สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ห้องสมุดงานวิจัย

บทที่ 5
สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาประสิทธิผลของการประยุกต์ โดยการนำรูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของ เพนเดอร์ และกระบวนการกลุ่ม เพื่อส่งเสริมการป้องกันอุบัติภัยจรจรของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนบุณฑริกวิทยาคาร อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 80 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบกลุ่มละ 40 คน

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ในกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 80.0 และร้อยละ 72.5 ส่วนใหญ่อายุ 16 ปี คิดเป็นร้อยละ 82.5 และอายุ 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.5 ส่วนในกลุ่มเปรียบเทียบ ทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่อายุ 16 ประสบการณ์การขับขี่รถจักยานยนต์ พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่อยู่ในระหว่าง 0-3 ปี กลุ่มทดลองส่วนใหญ่เดินทางมาโรงเรียนด้วยรถจักรยานยนต์การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่นักเรียนใช้ขับขี่มาเรียนเป็นประจำ พบว่า รถจักรยานยนต์ที่นักเรียนขับขี่เป็นประจำ กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เป็นไม่ได้เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ ซึ่งรถจักรยานยนต์ที่ใช้ส่วนใหญ่มีบิดา–มารดาเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ ระยะทางจากที่พักมาโรงเรียนของทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่ ระยะทางระหว่าง 0-10 กิโลเมตร กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนครั้ง ของการประสบอุบัติเหตุ ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2552) พบว่ากลุ่มทดลองส่วนและกลุ่มเปรียบเทียบ ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 1-3 ครั้งทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ได้รับอุบัติเหตุเล็กน้อย หลังจากรับการรักษาจากการได้รับอุบัติเหตุ พบว่า ไม่มีความพิการ ทั้งสองกลุ่ม การได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจร พบว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารใกล้เคียงกัน โดยส่วนใหญ่รับรู้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อโทรทัศน์ การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกเนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่ไม่เคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียก สำหรับผู้ที่ถูกตำรวจเรียกจับส่วนใหญ่สาเหตุเนื่องจากการไม่สวมหมวกนิรภัยคิด ส่วนขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ที่ทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ 125 ซีซี การสวมหมวกนิภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้ง

กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่มีการสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การตรวจสภาพซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับขี่ประจำ พบว่า กลุ่มทดลอง และกลุ่มเปรียบเทียบส่วนใหญ่เคยซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับ

5.1.2 ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจรไม่แตกต่างกันทางสถิติ แต่ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้น 4.02 คะแนน (95%CI : 3.34 ถึง 4.70) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลองพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 4.0 คะแนน (95%CI : 3.4 ถึง 4.6) ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของผลต่างคะแนนความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจรก่อนและหลังการทดลองของทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) โดยเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 3.9 คะแนน (95%CI : 3.2 ถึง 4.6) จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองมีความรู้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจรสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบด้วย

5.1.3 การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติภัยจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติภัยจราจร ไม่แตกต่างกันทางสถิติ และภายหลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้น 5.37 คะแนน (95%CI : 4.15 ถึง 6.59) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลองพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.60 คะแนน (95%CI : 4.5 ถึง 6.6) ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของผลต่างคะแนนการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติภัยจราจร ก่อนและหลังการทดลองของทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มทดลองมีการรับรู้เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) โดยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 5.3 คะแนน (95%CI : 3.63 ถึง 6.14) จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติภัยจราจร สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบด้วย

5.1.4 การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติภัยจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติภัยจราจรไม่แตกต่างกันทางสถิติ และภายหลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้น 14.0 คะแนน (95%CI : 13.1 ถึง 14.9) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลองพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 13.8 คะแนน (95%CI : 12.9 ถึง 14.9) ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของผลต่างคะแนนการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติภัยจราจรก่อนและหลังการทดลองของทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มทดลองมีการรับรู้การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) โดยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 14.3 คะแนน (95%CI : 2.53 ถึง 4.84) จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติภัยจราจรสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบด้วย

5.1.5 การรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจรไม่แตกต่างกันทางสถิติ และภายหลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนการการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้น 6.0 คะแนน (95%CI : 4.9 ถึง 7.1) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลองพบว่า เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 6.5 คะแนน (95%CI : 5.6 ถึง 7.3) ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของผลต่างคะแนนการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจรก่อนและหลังการทดลองของทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจรเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) โดยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 11.1 คะแนน (95%CI : 5.2 ถึง 7.5) จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองมีการรับรู้ความสามารถตนเองในการป้องกันอุบัติภัยจราจรสูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบด้วย

5.1.6 ทัศนคติในการป้องกันอุบัติภัยจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนทัศนคติในการป้องกันอุบัติภัยจราจรไม่แตกต่างกันทางสถิติ และภายหลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนทัศนคติในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้น 10.1 คะแนน (95%CI :

8.7 ถึง 11.4) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลองพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 10.1 คะแนน (95%CI : 0.6 ถึง 8.4) ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของผลต่างคะแนนทัศนคติในการป้องกันอุบัติภัยจราจรก่อนและหลังการทดลองของทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มทดลองมีทัศนคติในการป้องกันอุบัติภัยจราจรเพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) โดยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 9.8 คะแนน (95%CI : 8.4 ถึง 11.2) จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองทัศนคติในการป้องกันอุบัติภัยจราจร สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบด้วย

5.1.7 การปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจราจร

ผลการศึกษาพบว่า ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจราจร ไม่แตกต่างกันทางสถิติ และภายหลังการทดลองพบว่า กลุ่มทดลองมีคะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้น 10.1 คะแนน (95%CI : 8.7 ถึง 11.4) เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนการทดลองพบว่าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 16.6 คะแนน (95%CI : 15.8 ถึง 17.5) ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของผลต่างคะแนนการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจราจร ก่อนและหลังการทดลองของทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มทดลองมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพิ่มขึ้นมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.001) โดยมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 16.7 คะแนน (95%CI : 15.7 ถึง 17.7) จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองมีการปฏิบัติตัวในการป้องกันอุบัติภัยจราจร สูงขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบด้วย

5.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ 2 ประเด็นด้วยกัน คือ ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

5.2.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาวิจัย

5.2.2.1 การศึกษางานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้โปรแกรมสุขศึกษาโดยประยุกต์รูปแบบการส่งเสริมสุขภาพของเพนเดอร์ร่วมกับกระบวนการกลุ่มมาเป็นกรอบในการจัดกิจกรรมประกอบด้วย การให้ความรู้การใช้ตัวแบบการใช้ตัวแบบนักเรียนผู้มีประสบการณ์ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การสอนและสาธิต การประชุมกลุ่ม การร่วมกันวิเคราะห์ การวางแผนในการ

ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การปฏิบัติตัวในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย การฝึกตรวจสภาพและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ การให้คำปรึกษารายกลุ่ม การให้คำปรึกษารายบุคคล การแสดงบทบาทสมมุติ เกมส์ การให้ความรู้ผ่านเสียงตามสาย และการกระตุ้นเตือนโดยการโทรศัพท์ เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจร

5.2.1.2 จากการศึกษาพบว่า กลุ่มทดลอง มีความรู้ การรับรู้ และมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจรไปในทิศทางที่ดีขึ้นภายหลังการจัดกิจกรรม ดังนั้น จึงควรมีการขยายผลการดำเนินงานการป้องกันอุบัติภัยจราจรให้ครอบคลุมโรงเรียนต่าง ๆ โดยเฉพาะโรงเรียนในระดับมัธยมศึกษาทุกแห่ง รวมทั้งมีการประสานนโยบายการดำเนินงานร่วมกับองค์กรภาครัฐและเอกชนในระดับพื้นที่เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องต่อไป

5.2.1.3 จากการศึกษาครั้งนี้ ทำให้เกิดแกนนำเยาวชนในการป้อนอุบัติภัยจราจร ดังนั้น จึงควรมีการประสานงานกับทางโรงเรียน เพื่อให้แกนนำที่ผ่านการทำกิจกรรมได้มีส่วนร่วมในการผลักดันโครงการต่างๆที่มีส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติภัยจราจร เพื่อให้เกิดความยั่งยืนและเป็นแบบอย่างให้แก่นักเรียนในชั้นเรียนอื่นต่อไป

5.2.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

5.2.2.1 การทำวิจัยในรูปแบบเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เพื่อประเมินผลการดำเนินการวิจัยและปรับปรุงพัฒนาการวิจัย เพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจร ที่ยั่งยืนและถาวรต่อไป

5.2.2.2 ควรจะขยายเวลาในการดำเนินการวิจัยให้มากกว่า 3 เดือน คือ อย่างน้อย1 ปี เพื่อให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎจราจรอย่างมีประสิทธิผลมากขึ้น

5.2.2.3 ควรให้ผู้เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการวิจัย

5.2.2.4 ควรมีการประสานงานกับทางโรงเรียนให้มีการพิจารณาเพิ่มแบบบันทึกการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติภัยจราจรไว้ในแบบอนามัยโรงเรียน