

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงบรรยายมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น และหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยการรับรู้ และปัจจัยชกนากับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น ประชากรเป็นประชาชนวัยผู้ใหญ่ตอนต้นที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี ที่พักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครยะลา จำนวน 200 ราย โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง เก็บรวบรวมข้อมูลในระหว่างเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม พศ. 2547 โดยการใช้แบบสอบถาม ประกอบด้วย 4 ส่วน คือ 1) แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป 2) แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขับขีรถจักรยานยนต์ 3) แบบสอบถามปัจจัยการรับรู้ต่อสิ่งที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรยานยนต์ 4) แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้น วิเคราะห์ข้อมูลโดยแจกแจงความถี่ ร้อยละ พิสัย ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน

สรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อยู่ในระดับดี ($\bar{X}=2.21$, $SD=.35$)
2. ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ อาชีพ และความเร็วเฉลี่ยในการขับขีรถที่มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.37$, $p<.01$; $r=-.23$, $p<.01$) การรับรู้ถึงการให้คุณค่าบุคคลใกล้ชิดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.40$, $p<.01$) ในส่วนของระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับขีรถ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากรยานยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ
3. ปัจจัยการรับรู้ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ภาวะ

คุกคามของอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์ของการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.46, p<.01$; $r=.33, p<.01$; $r=.45, p<.01$; $r=.33, p<.01$ ตามลำดับ) ในส่วนของการรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติพฤติกรรมมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.27, p<.01$)

4. ปัจจัยชักนำ ได้แก่ การได้รับข่าวสารมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=.21, p<.01$) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r=-.16, p<.05$) ส่วนการตรวจตราของจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

ข้อเสนอแนะ

ผลจากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของผู้ใหญ่ตอนต้นในครั้งนี้ สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร และส่งเสริมให้มีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง ซึ่งผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. เนื่องจากการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่างๆค่อนข้างต่ำ ดังนั้นการรณรงค์และประชาสัมพันธ์อย่างจริงจัง และต่อเนื่องเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นไม่ควรทำเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น ควรเพิ่มการให้ข้อมูลในเรื่องการตัดคะแนนใบขับขี่ถ้าทำผิดกฎจราจร การไม่โทรศัพท์ขณะขับขี่ การลดความเร็วลงขณะอยู่ในเขตชุมชน โดยชี้ให้เห็นผลดีของการปฏิบัติในหัวข้อดังกล่าว ซึ่งในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอาจจะมีแบบอย่างในการรณรงค์ เช่น ดารานักแสดงมาช่วยในการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอาจทำได้หลายวิธีนอกจากเผยแพร่ทางโทรทัศน์แล้ว ยังสามารถเผยแพร่ทางวิทยุกระจายเสียงของท้องถิ่น การแจกแผ่นพับตามสถานที่ราชการและหน่วยงานเอกชนหรือเขียนข้อความบนป้ายอักษรวิ่งที่ติดตามมุมเมืองในยะลา

2. จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างยังมีความเข้าใจคลาดเคลื่อนในเรื่องของการใส่หมวกนิรภัยทำให้การได้ยีนลดลง การเปิดไฟหน้าตอนกลางวันทำให้สิ้นเปลืองแบตเตอรี่โดยไม่

จำเป็น ดังนั้นควรจัดให้มีการสอนหรืออบรมให้ความรู้ ในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยเน้นถึงประโยชน์ของการเปิดไฟ - ใส่หมวก และเป็นการสร้างแนวคิดใหม่ของการสวมหมวกนิรภัยว่าไม่ทำให้การไต่ย็นลดลง หรือการเปิดไฟมีประโยชน์มากกว่าสิ้นเปลือง เพื่อลดอุปสรรคในการปฏิบัติพฤติกรรมกรรมการป้องกันนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ดีขึ้น

3. จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยการรับรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนั้นแนวทางการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการป้องกันที่ดี จึงควรจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เน้นถึงพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพความรุนแรงภายหลังเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายทราบถึงอันตราย และความสูญเสียที่เกิดขึ้น รวมทั้งส่งเสริมให้เห็นประโยชน์จากการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกัน ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ดี มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุได้

4. ในการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสมาชิกในครอบครัวไม่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจะมีพฤติกรรมการป้องกันดีกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีสมาชิกในครอบครัวเคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ดังนั้นในการรณรงค์ อบรมให้ความรู้ ควรเน้นในผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุมาแล้วบ้าง โดยจัดฝึกอบรมใหม่ และเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังโดยเฉพาะในผู้ที่กระทำผิดกฎจราจรมาแล้วบ่อยๆ จะจะมีมาตรการหรือบทลงโทษที่จริงจังมากขึ้น และหากพบว่าผู้ที่กระทำผิดเป็นนักเรียน นักศึกษา หรือปฏิบัติงานในหน่วยงานใด ควรแจ้งให้ผู้ปกครองหรือหน่วยงานนั้นๆ ทราบเพื่อช่วยควบคุมความประพฤติต่อไป

5. การปฏิบัติงานในการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อส่งเสริมให้มีพฤติกรรมการป้องกันที่ดีนั้น ต้องใช้ความร่วมมือกันและประสานงานในหลายหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ดังนั้นควรมีการจัดให้มีการสร้างเครือข่ายของงานอุบัติเหตุโดยเป็นศูนย์กลางของงานป้องกันอุบัติเหตุและเป็นศูนย์ประชาสัมพันธ์ข่าวสารในจังหวัดโดยได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับสูงในการกำหนดมาตรการ และนโยบายร่วมกันในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่จากหลายหน่วยงานทำงานร่วมกัน และควรจัดให้เป็นรูปธรรมและมีบทบาทที่ชัดเจนมากขึ้น และผู้บริหารระดับสูงควรให้ความสำคัญและสนับสนุนการดำเนินงานของบุคลากรในทีมเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งและมีการทำงานร่วมกันเป็นทีมทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

1. จากการศึกษาพบว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุเพราะมีตัวแปรอื่นที่เกี่ยวข้องคือกลุ่มตัวอย่างมีการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรนำระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บมาเป็นตัวแปรหนึ่งในการศึกษาและควรศึกษาถึงปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
2. ควรศึกษาถึงรูปแบบการให้ความรู้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อหาแนวทางในการให้พฤติกรรมนั้นคงอยู่ถาวร
3. ควรศึกษาเปรียบเทียบประสิทธิผลของการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในรูปแบบที่ต่างกัน

ข้อจำกัดในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 18-30 ปี เฉพาะในเขตเทศบาลนครยะลา จังหวัดยะลา และในการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มยังไม่มีความหลากหลายหรือยังไม่มีการกระจายที่ดีของกลุ่มตัวอย่าง อาจทำให้มีข้อจำกัดในการนำผลวิจัยไปใช้อ้างอิงถึงกลุ่มประชากรทั่วไปได้

ในแบบวัดพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นแบบวัดพฤติกรรมด้านตัวบุคคล 4 ด้าน ควรเพิ่มพฤติกรรมการตรวจเช็คสภาพรถให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อให้แบบวัดพฤติกรรมมีความสมบูรณ์ และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น