

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ต้องการศึกษา การสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรมหาวิทยาลัย  
วงษ์ชวลิตกุล จังหวัด นครราชสีมา ซึ่งมีขั้นตอนดำเนินการวิจัย ดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

#### 5.2 อภิปรายผล

#### 5.3 ข้อเสนอแนะ

### 5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ปริมาณอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิต  
กุลก่อนและหลังการจัดโปรแกรม

การเกิดอุบัติเหตุจราจรของอาจารย์ บุคลากร และนักศึกษามหาวิทยาลัยวงษ์  
ชวลิตกุลหลังการจัดโปรแกรม พบว่า ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดลง โดยก่อนจัด  
โปรแกรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 24.8 หลัง  
การจัดโปรแกรม พบว่า มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 7.8 สถานที่เกิด  
อุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่อื่นๆ (ร้อยละ 76.8) หลังการจัดโปรแกรม  
พบว่า ส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่อื่นๆ (ร้อยละ 80.6 ) ยานพาหนะที่ขับขี่ขณะเกิด  
อุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่เกิดเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 85.9) หลังการจัด  
โปรแกรม พบว่า ส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 64.5) การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับ  
ขี่รถยนต์ก่อนการจัดโปรแกรม ส่วนใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 71.4) หลังการจัดโปรแกรม  
พบว่า ส่วนใหญ่ คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 81.8) การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่  
รถจักรยานยนต์ก่อนการจัดโปรแกรม ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 58.8) หลังการจัด  
โปรแกรม พบว่า ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 70) ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร  
ผู้เข้าร่วมโครงการส่วนใหญ่พบความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรคือ บาดเจ็บเล็กน้อยไม่ได้รับการ

รักษาที่สถานบริการ (ร้อยละ 44.4) หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ส่วนใหญ่บาดเจ็บเล็กน้อย ไม่ได้รับการรักษาที่สถานบริการ (ร้อยละ 48.4)

5.1.2 เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากร มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลก่อนและหลังการจัดโครงการ

5.1.2.1 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ของผู้เข้าร่วมโครงการ หลังการจัดโปรแกรม สูงกว่า ก่อนการจัดโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05 โดยมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวม ก่อนจัดโปรแกรม ผู้เข้าร่วมโครงการ มีพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.96$ ) หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการ มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.17$ ) เมื่อเปรียบเทียบรายชื่อ พบว่า การปฏิบัติที่มีคะแนนมากที่สุด 1) การไม่ขับแข่งรถบนถนนที่ไม่ใช่ถนนแข่งรถ ( $\bar{x} = 4.54$ ) 2) การชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทางแยก/ทางโค้ง ( $\bar{x} = 4.54$ ) 3) การไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ ( $\bar{x} = 4.43$ ) แต่ยังคงมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีการปฏิบัติอยู่ในระดับ มาก จำนวน 6 ข้อ ซึ่งจะเรียงลำดับการปฏิบัติที่สูงสุด 3 ลำดับ คือ 1) การไม่ถูกตำรวจปรับเรื่องการขับขี่ ( $\bar{x} = 4.16$ ) 2) การไม่ขับจี้รถคู่ขนานมาพร้อมกัน 2 คันหรือมากกว่า ( $\bar{x} = 4.02$ ) 3) การไม่ขับรูดย่อนศร ( $\bar{x} = 4.00$ )

5.1.2.2 เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์พฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ใช้รถยนต์ ของผู้เข้าร่วมโครงการ หลังการจัดโปรแกรม สูงกว่า ก่อนการจัดโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05 โดยมีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวม ก่อนจัดโปรแกรม อยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.33$ ) หลังการจัดโปรแกรม พบว่า พฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.41$ ) เมื่อเปรียบเทียบรายชื่อ พบว่า การปฏิบัติระดับมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ 1) การไม่ขับจี้รถที่สภาพไม่พร้อมใช้งาน เช่น ไม่มีไฟเลี้ยว สัญญาณไฟบกพร่อง ( $\bar{x} = 4.79$ ) 2) การไม่ขับ

แข่งรถบนถนนที่ไม่ใช่ถนนแข่งรถ ( $\bar{x} = 4.73$ ) 3) การชะลอความเร็วรถเมื่อถึงทางแยก/ทางโค้ง ( $\bar{x} = 4.63$ )

แต่ยังมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรางของผู้ขับขี่ที่ระดับมาก จำนวน 3 ข้อ คือ 1) การไม่ขับชิดคู่ขนานมาพร้อมกัน 2 คันหรือมากกว่า ( $\bar{x} = 4.12$ ) 2) การไม่พูดคุยโทรศัพท์ โดยถือหรือจับโทรศัพท์ขณะขับขี่รถ ( $\bar{x} = 3.89$ ) 3) การตรวจเช็คระดับน้ำมันเชื้อเพลิง ระบบเบรก และสัญญาณไฟเป็นประจำ ( $\bar{x} = 3.56$ )

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากราง แบ่งเป็น 4 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) ด้านพฤติกรรม การขับขี่ของคน 2) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย นโยบาย ขาดความเข้มงวด 3) ด้านสภาพถนน 4) ด้านสภาพแวดล้อม ข้อเสนอแนะ คือ 1) ด้านพฤติกรรม การขับขี่ของคน ควรณรงค์ปลูกจิตสำนึกเพื่อความปลอดภัย และสร้างเสริมทัศนคติที่ถูกต้องในการป้องกันอุบัติเหตุจากราง และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง 2) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย นโยบาย ควรมีการบังคับใช้กฎหมาย นโยบาย อย่างเข้มงวด 3) ด้านสภาพถนน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรประเมิน แก้ไขสภาพถนนให้ปลอดภัย 4) ด้านสภาพแวดล้อม ควรจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์การขับขี่ปลอดภัย

## 5.2 การอภิปรายผล

5.2.1 ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจากรางของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลก่อนและหลังการจัดโปรแกรม

การเกิดอุบัติเหตุจากรางของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากรมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลหลังการจัดโปรแกรม พบว่า ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจากรางลดลง โดยก่อนจัดโปรแกรม ผู้เข้าร่วมโครงการมีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุจากราง ร้อยละ 24.8 หลังการจัดโปรแกรม พบว่า มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุจากราง ร้อยละ 7.8

ทั้งนี้ เป็นผลจากการแต่งตั้งกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรางมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ซึ่งเป็นตัวแทนจากทุกคณะวิชา รวมทั้งสิ้น 9 คณะวิชา แบ่งเป็นคณะอนุกรรมการร่างนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจากราง คณะอนุกรรมการดำเนินการอบรมให้ความรู้ คณะอนุกรรมการดำเนินการพัฒนาสิ่งแวดล้อม ด้านการจราจร คณะทำงานด้านประชาสัมพันธ์ ร่วมวางแผน และดำเนินงาน ประกอบด้วย การกำหนดนโยบายมหาวิทยาลัย เรื่อง การป้องกัน

อุบัติเหตุจราจร การแข่งขันโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในที่ประชุมประจำเดือน การอบรมความรู้เรื่องอุบัติเหตุ และการป้องกัน โดยวิทยากรเป็นตำรวจที่มีประสบการณ์ในการพบเห็นปัญหาและความสูญเสียจากอุบัติเหตุ มีสื่อที่สะท้อนภาพเหตุการณ์จริงของผู้ประสบอุบัติเหตุต่างๆ รวมถึงสื่อรณรงค์ที่จัดในมหาวิทยาลัย ทั้งการเปิดวีดิทัศน์ผ่านทาง CCTV การประชาสัมพันธ์โดยการจัดบอร์ด แจกแผ่นพับ ติดป้ายไว้นิต ธรณรงค์ร่วมในกิจกรรมแคะแสดเกมส์ ร่วมรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ร่วมกับหน่วยงานระดับจังหวัด ประกวดออกแบบโปสเตอร์ป้องกันอุบัติเหตุ ให้อาจารย์ประจำวิชาสอดแทรกเข้าไปในการเรียนการสอน การกำหนดเส้นทางจราจรภายในมหาวิทยาลัย การปรับขอบถนนกำหนดที่จอด และห้ามจอดรถ รวมถึงการจัดทำโครงการ VUร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ทำให้กลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักและปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุได้เพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ กิตติพันธ์ แก้วกันยา(2552) ที่ศึกษาการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยการควบคุมความเร็วบนถนนมิตรภาพ จังหวัดขอนแก่น พบว่า จำนวนผู้บาดเจ็บระหว่างดำเนินการควบคุมความเร็ว ลดลงจาก 449 คน เป็น 319 คน และสอดคล้องกับการศึกษาของนุริยา หริมโตะสัน(2552) ที่ศึกษาการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา พบว่า หลังการดำเนินการหลากหลายรูปแบบการจัดกิจกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรอย่างยั่งยืน เช่น กิจกรรม “ดีเจเสียงใส ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” เป็นการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่นักเรียนและชุมชนบริเวณรอบโรงเรียน กิจกรรม “สานสัมพันธ์บ้านโรงเรียน” เป็นการร่วมมือแลกเปลี่ยนและแก้ปัญหาระหว่าง บ้านกับโรงเรียน ฯลฯ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดลง และสอดคล้องกับการศึกษาของไพศาล พลสำโรง,ประไพ พลสำโรง (2552) ที่ศึกษารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน สำหรับนักเรียนในโรงเรียนและประชาชนในชุมชน พบว่า หลังการให้ความรู้ความเข้าใจด้านการจราจรทางบก จัดกิจกรรมเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับนักเรียน และชุมชน สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 98 และสอดคล้องกับการศึกษาของจุฑารัตน์ สติปัญญา , เรวดี กระโหมวงค์ (2552) ที่ศึกษา การพัฒนามหาวิทยาลัยสร้างเสริมสุขภาพ : เครือข่ายความปลอดภัยทางถนน พบว่า หลังดำเนินการจัดทำแผนลดอุบัติเหตุทางถนนของมหาวิทยาลัยทักษิณ กำหนดนโยบาย ประกาศการบังคับใช้กฎจราจรในมหาวิทยาลัยสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาที่ขับขี่ ห้ามซ้อนสาม อัตราการบาดเจ็บลดลงร้อยละ 60.5 ในระยะเวลา 1 ปี และสอดคล้องกับการศึกษาของนิตยาภรณ์ สีหาบัว (2552) ที่ศึกษาการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน กรณีศึกษาบ้านโกทา ตำบล

ศิลา อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น พบว่า การใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน(Participation Action Research) ทุกกระบวนการ เริ่มจาก การคัดเลือกกลุ่มคนที่มาร่วมกิจกรรม การทำแผน และกำหนดแนวทางการดำเนินงาน การร่วมประเมินผล ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ(ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05) และสอดคล้องกับการศึกษาของ ไชยยุทธ ธนไพศาล (2552) ที่ศึกษา การพัฒนาเครือข่ายการมีส่วนร่วมของนักศึกษาในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในมหาวิทยาลัยขอนแก่นด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน พบว่า การใช้รูปแบบการมีส่วนร่วมของชุมชน(Participation Action Research) ในการดำเนินงาน ทำให้การเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงบ้างเล็กน้อย(ก่อน 184 ราย และหลัง 179 ราย) ยังไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ  $p>0.05$  และสอดคล้องกับการศึกษาของ รักชาติ ราชกิจ และคณะ (2552) ที่ศึกษา เครือข่ายภาคประชาสังคมกับการลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเชียงราย พบว่า จากการรวมเครือข่ายภาคประชาคมที่มีอยู่ในพื้นที่ระดมความคิด วิเคราะห์ กำหนดวัตถุประสงค์ความต้องการ วางแผนแก้ปัญหาร่วมกันกับภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเทศกาลสงกรานต์ของจังหวัดเชียงรายลดลงจากปี 2551 บาดเจ็บ 215 คน ปี 2552 บาดเจ็บ 164 คน

5.2.2 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา อาจารย์ และบุคลากร มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุลก่อนและหลังการจัดโปรแกรม

5.2.2.1 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยรวมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ของผู้เข้าร่วมโครงการ หลังการจัดโปรแกรม สูงกว่า ก่อนการจัดโปรแกรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05 โดยก่อนจัดโปรแกรม ผู้เข้าร่วมโครงการ มีพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.96$ ) หลังการจัดโปรแกรม พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการ มีพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.17$ ) สอดคล้องกับการศึกษาของ ลักษณ์ สัมมานิธิ (2553) ที่ได้ศึกษา การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยด้าน ความตั้งใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จากผู้เข้าร่วมโครงการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}< 0.001$ ) และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}< 0.05$ ) และสอดคล้องกับการศึกษาของ ศิโรตม์

พรหมวิหาร(2551) ที่ได้ศึกษา กระบวนการมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง พบว่า การปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากเข้าร่วมกิจกรรม มีค่าเฉลี่ยมากกว่าก่อนเข้าร่วมกิจกรรม และสอดคล้องกับการศึกษาของสุพจน์ ยอดสวาท (2546) ที่ได้ศึกษาการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่ตามกฎจราจร : กรณีศึกษานักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพชุมแพ อ.ชุมแพ จ.ขอนแก่น ผลการวิจัย พบว่า หลังการทดลอง กลุ่มทดลองมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎจราจรเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการศึกษาของพัฒนา จินวงษ์ (2539:109)ที่ได้ศึกษาการประยุกต์ทฤษฎีความสามารถตนเองต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายชั้นมัธยมปลาย จังหวัดนครราชสีมา โดยจัดกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้กับกลุ่มทดลอง ผลการวิจัย พบว่า หลังการทดลอง คะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นจากก่อนการทดลอง และสอดคล้องกับการศึกษาของ วิภาดา จุฑพลกุล(2538:82) ที่ได้ศึกษา การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยกลุ่มเพื่อนอาสาสมัคร โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดเพชรบูรณ์ โดยจัดกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้กับกลุ่มทดลอง ผลการวิจัย พบว่า ก่อนการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ 59.93 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 8.54 หลังการทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเท่ากับ 69.72 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 7.93

5.2.2.2 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ใช้รถยนต์ คะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ใช้รถยนต์ ของผู้เข้าร่วมโครงการ พบว่า ผู้เข้าร่วมโครงการมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถยนต์ เพิ่มขึ้นจากก่อนเข้าร่วมโครงการอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการอบรมให้ความรู้ การณรงค์ผ่านสื่อต่างๆจะเน้นการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และอาจเนื่องจากการบังคับใช้มาตรการไม่เข้มงวด การณรงค์เป็นการประชาสัมพันธ์เพื่อขอความร่วมมือให้อาจารย์ บุคลากร และนักศึกษาตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร รวมถึงอาจเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่

รถยนต์ของอาจารย์ และนักศึกษาส่วนใหญ่จะปฏิบัติตามกฎจราจรอยู่แล้ว ทำให้คะแนนการปฏิบัติภายหลังการจัดโปรแกรมแตกต่างกันไม่มาก ไม่มีความแตกต่างกันทางสถิติ  $p > 0.05$

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย ในการนำไปใช้

- 1) ควรดำเนินกิจกรรม/โครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อปลูกจิตสำนึกนักศึกษา อาจารย์ บุคลากรในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างยั่งยืน
- 2) มหาวิทยาลัยควรมีนโยบายระยะยาว และจัดสรรงบประมาณสนับสนุน เพื่อให้การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ลดลง
- 3) มหาวิทยาลัยควรมีการติดตามการปฏิบัติตามมาตรการด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจัง และควรมีมาตรการกับผู้ฝ่าฝืน เพื่อความปลอดภัย และเป็นแบบอย่างให้กับสถาบันการศึกษา และหน่วยงานอื่นๆ
- 4) นำผลการศึกษาเป็นแนวทางในการสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรต่อไป

#### 5.3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

เพื่อให้การศึกษาเกี่ยวกับการสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรมีความกว้างขวางและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จึงมีข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป ดังนี้ คือ

- 1) ควรศึกษาหารูปแบบ เทคนิค วิธีการในการรณรงค์ เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ รถยนต์ในสถานศึกษาอื่นๆ สถานประกอบการ หรือโรงงานอุตสาหกรรม
- 2) ควรศึกษาวิจัยรูปแบบการนำเอากระบวนการกลุ่มอื่นๆมาใช้ในการสร้างเสริมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจร
- 3) ควรศึกษามาตรการอื่นๆ ที่ควบคุมพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจร
- 4) ควรศึกษาวิจัยที่มุ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจราจรที่ยั่งยืน