฏิบัติการแทนคณบดี

งานหลักสูตรและการจัดการเรียนการสอน ฝ่ายวิชาการ
โทร. 0-2218-2681-2 ต่อ 600



ภาคผนวก ค
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสอบถามข้อมูลนักเรียน
2. แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
3. โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
4. ตารางโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

2. แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

แบบสอบถามการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

แบบสอบถามฉบับนี้สร้างขึ้นเพื่อรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ “การปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน” ข้อเท็จจริงที่ได้จากคำตอบของนักเรียนจะเป็นประโยชน์ในการศึกษาเป็นอย่างยิ่ง คำตอบแต่ละข้อของนักเรียนจะไม่มีข้อใดถูกข้อใดผิด เพราะคำตอบของแต่ละคนตอบตามสภาพความเป็นจริงอาจจะแตกต่างกันได้ จึงใคร่ขอให้นักเรียนตอบตามสภาพความเป็นจริงทุกข้อ ผู้วิจัยขอขอบคุณนักเรียนทุกคนที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

1. แบบสอบถามมีทั้งหมด 45 ข้อ แต่ละข้อจะเป็นสถานการณ์การเดินทาง แต่ละสถานการณ์จะแสดงถึงวิธีการปฏิบัติตัวของนักเรียน
2. วิธีตอบแบบสอบถาม ให้นักเรียนระลึกถึงเหตุการณ์การเดินทางของนักเรียนในช่วง 2 เดือนที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันว่านักเรียนปฏิบัติตนอย่างไร แล้วให้กาเครื่องหมาย ✓ ลงในคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด ข้อละ 1 คำตอบและขอให้นักเรียนตอบทุกข้อ

หลักเกณฑ์ในการตอบแบบสอบถามมีดังนี้

ปฏิบัติเป็นประจำ	หมายถึง	7 - 10	ครั้ง	ใน 10 ครั้ง
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	4 - 6	ครั้ง	ใน 10 ครั้ง
ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	หมายถึง	1 - 3	ครั้ง	ใน 10 ครั้ง
ไม่เคยปฏิบัติเลย	หมายถึง	0	ครั้ง	ใน 10 ครั้ง

แบบสอบถามการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน

ข้อ	การปฏิบัติตนของนักเรียน	ระดับการปฏิบัติ			
		ไม่ปฏิบัติเลย	ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติเป็นประจำ
1	นักเรียนเดินบนทางเท้าเมื่อถนนมีทางเท้าให้เดิน				
2	นักเรียนเดินชิดขอบทางด้านขวาของถนน สวนทางกับรถเมื่อถนนไม่มีทางเท้า				
3	เวลาเดินถนนบริเวณที่มีด นักเรียนสวมใส่เสื้อสีอ่อนๆ เพื่อให้มองเห็นชัดเจน				
4	นักเรียนเดินแถวเรียงหนึ่งเมื่อนักเรียนเดินเท้ากันเป็นกลุ่มบนถนน				

ข้อ	การปฏิบัติตนของนักเรียน	ระดับการปฏิบัติ			
		ไม่ปฏิบัติเลย	ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติเป็นประจำ
5	นักเรียนไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนหรือคุยโทรศัพท์มือถือขณะเดินเท้าบนถนน				
6	เมื่อนักเรียนเดินจูงเด็ก นักเรียนจับมือเด็กและให้เด็กเดินด้านใน				
7	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี				
8	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี				
9	ก่อนข้ามถนนนักเรียนมองขวามองซ้ายและมองขวาอีกที				
10	นักเรียนข้ามถนนบนทางม้าลาย				
11	นักเรียนข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย				
12	นักเรียนไม่คุยโทรศัพท์มือถือขณะข้ามถนน				
13	บริเวณที่มีไฟจราจรควบคุมนักเรียนข้ามถนนตามสัญญาณไฟ				
14	เวลาข้ามถนนที่มีเกาะกลางนักเรียนข้ามทีละครั้ง แล้วหยุดพักบนเกาะกลาง เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยจึงข้ามต่อไป				
15	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี				
16	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี				
17	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์				
18	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์				
19	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ				

ข้อ	การปฏิบัติตนของนักเรียน	ระดับการปฏิบัติ			
		ไม่ปฏิบัติเลย	ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติเป็นประจำ
20	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางให้กระชับพอดี				
21	นักเรียนเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก.				
22	นักเรียนโดยสารรถจักรยานยนต์แค่คนเดียว				
23	นักเรียนไม่โดยสารรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับขี่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์				
24	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์				
25	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์				
26	นักเรียนขึ้นลงรถโดยสารประจำทางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง				
27	นักเรียนรอให้รถหยุดสนิทก่อนที่ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทาง				
28	นักเรียนรอให้ผู้โดยสารลงจากรถเรียบร้อยก่อนขึ้นรถ				
29	นักเรียนไม่แย่งกันขึ้นรถโดยสาร				
30	นักเรียนปฏิบัติตนตามกฎหมายจราจรบนท้องถนน				
31	นักเรียนไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะ ออกจากตัวรถโดยสารประจำทาง				
32	นักเรียนไม่ยื่นห้อยโหนบริเวณบันได ทางขึ้น-ลง ของรถโดยสาร				
33	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี				
34	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี				
35	นักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์				

ข้อ	การปฏิบัติตนของนักเรียน	ระดับการปฏิบัติ			
		ไม่ปฏิบัติเลย	ปฏิบัติเป็นครั้งคราว	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติเป็นประจำ
36	นักเรียนบอกให้บุคคลในครอบครัวคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับซึ่หรือโดยสารรถยนต์				
37	ถ้าผู้ขับรถยนต์ที่นักเรียนโดยสารเล่นหรือใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ นักเรียนบอกให้หยุดเล่นเพื่อความปลอดภัย				
38	นักเรียนแนะนำผู้ปกครองให้งดใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์				
39	นักเรียนไม่โดยสารรถยนต์ที่มีผู้ขับดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์				
40	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน				
41	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน				
42	นักเรียนติดตาม ข่าวสาร สื่อรณรงค์ต่างๆเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง				
43	นักเรียนปฏิบัติตามคำแนะนำสื่อรณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง				
44	นักเรียนค้นคว้าหาข้อมูล เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติตนให้กับตัวเอง				
45	นักเรียนช่วยเผยแพร่ ข่าวสาร ข้อมูล สื่อรณรงค์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง				

1. โปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

กิจกรรมที่ 1. รับรู้ข้อมูล

1.1. การเดินเท้าอย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนรู้ถึงความสำคัญและวิธีการเดินเท้าอย่างปลอดภัย
2. เพื่อให้นักเรียนมีแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้าที่ถูกต้อง

สื่อที่ใช้

1. คลิปวิดีโออุบัติเหตุจากการเดินเท้า
2. บัตรคำและแผนภาพการเดินเท้าเพื่อความปลอดภัย
3. คอมพิวเตอร์

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุจากการเดินเท้า แล้วร่วมกันระดมความคิดเห็นต่อประเด็นคำถามต่อไปนี้ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เคยประสบอุบัติเหตุบ้างหรือไม่และเกิดขึ้นที่ใด ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุมีอะไรบ้าง หรืออาจจะใช้คำถามอื่นๆตามความเหมาะสมกับสภาพของการจัดกิจกรรม

2. ให้นักเรียนเลือกบัตรคำสถานการณ์การเดินเท้าในลักษณะต่างๆ แล้วช่วยกันบอกวิธีการการเดินเท้าให้ปลอดภัยตามบัตรคำที่เลือกขึ้นมา

3. ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้าที่ถูกต้องแก่นักเรียน

4. ให้นักเรียนจับคู่บัตรคำกับแผนภาพการเดินเท้าเพื่อความปลอดภัยให้ถูกต้องตามหลักการปฏิบัติตน และช่วยกันสรุปแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้าที่ถูกต้อง

การประเมินผล

1. สังเกตการณ์มีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม
2. สรุปแนวทางการปฏิบัติตนของนักเรียนในการเดินเท้าเพื่อความปลอดภัย

กิจกรรมที่ 1. รับรู้ข้อมูล

1.2. การข้ามถนนอย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนรู้ถึงความสำคัญและวิธีการข้ามถนนอย่างปลอดภัย

2. เพื่อให้นักเรียนมีแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนที่ถูกต้อง

สื่อที่ใช้

1. คลิปวิดีโอเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการข้ามถนน
2. วีดิทัศน์รณรงค์การข้ามถนนอย่างปลอดภัย
3. คอมพิวเตอร์
4. กระดาษเอสี่

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุจากการข้ามถนน ร่วมกันแสดงความรู้สึกที่เกิดขึ้น หลังจากการรับชมคลิปวิดีโอ และพิจารณาตัวเองว่ามีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือไม่
2. ให้นักเรียนแบ่งกลุ่ม กลุ่มละ 5 คนตามความสมัครใจ ร่วมกันแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการข้ามถนน วิเคราะห์สาเหตุที่คนไม่ยอมข้ามถนนทางที่กำหนดไว้ซึ่งที่ทราบว่าจะปฏิบัติตนอย่างไรแล้วสร้างแผนที่ความคิดในหัวข้อ “รู้...แต่ไม่ทำ”
3. ให้นักเรียนชมวีดิทัศน์รณรงค์การข้ามถนนอย่างปลอดภัย ร่วมกันแสดงความคิดเห็นว่าวีดิทัศน์มีผลต่อการตัดสินใจหรือกระตุ้นให้ปฏิบัติตนในการข้ามถนนอย่างปลอดภัยได้หรือไม่
4. ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนที่ถูกต้องแก่นักเรียน ช่วยกันสรุปแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนที่ถูกต้อง
5. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันให้เหตุผลหรือข้อโต้แย้ง สาเหตุที่คนไม่ยอมข้ามถนนทางที่กำหนดไว้ในหัวข้อ “รู้...แต่ไม่ทำ” ลงให้แผนที่ความคิดเดิมเพื่อสนับสนุนให้ปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวัน

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม
2. แผนที่ความคิดหัวข้อ “รู้...แต่ไม่ทำ”

กิจกรรมที่ 1. รับรู้ข้อมูล

- 1.3. การขับขี่จักรยานอย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสามารถนำหลักพื้นฐานการขับขี่ปลอดภัยไปใช้ในชีวิตประจำวัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถนำวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้องไปใช้และแนะนำแก่บุคคลคนอื่นได้

สื่อที่ใช้

1. คลิปวิดีโออุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. วีดิทัศน์เรื่องวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง
3. แผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ 10 ประการ

4. คอมพิวเตอร์ กระดาษเอสี่ ดินสอสี

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถจักรยานยนต์ แล้วช่วยกันวิเคราะห์สาเหตุและผลกระทบหลักๆที่ทำให้อุบัติเหตุดังกล่าว พร้อมทั้งร่วมกันเสนอแนะแนวทางแก้ไข

2. ให้ความรู้เรื่องหลักพื้นฐานในการขับขี่ปลอดภัย โดยใช้แผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการของสำนักงานบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกงานทางกทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

3. แบ่งนักเรียนออกเป็น 5 กลุ่ม กลุ่มละ 5 คนตามความสมัครใจ ให้นักเรียนชมวีดิทัศน์เรื่องวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง หลักจากการชมให้ร่วมกันช่วยทำคู่มือ การใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง เพื่อเป็นสื่อนำไปใช้ในการแนะนำผู้อื่น

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. คู่มือ การใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง

กิจกรรมที่ 1. รับรู้ข้อมูล

- 1.4. เดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสามารถปฏิบัติตนในการโดยสารรถได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถแก้ปัญหาเมื่อพบความเสี่ยงที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

สื่อที่ใช้

1. ภาพการโดยสารรถ รถประจำทาง รถยนต์ รถจักรยานยนต์
2. ข่าวอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถ
3. Power Point เรื่อง การโดยสารรถอย่างปลอดภัย

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยให้นักเรียนดูภาพข่าวที่เกิดอุบัติเหตุจากการโดยสารรถ แล้วให้นักเรียนช่วยกันแสดงความคิดเห็นในประเด็นที่ว่า ถ้าผู้ที่ประสบอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นคือตัวนักเรียนเองหรือบุคคลที่นักเรียนรัก จะส่งผลกระทบต่อนักเรียนอย่างไรบ้าง

2. ให้นักเรียนดูภาพการโดยสารรถ รถประจำทาง รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ แล้วร่วมกันแสดงความคิดเห็นว่าตนเองหรือเคยบุคคลอื่นปฏิบัติตนอย่างไรที่เห็นในรูปหรือไม่ แล้วนักเรียนมีความรู้สึกอย่างไรบ้าง

3. ให้นักเรียนร่วมกันเล่าประสบการณ์ที่เคยพบเจอในการโดยสารรถ แล้วอาจจะเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งบอกวิธีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และช่วยกันเสนอแนวทางป้องกันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว

4. ให้ความรู้แก่นักเรียนในเรื่อง การโดยสารรถอย่างปลอดภัย ผู้วิจัยกับนักเรียนช่วยกันสรุปวิธีการปฏิบัติตนในการโดยสารรถให้ถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม

กิจกรรมที่ 1. รับรู้ข้อมูล

- 1.5. วินัยบนท้องถนนเพื่อความปลอดภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนรู้จักเครื่องหมายจราจรและสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้อย่างถูกต้อง
2. เพื่อให้นักเรียนมีวินัยบนท้องถนนเพื่อความปลอดภัยต่อตนเองและเพื่อนร่วมทาง

สื่อที่ใช้

1. แผนภาพเครื่องหมายจราจร
2. วิดีทัศน์รณรงค์เรื่อง วินัยบนท้องถนน
3. เกมตอบคำถามความหมายป้ายจราจร

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. แบ่งกลุ่มนักเรียนออกเป็น 3 กลุ่ม โดยให้หมายเลข 1, 2 และ 3 โดยตัวเลขเดียวกันอยู่กลุ่มเดียวกัน ให้แต่ละกลุ่ม ไปศึกษาแผนภาพเครื่องหมายจราจร โดยเวียนเป็นฐาน ฐานละ 3 นาที มีทั้งหมด 3 ฐานคือ เครื่องหมายจราจรประเภทป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจรประเภทป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน
2. ให้นักเรียนทั้ง 3 กลุ่มร่วมแข่งขันกันในเกม "ตอบคำถามความหมายป้ายจราจร" โดยผู้วิจัยจะแจกใบตอบคำถามให้แก่นักเรียนแต่ละกลุ่ม ให้เลือกหมายเลขเปิดป้ายคำถาม 20 ข้อ ให้แต่ละกลุ่มตอบความหมายของป้ายจราจรในใบคำตอบของกลุ่มตนเอง
3. ให้นักเรียนชมวีดิทัศน์รณรงค์เรื่องวินัยบนท้องถนน ช่วยกันสรุปข้ออ้างที่คนไม่ยอมปฏิบัติตามวินัยบนท้องถนน ออกเป็นข้อๆ สำนวนนักเรียนว่า มีนักเรียนที่ใช้ข้ออ้างดังกล่าวจำนวนกี่คน แล้วแสดงผลสำรวจทั้งหมดเป็นแผนภูมิแท่ง
4. ผู้วิจัยกับนักเรียนร่วมกันสรุปผลการสำรวจ ให้นักเรียนแสดงเหตุผลว่าทำไมไม่ใช้ข้ออ้างดังกล่าวในการผิดวินัยบนท้องถนน และเสนอแนะวิธีแก้ไขพฤติกรรมดังกล่าว

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. ใบบันทึกคำตอบ "เกมตอบคำถามป้ายจราจร"
3. แผนภูมิผลสำรวจนักเรียนเรื่องข้ออ้างที่มาปฏิบัติตามวินัยบนท้องถนน

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมค่าน้ำสนัญญาและการปลูกจิตสำนึก

- 2.1. ปณิธานแห่งตน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางทำสัญญากับตนเองและผู้วิจัย

2. เพื่อสร้างแรงใจในการให้คำมั่นสัญญาที่จะปฏิบัติตนให้สำเร็จ

สื่อที่ใช้

1. คลิปวิดีโอ “ทีหลังอย่าทำ”
2. ใบเซ็นสัญญาตั้งมั่น
3. สมุดบันทึก

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโอ “ทีหลังอย่าทำ” ให้แสดงความคิดเห็นหลังการรับชมคลิปวิดีโอ ว่ารู้สึกอย่างไรและเราควรปฏิบัติตนอย่างไรไม่ให้เป็นที่น่ารังเกียจในคลิบวิดีโอดังกล่าว
2. แจกใบบันทึกให้นักเรียนเขียนความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนในการเดินทาง การเดินทาง การข้ามถนน จำนวนครั้งในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และวางแผนป้องกันปัญหาที่จะไปทำตามคำมั่นสัญญา
3. บันทึกและบรรยายความรู้สึก เมื่อนักเรียนไม่ปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาจะต้องบันทึกทุกอย่างตามความเป็นจริงลงในใบบันทึก
4. แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเพื่อน ผู้วิจัยเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาให้ได้
5. สรุปวิธีที่ตนเองเลือกนำไปใช้ลงในสมุดบันทึก

การประเมินผล

1. แบบบันทึกจากสมุดบันทึก ตั้งแต่เริ่มเข้าร่วมโปรแกรม
2. ใบเซ็นสัญญาตั้งมั่น
3. วิธีการแก้ปัญหาที่เลือกใช้ในการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมคำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

- 2.2. ถึงหน้งจะสั้นแต่ชีวิตฉันยาว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้เกิดความตระหนักและจิตสำนึกในการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
2. เพื่อให้นักเรียนประเมินผลการคาดหวังของผลลัพธ์จากการชมหนังสือ

สื่อที่ใช้

1. หนังสือ ธรรมรงค์ขับขี่ปลอดภัย กรมขนส่งทางบก
2. ใบบันทึกการดูหนังสือ

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนร่วมกันรับชมหนังสือ แล้วร่วมกันคิด วิเคราะห์เพื่อหาแก่นเรื่องของหนังสือที่นักเรียนได้รับชม
2. ให้นักเรียนร่วมกันตอบคำถาม ถ้านักเรียนเป็นตัวละครหลักในหนังสือที่ได้รับชมนักเรียนจะเลือกปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลลัพธ์เช่นเดียวกับในหนังสือ สรุปข้อปฏิบัติตนของตัวละครหลักที่นักเรียนร่วมกันบอกแนวทางเป็นแผนที่ความคิด

3. ให้นักเรียนบันทึกข้อคิด ความรู้สึก แนวทางปฏิบัติตนที่ได้รับจากการดูหนังสือ ลงในใบบันทึกการดูหนังสือ

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. แบบบันทึกการดูหนังสือจากสมุดบันทึก
3. แผนที่ความคิดการปฏิบัติตน

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมคำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

2.3 สำนึกปลอดภัย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนใช้ทักษะการพูดกับตนเอง เพื่อปลูกจิตสำนึกให้ปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. เพื่อให้นักเรียนย้ำเตือนตนเองให้ระมัดระวังไม่ประมาทในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. กระดาษ A4

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. อธิบายถึงความสำคัญของการพูดกับตนเองว่าเป็นวิธีการที่สามารถจัดการกับสิ่งเร้าหรือภาวะที่กระตุ้นให้บุคคลไม่ปฏิบัติตนในสิ่งที่ถูกต้อง การพูดกับตนเองเป็นการคิดในแง่บวกที่พูดกับตนเอง เป็นการบอกกับตนเอง เป็นการเน้นความคิดเพื่อเตือนตนเอง ให้ปฏิบัติตนในสิ่งที่ถูกต้อง
2. ยกตัวอย่างการปฏิบัติตน โดยการพูดกับตนเองแล้วอธิบาย
3. ให้นักเรียนช่วยกันเขียนถึงการพูดกับตนเองที่เขาเคยใช้ในสถานการณ์ต่างๆ บนกระดาษขนาดใหญ่เป็นชิ้นงานของกิจกรรมนี้ เช่น มองขวามองซ้ายมองขวา,ไม่ต้องรีบปลอดภัยไว้ก่อน, ใช้สะพานลอยดีกว่าได้ออกกำลังกายด้วยอย่างประมาทชีวิตเรามีค่าไม่ควรเสี่ยง เป็นต้น
4. ให้นักเรียนบันทึกคำพูดที่นักเรียนใช้เพื่อนเตือนตนเองในการปฏิบัติตนในการเดินให้ปลอดภัย ลงในสมุดบันทึก
5. ให้ฝึกพูดกับตนเองซ้ำๆ

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. แบบบันทึกการดูหนังสือจากสมุดบันทึก
3. ชิ้นงาน

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมคำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

2.4. การคิดไปข้างหน้า

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนฝึกทักษะการคิดเพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. เพื่อให้นักเรียนฝึกการคิดในลักษณะ ถ้า...แล้ว...

สื่อที่ใช้

1. กระดาษ A 4

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. อธิบายถึงความสำคัญว่าการคิดไปข้างหน้า เป็นวิธีการอีกวิธีหนึ่งที่จะทำให้บุคคลสามารถใช้ในสถานการณ์ที่กระตุ้นให้เราปฏิบัติตนในทางที่ผิด ซึ่งจะช่วยให้นักเรียนคาดคะเนความเป็นไปได้ของผลกรรมที่เกิดขึ้น
2. อธิบายการใช้ทักษะการคิดแบบ (ถ้า...แล้ว...) เช่น ถ้าเราวิ่งขึ้นรถโดยสารประจำทางที่ยังจอดไม่สนิทแล้วจะเกิดอะไรขึ้น
3. อภิปราย
4. อุบัติเหตุ มักจะเกิดขึ้นจากการที่บุคคลที่ประมาท ขาดความระมัดระวัง ไม่ได้คิดไปข้างหน้า และให้เขียนรายการ 2 รายการ ทั้งผลดี ผลเสียใช้ทักษะการคิดแบบ ถ้า...แล้วในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
5. จำแนกผลในระยะสั้น ระยะยาว ผลกรรมภายใน ภายนอก
6. อภิปราย

การประเมินผล

1. สังเกตจากการอภิปรายของนักเรียน

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมคำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

2.5. ลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนเกิดความเชื่อในผลลัพธ์ของพฤติกรรม
2. เพื่อให้นักเรียนมีแรงจูงใจในการ ลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงสาเหตุอุบัติเหตุบนท้องถนน

สื่อที่ใช้

1. แผ่นพับเรื่อง “ลด ละ เลิกพฤติกรรมยอดแย่บนท้องถนน”
2. แผ่นพับเรื่อง “พฤติกรรมเสี่ยง ความเร็ว แอลกอฮอล์ ง่วงหลับใน”

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนช่วยกันวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยวิเคราะห์ในประเด็นต่อไปนี้ เกิดจากคน เกิดจากรถ เกิดจากสภาพถนน และเกิดจากสิ่งแวดล้อม

2. ให้นักเรียนศึกษาข้อมูลจากแผ่นพับเรื่อง”ลด ละ เลิกพฤติกรรมยอดแย่บนท้องถนน” และเรื่อง “พฤติกรรมเสี่ยง ความเร็ว แอลกอฮอล์ ง่วงหลับใน” แล้วสำรวจตัวเองและบุคคลใกล้ตัวว่ามีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวบ้างหรือไม่ บันทึกลงในสมุดบันทึกส่วนตัว

3. ผู้วิจัยชี้ให้นักเรียนเห็นว่า พฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิต โดยอ้างอิงสถิติที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนเพื่อให้นักเรียนเกิดความเชื่อในผลลัพธ์ของพฤติกรรม และเกิดแรงจูงใจในการลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. แบบบันทึกในสมุดส่วนตัว

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมค้ำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

2.6. ชมรมคนห่วงหัว

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนเกิดความตระหนักในถึงความปลอดภัยในการดำเนินชีวิตประจำวัน
2. เพื่อให้นักเรียนตัดสินใจปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. โปสเตอร์ และข้อมูลชมรมคนห่วงหัว

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนร่วมกันแสดงความคิดเห็น เพราะเหตุใดคนขับซึ่หรือซ้อนรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย
2. ให้นักเรียนดูโปสเตอร์ ชมรมคนห่วงหัว แล้วร่วมกันอภิปรายถึงเหตุผลที่คนไม่สวมหมวกนิรภัย
3. ให้นักเรียนอ่านเรื่องราวที่เกิดขึ้นกับพิธีเซนต์ชมรมคนห่วงหัว แล้วให้นักเรียนร่วมกันแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวเพื่อให้นักเรียนเกิดความตระหนักในถึงความปลอดภัยในการดำเนินชีวิตประจำวัน

การประเมินผล

1. สังเกตจากการอภิปรายของนักเรียน

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมค้ำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

2.7. Change Your Thinking, Change Your Life

วัตถุประสงค์

1. ให้นักเรียนฝึกพูดไปในทางบวกกับตนเอง ซึ่งจะทำให้มีผลต่อการกระตุ้นให้ประสบความสำเร็จในชีวิตมากขึ้น
2. เพื่อให้นักเรียนเห็นความสำคัญของการพูดไปในทางบวก

สื่อที่ใช้

1. คอมพิวเตอร์

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยพูดถึงความสำคัญและประโยชน์ของการพูดกับตนเองไปในทางที่ดี
2. ให้นักเรียนนั่งหลับตา แล้วจินตนาการถึงตนเองตั้งแต่ตื่นนอนตอนเช้าจนมาถึงโรงเรียน นักเรียนต้องทำอะไรบ้าง แล้วสุ่มตัวแทน 1 คน ออกมาเล่าว่าตั้งแต่ตื่นนอนตอนเช้าจนมาถึงโรงเรียน นักเรียนต้องทำอะไรบ้าง และใช้วิธีการเดินทางมาโรงเรียนอย่างไร
3. ผู้วิจัยให้นักเรียนเข้าแถวเป็นวงกลมใหญ่ เพื่อเล่นเกมชมตัวเอง โดยผู้วิจัยอธิบายวิธีการเล่น ดังนี้
 4. ให้นักเรียนที่ยืนตรงข้ามกับผู้วิจัยเป็นผู้เล่นคนแรก
 5. ผู้วิจัยเป็นผู้นำเกมพูดว่า “นับเพิ่มครั้งละ 3” ผู้เล่นคนแรก คนที่สอง จะนับ 1, 2 ตามลำดับ ผู้เล่นคนที่สาม จะร้องไชโยแล้วพูดชมตนเอง พูดอย่างไรก็ได้ที่เป็นคำพูดทางบวก เช่น ฉันทสวย ฉันทเก่ง ต่อไปผู้เล่นคนที่สี่ ห้า จะนับ 4, 5 ตามลำดับ ผู้เล่นคนที่หกจะร้อง “ไชโย” และพูดชมตัวเอง คนที่เจ็ด แปด ก็จะทำ 7, 8 ต่อไป ถ้าถึงจำนวนที่เพิ่มขึ้นครั้งละ 3 ให้ร้อง “ไชโย” เสมอจนกว่าจะมีผู้นับผิด ผู้นับผิดจะต้องออกจากการเล่น
 6. เมื่อนับหมดไป ก็จะทำนับเวียนไปเรื่อยๆ ถ้าเปลี่ยนจำนวน การนับเพิ่มซึ่งอาจจะนับเพิ่มครั้งละ 2, 4, 5, 7 หรืออื่นๆ ก็ปฏิบัติเช่นเดียวกัน
 7. ผู้วิจัยและนักเรียนร่วมกันสรุปถึงประโยชน์ของการพูดกับตนเองไปในทางบวก

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. สังเกตความสนุกสนานและกระตือรือร้นในการเล่น
3. การสรุปของนักเรียน

กิจกรรมที่ 2. กิจกรรมคำมั่นสัญญาและการปลูกจิตสำนึก

- 2.8. การตั้งเป้าหมาย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนได้มีประสบการณ์ของความสำเร็จ
2. เพื่อให้นักเรียนได้มีโอกาสตั้งเป้าหมายของตนเอง
3. เพื่อให้นักเรียนฝึกทักษะการทำงานร่วมกันและเรียนรู้ความสำเร็จของกลุ่ม
4. เพื่อให้นักเรียนเรียนรู้ว่าความพยายามเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จ

สื่อที่ใช้

1. คอมพิวเตอร์
2. ลูกโป่ง

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยอธิบายถึงวิธีการเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้าพร้อมให้อาสาสมัครออกมาสาธิตวิธีการเล่นให้เพื่อนดู
2. ให้นักเรียนยืนเป็นวงกลมหันหน้าเข้าหากัน
3. ผู้วิจัยพูดกับนักเรียนว่า ทุกคนกำลังร่วมกันทำกิจกรรมและกิจกรรมต่อไปนี้จะต้องอาศัยความร่วมมือร่วมแรงร่วมใจจากทุกคน
4. ให้นักเรียนใช้มือทำอะไรก็ได้ ที่จะเลี้ยงลูกโป่งให้ลอยอยู่ในอากาศนานถึง 20 ครั้ง นักเรียนที่แต่ละลูกโป่งจะต้องเป็นคนนับจาก 1-2 จนกว่าจะครบ 20 หากมีใครทำลูกโป่งหล่นจะต้องเริ่มนับ 1 ใหม่
5. เมื่อนักเรียนเลี้ยงลูกโป่งได้ถึง 20 ครั้งแล้ว ให้นักเรียนตกลงกันว่าครั้งต่อไปจะตั้งเป้าหมายไว้ที่กี่ครั้ง และให้พยายามทำให้ได้ เมื่อเป้าหมายแรกสำเร็จแล้วค่อยๆ เพิ่มจำนวนครั้งใหม่มากขึ้น
6. ให้ตัวแทนนักเรียนออกมาเล่าความคิดเห็นเกี่ยวกับการตั้งเป้าหมายในการเล่นเกملูกโป่งลอยฟ้า และความสำเร็จที่เกิดขึ้นหลังจากเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้าเสร็จแล้ว
7. ผู้วิจัยและนักเรียนร่วมกันสรุปถึงประโยชน์ของการเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้าและความพยายามเป็นปัจจัยของความสำเร็จ และความสำเร็จของกิจกรรมนี้เป็นผลจากการทำงานร่วมกันของทุกคน หากล้มเหลวก็เป็นความล้มเหลวของสมาชิกทุกคนเช่นกัน

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. สังเกตความสนุกสนานและกระตือรือร้นในการเล่นเกม

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

- 3.1. สังเกตตนเอง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ นักเรียนฝึกประเมินความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในการเดินทางในชีวิตประจำวันและบันทึก
2. เพื่อให้ นักเรียนสังเกตพฤติกรรมการเดินทางของตนเองและบันทึก

สื่อที่ใช้

1. ใบจดบันทึกข้อมูลการฝึกประเมินความเสี่ยงในการเดินทางในชีวิตประจำวัน

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. นักเรียนรับสมุดบันทึกข้อมูลของตนเองที่ใช้ตลอดกิจกรรม
2. ให้นักเรียนสำรวจการเดินทางของตนเองและบุคคลในครอบครัวของนักเรียนว่ามี ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากน้อยเพียงใด

3. ให้นักเรียนแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการเดินทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

4. ให้นักเรียนวาดรูปแผนที่เส้นทางและอธิบายวิธีการเดินทางมาโรงเรียนลงในสมุดบันทึกประจำตัว

การประเมินผล

1. ข้อมูลการฝึกประเมินความเสี่ยงและการฝึกสังเกตพฤติกรรมของตนเอง
2. แผนที่เส้นทางและวิธีการเดินทางมาโรงเรียน

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

3.2. Walk This Way

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสามารถนำทักษะการปฏิบัติตนในการเดินเท้าและข้ามถนนไปใช้ได้ อย่างถูกต้อง
2. เพื่อให้นักเรียนสังเกตจุดเสี่ยงและหลีกเลี่ยงบริเวณดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้าและการข้ามถนน

สื่อที่ใช้

1. คู่มือการเดินเท้าและการข้ามถนน
2. สถานการณ์จริง

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1.พานักเรียนไปสังเกตการณ์เดินทางเท้าและการข้ามถนนบริเวณหน้าโรงเรียน โดยพยายามช่วยกันประเมินพฤติกรรมและบริเวณที่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยให้นักเรียนเก็บภาพเป็นหลักฐาน

2. ให้นักเรียนสังเกตการปฏิบัติตนการเดินเท้าและการข้ามถนนอย่างปลอดภัย และเก็บภาพเป็นหลักฐาน

3. ให้นักเรียนฝึกการเดินทางเท้าและการข้ามถนนเพื่อความปลอดภัยอย่างถูกวิธี

4. ให้นักเรียนร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการไปสังเกตการณ์บริเวณหน้าโรงเรียน แล้วช่วยกันวางแผนที่ Walk This Way สำหรับการเดินทางเท้าและการข้ามถนนที่ปลอดภัย ให้ระบุว่าจะจุดไหนเป็นจุดเสี่ยงควรหลีกเลี่ยง และวิธีการปฏิบัติตนที่ถูกต้องลงในแผนที่ด้วย

การประเมินผล

1. การสังเกตการเข้าร่วมกิจกรรม
2. ภาพหลักฐานจากสังเกตการณ์บริเวณหน้าโรงเรียน
3. การใช้ทักษะในการเดินเท้าและข้ามถนน
4. แผนที่ Walk This Way

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

3.3. ประเมินตนเอง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. เพื่อให้นักเรียนวิเคราะห์ข้อดีของปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
3. เพื่อให้นักเรียนอธิบายเหตุจูงใจที่จะทำให้ปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. ใบจดบันทึกข้อมูลของนักเรียนแต่ละคน

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ว่าสามารถปฏิบัติได้ตามที่ตั้งเป้าหมาย (กิจกรรมปณิธานแห่งตน) ไว้หรือไม่ อย่างไร
2. ให้นักเรียนรายงานการปฏิบัติตลอดสัปดาห์ที่ผ่านมาว่า มีปัญหา เจออุปสรรค และวิธีแก้ไขอย่างไรบ้าง เพื่อที่ปฏิบัติตนให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้
3. ร่วมกันสนทนาความปลอดภัย (Safety Talk) เพื่อแบ่งปันประสบการณ์ในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
4. ให้นักเรียนวิเคราะห์ข้อดีและอธิบายแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
5. นักเรียนและผู้วิจัยร่วมกันวางแผนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

การประเมินผล

1. ข้อมูลการฝึกประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. ข้อมูลการวิเคราะห์ข้อดีและอธิบายแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
3. แผนการเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

3.4. ตั้งสติก่อน Start (การนับในใจและการผ่อนคลายกล้ามเนื้อ)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสามารถใช้เทคนิคการนับในใจช่วยในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถใช้เทคนิคการผ่อนคลายกล้ามเนื้อช่วยในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. คอมพิวเตอร์
2. ซีดีบันทึกเสียงการผ่อนคลายกล้ามเนื้อ

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. เทคนิคการนับในใจ เทคนิคนี้นักเรียนสามารถทำในใจ หรือกระซิบเบาๆ จะช่วยให้นักเรียนมีสมาธิ มีสติอยู่กับปัจจุบัน โดยนักเรียนกำหนดจำนวนขึ้นเพื่อให้สอดคล้องเพียงพอกับเวลาที่จะทำให้นักเรียนตั้งสติในแต่ละครั้ง โดยอาจจะกำหนดเริ่มจาก 1, 20 หรือ 50 ไปจนถึง 100 หรือค่อยๆนับถอยหลังมาเรื่อยๆ

2. ทบทวนและฝึกหัดการนับในใจ โดยผู้วิจัยจะอ่านสถานการณ์กระตุ้น แล้วให้นักเรียนนับในใจ

3. ฝึกผ่อนคลายกล้ามเนื้อและกำหนดลมหายใจ

3.1. นิ่งในท่าที่สบาย ในห้องเงียบและปิดตา

3.2. ค่อยๆเกร็งกล้ามเนื้อส่วนต่างๆขึ้นมาโดยไล่จากปลายเท้า น่อง ต้นขา ลำตัว แขน มือ นิ้ว ใหญ่ คอและใบหน้า จากนั้นสูดลมหายใจเข้าลึกๆช้าๆ นับ 1 2 3 4 5 นำความสดชื่นเข้าสู่ตัวเราตามลมหายใจเข้า แล้วค่อยๆผ่อนคลายใจออกโดยนับ 6 7 8 9 10 พร้อมทั้งทำให้สงบนิ่งเอาความอึดอัดออกไปกับลมหายใจออก พร้อมคลายกล้ามเนื้อ (ทำ 10 ครั้งต่อเนื่องกัน)

4. หลังการจบกิจกรรมให้นักเรียนบอกความรู้สึก พร้อมทั้งช่วยกันระบุถึงข้อดีของเทคนิคการนับในใจและการผ่อนคลายกล้ามเนื้อ

การประเมินผล

1. ความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
2. สังเกตการอธิบายความรู้สึกของนักเรียน

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

3.5. การแสดงบทบาทสมมติ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสามารถตัดสินใจและเลือกปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง โดยใช้การฝึกบทบาทสมมติ
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถแสดงบทบาทจากสถานการณ์ที่นักเรียนยกขึ้นมาและสามารถแสดงวิธีการแก้ปัญหาได้อย่างเหมาะสม

สื่อที่ใช้

1. กระดาษ A 4
2. คอมพิวเตอร์

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ผู้วิจัยเล่าตัวอย่างสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาท ขาดความยับยั้งชั่งใจ ความคึกคะนอง ที่ก่อให้เกิดความความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และวิธีการป้องกันและการตัดสินใจในการปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง หลังจากนั้นผู้วิจัยอธิบายและสาธิตวิธีการเล่นเกมจุ่นจอมยวน
2. ให้นักเรียนเล่นเกมจุ่นจอมยวนโดยมีวิธีการเล่นดังนี้
 - 2.1. ให้อาสาสมัคร 1 คน ออกมาเล่นเป็น “เจ้าจุ่น”
 - 2.2. ผู้ที่เป็น “เจ้าจุ่น” จะต้องเดินไปรอบวงและเลือกเพื่อนคนใด คนหนึ่งเพื่อแสดงอะไรก็ได้ให้เพื่อนคนนั้นดู โดยมีกติกาว่า ห้ามแตะถูกตัวเพื่อนคนนั้นโดยต้องพยายามแสดงให้เพื่อนคนนั้นยิ้มออกมาให้ได้ หากเพื่อนคนนั้นยิ้มออกมาได้แสดงว่าแพ้ และต้องออกมาแสดงเป็น “เจ้าจุ่น” แทน และทำให้เพื่อนคนอื่นยิ้มออกมาให้ได้ต่อไป
3. ให้นักเรียนแบ่งกลุ่มออกเป็น 2 กลุ่ม ร่วมกันคิดตัวอย่างและแสดงบทบาทสมมุติในสถานการณ์ที่แสดงถึงการปฏิบัติตนในการเดินทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น คุยโทรศัพท์ขณะกำลังขึ้นรถโดยสารประจำทางทำให้พลัดตกจากรถ เป็นต้น และแสดงความคิดเห็นถึงวิธีการแก้ปัญหาของตนเองเมื่อมีสถานการณ์มากระตุ้นแล้วจะอย่างไร
4. ผู้วิจัยและนักเรียนร่วมกันสรุปถึงสิ่งที่ได้รับจากการเล่นเกม ประโยชน์ที่ได้จากการเล่นเกมและวิธีการแก้ปัญหาของตนเองเมื่อมีเหตุการณ์ต่างๆ เกิดขึ้น

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. สังเกตวิธีการแก้ปัญหาของนักเรียน

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

- 3.6. เรื่องไม่เป็นเรื่อง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสร้างแรงจูงใจ
2. เพื่อให้นักเรียนกล้าตัดสินใจและแก้ปัญหา

สื่อที่ใช้

1. บัตรคำที่แจกให้แต่ละคน

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนนั่งเป็นตัวยู และแจกบัตรคำให้แต่ละคน
2. ให้นักเรียนจับกลุ่มเป็น 3 กลุ่ม
3. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่ม ออกมาเล่าเรื่องตามบัตรคำที่แต่ละคนได้รับ (โดยเวลาพูดให้นำบัตรคำยื่นออกมาให้ดูด้วย) โดยเรื่องที่เล่านั้นจะต้องมีเนื้อหาดำเนินต่อเนื่องเป็นเรื่องเดียวกัน และจบเรื่องที่สมาชิกคนสุดท้าย โดยให้เวลากลุ่มละ 5 นาที
4. ผู้วิจัยถามนักเรียนว่าได้บทเรียนอะไรจากกิจกรรม

5. ผู้วิจัยสรุปข้อคิดจากกิจกรรมนี้ให้ฟังว่า “ บางครั้งในชีวิตปัญหาที่เข้ามาหาเราโดยที่ยังไม่ทันตั้งตัวตั้งนั้นถ้าปัญหานั้นๆ เข้ามาหาเราถ้าเราตั้งสติและใช้ไหวพริบที่มีอยู่แก่สถานการณ์ก็อาจทำให้ปัญหานั้นทุเลาหรือหมดไป ในการเดินทางแต่ละวันเราไม่สามารถรู้ได้เลยว่าจะต้องประสบพบเจอกับเหตุการณ์ไม่คาดฝันอะไรบ้าง เราต้องมีสติ ไม่ประมาทในการเดินทาง ใช้ถนนต้องระวังรถใช้รถต้องระวังคน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาเข้ามาในชีวิตของเรา”

การประเมินผล

1. ประเมินผลจากการสังเกตการเข้าร่วมกิจกรรม
2. ประเมินผลจากข้อคิดของนักเรียน

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

3.7. มองต่างมุม

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนสร้างสัมพันธภาพกับผู้อื่น
2. เพื่อให้นักเรียนมีความเห็นอกเห็นใจผู้อื่น

สื่อที่ใช้

1. กระดาษ A 4
2. ดินสอ

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนจับคู่ 2 คนนั่งหันหน้าเข้าหากัน
2. ให้วาดรูปคู่ของตัวเอง วาดรูปอวัยวะต่างๆบนใบหน้า และสลับกระดาษกัน
3. จับคู่แรกให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดภาพโครงหน้าของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
4. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 2 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปหูของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
5. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 3 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปคิ้วของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
6. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 4 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปตาของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
7. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 5 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปจมูกของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
8. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 6 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปปากของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
9. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 7 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปทรงผมของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน
10. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 8 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้วตกแต่งรูปให้เพื่อนดูดีที่สุดแล้วนำกระดาษคืนเพื่อน

11. ผู้วิจัยถามนักเรียนว่าได้บทเรียนอะไรจากกิจกรรม
12. ผู้วิจัยสรุปข้อคิดจากกิจกรรมนี้ให้ฟังว่า “ ธรรมชาติของมนุษย์ทุกคนเกิดมาด้วยความแตกต่างกันเหมือนกับเพื่อนมองเรา ขึ้นอยู่กับว่าเราจะทำอย่างไร ให้ความแตกต่างนั้นสามารถมาอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข และทุกคนต่างอยากให้คนอื่นมองเราในด้านที่ดีด้วยกันทั้งนั้น การเดินทางก็เช่นกันแต่ละคนก็วิธีการเดินทางแตกต่างกันเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางของตนเอง แต่เราจะทำอย่างไรไม่ให้การเดินทางของเราไม่ทำให้คนอื่นไปไม่ถึงปลายทาง หรือทั้งของเราและคนอื่นไปไม่

ถึงปลายทาง ดังนั้นการเดินทางเพื่อถึงปลายทางอย่างปลอดภัยเราควรใส่ใจเพื่อนร่วมทางด้วยเช่นกัน”

การประเมินผล

1. ประเมินผลจากการสังเกตการเข้าร่วมกิจกรรม
2. ประเมินผลจากข้อคิดของนักเรียน

กิจกรรมที่ 3. รับรู้สู่การปฏิบัติและประเมินตนเอง

3.8. บทบัญญัติของตน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนค้นคว้าวิธีการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางได้ด้วยตนเอง
2. เพื่อให้นักเรียนตัดสินใจเลือกปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางที่เหมาะสมกับตนเอง

สื่อที่ใช้

1. สมุดบันทึกประจำตัวนักเรียน
2. ข้อมูลออนไลน์

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนทบทวนความรู้ ข้อมูล ประสบการณ์ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรมที่ผ่านมา
2. ให้นักเรียนศึกษาเพิ่มเติมจากข้อมูลออนไลน์
3. ให้นักเรียนวิเคราะห์การเดินทางของตนเองว่ามีการเดินทางแบบไหนบ้าง และต้องปฏิบัติตนอย่างไรจึงจะเกิดความปลอดภัยในการเดินทางแต่ละครั้ง
4. ให้นักเรียนบันทึกบทบัญญัติของตน โดยบันทึกข้อปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางลงในสมุดประจำตัว ไม่จำกัดจำนวนข้อ

การประเมินผล

1. สมุดบันทึกประจำตัวนักเรียน
2. บทบัญญัติของตน

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.1. Group Project

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำเพื่อนปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. บัตรภาพ Group Project
2. กระดาษ A4

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนจับบัตรภาพ Group Project คนละ 1 บัตร ซึ่งบัตรจะมี 3 แบบคือ บัตรคนเดิน บัตรสะพานลอย และบัตรหมวกนิรภัย
2. ให้นักเรียนที่จับได้บัตรภาพที่มีรูปเดียวกันจับกลุ่มกันนั่งรวมกันเป็นวงกลม
3. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันออกแบบป้ายรณรงค์ตามบัตรภาพของแต่ละกลุ่ม บัตรคนเดิน เรื่องการเดินเท้าอย่างปลอดภัย บัตรสะพานลอย เรื่องการข้ามถนนอย่างปลอดภัย และ บัตรหมวกนิรภัย เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย กลุ่มละ 2 แบบ
4. ให้แต่ละกลุ่มวาดแบบป้ายรณรงค์ลงในกระดาษ A4

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. แบบป้ายรณรงค์

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

- 4.2. ช่วยกันทำช่วยกันบอกต่อ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. ป้ายรณรงค์การเดินทางอย่างปลอดภัย

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันทำป้ายรณรงค์ตามแบบที่ช่วยกันคิดไว้ในกิจกรรม Group Project กลุ่มละ 2 ป้าย
2. ให้นักเรียนร่วมกันคิดรูปแบบวิธีการการเดินทางรณรงค์เพื่อให้เกิดความสนใจแก่นักเรียนและผู้ปกครอง
3. ให้นักเรียนร่วมกันเดินรณรงค์ตามวิธีการที่ร่วมกันคิดไว้โดยใช้ป้ายรณรงค์เป็นสื่อในการนำเสนอ
4. ให้นักเรียนเดินรณรงค์บริเวณภายในโรงเรียนและบริเวณหน้าโรงเรียน
5. หลังจากเดินรณรงค์แล้วให้นักเรียนแต่ละกลุ่มนำป้ายของตนเองไปติดภายในโรงเรียนที่จัดไว้สำหรับการประชาสัมพันธ์ เช่น บริเวณโรงอาหาร บอร์ดประชาสัมพันธ์

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. ป้ายรณรงค์การเดินทางอย่างปลอดภัย
3. การเดินรณรงค์

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.3. Buddy-Budder

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. บัตรคำคู่ Buddy-Budder
2. กระดาษ A4

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนจับบัตรคำคู่ Buddy-Budder คนละ 1 บัตร ซึ่งข้างหลังบัตรจะมีคำเขียนไว้ เช่น บัตร Buddy เขียนว่า น้ำฟิ่งเรือ บัตร Buder เขียนว่า เสือฟิ่งป่า เป็นต้น
2. ให้นักเรียนหาคู่ Buddy-Budder ของตัวเอง โดยคำข้างหลังบัตรจะต้องเข้ากัน เช่น น้ำฟิ่งเรือกับเสือฟิ่งป่า นักเรียนคู่นั้นที่เจอคู่ก่อนให้นั่งลงเป็นคู่ๆ
3. ให้คู่ Buddy-Budder ช่วยกันทำชิ้นงานการรณรงค์การโดยสารรถอย่างปลอดภัย
4. ให้แต่ละคู่นำเสนอชิ้นงานของตนเอง

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. ชิ้นงานและการนำเสนอชิ้นงานของนักเรียน

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.4. ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. แผ่นภาพเครื่องหมายจราจร
2. เอกสารแผ่นพับเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนช่วยกันแสดงความคิดเห็นในหัวข้อ “ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร”
2. ให้นักเรียนช่วยกันนำเสนอวิธีการแนะนำผู้อื่นให้ขับขี่ปลอดภัยใส่ใจวินัยจราจร
3. ให้นักเรียนช่วยกันจัดบอร์ดตรงค้ในหัวข้อ “ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร”

โดยในบอร์ดต้องมีแผ่นภาพเครื่องหมายจราจร พื้นที่สำหรับแสดงความคิดเห็นของผู้เยี่ยมชม

4. ให้นักเรียนแบ่งหน้าที่แะเวียนมาดูแลบอร์ดตรงค้ และช่วยกันประชาสัมพันธ์ให้เพื่อนๆนักเรียนคนอื่นมาเยี่ยมชมหาความรู้จากบอร์ดนี้

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. บอร์ดตรงค้ “ขับขี่ปลอดภัย ใส่ใจวินัยจราจร”
3. ความคิดเห็นของผู้เยี่ยมชมบอร์ด

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.5. Social Network

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนค้นหาและแลกเปลี่ยนความรู้เรื่องการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางในเว็บไซต์
2. เพื่อให้นักเรียนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเสนอแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางกับผู้อื่นในโลกออนไลน์

สื่อที่ใช้

1. www.facebook.com/pages/สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ-สคอ
2. www.facebook.com/safety.dlt (สำนักงานสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก)
3. http://apps.dlt.go.th/media_sub/ (งานผลิตสื่อและส่งเสริมความปลอดภัย)
4. คอมพิวเตอร์

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนเข้าไป Like Pages สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุและสำนักงานสวัสดิภาพขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก เพื่อจะได้เป็นสมาชิกในการติดตามข่าวสาร ค้นหาข้อมูล และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้อื่น
2. ให้นักเรียนศึกษาข้อมูลในเว็บไซต์งานผลิตสื่อและส่งเสริมความปลอดภัย
3. ให้นักเรียนช่วยกันอภิปรายในหัวข้อ Social Network มีส่วนช่วยให้นักเรียนปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางมากน้อยเพียงใด
4. ให้นักเรียนช่วยกันสร้าง www.facebook.com/pages ของกลุ่มผู้ร่วมกิจกรรม ช่วยกันตั้งชื่อเพจที่สื่อถึงการส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อเป็นสื่อออนไลน์ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเสนอแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้อื่น

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. ผลการอภิปราย
3. www.facebook.com/pages ของนักเรียน

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.6. Buddy-Budder#2

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้ นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. บัตรคำคู่ Buddy-Budder
2. www.facebook.com/pages ของนักเรียน

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนจับบัตรคำคู่ Buddy-Budder คนละ 1 บัตร ซึ่งบัตร Buddy จะเป็นภาพเครื่องหมายจราจร ส่วนบัตร Budder จะเป็นความหมายของบัตร Buddy
2. ให้นักเรียนหาคู่ Buddy-Budder ของตัวเอง โดยบัตรทั้งสองต้องจับคู่กันถูกต้อง นักเรียนคู่ไหนที่เจอคู่ก่อนให้นั่งลงเป็นคู่ๆ
3. ให้คู่ Buddy-Budder ช่วยกันสร้างโลโก้สำหรับใช้เป็นรูปประจำตัวใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน
4. ให้นักเรียนลงรูปโลโก้พร้อมคำบรรยายของตัวเองใน Pages เพื่อให้สมาชิกช่วยกันโหวตและแสดงความคิดเห็นว่าอันไหนสวยและเหมาะสมสำหรับรูปประจำตัวของ Pages โดยนับผลจากจำนวน Like
5. ให้นักเรียนช่วยกันประชาสัมพันธ์ในเพื่อนคนอื่นๆ ช่วยกันเข้ามา Like Pages ของนักเรียนเพื่อใช้เป็นสื่อกลางในการแสดงความคิดเห็น นำเสนอข่าวสาร และแนะนำแนวทางในปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. โลโก้ที่ลงใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน
3. จำนวน Like ของ www.facebook.com/pages
4. จำนวน Like ของโลโก้

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.7. ทูตสาธารณะ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. ป้ายสำนึกปลอดภัย
2. สถานการณ์จริง

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนช่วยกันเสนอวิธีการแนะนำผู้อื่นในการเริ่มปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. ให้นักเรียนเสนอวิธีการปลูกจิตสำนึกที่ดีต่อการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในแนวทาง “สำนึกปลอดภัย เราทำได้ ง่ายแค่นี้เอง”
3. ให้นักเรียนตกแต่งป้ายสำนึกปลอดภัยของตนเองเพื่อใช้เป็นสัญลักษณ์ในการทำกิจกรรมทูตสาธารณะ
4. ให้นักเรียนออกไปบริเวณโรงเรียนเพื่อสังเกตการเดินทางหลังเลิกเรียนของนักเรียนในโรงเรียน และการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน ว่ามีการกระทำใดหรือบริเวณไหนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบ้าง
5. ให้นักเรียนกลุ่มกันประมาณ 3-5 กลุ่มตามสมัครใจ ไปประจำที่ ณ บริเวณที่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุ เพื่อแนะนำและตักเตือนให้ผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง โดยใช้แนวทาง “สำนึกปลอดภัย เราทำได้ ง่ายแค่นี้เอง”

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. ป้ายสำนึกปลอดภัย
3. ภาพกิจกรรม ทูตสาธารณะ

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.8. Group Project#2

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำเพื่อนปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. บัตรภาพ Group Project

2. กระดาษ A4

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนจับบัตรภาพ Group Project คนละ 1 บัตร ซึ่งบัตรจะมีภาพ เครื่องหมายจราจร 3 แบบคือ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน และเครื่องหมายบนพื้นถนน
2. ให้นักเรียนที่จับได้บัตรภาพเครื่องหมายจราจรประเภทเดียวกันจับกลุ่มกันนั่งรวมกันเป็นวงกลม
3. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันออกแบบสื่อรณรงค์เพื่อการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรบนท้องถนน ตามประเภทของเครื่องหมายจราจรของกลุ่มตนเอง
4. ให้นักเรียนลงสื่อรณรงค์ของกลุ่มตนเองใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน เพื่อให้สมาชิกและบุคคลอื่นสามารถเข้ามาเข้าชมและร่วมกันแสดงความคิดเห็น หรือนำไปเผยแพร่ต่อไป
5. ให้นักเรียนช่วยกันติดตาม นำเสนอข่าวสารใหม่ๆที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. สื่อรณรงค์ที่ลงใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน
3. ความเคลื่อนไหว ของ www.facebook.com/pages.

กิจกรรมที่ 4. กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและจิตอาสา

4.9. Road Show

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการดูแลช่วยเหลือซึ่งกันและกัน
2. เพื่อให้นักเรียนสามารถชักชวน แนะนำผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง

สื่อที่ใช้

1. ชิ้นงานของนักเรียนจากกิจกรรมที่ผ่านมา
2. เอกสารแผ่นพับเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนช่วยกันวางแผนการจัดงาน “นิทรรศการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน”
2. ให้นักเรียนนำชิ้นงานที่ผ่านในการทำกิจกรรมมาจัดบอร์ด เพื่อทำสร้างสิ่งแวดล้อมให้เกิดการเรียนรู้
3. ให้นักเรียนวางแผนแบ่งหน้าที่กันในการประจําส่วนต่างๆ เพื่อให้ความรู้คำแนะนำตอบคำถามแก่ผู้ที่เข้ามาเยี่ยมชมชิ้นในงานในนิทรรศการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

4. เปิดโอกาสให้ผู้เข้าเยี่ยมชมถามตอบ แสดงความคิดเห็น เล่าประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน

5. ให้นักเรียนแสดงความรู้สึกหลังจากปิดงาน “นิทรรศการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน”

การประเมินผล

1. สังเกตการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
2. ภาพรวมของงาน
3. การตอบรับในการจัดการ
4. ความรู้สึกของนักเรียน

กิจกรรมที่ 5. ให้คำปรึกษาและเสริมแรง

5.1. ให้คำปรึกษา (Cessation Counseling)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้นักเรียนได้รับคำปรึกษาคำแนะนำ ช่วยเหลือ ในด้านของข้อมูลเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
2. เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติตนของบุคคลให้เพิ่มมากขึ้น
3. เพื่อสร้างสัมพันธภาพและเจตคติที่ดีต่อปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง
4. เพื่อติดตามผลการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม

สื่อที่ใช้

1. แบบบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทาง
2. แบบสอบถาม วัดความซื่อตรงในการทำกิจกรรม

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทางในแบบบันทึกเพื่อเป็นข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์ได้
2. เข้ารับคำปรึกษาแนะนำส่วนบุคคล (คนละประมาณ 5 นาที)
3. กลับไปปฏิบัติและติดตามผล
4. ผู้วิจัย บันทึก ข้อมูล การติดตามผลการปฏิบัติงานของผู้รับคำปรึกษา
5. สร้างกำลังใจในการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัยให้กับนักเรียน

การประเมินผล

1. ข้อมูลการการปฏิบัติตนในการเดินทางของนักเรียน
2. สังเกตการปฏิบัติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม

กิจกรรมที่ 5. ให้คำปรึกษาและเสริมแรง

5.2. เสริมแรง (Social Support)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเสริมแรงสนับสนุนทางสังคมจากเพื่อน ผู้วิจัย ผู้ปกครองในการให้นักเรียน
2. เพื่อให้สร้างแรงจูงใจให้นักเรียนเกิดเจตคติในปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย
3. เพื่อให้นักเรียนอธิบายผลเสียของอุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทางบนท้องถนน

สื่อที่ใช้

1. สมุดบันทึกความดี

ขั้นตอนในการดำเนินกิจกรรม

1. ให้นักเรียนผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกำหนดกติกาเงื่อนไขการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย ถ้าใครปฏิบัติตนในการเดินทางได้ตามเป้าหมายมากที่สุดจะได้รางวัลประจำแต่ละสัปดาห์ เช่น สมุด หนังสือ เสื้อยืด ตัวหนังสือ
2. ผู้วิจัยตรวจใบบันทึกของนักเรียนทุกสัปดาห์เพื่อให้กำลังใจ เสริมแรงใจให้สามารถปฏิบัติตนในการการเดินทางได้ถูกต้อง ปลอดภัย
3. ให้กลุ่มเพื่อนให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เนื่องจากกลุ่มของเพื่อนก็จะเป็นตัวช่วยหรือสนับสนุนที่สำคัญมาก เพราะ เพื่อนมีอิทธิพลอย่างมากต่อเด็กวัยรุ่น โดยมีหน้าที่ให้กำลังใจและชักชวนกันให้ปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง

การประเมินผล

1. ประเมินผลจากการเข้าร่วมกิจกรรม
2. สมุดบันทึกความดี

ตารางกิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง
เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

สัปดาห์ที่ วัน	กิจกรรมรับรู้ข้อมูล	กิจกรรมค้ำยัน สัญญา และปลูกจิตสำนึก	กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติ และประเมินตนเอง	กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อน และจิตอาสา	กิจกรรมการให้ปรึกษา และเสริมแรง
1	วันจันทร์	✓ การเดินเท้าอย่างปลอดภัย		✓ สังเกตตนเอง	
	วันพุธ	✓ การข้ามถนนอย่างปลอดภัย		✓ Walk This Way	
	วันศุกร์		✓ ปณิธานแห่งตน		✓ เสริมแรง
2	วันจันทร์	✓ การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย	✓ ถึงหน้งจะสิ้นแต่ชีวิตฉันยาว (ลิขิตชีวิต)		
	วันพุธ		✓ สำนึกปลอดภัย		✓ Group Project#1
	วันศุกร์			✓ ช่วยกันทำช่วยกันบอกต่อ	✓ ให้คำปรึกษา
3	วันจันทร์	✓ เดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย	✓ คิดไปข้างหน้า		
	วันพุธ			✓ ประเมินตนเอง	✓ Buddy-Budder
	วันศุกร์		✓ ปณิธานแห่งตน		✓ เสริมแรง
4	วันจันทร์	✓ วินัยบนท้องถนน	✓ ถึงหน้งจะสิ้นแต่ชีวิตฉันยาว (วันเกิดเหตุ)		
	วันพุธ		✓ ถึงหน้งจะสิ้นแต่ชีวิตฉันยาว (บทเรียน)	✓ ตั้งสติก่อน Start (ฝึกจิตสมาธิ)	
	วันศุกร์			✓ บอร์ดรณรงค์	✓ ให้คำปรึกษา

ตารางกิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง
เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

สัปดาห์ที่	วัน	กิจกรรมรับรู้ข้อมูล	กิจกรรมคำนึง สัญญาและ ปลูกจิตสำนึก	กิจกรรมรับรู้สู่การปฏิบัติและ ประเมินตนเอง	กิจกรรมเพื่อนช่วยเพื่อนและ จิตอาสา	กิจกรรมการให้ปรึกษาและ เสริมแรง
5	วันจันทร์		✓ ลด ละ เลิก พฤติกรรมเสี่ยง	✓ สังเกตตนเอง		
	วันพุธ			✓ ประเมินตนเอง	✓ Social Network	
	วันศุกร์		✓ ปรึกษาแหล่งตน			✓ เสริมแรง
6	วันจันทร์		✓ ชมรมคนห่วงหัว	✓ บทบาทสมมุติ		
	วันพุธ			✓ ตั้งสติก่อน Start (ฝึกจิตสมาธิ)	✓ Buddy-Budder#2	
	วันศุกร์				✓ ทูตสาธารณะ	✓ ให้คำปรึกษา
7	วันจันทร์		✓ Change Your Thinking, Change Your Life	✓ เรื่องไม่เป็นเรื่อง		
	วันพุธ			✓ ประเมินตนเอง	✓ Group Project#2	
	วันศุกร์		✓ ปรึกษาแหล่งตน			✓ เสริมแรง
8	วันจันทร์		✓ การตั้งเป้าหมาย	✓ มองต่างมุม		
	วันพุธ			✓ บทบัญญัติของตนเอง	✓ ทูตสาธารณะ	
	วันศุกร์				✓ Road Show	✓ ให้คำปรึกษา

**ตารางกิจกรรมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง
เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย**

ลำดับที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
-	-	<ol style="list-style-type: none"> 1. รับสมัครนักเรียนเข้าร่วมโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง 2. ให้นักเรียนทำแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
-	-	<ol style="list-style-type: none"> 1. เลือกนักเรียนที่มีค่าคะแนนการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางระดับพอใช้ แล้วสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการจับฉลากได้นักเรียน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 คน 2. สุ่มนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยการจับฉลากได้กลุ่มทดลองจำนวน 25 คนและกลุ่มควบคุมจำนวน 25 คน
1/1	<p>สร้างความสัมพันธ์และทำความเข้าใจ (10 นาที)</p> <p>สังเกตตนเอง (20 นาที)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนนั่งเป็นรูปครึ่งวงกลม ผู้วิจัยกล่าวทักทายต้อนรับนักเรียนและแนะนำตนเอง และให้นักเรียนแนะนำตนเอง 2. แจงให้นักเรียนทราบรายละเอียดเกี่ยวกับตารางวัน เวลา จำนวนครั้ง ระยะเวลา รูปแบบและวิธีการต่างๆ ในโปรแกรม 3. ให้นักเรียนรับสมุดบันทึกข้อมูลของตนเองที่ใช้ตลอดกิจกรรม 4. ให้นักเรียนสำรวจการเดินทางของตนเองและบุคคลในครอบครัวของนักเรียนว่ามีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากน้อยเพียงใด 5. ให้นักเรียนแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการเดินทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 6. ให้นักเรียนวาดรูปแผนที่เส้นทางและอธิบายวิธีการเดินทางมาโรงเรียนลงในสมุดบันทึกประจำตัว

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	การเดินเท้าอย่างปลอดภัย (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุจากการเดินเท้า แล้วร่วมกันระดมความคิดต่อประเด็นคำถามต่อไปนี้ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เคยประสบอุบัติเหตุบ้างหรือไม่และเกิดขึ้นที่ใด ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุมีอะไรบ้าง หรืออาจจะใช้คำถามอื่นๆตามความเหมาะสม 2. ให้นักเรียนเลือกบัตรคำสถานการณ์การเดินเท้าในลักษณะต่างๆ แล้วช่วยกันบอกวิธีการการเดินเท้าให้ปลอดภัยตามบัตรคำที่เลือกขึ้นมา 3. ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้าที่ถูกต้องแก่นักเรียน 4. ให้นักเรียนจับคู่บัตรคำกับแผนภาพการเดินเท้าเพื่อความปลอดภัยให้ถูกต้องตามหลักการปฏิบัติตน และช่วยกันสรุปแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินเท้าที่ถูกต้อง
1/2	การข้ามถนนอย่างปลอดภัย (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุจากการข้ามถนนร่วมกันแสดงความรู้สึกที่เกิดขึ้นหลังจากการรับชมคลิปวิดีโอ และพิจารณาตัวเองว่ามีโอกาสเสี่ยงว่าจะเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ 2. ให้นักเรียนแบ่งกลุ่ม กลุ่มละ 5 คนตามความสมัครใจร่วมกันแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการข้ามถนน วิเคราะห์สาเหตุที่คนไม่ยอมข้ามถนนทางที่กำหนดไว้ทั้งที่ทราบว่าควรปฏิบัติตนอย่างไรแล้วสร้างแผนที่ความคิดในหัวข้อ “รู้...แต่ไม่ทำ” 3. ให้นักเรียนชมวิดีโอทัศน์ณรงค์การข้ามถนนอย่างปลอดภัยร่วมกันแสดงความคิดเห็นว่าวิดิทัศน์มีผลต่อการตัดสินใจหรือกระตุ้นให้ปฏิบัติตนในการข้ามถนนอย่างปลอดภัยได้หรือไม่ 4. ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนที่ถูกต้องแก่นักเรียน ช่วยกันสรุปแนวทางการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนที่ถูกต้อง

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	การข้ามถนนอย่างปลอดภัย (30 นาที)	5. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันให้เหตุผลหรือข้อโต้แย้งสาเหตุที่คนไม่ยอมข้ามถนนทางที่กำหนดไว้ในหัวข้อ “รู้...แต่ไม่ทำ” ลงให้แผนที่ความคิดเดิมเพื่อสนับสนุนให้ปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวัน
	Walk This Way (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1.พานักเรียนไปสังเกตการณ์เดินทางเท้าและการข้ามถนนบริเวณหน้าโรงเรียน โดยพยายามช่วยกันประเมินพฤติกรรมและบริเวณที่มีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยให้นักเรียนเก็บภาพเป็นหลักฐาน 2. ให้นักเรียนสังเกตการณ์ปฏิบัติตนการเดินทางเท้าและการข้ามถนนอย่างปลอดภัย และเก็บภาพเป็นหลักฐาน 3. ให้นักเรียนฝึกการเดินทางเท้าและการข้ามถนนเพื่อความปลอดภัยอย่างถูกวิธี 4. ให้นักเรียนร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากการไปสังเกตการณ์บริเวณหน้าโรงเรียน แล้วช่วยกันวางแผนที่ Walk This Way สำหรับการเดินทางเท้าและการข้ามถนนที่ปลอดภัยให้ระบุจุดไหนเป็นจุดเสี่ยงควรหลีกเลี่ยง และวิธีการปฏิบัติตนที่ถูกต้องลงในแผนที่ด้วย
1/3	ปณิธานแห่งตน (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโอ “ทีหลังอย่าทำ” ให้แสดงความคิดเห็นหลังการรับชมคลิปวิดีโอ ว่ารู้สึกอย่างไรและเราควรปฏิบัติตนอย่างไรไม่ให้เป็นที่ดั่งบุคคลที่อยู่ในคลิปวิดีโอดังกล่าว 2. แจกใบบันทึกให้นักเรียนเขียนความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนในการเดินทาง การเดินเท้า การข้ามถนน จำนวนครั้งในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และวางแผนป้องกันปัญหาที่จะไปทำตามคำมั่นสัญญา 3. บันทึกและบรรยายความรู้สึก เมื่อนักเรียนไม่ปฏิบัติตนตามคำมั่นสัญญาจะต้องบันทึกทุกอย่างตามความเป็นจริงลงในใบบันทึก 4. แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเพื่อน ผู้วิจัยเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาให้ได้ 5. สรุปรวิธิตนเองเลือกนำไปใช้ลงในสมุดบันทึก

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกำหนดกติกาเงื่อนไขการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย ถ้าใครปฏิบัติตนในการเดินทางได้ตามเป้าหมายมากที่สุดจะได้รางวัลประจำแต่ละสัปดาห์ เช่น สมุด หนังสือ เสื้อยืด ตั๋วหนัง ผู้วิจัยตรวจใบบันทึกของนักเรียนทุกสัปดาห์เพื่อให้กำลังใจ เสริมแรงใจให้สามารถปฏิบัติตนในการการเดินทางได้ถูกต้อง ปลอดภัย ให้กลุ่มเพื่อนให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เนื่องจากกลุ่มของเพื่อนก็จะเป็นตัวช่วยหรือสนับสนุนที่สำคัญมาก เพราะเพื่อนมีอิทธิพลอย่างมากต่อเด็กวัยรุ่น โดยมีหน้าที่ให้กำลังใจและชักชวนกันให้ปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง
2/1	การขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (30 นาที) ถึงหนังสือสั้นแต่ชีวิตฉันทาย เรื่อง ลิขิตชีวิต (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนชมคลิปวิดีโออุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถจักรยานยนต์ แล้วช่วยกันวิเคราะห์สาเหตุและผลกระทบหลักๆที่ทำให้อุบัติเหตุดังกล่าว พร้อมทั้งร่วมกันเสนอแนะแนวทางแก้ไข ให้ความรู้เรื่องหลักพื้นฐานในการขับขี่ปลอดภัย โดยใช้แผนภาพหลักพื้นฐานในการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการของสำนักงานบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกงานทางกรทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม แบ่งนักเรียนออกเป็น 5 กลุ่มกลุ่มละ 5 คนตามความสนใจ ให้นักเรียนชมวีดิทัศน์เรื่องวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้องหลักจากการชมให้ร่วมกันช่วยทำคู่มือ การใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง เพื่อเป็นสื่อนำไปใช้ในการแนะนำผู้อื่น <ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนร่วมกันรับชมหนังสือสั้น แล้วร่วมกันคิดวิเคราะห์เพื่อหาแก่นเรื่องของหนังสือสั้นที่นักเรียนได้รับชม ให้นักเรียนร่วมกันตอบคำถาม ถ้านักเรียนเป็นตัวละครหลักในหนังสือสั้นที่ได้รับชม นักเรียนจะเลือกปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลลัพธ์เช่นเดียวกับในหนังสือสั้น สรุปข้อปฏิบัติตนของตัวละครหลักที่นักเรียนร่วมกันบอกแนวทางเป็นแผนที่ความคิด ให้นักเรียนบันทึกข้อคิด ความรู้สึก แนวทางปฏิบัติตนที่ได้รับจากการดูหนังสือสั้น ลงในใบบันทึกการดูหนังสือ

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
2/2	สำนึกปลอดภัย (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> อธิบายถึงความสำคัญของการพูดกับตนเองว่าเป็นวิธีการที่สามารถจัดการกับสิ่งเร้าหรือภาวะที่กระตุ้นให้บุคคลไม่ปฏิบัติตนในสิ่งที่ถูกที่ควร การพูดกับตนเองเป็นการคิดในแง่ลบที่พูดกับตนเอง เป็นการบอกกับตนเอง เป็นการเน้นความคิดเพื่อเตือนตนเอง ให้ปฏิบัติตนที่สิ่งที่ถูกที่ควร ยกตัวอย่างการปฏิบัติตน โดยการพูดกับตนเองแล้วอภิปราย ให้นักเรียนช่วยกันเขียนถึงการพูดกับตนเองที่เขาเคยใช้ในสถานการณ์ต่างๆ บนกระดาษขนาดใหญ่เป็นชิ้นงานของกิจกรรมนี้ เช่น มองความมองซ้ายมองขวา,ไม่ต้องรีบปลอดภัยไว้ก่อน, ใช้สะพานลอยดีกว่าได้ออกกำลังกายด้วยอย่าประมาทชีวิตเรามีค่าไม่ควรเสี่ยง เป็นต้น ให้นักเรียนบันทึกคำพูดที่นักเรียนใช้เพื่อนเตือนตนเองในการปฏิบัติตนในการเดินให้ปลอดภัย ลงในสมุดบันทึก ให้ฝึกพูดกับตนเองซ้ำๆ
	Group Project#1 (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนจับบัตรภาพ Group Project คนละ 1 บัตร ซึ่งบัตรจะมี 3 แบบคือ บัตรคนเดิน บัตรสะพานลอย และบัตรหมวกนิรภัย ให้นักเรียนที่จับได้บัตรภาพที่มีรูปเดียวกันจับกลุ่มกันนั่งรวมกันเป็นวงกลม ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันออกแบบป้ายรณรงค์ตามบัตรภาพของแต่ละกลุ่ม บัตรคนเดิน เรื่องการเดินทางอย่างปลอดภัย บัตรสะพานลอยเรื่องการเดินทางอย่างปลอดภัย และบัตรหมวกนิรภัยเรื่องการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย กลุ่มละ 2 แบบ ให้แต่ละกลุ่มวาดแบบป้ายรณรงค์ลงในกระดาษ A4
2/3	ช่วยกันทำช่วยกันบอกต่อ (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันทำป้ายรณรงค์ตามแบบที่ช่วยกันคิดไว้ในกิจกรรม Group Project กลุ่มละ 2 ป้าย ให้นักเรียนร่วมกันคิดรูปแบบวิธีการการเดินทางรณรงค์เพื่อให้เกิดความสนใจแก่นักเรียนและผู้ปกครอง ให้นักเรียนร่วมกันเดินทางรณรงค์ตามวิธีการที่ร่วมกันคิดไว้ โดยใช้ป้ายรณรงค์เป็นสื่อในการนำเสนอ

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	<p>ช่วยกันทำช่วยกันบอก ต่อ (30 นาที)</p> <p>ให้คำปรึกษาและ เสริมแรง (30 นาที)</p>	<p>4. ให้นักเรียนเดินรณรงค์บริเวณภายในโรงเรียนและบริเวณ หน้าโรงเรียน</p> <p>5. หลังจากการเดินรณรงค์แล้วให้นักเรียนแต่ละกลุ่มนำป้าย ของตนเองไปติดภายในโรงเรียนที่จัดไว้สำหรับการประชาสัมพันธ์ เช่น บริเวณโรงอาหาร บอร์ดประชาสัมพันธ์</p> <p>1. ให้นักเรียนบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทางในแบบ บันทึกเพื่อเป็นข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์ได้</p> <p>2. เข้ารับคำปรึกษาแนะนำส่วนบุคคล (คนละ 5 นาที)</p> <p>3. ให้นักเรียนบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทางในแบบ บันทึกเพื่อเป็นข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์ได้</p> <p>4. เข้ารับคำปรึกษาแนะนำส่วนบุคคล (คนละประมาณ 5 นาที)</p> <p>5. กลับไปปฏิบัติและติดตามผล</p> <p>6. ผู้วิจัย บันทึกข้อมูล การติดตามผลการปฏิบัติงานของ ผู้รับคำปรึกษา</p> <p>7. สร้างกำลังใจในการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัยให้กับนักเรียน</p>
3/1	<p>เดินทางถึงที่หมายอย่าง ปลอดภัย (30 นาที)</p>	<p>1. ผู้วิจัยให้นักเรียนดูภาพข่าวที่เกิดอุบัติเหตุจากการโดยสารรถ แล้วให้นักเรียนช่วยกันแสดงความคิดเห็นในประเด็นที่ว่า ถ้าผู้ที่ ประสบอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นคือตัวนักเรียนเองหรือบุคคลที่ นักเรียนรัก จะส่งผลกระทบต่อนักเรียนอย่างไรบ้าง</p> <p>2. ให้นักเรียนดูภาพการโดยสารรถ รถประจำทาง รถยนต์ และ รถจักรยานยนต์ แล้วร่วมกันแสดงความคิดเห็นว่าตนเองหรือเคย บุคคลอื่นปฏิบัติตนอย่างไรที่เห็นในรูปหรือไม่ แล้วนักเรียนมี ความรู้สึกอย่างไรบ้าง</p> <p>3. ให้นักเรียนร่วมกันเล่าประสบการณ์ที่เคยพบเจอในการ โดยสารรถ แล้วอาจจะเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งบอก วิธีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และช่วยกันเสนอแนวทาง ป้องกันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว</p> <p>ให้ความรู้แก่นักเรียนในเรื่อง การโดยสารรถอย่างปลอดภัย ผู้วิจัย กับนักเรียนช่วยกันสรุปวิธีการปฏิบัติตนในการโดยสารรถให้ถึง ที่หมายอย่างปลอดภัย</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	คิดไปข้างหน้า (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> อธิบายถึงความสำคัญว่าการคิดไปข้างหน้า เป็นวิธีการอีกวิธีหนึ่งที่จะทำให้บุคคลสามารถใช้ในสถานการณ์ที่กระตุ้นให้เราปฏิบัติตนในทางที่ผิด ซึ่งจะช่วยให้นักเรียนคาดคะเนความเป็นไปได้ของผลกระทบที่เกิดขึ้น อธิบายการใช้ทักษะการคิดแบบ (ถ้า...แล้ว...) เช่น ถ้าเราวิ่งขึ้นรถโดยสารประจำทางที่ยังจอดไม่สนิทแล้วจะเกิดอะไรขึ้น อภิปราย อุบัติเหตุ มักจะเกิดขึ้นจากการที่บุคคลที่ประมาท ขาดความระมัดระวัง ไม่ได้คิดไปข้างหน้า และให้เขียนรายการ 2 รายการ ทั้งผลดี ผลเสียใช้ทักษะการคิดแบบ ถ้า...แล้ว ในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง จำแนกผลในระยะสั้น ระยะยาว ผลกระทบภายในภายนอก อภิปราย
3/2	Buddy-Budder#1 (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนจับบัตรคำคู่ Buddy-Budder คนละ 1 บัตร ซึ่งข้างหลังบัตรจะมีคำเขียนไว้ เช่น บัตร Buddy เขียนว่า น้ำฟิ่งเรือ บัตร Buder เขียนว่า เสือฟิ่งป่า เป็นต้น ให้นักเรียนหาคู่ Buddy-Budder ของตัวเอง โดยคำข้างหลังบัตรจะต้องเข้ากัน เช่น น้ำฟิ่งเรือกับเสือฟิ่งป่า นักเรียนคู่ไหนที่เจอคู่ก่อนให้นั่งลงเป็นคู่ๆ ให้คู่ Buddy-Budder ช่วยกันทำชิ้นงานการรณรงค์การโดยสารรถอย่างปลอดภัย ให้แต่ละคู่นำเสนอชิ้นงานของตนเอง
	ประเมินตนเอง (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง การเดินเท้าและการข้ามถนน ว่าสามารถปฏิบัติได้ตามที่ตั้งเป้าหมาย (กิจกรรมปณิธานแห่งตน) ไว้หรือไม่ อย่างไร ให้นักเรียนรายงานการปฏิบัติตลอดสัปดาห์ที่ผ่านมาว่า มีปัญหา เจออุปสรรค และวิธีแก้ไขอย่างไรบ้าง เพื่อที่ปฏิบัติตนให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ประเมินตนเอง (30 นาที)	<p>3. ให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง การเดินเท้าและการข้ามถนน ว่าสามารถปฏิบัติได้ตามที่ตั้งเป้าหมาย (กิจกรรมปณิธานแห่งตน) ไว้หรือไม่ อย่างไร</p> <p>4. ให้นักเรียนรายงานการปฏิบัติตลอดสัปดาห์ที่ผ่านมาว่ามีปัญหา เจออุปสรรค และวิธีแก้ไขอย่างไรบ้าง เพื่อที่ปฏิบัติตนให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้</p> <p>5. ร่วมกันสนทนาความปลอดภัย (Safety Talk) เพื่อแบ่งปันประสบการณ์ในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>6. ให้นักเรียนวิเคราะห์ข้อดีและอธิบายแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>7. นักเรียนและผู้วิจัยร่วมกันวางแผนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางลำดับต่อไป</p>
3/3	ปณิธานแห่งตน (30 นาที)	<p>1. แจกใบบันทึกให้นักเรียนเขียนความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนในการเดินทางเรื่องการเดินเท้า การข้ามถนน และเพิ่มการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์จำนวนครั้งในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และวางแผนป้องกันปัญหาที่จะไปทำตามคำมั่นสัญญา</p> <p>2. บันทึกและบรรยายความรู้สึก เมื่อนักเรียนไม่ปฏิบัติตนตามคำมั่นสัญญาจะต้องบันทึกทุกอย่างตามความเป็นจริงลงในใบบันทึก</p> <p>3. แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเพื่อน ผู้วิจัยเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาให้ได้</p> <p>4. สรุปวิธีที่ตนเองเลือกนำไปใช้ลงในสมุดบันทึก</p>
	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกันกำหนดกติกาเงื่อนไขการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย ถ้าใครปฏิบัติตนในการเดินทางได้ตามเป้าหมายมากที่สุดจะได้รางวัลประจำแต่ละสัปดาห์ เช่น สมุด หนังสือ เสื้อยืด ตัวหนึ่ง</p> <p>2. ผู้วิจัยตรวจใบบันทึกของนักเรียนเพื่อให้กำลังใจเสริมแรงใจให้สามารถปฏิบัติตนในการเดินทางได้ถูกต้อง ปลอดภัย</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)	3. ให้กลุ่มเพื่อนให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เนื่องจากกลุ่มของเพื่อนก็จะเป็นตัวช่วยหรือสนับสนุนที่สำคัญมาก เพราะเพื่อนมีอิทธิพลอย่างมากต่อเด็กวัยรุ่น โดยทำหน้าที่ให้กำลังใจและชักชวนกันให้ปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง
4/1	วินัยบนท้องถนน (30 นาที)	<p>1. แบ่งกลุ่มนักเรียนออกเป็น 3 กลุ่ม โดยให้หมายเลข 1, 2 และ 3 โดยตัวเลขเดียวกันอยู่กลุ่มเดียวกัน ให้แต่ละกลุ่ม ไปศึกษาแผนภาพเครื่องหมายจราจร โดยเวียนเป็นฐาน ฐานละ 3 นาที มีทั้งหมด 3 ฐานคือ เครื่องหมายจราจรประเภทป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจรประเภทป้ายเตือน และเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน</p> <p>2. ให้นักเรียนทั้ง 3 กลุ่มร่วมแข่งขันกันในเกม “ตอบคำถามความหมายป้ายจราจร” โดยผู้วิจัยจะแจกใบตอบคำถามให้แก่นักเรียนแต่ละกลุ่ม ให้เลือกหมายเลขเปิดป้ายคำถาม 20 ข้อ ให้แต่ละกลุ่มตอบความหมายของป้ายจราจรในใบคำตอบ</p> <p>3. ให้นักเรียนชมวีดิทัศน์รณรงค์เรื่องวินัยบนท้องถนน ช่วยกันสรุปข้ออ้างที่คนไม่ยอมปฏิบัติตามวินัยบนท้องถนน ออกเป็นข้อๆ สำนวนนักเรียนว่า มีนักเรียนที่ใช้ข้ออ้างดังกล่าวจำนวนกี่คน แล้วแสดงผลสำรวจทั้งหมดเป็นแผนภูมิแท่ง</p> <p>4. ผู้วิจัยกับนักเรียนร่วมกันสรุปผลการสำรวจ ให้นักเรียนแสดงเหตุผลว่าทำไมไม่ใช้ข้ออ้างดังกล่าวในการผิดวินัยบนท้องถนน และเสนอแนะวิธีแก้ไขพฤติกรรมดังกล่าว</p>
	ถึงหนังสือสันต์แต่ชีวิตฉันทายาว เรื่อง วันเกิดเหตุ (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนร่วมกันรับชมหนังสือ แล้วร่วมกันคิดวิเคราะห์เพื่อหาแก่นเรื่องของหนังสือที่นักเรียนได้รับชม</p> <p>2. ให้นักเรียนร่วมกันตอบคำถาม ถ้านักเรียนเป็นตัวละครหลักในหนังสือที่ได้รับชม นักเรียนจะเลือกปฏิบัติตนอย่างไรเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลลัพธ์เช่นเดียวกับในหนังสือ สรุปข้อปฏิบัติตนของตัวละครหลักที่นักเรียนร่วมกันบอกแนวทางเป็นแผนที่ความคิด</p> <p>3. ให้นักเรียนบันทึกข้อคิด ความรู้สึก แนวทางปฏิบัติตนที่ได้รับจากการดูหนังสือ ลงในใบบันทึกการดูหนังสือ</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
4/3	ขับซีปลดภัย ใส่ใจวินัยจราจร (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 2. ให้นักเรียนช่วยกันแสดงความคิดเห็นในหัวข้อ “ขับซีปลดภัย ใส่ใจวินัยจราจร” 3. ให้นักเรียนช่วยกันนำเสนอวิธีการแนะนำผู้อื่นให้ขับซีปลดภัย ใส่ใจวินัยจราจร 4. ให้นักเรียนช่วยกันจัดบอร์ดณรงค์ในหัวข้อ “ขับซีปลดภัย ใส่ใจวินัยจราจร” โดยในบอร์ดต้องมีแผ่นภาพเครื่องหมายจราจร พื้นที่สำหรับแสดงความคิดเห็นของผู้เยี่ยมชม 5. ให้นักเรียนแบ่งหน้าที่แะเวียนมาดูแลบอร์ดณรงค์ และช่วยกันประชาสัมพันธ์ให้เพื่อนๆนักเรียนคนอื่นมาเยี่ยมชมหาความรู้จากบอร์ดนี้ <p>ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทางในแบบบันทึกเพื่อเป็นข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์ได้ 2. เข้ารับคำปรึกษาแนะนำส่วนบุคคล (คนละประมาณ 5 นาที) 3. กลับไปปฏิบัติและติดตามผล 4. ผู้วิจัย บันทึก ข้อมูล การติดตามผลการปฏิบัติงานของผู้รับคำปรึกษา 5. สร้างกำลังใจในการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัยให้กับนักเรียน
5/1	ลด ละ เลิก พฤติกรรมเสี่ยง (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนช่วยกันวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก โดยวิเคราะห์ในประเด็นต่อไปนี้ เกิดจากคน เกิดจากรถ เกิดจากสภาพถนน และเกิดจากสิ่งแวดล้อม 2. ให้นักเรียนศึกษาข้อมูลจากแผ่นพับเรื่อง “ลด ละ เลิก พฤติกรรมยอดแย่บนท้องถนน” และเรื่อง “พฤติกรรมเสี่ยงความเร็ว แอลกอฮอล์ ง่วงหลับใน” แล้วสำรวจตัวเองและบุคคลใกล้ชิดว่ามีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวบ้างหรือไม่ บันทึกลงในสมุดบันทึกส่วนตัว

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ลด ละ เลิก พฤติกรรม เสี่ยง (30 นาที)	3. ผู้วิจัยชี้ให้นักเรียนเห็นว่า พฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิต โดยอ้างสถิติที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจน เพื่อให้นักเรียนเกิดความเชื่อในผลลัพธ์ของพฤติกรรม และเกิดแรงจูงใจในการลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว
	สังเกตตนเอง (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนสำรวจการเดินทางของตนเอง หลัง 4 สัปดาห์ พฤติกรรมการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้นหรือไม่ การเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นอย่างไรบ้าง 2. ให้นักเรียนแลกเปลี่ยนประสบการณ์การปรับพฤติกรรมตนเองในการเดินทางเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 3. ให้นักเรียนบันทึกการสังเกตตนเองลงในสมุดประจำตัวตนเอง
5/2	Social Network (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนเข้าไป Like Pages สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุและสำนักงานสวัสดิภาพขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก เพื่อจะได้เป็นสมาชิกในการติดตามข่าวสาร ค้นหาข้อมูล และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้อื่น 2. ให้นักเรียนศึกษาข้อมูลในเว็บไซต์งานผลิตสื่อและส่งเสริมความปลอดภัย 3. ให้นักเรียนช่วยกันอภิปรายในหัวข้อ Social Network มีส่วนช่วยให้นักเรียนปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางมากน้อยเพียงใด 4. ให้นักเรียนช่วยกันสร้าง www.facebook.com/pages ของกลุ่มผู้ร่วมกิจกรรมช่วยกันตั้งชื่อเพจที่สื่อถึงการส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง เพื่อเป็นสื่อออนไลน์ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและเสนอแนวทางในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางแก่ผู้อื่น
	ประเมินตนเอง (30 นาที)	1. ให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง การเดินเท้า การข้ามถนน และการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ว่าสามารถปฏิบัติได้ตามที่ตั้งเป้าหมาย (กิจกรรมปณิธานแห่งตน) ไว้หรือไม่ อย่างไร

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ประเมินตนเอง (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 2. ให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง การเดินเท้า การข้ามถนน และการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ว่าสามารถปฏิบัติได้ตามที่ตั้งเป้าหมาย (กิจกรรมปณิธานแห่งตน) ไว้หรือไม่ อย่างไร 3. ให้นักเรียนรายงานการปฏิบัติตลอดสัปดาห์ที่ผ่านมาว่ามีปัญหา เจออุปสรรค และวิธีแก้ไขอย่างไรบ้าง เพื่อที่ปฏิบัติตนให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ 4. ร่วมกันสนทนาความปลอดภัย (Safety Talk) เพื่อแบ่งปันประสบการณ์ในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง 5. ให้นักเรียนวิเคราะห์ข้อดีและอธิบายแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง 6. นักเรียนและผู้วิจัยร่วมกันวางแผนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางลำดับต่อไป
5/3	ปณิธานแห่งตน (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. แจกใบบันทึกให้นักเรียนเขียนความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนในการเดินทางเรื่องการเดินทาง การเดินเท้า การข้ามถนน การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และเพิ่มการโดยสารรถโดยสารสาธารณะ โดยสารรถสาธารณะ จำนวนครั้งในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และวางแผนป้องกันปัญหาที่จะไปทำตามคำมั่นสัญญา 2. บันทึกและบรรยายความรู้สึก เมื่อนักเรียนไม่ปฏิบัติตามตามคำมั่นสัญญาจะต้องบันทึกทุกอย่างตามความเป็นจริงลงในใบบันทึก 3. แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเพื่อน ผู้วิจัยเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาให้ได้ 4. สรุปรวิธิตนเองเลือกนำไปใช้ลงในสมุดบันทึก
	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกำหนดกติกาเงื่อนไขการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย ถ้าใครปฏิบัติตนในการเดินทางได้ตามเป้าหมายมากที่สุด 2. ผู้วิจัยตรวจใบบันทึกของนักเรียนเพื่อให้กำลังใจเสริมแรงใจให้สามารถปฏิบัติตนในการเดินทางได้ถูกต้อง ปลอดภัย

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)	3. ให้กลุ่มเพื่อนให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เนื่องจากกลุ่มของเพื่อนก็จะเป็นตัวช่วยหรือสนับสนุนที่สำคัญมาก เพราะเพื่อนมีอิทธิพลอย่างมากต่อเด็กวัยรุ่น โดยมึหน้าที่ให้กำลังใจและชักชวนกันให้ปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง
6/1	ชมรมคนห่วงหัว (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนร่วมกันแสดงความคิดเห็น เพราะเหตุใดคนขับซึหรือซ้อนรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย 2. ให้นักเรียนดูโปสเตอร์ ชมรมคนห่วงหัว แล้วร่วมกันอภิปรายถึงเหตุผลที่คนไม่สวมหมวกนิรภัย 3. ให้นักเรียนอ่านเรื่องราวที่เกิดขึ้นกับพิธีเซนเตอร์ชมรมคนห่วงหัว แล้วให้นักเรียนร่วมกันแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นหลังจากเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว เพื่อให้นักเรียนเกิดความตระหนักในถึงความปลอดภัยในการดำเนินชีวิตประจำวัน
	บทบาทสมมุติ (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้วิจัยเล่าตัวอย่างสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาท ขาดความยับยั้งชั่งใจ ความคึกคะนอง ที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และวิธีการป้องกันและการตัดสินใจในการปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง หลังจากนั้นผู้วิจัยอธิบายและสาธิตวิธีการเล่นเกมจุ่นจอมยวน 2. ให้นักเรียนเล่นเกมจุ่นจอมยวนโดยมีวิธีการเล่นดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 2.1. ให้อาสาสมัคร 1 คน ออกมาเล่นเป็น “เจ้าจุ่น” 2.2. ผู้ที่เป็น “เจ้าจุ่น” จะต้องเดินไปรอบวงและเลือกเพื่อนคนใด คนหนึ่งเพื่อแสดงอะไรก็ได้ให้เพื่อนคนนั้นดู โดยมีกติกาว่า ห้ามแตะถูกตัวเพื่อนคนนั้นโดยต้องพยายามแสดงให้เพื่อนคนนั้นยิ้มออกมาให้ได้ หากเพื่อนคนนั้นยิ้มออกมาได้ แสดงว่าแพ้ และต้องออกมาแสดงเป็น “เจ้าจุ่น” แทน และทำให้เพื่อนคนอื่นยิ้มออกมาให้ได้ต่อไป 3. ให้นักเรียนแบ่งกลุ่มออกเป็น 2 กลุ่ม ร่วมกันคิดตัวอย่างและแสดงบทบาทสมมุติในสถานการณ์ที่แสดงถึงการปฏิบัติตนในการเดินทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น คุยโทรศัพท์ขณะกำลังขึ้นรถโดยสารประจำทางทำให้พลัดตกจากรถ เป็นต้น และแสดงความคิดเห็นถึงวิธีการแก้ปัญหาของตนเองเมื่อมีสถานการณ์มากระตุ้นแล้วจะทำอย่างไร

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	บทบาทสมมุติ (30 นาที)	4. ผู้วิจัยและนักเรียนร่วมกันสรุปถึงสิ่งที่ได้รับจากการเล่นเกม ประโยชน์ที่ได้จากการเล่นเกมและวิธีการแก้ปัญหาของตนเอง เมื่อมีเหตุการณ์ต่างๆ เกิดขึ้น
6/2	ตั้งสติก่อน Start (ฝึกจิตสมาธิ 30 นาที)	<p>1. เทคนิคการนับในใจ เทคนิคนี้นักเรียนสามารถทำในใจหรือกระซิบเบาๆ จะช่วยให้เด็กมีสมาธิ มีสติอยู่กับปัจจุบัน โดยนักเรียนกำหนดจำนวนขึ้นเพื่อให้สอดคล้องเพียงพอกับเวลาที่จะทำให้นักเรียนตั้งสติในแต่ละครั้ง โดยอาจจะกำหนดเริ่มจาก 1, 20 หรือ 50 ไปจนถึง 100 หรือค่อยๆนับถอยหลังมาเรื่อยๆ</p> <p>2. ทบทวนและฝึกหัดการนับในใจ โดยผู้วิจัยจะอ่านสถานการณ์กระตุ้น แล้วให้นักเรียนนับในใจ</p> <p>3. ฝึกผ่อนคลายกล้ามเนื้อและกำหนดลมหายใจ</p> <p>3.1. นั่งในท่าที่สบาย ในห้องเงียบและปิดตา</p> <p>3.2. ค่อยๆเกร็งกล้ามเนื้อส่วนต่างๆขึ้นมาโดยไล่จากปลายเท้า น่อง ต้นขา ลำตัว แขน มือ นิ้ว ใหญ่ คอและใบหน้า จากนั้นสูดลมหายใจเข้าลึกๆซ้ำๆ นับ 1 2 3 4 5 นำความสดชื่นเข้าสู่ตัวเราตามลมหายใจเข้า แล้วค่อยๆผ่อนคลายใจออกโดยนับ 6 7 8 9 10 พร้อมทำให้ให้สงบนิ่งเอาความอึดอัดออกไปกับลมหายใจออก พร้อมคลายกล้ามเนื้อ (ทำ 10 ครั้งต่อเนื่องกัน)</p> <p>5. หลังการจบกิจกรรมให้นักเรียนบอกความรู้สึก พร้อมทั้งช่วยกันระบุถึงข้อดีของเทคนิคการนับในใจและการผ่อนคลายกล้ามเนื้อ</p>
	Buddy-Budder#1 (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนจับบัตรคำคู่ Buddy-Budder คนละ 1 บัตร ซึ่งบัตร Buddy จะเป็นภาพเครื่องหมายจราจร ส่วนบัตร Budder จะเป็นความหมายของบัตร Buddy</p> <p>2. ให้นักเรียนหาคู่ Buddy-Budder ของตัวเอง โดยบัตรทั้งสองต้องจับคู่กันถูกต้องนักเรียนคูไหนที่เจอคู่ก่อนให้นั่งลงเป็นคู่ๆ</p> <p>3. ให้คู่ Buddy-Budder ช่วยกันสร้างโลโก้สำหรับใช้เป็นรูปประจำตัวใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	Buddy-Budder#1 (30 นาที)	<p>4. ให้นักเรียนลงรูปโลโก้พร้อมคำบรรยายของตัวเองใน Pages เพื่อให้สมาชิกช่วยกันโหวตและแสดงความคิดเห็นว่าอันไหนสวยและเหมาะสมสำหรับรูปประจำตัวของ Pages โดยนับผลจากจำนวน Like</p> <p>5. ให้นักเรียนช่วยกันประชาสัมพันธ์ในเพื่อนคนอื่นๆ ช่วยกันเข้ามา Like Pages ของนักเรียนเพื่อใช้เป็นสื่อกลางในการแสดงความคิดเห็น นำเสนอข่าวสาร และแนะนำแนวทางในปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</p>
6/3	พุทธสาธนะ (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนช่วยกันเสนอวิธีการแนะนำผู้อื่นในการเริ่มปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>2. ให้นักเรียนเสนอวิธีการปลูกจิตสำนึกที่ดีต่อการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในแนวทาง “สำนึกปลอดภัย เราทำได้ ง่ายแค่นี้เอง”</p> <p>3. ให้นักเรียนตกแต่งป้ายสำนึกปลอดภัยของตนเองเพื่อใช้เป็นสัญลักษณ์ในการทำกิจกรรมพุทธสาธนะ</p> <p>4. ให้นักเรียนออกไปบริเวณโรงเรียนเพื่อสังเกตการเดินทางหลังเลิกเรียนของนักเรียนในโรงเรียน และการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน ว่ามีการกระทำใดหรือบริเวณไหนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบ้าง</p> <p>5. ให้นักเรียนกลุ่มกันประมาณ 3-5 กลุ่มตามสมัครใจ ไปประจำที่ ณ บริเวณที่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุ เพื่อแนะนำและตักเตือนให้ผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง โดยใช้แนวทาง “สำนึกปลอดภัย เราทำได้ ง่ายแค่นี้เอง”</p>
	ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทางในแบบบันทึกเพื่อเป็นข้อมูลให้สามารถวิเคราะห์ได้</p> <p>2. เข้ารับคำปรึกษาแนะนำส่วนบุคคล (คนละประมาณ 5 นาที)</p> <p>3. ให้นักเรียนบันทึกการปฏิบัติตนในการเดินทางในแบบบันทึกประจำตัว</p>

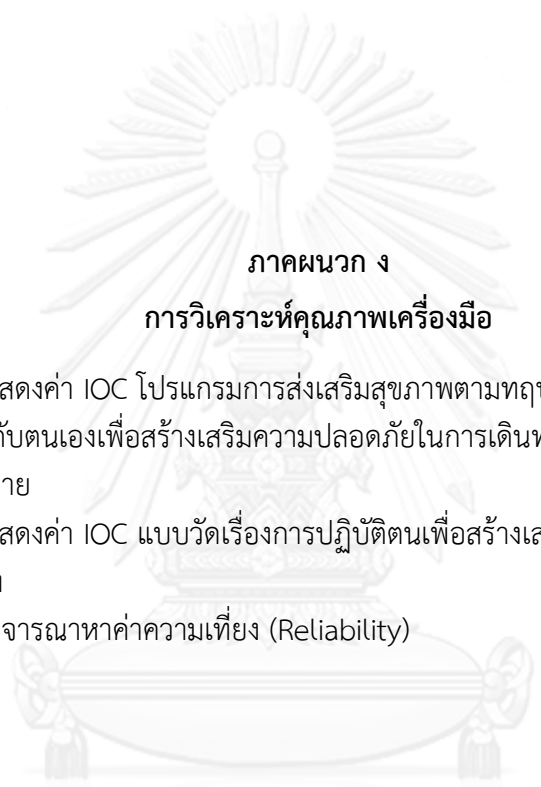
สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	เรื่องไม่เป็นเรื่อง (30 นาที)	<p>3. ให้นักเรียนแต่ละกลุ่ม ออกมาเล่าเรื่องตามบัตรคำที่แต่ละคนได้รับ (โดยเวลาพูดให้นำบัตรคำยื่นออกมาให้ดูด้วย) โดยเรื่องที่เล่าจะต้องมีเนื้อหาดำเนินต่อเนื่องเป็นเรื่องเดียวกันและจบเรื่องที่สมาชิกคนสุดท้าย โดยให้เวลากลุ่มละ 5 นาที</p> <p>4. ผู้วิจัยถามนักเรียนว่าได้ทเรียนอะไรจากกิจกรรม</p> <p>5. ผู้วิจัยสรุปข้อคิดจากกิจกรรมนี้ให้ฟังว่า “ บางครั้งในชีวิตปัญหาก็เข้ามาหาเราโดยที่ยังไม่ทันตั้งตัวดังนั้นถ้าปัญหานั้นๆ เข้ามาหาเราถ้าเราตั้งสติและใช้ไหวพริบที่มีอยู่แก่สถานการณ์ก็อาจทำให้ปัญหานั้นทุเลาหรือหมดไป ในการเดินทางแต่ละวันเราไม่สามารถรู้ได้เลยว่าจะต้องประสบพบเจอกับเหตุการณ์ไม่คาดฝันอะไรบ้าง เราต้องมีสติ ไม่ประมาทในการเดินทาง ใช้ถนนต้องระวังรถ ใช้รถต้องระวังคน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาเข้ามาในชีวิตของเรา”</p>
7/2	ประเมินตนเอง (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนประเมินการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง การเดินเท้า การข้ามถนน การขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และการโดยสารรถยนต์ การโดยสารรถสาธารณะ ว่าสามารถปฏิบัติได้ตามที่ตั้งเป้าหมาย (กิจกรรมปณิธานแห่งตน) ไว้หรือไม่ อย่างไร</p> <p>2. ให้นักเรียนรายงานการปฏิบัติตลอดสัปดาห์ที่ผ่านมาว่ามีปัญหา เจออุปสรรค และวิธีแก้ไขอย่างไรบ้าง เพื่อที่ปฏิบัติตนให้ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้</p> <p>3. ร่วมกันสนทนาความปลอดภัย (Safety Talk) เพื่อแบ่งปันประสบการณ์ในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>4. ให้นักเรียนวิเคราะห์ข้อดีและอธิบายแรงจูงใจในการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง</p> <p>5. นักเรียนและผู้วิจัยร่วมกันวางแผนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางลำดับต่อไป</p>
	Group Project#2 (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนจับบัตรภาพ Group Project คนละ 1 บัตร ซึ่งบัตรจะมีภาพ เครื่องหมายจราจร 3 แบบคือ ป้ายบังคับป้ายเตือน และเครื่องหมายบนพื้นถนน</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	Group Project#2 (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนที่จับได้บัตรภาพเครื่องหมายจราจรประเภทเดียวกันจับกลุ่มกันนั่งรวมกันเป็นวงกลม ให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันออกแบบสื่อรณรงค์เพื่อการปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรบนท้องถนน ตามประเภทของเครื่องหมายจราจรของกลุ่มตนเอง ให้นักเรียนลงสื่อรณรงค์ของกลุ่มตนเองใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน เพื่อให้สมาชิกและบุคคลอื่นสามารถเข้ามาเข้าชมและร่วมกันแสดงความคิดเห็น หรือนำไปเผยแพร่ต่อไป ให้นักเรียนช่วยกันติดตาม นำเสนอข่าวสารใหม่ๆที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางใน www.facebook.com/pages ของนักเรียน
7/3	<p>ปณิธานแห่งตน (30 นาที)</p> <p>ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นาที)</p>	<ol style="list-style-type: none"> แจกใบบันทึกให้นักเรียนเขียนความตั้งใจที่จะปฏิบัติตนในการเดินทางทุกรูปแบบและเพิ่มการแนะนำและชักชวนผู้อื่น จำนวนครั้งในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และวางแผนป้องกันปัญหาที่จะไปทำตามคำมั่นสัญญา บันทึกและบรรยายความรู้สึก เมื่อนักเรียนไม่ปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาจะต้องบันทึกทุกอย่างตามความเป็นจริงลงในใบบันทึก แลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเพื่อน ผู้วิจัยเพื่อหาแนวทางในการปฏิบัติตามคำมั่นสัญญาให้ได้ สรุปวิธีที่ตนเองเลือกนำไปใช้ลงในสมุดบันทึก <ol style="list-style-type: none"> ให้นักเรียนผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกำหนดกติกาเงื่อนไขการปฏิบัติตนในการเดินทางเพื่อความปลอดภัย ถ้าใครปฏิบัติตนในการเดินทางได้ตามเป้าหมายมากที่สุดจะได้รางวัลประจำแต่ละสัปดาห์ ผู้วิจัยตรวจใบบันทึกของนักเรียนเพื่อให้กำลังใจเสริมแรงใจให้สามารถปฏิบัติตนในการเดินทางได้ถูกต้อง ปลอดภัย ให้กลุ่มเพื่อนให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เนื่องจากกลุ่มของเพื่อนก็จะเป็นตัวช่วยหรือสนับสนุนที่สำคัญมาก เพราะเพื่อนมีอิทธิพลอย่างมากต่อเด็กวัยรุ่น โดยมิหน้าที่ให้กำลังใจและชักชวนกันให้ปฏิบัติตนในทางที่ถูกต้อง

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
8/1	การตั้งเป้าหมาย (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. วิจัยอธิบายถึงวิธีการเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้าพร้อมให้อาสาสมัครออกมาสาธิตวิธีการเล่นให้เพื่อนดู 2. ให้นักเรียนยืนเป็นวงกลมหันหน้าเข้าหากัน 3. ผู้วิจัยพูดกับนักเรียนว่า ทุกคนกำลังร่วมกันทำกิจกรรมและกิจกรรมต่อไปนี้จะอาศัยความร่วมมือร่วมแรงร่วมใจจากทุกคน 4. ให้นักเรียนใช้มือทำอะไรก็ได้ ที่จะเลี้ยงลูกโป่งให้ลอยอยู่ในอากาศนานถึง 20 ครั้ง นักเรียนที่แต่ละลูกโป่งจะต้องเป็นคนที่นับจาก 1-2 จนกว่าจะครบ 20 หากมีใครทำลูกโป่งหล่นจะต้องเริ่มนับ 1 ใหม่ 5. เมื่อนักเรียนเลี้ยงลูกโป่งได้ถึง 20 ครั้งแล้ว ให้นักเรียนตกลงกันว่าครั้งต่อไปจะตั้งเป้าหมายไว้ที่กี่ครั้ง และให้พยายามทำให้ได้ เมื่อเป้าหมายแรกสำเร็จแล้วค่อยๆ เพิ่มจำนวนครั้งใหม่มากขึ้น 6. ให้ตัวแทนนักเรียนออกมาเล่าความคิดเห็นเกี่ยวกับการตั้งเป้าหมายในการเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้า และความสำเร็จที่เกิดขึ้นหลังจากเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้าเสร็จแล้ว 7. ผู้วิจัยและนักเรียนร่วมกันสรุปถึงประโยชน์ของการเล่นเกมลูกโป่งลอยฟ้าและความพยายามเป็นปัจจัยของความสำเร็จ และความสำเร็จของกิจกรรมนี้เป็นผลจากการทำงานร่วมกันของทุกคน หากล้มเหลวก็เป็นความล้มเหลวของสมาชิกทุกคนเช่นกัน
	มองต่างมุม (30 นาที)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนจับคู่ 2 คนนั่งหันหน้าเข้าหากัน 2. ให้อาสาสมัครคู่ของตัวเอง วาดรูปอวัยวะต่างๆบนใบหน้า และสลับกระดาษกัน 3. จับคู่แรกให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดภาพโครงหน้าของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน 4. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 2 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปหูของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน 5. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 3 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปคิ้วของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	มองต่างมุม (30 นาที)	<p>6. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 4 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปตาของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน</p> <p>7. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 5 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปจมูกของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน</p> <p>8. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 6 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปปากของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน</p> <p>9. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 7 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้ววาดรูปทรงผมของเพื่อนแล้วนำกระดาษคืน</p> <p>10. เปลี่ยนคู่จับคู่ที่ 8 ให้เปลี่ยนกระดาษกันแล้วตกแต่งรูปให้เพื่อนดูดีที่สุดแล้วนำกระดาษคืนเพื่อน</p> <p>11. ผู้วิจัยถามนักเรียนว่าได้บทเรียนอะไรจากกิจกรรม ผู้วิจัยสรุปข้อคิดจากกิจกรรมนี้ให้ฟังว่า “ ธรรมชาติของมนุษย์ทุกคนเกิดมามีความแตกต่างกันเหมือนกับเพื่อนมองเรา ขึ้นอยู่กับว่าเราจะทำอย่างไร ให้ความต่างนั้นสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข และทุกคนต่างอยากให้คนอื่นมองเราในด้านที่ดีด้วยกันทั้งนั้น การเดินทางก็เช่นกันแต่ละคนก็วิธีการเดินทางแตกต่างกันเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางของตนเอง แต่เราจะทำอย่างไรไม่ให้การเดินทางของเราไม่ทำให้คนอื่นไปไม่ถึงปลายทาง หรือทั้งของเราและคนอื่นไปไม่ถึงปลายทาง ดังนั้นการเดินทางเพื่อถึงปลายทางอย่างปลอดภัยเราควรใส่ใจเพื่อนร่วมทางด้วยเช่นกัน”</p>
8/2	บทบัญญัติแห่งตน (30 นาที)	<p>1. ให้นักเรียนทบทวนความรู้ ข้อมูล ประสบการณ์ที่ได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรมที่ผ่านมา</p> <p>2. ให้นักเรียนศึกษาเพิ่มเติมจากข้อมูลออนไลน์</p> <p>3. ให้นักเรียนวิเคราะห์การเดินทางของตนเองว่ามีการเดินทางแบบไหนบ้าง และต้องปฏิบัติตนอย่างไรจึงจะเกิดความปลอดภัยในการเดินทางแต่ละครั้ง</p> <p>4. ให้นักเรียนบันทึกบทบัญญัติของตน โดยบันทึกข้อปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางลงในสมุดประจำตัว ไม่จำกัดจำนวนข้อ</p>

สัปดาห์ที่/ ครั้งที่	ชื่อกิจกรรม	กิจกรรม
	ทิวศษษษษษษ (30 นษษ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนช่วยกันเสนอวิธีกรณณะนนำผู้อื่นในการเริ่มปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง 2. ให้นักเรียนเสนอวิธีกรณปลุกจิตสำนึกที่ตื้อต่อการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง ในแนวทษ “สำนึกปลอดภัย เรษทำได้ ง่ายแค่นี้เอง” 3. ให้นักเรียนตกแต่งปษษสำนึกปลอดภัยของตนเองเพื่อใช้เป็นสัญลักษณ์ในการทำกิจกรรมทิวศษษษษ 4. ให้นักเรียนออกไปบริเวณโรงเรียนเพื่อสังเกตการเดินทางหลังเลิกเรียนของนักเรียนในโรงเรียน และการจรจรบริเวณหน้าโรงเรียน ว่ามีการกระทำใดหรือบริเวณไหนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบั้ง 5. ให้นักเรียนกลุ่มกันประมาณ 3-5 กลุ่มตามสมักรใจไปประจำที่ ณ บริเวณที่มีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุ เพื่อแนะนำและตักเตือนให้ผู้อื่นปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง โดยใช้แนวทษ “สำนึกปลอดภัย เรษทำได้ ง่ายแค่นี้เอง”
8/3	Road Show (30 นษษ) ให้คำปรึกษาและเสริมแรง (30 นษษ)	<ol style="list-style-type: none"> 1. ให้นักเรียนช่วยกันวางแผนกรจัดงน “นิทรศกรสร้งวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” 2. ให้นักเรียนนำชิ้นงนที่ผ่านในการทำกิจกรรมมาจัดบอร์ดเพื่อทำสร้งสิ่งแวดล้อมให้เกิดการเรียนรู้อ 3. เปิดโอกษให้ผู้เขษษเยี่ยมชมถษตอบ แสดงความคิดเห็นเล่ำประสขกรณณ์ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน 4. ให้นักเรียนแสดงความรู้สึกลหลังจกปิดงน “นิทรศกรสร้งวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน” 1. ผู้วิจัยสอบถามนักเรียนถึงความรู้สึกลหลังจากที่ได้เข้าร่วมโปรแกรมเป็นเวลา 8 สัปดาห์ 2. ผู้วิจัยและนักเรียนร่วมกันอภิปรายผลหลังจากการได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภษษนักเรียน ส่งผลต่อการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางอย่งไรบั้ง 3. สร้งกำล้งใจให้นักเรียนปฏิบัติตนเพื่อสร้งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางตื้อไปเรื้อยๆ
-	-	ทตสอบวัดการปฏิบัติตนเพื่อสร้งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางทั้งกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม



ภาคผนวก ง
การวิเคราะห์คุณภาพเครื่องมือ

1. ตารางแสดงค่า IOC โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย
2. ตารางแสดงค่า IOC แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง
3. ตารางพิจารณาหาค่าความเที่ยง (Reliability)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางแสดงค่า IOC โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
1. โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเอง								
1.1 จำนวนกิจกรรม 5 กิจกรรม	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
1.2 จำนวนครั้งของการจัดกิจกรรม 24 ครั้ง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
1.3 ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม 8 สัปดาห์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
2. ความเหมาะสมของกิจกรรมที่ 1 การรับรู้ข้อมูล								
2.1 จำนวนครั้งของการจัดกิจกรรม 5 ครั้ง	+1	+1	0	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้
2.2 ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม 30 นาที	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
3. ความเหมาะสมของกิจกรรมที่ 2 คำมั่นสัญญา (ปลูกจิตสำนึก)								
3.1 จำนวนครั้งของการจัดกิจกรรม 13 ครั้ง	+1	+1	0	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้
3.2 ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม 30 นาที	+1	+1	0	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้

ตารางแสดงค่า IOC โปรแกรมการส่งเสริมสุขภาพตามทฤษฎีการกระทำด้วยเหตุผลและการกำกับตนเองเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
4. ความเหมาะสมของกิจกรรมที่ 3 รับรู้สู่การปฏิบัติ (ประเมินตนเอง)								
4.1 จำนวนครั้งของการจัดกิจกรรม 12 ครั้ง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
4.2 ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม 30 นาที	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
5. ความเหมาะสมของกิจกรรมที่ 4 เพื่อช่วยเพื่อนและจิตอาสา								
5.1 จำนวนครั้งของการจัดกิจกรรม 10 ครั้ง	+1	+1	0	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้
5.2 ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม 30 นาที	+1	0	+1	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้
6. ความเหมาะสมของกิจกรรมที่ 5 การคำปรึกษาและเสริมแรง								
6.1 จำนวนครั้งของการจัดกิจกรรม 8 ครั้ง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
6.2 ระยะเวลาในการจัดกิจกรรม 30 นาที	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
รวม							0.92	ใช้ได้

ตารางแสดงค่า IOC แบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง

ข้อ	รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
1	นักเรียนเดินบนทางเท้าเมื่อถนนมีทางเท้า	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
2	นักเรียนเดินชิดขอบทางด้านขวาของถนน สวนทางกับรถเมื่อถนนไม่มีทางเท้า	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
3	เวลาเดินถนนบริเวณที่มีด นักเรียนสวมใส่เสื้อสีอ่อนๆเพื่อให้มองเห็นชัดเจน	+1	+1	+1	0	+1	4	0.8	ใช้ได้
4	นักเรียนเดินแถวเรียงหนึ่งเมื่อนักเรียนเดินเท้ากันเป็นกลุ่ม	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
5	นักเรียนไม่เล่นหรือหยอกล้อกับเพื่อนขณะเดินเท้าบนถนน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
6	เมื่อนักเรียนเดินจูงเด็ก นักเรียนจับมือเด็กและให้เด็กเดินด้านใน	+1	+1	0	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้
7	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
8	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้เดินเท้าอย่างถูกวิธี	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
9	ก่อนข้ามถนนนักเรียนมองขวามองซ้ายและมองขวาอีกที	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
10	นักเรียนข้ามถนนบนทางม้าลาย	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้

ข้อ	รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
11	นักเรียนข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
12	นักเรียนข้ามถนนบริเวณที่มีตำรวจจราจรควบคุม	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
13	บริเวณที่มีไฟจราจรควบคุมนักเรียนข้ามถนนตามสัญญาณไฟ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
14	เวลาข้ามถนนที่มีเกาะกลางนักเรียนข้ามทีละครั้ง แล้วหยุดพักบนเกาะกลาง เมื่อมองเห็นว่าปลอดภัยจึงข้ามต่อไป	1	1	1	0	1	4	0.8	ใช้ได้
15	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	1	1	1	1	1	5	1	ใช้ได้
16	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ข้ามถนนอย่างถูกวิธี	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
17	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
18	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยขณะเป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
19	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยที่มีขนาดพอดีกับศีรษะ	+1	+1	+1	0	+1	4	0.8	ใช้ได้
20	นักเรียนสวมหมวกนิรภัยโดยใช้สายรัดคางให้กระชับพอดี	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้

ข้อ	รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
21	นักเรียนเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีเครื่องหมาย มอก.	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
22	นักเรียนโดยสารรถจักรยานยนต์แค่คนเดียว	+1	0	+1	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้
23	นักเรียนไม่โดยสารรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับตีมอเตอร์ไซด์แอลกอฮอล์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
24	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
25	นักเรียนแนะนำเพื่อนและบุคคลในครอบครัวสวมหมวกนิรภัยในขณะที่เป็นผู้โดยสารรถจักรยานยนต์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
26	นักเรียนขึ้นลงรถโดยสารประจำทางบริเวณป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
27	นักเรียนรอให้รถหยุดสนิทก่อนที่ขึ้นหรือลงจากรถโดยสารประจำทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
28	นักเรียนรอให้ผู้โดยสารลงจากรถเรียบร้อยก่อนขึ้นรถ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
29	นักเรียนไม่แย่งกันขึ้นรถโดยสาร	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
30	นักเรียนปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	+1	+1	0	+1	+1	4	0.8	ใช้ได้

ข้อ	รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
31	นักเรียนไม่ยื่น แขน ขา หรือศีรษะ ออก จากตัวรถโดยสารประจำทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
32	นักเรียนไม่ยื่นห้อยโหนบริเวณบันได ทางขึ้น-ลง ของรถโดยสาร	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
33	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อน โดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
34	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลใน ครอบครัวโดยสารรถประจำทางอย่างถูกวิธี	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
35	นักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสาร รถยนต์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
36	นักเรียนบอกให้บุคคลในครอบครัวคาด เข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร รถยนต์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
37	ถ้าผู้ขับรถยนต์ที่นักเรียนโดยสารเล่น หรือใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์ นักเรียนบอกให้หยุดเล่นเพื่อความ ปลอดภัย	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
38	นักเรียนแนะนำผู้ปกครองให้งดใช้ โทรศัพท์มือถือขณะขับรถยนต์	+1	+1	1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้

ข้อ	รายการประเมิน	ผู้เชี่ยวชาญ (R)					ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
		คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	คนที่ 4	คนที่ 5			
39	นักเรียนไม่โดยสารรถยนต์ที่มีผู้ขับดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	+1	+1	0	0	+1	3	0.6	ใช้ได้
40	นักเรียนชักชวนและแนะนำเพื่อนให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
41	นักเรียนชักชวนและแนะนำบุคคลในครอบครัวให้ปฏิบัติตามกฎจราจรบนท้องถนน	+1	+1	+1	-1	+1	3	0.6	ใช้ได้
42	นักเรียนติดตาม ข่าวสาร สื่อรณรงค์ต่างๆเกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
43	นักเรียนปฏิบัติตามคำแนะนำสื่อรณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
44	นักเรียนค้นคว้าหาข้อมูล เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติตนให้กับตัวเอง	+1	+1	0	0	+1	3	0.6	ใช้ได้
45	นักเรียนช่วยเผยแพร่ ข่าวสาร ข้อมูล สื่อรณรงค์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1	ใช้ได้
รวม								0.88	ใช้ได้

การหาค่าความเที่ยง(Reliability) ของแบบวัดเรื่องการปฏิบัติตนเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในการเดินทางที่นำไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างกลุ่มทดลองจำนวน 20 คน นำผลการทดสอบมาตรวจให้คะแนนและหาค่าความเที่ยงโดยใช้สูตร Cronbach's Alpha Coefficient

Reliability

***** Method 1 (space saver) will be used for this analysis *****

RELIABILITY ANALYSIS - SCALE (ALPHA)

Reliability Coefficients

N of Cases = 20.0 N of Items = 45

Alpha = .832



ภาคผนวก จ
ภาพกิจกรรมการเก็บข้อมูล

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประมวลภาพการเก็บข้อมูล



นักเรียนกลุ่มทดลองรับสมุดบันทึกประจำตัวของตนเอง



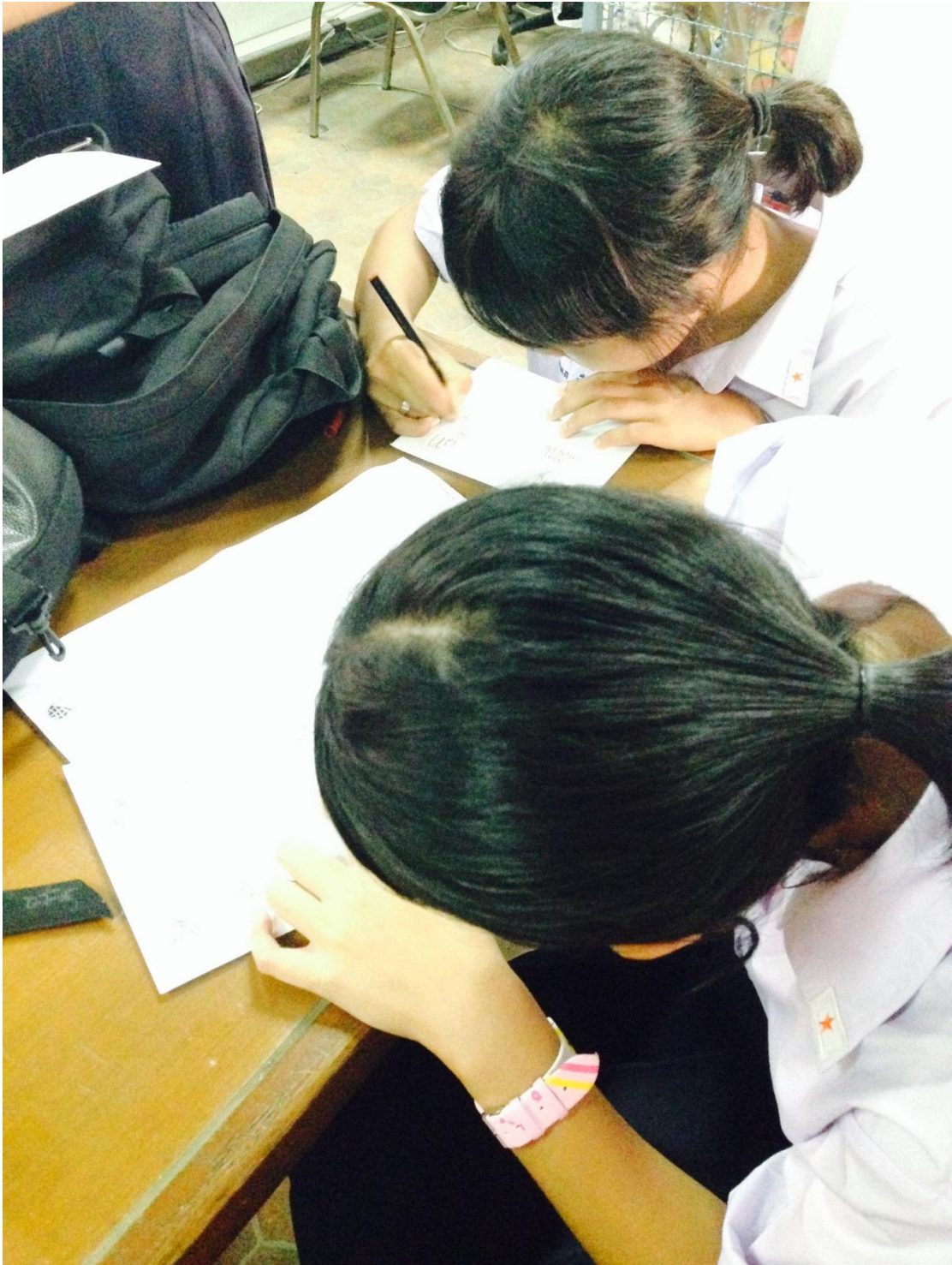
นักเรียนกำลังพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการเดินทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในกิจกรรมการสังเกตตนเอง



นักเรียนกำลังสนใจวีดิทัศน์ เรื่อง การเลือกซื้อและวิธีการใช้หมวกนิรภัยที่ถูกต้อง



นักเรียนแสดงสีหน้า อากาการหวาดกลัว ขณะรับชมคลิปวิดีโอภาพเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงบน
ท้องถนน



นักเรียนกำลังช่วยกันออกแบบผลงาน ในกิจกรรม Buddy-Budder



นักเรียนกำลังมุ่งมั่นกับการประเมินตนเองหลังได้รับโปรแกรมส่งเสริมสุขภาพ 4 สัปดาห์



นักเรียนใจจดใจจ่อกับการชมหนังสั้นเรื่อง วันเกิดเหตุ ในกิจกรรมถึงหนังจะสั้นแต่...ชีวิตฉันทยาว



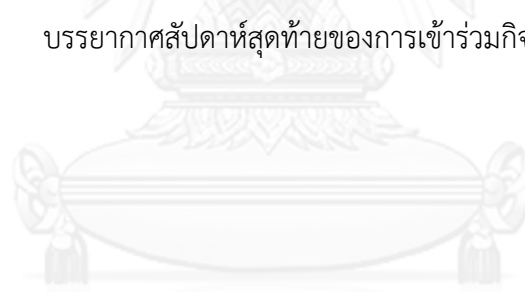
นักเรียนกำลังช่วยกันคิดการแสดงผลงานที่กลุ่มตนเองได้รับ



นักเรียนมีสีหน้ายิ้มแย้ม สนุกสนานขณะฟังเพื่อนเล่าประสบการณ์ ในช่วง Safety talk



บรรยากาศสัปดาห์สุดท้ายของการเข้าร่วมกิจกรรม



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวดาริกา บิลโส๊ะ เกิดวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2532 สถานที่อยู่ปัจจุบัน 59/1 หมู่ 9 ตำบล คลองแห อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดสงขลา 90110 สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนวรรณาริเฉลิม จังหวัดสงขลา ปีการศึกษา 2547 สำเร็จการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนวรรณาริเฉลิม จังหวัดสงขลา ปีการศึกษา 2550 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีบัณฑิต (วิทยาศาสตร์การกีฬา) เกียรตินิยมอันดับ 1 คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2554 เข้าศึกษาปริญญาโทบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษาและพลศึกษา ภาควิชาหลักสูตรและการสอน คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2555



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY