

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงบรรยายมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และเปรียบเทียบความแตกต่างของการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาคใต้ จำนวนทั้งหมด 360 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มละ 180 คนคือ กลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดศึกษาในโรงพยาบาลศูนย์ 2 แห่ง จาก 5 แห่งในภาคใต้ โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2547 - มกราคม พ.ศ. 2548 ได้ใช้แบบสอบถามทั้งหมด 3 ส่วน คือ 1) แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป 2) แบบสอบถามการรับรู้ประโยชน์ของการขับที่ปลอดภัย การรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัย และการรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) แบบสอบถามพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาจำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของข้อมูลทั่วไปและตัวแปรที่ศึกษา รวมทั้งเปรียบเทียบความแตกต่างของการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA)

สรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. กลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับที่ปลอดภัยในระดับสูง การรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัยในระดับปานกลาง การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยในระดับปานกลาง และมีพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยอยู่ในระดับดี
2. กลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับที่ปลอดภัยในระดับสูง การรับรู้อุปสรรคของการขับที่ปลอดภัยในระดับปานกลาง การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับที่ปลอดภัยในระดับสูง และมีพฤติกรรมการขับที่ปลอดภัยอยู่ในระดับดี

3. การรับรู้ประโยชน์ของการขับขี้อุจจาระของกลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .01$) การรับรู้อุปสรรคของการขับขี้อุจจาระในผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่ำกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .01$) การรับรู้สมรรถนะของตนเองในการขับขี้อุจจาระ และพฤติกรรมการขับขี้อุจจาระของทั้งสองกลุ่มไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$) เมื่อควบคุมตัวแปรร่วมด้านเพศ การศึกษา และอาชีพ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ผลการศึกษาการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี้อุจจาระของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สามารถนำไปใช้ในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในการขับขี้อุจจาระยิ่งขึ้น โดยใช้เป็นแนวทางสำหรับพยาบาลและทีมสุขภาพได้ตระหนักถึงความสำคัญ และหาแนวทางเพื่อสนับสนุนให้ผู้ขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์ได้มีพฤติกรรมขับขี้อุจจาระดังนี้

1. จากผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์ทั้งที่สามารถขอมีใบอนุญาตขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์ชั่วคราวได้เมื่ออายุ 15 ปี ดังนั้นจึงควรจัดทำคู่มือขั้นตอนการขอมีใบอนุญาตขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์ และการขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์ทั้งในและนอกโรงพยาบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์ โดยการผ่านการสอบใบอนุญาตขับขี้อุจจาระจักรยานยนต์จะทำให้รู้ถึงกฎจราจรและสามารถขับขี้อุจจาระได้อย่างมั่นใจและปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งควรมีสถาบันสอนการขับขี้อุจจาระที่ได้มาตรฐาน และควรเน้นถึงการกวดขันในการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตำรวจควบคู่กันไปด้วย

2. จากผลการศึกษาพบว่า การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรคในการขับขี้อุจจาระของผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนั้น แนวทางในการจัดทำโครงการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี้อุจจาระจึงควรเน้นในเรื่องที่เกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุ โดยเน้นให้ตระหนักถึงผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นถ้าปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี้อุจจาระลดอุปสรรคในการปฏิบัติพฤติกรรมการขับขี้อุจจาระ พัฒนาทักษะเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเองเกี่ยวกับเรื่องพฤติกรรมการขับขี้อุจจาระให้ครอบคลุมพฤติกรรมขับขี้อุจจาระทั้ง 5 ด้าน ซึ่งได้แก่ ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ การสวมหมวกนิรภัย

การไม่ดื่มสุราและยาที่มีผลต่อจิตประสาท การมีมารยาทในการขับชี่และการปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ และการตรวจสภาพรถอย่างต่อเนือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีพฤติกรรมกำชับชี่ที่ปลอดภัยมากขึ้น และจะต้องให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องกับผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ โดยเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึงและต่อเนื่อง

3. จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับชี่ปลอดภัยดีกว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในด้านการตรวจสภาพรถก่อนขับชี่ในเรื่องดวงไฟรถจักรยานยนต์ ด้านการสวมหมวกนิรภัยในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับรถและการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ด้านการมีมารยาทในการขับชี่และการปฏิบัติตามกฎจราจรอื่นๆ ในเรื่องการขับชี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงเมื่อไม่มีรถจากทิศทางอื่น ดังนั้น การส่งเสริมพฤติกรรมขับชี่ปลอดภัยจึงควรเน้นและให้ความสำคัญกับการตรวจสภาพรถ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับรถและการเลือกใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน และการไม่ขับชี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ควบคู่ไปกับพฤติกรรมขับชี่ปลอดภัย ด้านการไม่ขับชี่รถขณะมีเมมาด้วย

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยอื่นที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับชี่ปลอดภัย อย่างเช่น อิทธิพลของสถานการณ์ในส่วนของการรณรงค์การขับชี่ปลอดภัย/นโยบายสาธารณะ เป็นต้น
2. ควรมีการศึกษาต่อเนืองเชิงทดลองหรืออบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการขับชี่ปลอดภัยในชุมชนและติดตามผลหลังการอบรมเพื่อประเมินพฤติกรรมการขับชี่ว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นหรือไม่
3. ควรมีการศึกษาเชิงระบาดวิทยาในชุมชนที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง เพื่อค้นหาสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่ถูกต้องและเหมาะสมต่อไป

ข้อจำกัดในการทำวิจัย

1. เนื่องจากการเลือกกลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นการเลือกแบบเจาะจง จึงไม่สามารถเป็นตัวแทนของประชากรทั้งหมด ซึ่งอาจทำให้มีข้อจำกัดในการนำผลการวิจัยไปใช้อ้างอิงกลุ่มประชากรทั่วไปได้

2. เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยไม่ได้ควบคุมตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลทำให้มีความแตกต่างกันในด้านเพศ การศึกษา และอาชีพในกลุ่มผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จึงต้องใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วม (ANCOVA) เพื่อควบคุมตัวแปรร่วมที่มีผลต่อการรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย