

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

การศึกษาผลของการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสียงใช้ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอกำแพงแก้ว จังหวัดยโสธร ซึ่งเป็นการวิจัยกึ่งทดลอง (Quasi – Experimental Research) โดยมีกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาในครั้งนี้คือ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 84 คน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง จำนวน 42 คน และกลุ่มเปรียบเทียบ จำนวน 42 คน ใช้ระยะเวลาในการทดลองรวมทั้งสิ้น 12 สัปดาห์ สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

#### 1. สรุปผลการวิจัย

##### 1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะโดยทั่วไปพบว่า เพศและอายุ ทั้งสองกลุ่มไม่แตกต่างกัน โดยกำลังศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาปีที่ 4 – 6 สถานภาพการพักอาศัยของนักเรียน ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่กับบิดามารดา รายได้ของครอบครัวต่อเดือนส่วนใหญ่ไม่เกิน 5,000 บาทต่อเดือนมีเพียงส่วนน้อยที่มีรายได้เกิน 15,000 บาทต่อเดือน ส่วนระยะทางในการเดินทางมาโรงเรียนมีระยะทางจากบ้านพักจนมาถึงโรงเรียนระหว่าง 5 – 10 กิโลเมตรเป็นส่วนใหญ่ และการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลจากการดูโทรทัศน์ รองลงมาคือจากหนังสือพิมพ์ ส่วนการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่านักเรียนทั้งสองกลุ่มล้วนมีใบอนุญาตขับขี่เกินกว่ากึ่งหนึ่ง และมีประสบการณ์ในการขับขี่มาแล้วประมาณ 2 – 5 ปี สำหรับการเคยได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่ามีเป็นส่วนน้อยเท่านั้นที่เคยได้รับหรือเคยเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยในกลุ่มทดลองพบว่าเคยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เป็นผู้ขับขี่มากที่สุด ส่วนในกลุ่มเปรียบเทียบพบว่าเคยเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยที่เป็นผู้ซ้อนมากกว่า

##### 1.2 ความรู้เรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และกฎหมายจราจร

ก่อนการทดลอง กลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบมีค่าเฉลี่ยคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจร ไม่แตกต่างกันทางสถิติ หลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น 1.40 คะแนน ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทาง





กันทางสถิติ หลังการทดลอง พบว่ากลุ่มทดลองมีคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 4.45 คะแนน ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ 2.55 คะแนน ซึ่งมากกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อเปรียบเทียบความต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบ พบว่ากลุ่มทดลองมีผลต่างค่าเฉลี่ยของคะแนนความรู้มากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้วยเช่นกัน จะเห็นได้ว่ากลุ่มทดลองมีความตั้งใจในการปฏิบัติตัวเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าก่อนการทดลองและมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานข้อที่ 1.4.2.6 และจากการสังเกตพฤติกรรมการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ หลังการทดลอง แยกรายชื่อ พบว่า

การสวมหมวกนิรภัย การขับขี่ซ้อนเกิน 1 คน การสังเกตจุดเสี่ยง การชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยกทางร่วม การให้สัญญาณไฟ/มือ ขณะเลี้ยวรถ พบว่าหลังการทดลอง กลุ่มทดลองพฤติกรรมอยู่ในระดับดีและมีค่าเฉลี่ยคะแนนจากการสังเกตพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจราจรมากกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

## 2. ข้อเสนอแนะ

จากข้อสรุปผลการศึกษาศึกษาการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยงใช้ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอคำเขื่อนแก้ว จังหวัดยโสธร ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ 2 ส่วน คือ ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา และข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

### 2.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

2.1.1 จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่าในกระบวนการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ ฮิยาริฮัตโตะ ซึ่งมีการประชุมเชิงปฏิบัติการ โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและแกนนำนักเรียนเข้าทำการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชน เพื่อยืนยันและระบุจุดเสี่ยงลงในแผนที่ จึงทำให้ประชาชนในบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงนั้นได้ร่วมยืนยันถึงเหตุการณ์ที่เคยเห็นหรือเคยเกิดอุบัติเหตุขึ้น และเกิดความตระหนักมากยิ่งขึ้น ดังนั้นควรมีการประชาสัมพันธ์ในชุมชนเป็นประจำ สม่ำเสมอ รวมทั้งการดำเนินการติดตั้งป้ายเตือนจุดเสี่ยงขึ้นในบริเวณที่มีสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นด้วย

2.1.2 จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า นักเรียนที่เคยเกือบได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จะทำให้นักเรียนเกิดความระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น และถ้าได้รับความรู้

ความเข้าใจในการจับจีทีถูกต้อง รวมถึงการได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนบริเวณเส้นทางที่สัญจรอยู่เป็นประจำ จะทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมในด้านการจับจีทีถูกต้อง และระมัดระวังเมื่อผ่านเส้นทางที่เป็นจุดเสี่ยงนั้น ๆ มากกว่า รวมถึงสามารถแนะนำให้กับเพื่อนนักเรียนคนอื่นๆ ได้ด้วย

2.1.3 จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า นักเรียนให้ความสนใจในการสอบเพื่อขอมีใบอนุญาตขับขี่มากเป็นพิเศษ เนื่องจากต้องลาหยุดเรียนทั้งวันในการไปสอบขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งทำให้เสียเวลาในการเรียนได้ ดังนั้นทางโรงเรียนควรมีการประสานงานกับสำนักงานขนส่งจังหวัด ในการจัดอบรมเพื่อให้มีการสอบรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่โรงเรียนทุกปี เพื่อให้นักเรียนได้มีการทดสอบความรู้ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และสามารถปฏิบัติตามกฎจราจรได้ถูกต้อง และยังเป็นการกระตุ้นให้นักเรียนเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร

2.1.4 จากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า ในการเลือกโรงเรียนที่เป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มเปรียบเทียบนั้นควรพิจารณาถึงนโยบายในการดำเนินกิจกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรร่วมด้วย เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน รวมทั้งขยายผลไปยังโรงเรียนเครือข่ายได้ด้วย

## 2.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.2.1 สามารถนำกระบวนการสร้างแผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ฮิยาริ ฮัต โตะ ไปประยุกต์ใช้กับกลุ่มประชาชนอื่นๆ ได้นอกจากกลุ่มนักเรียนแล้ว ยังมีกลุ่มแกนนำในชุมชนอื่นๆ ที่สามารถดำเนินงานในการเป็นชุมชนต้นแบบด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรปลอดภัยได้ เช่น กลุ่มอาสาสมัครป้องกันพลเรือน หรืออาสาสมัครสาธารณสุข เพราะกลุ่มวัยดังกล่าว เป็นกลุ่มวัยที่สามารถแยกแยะเหตุปัจจัยต่างๆ ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ดี อีกทั้งยังเป็นกลุ่มวัยที่มีส่วนในการช่วยเหลือสังคมในด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรได้อีกแรงหนึ่งนอกเหนือจากการบังคับใช้กฎหมาย

2.2.2 สามารถนำการประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง แผนที่ “ฮิยาริ ฮัต โตะ” ร่วมกับการใช้ทฤษฎีทางพฤติกรรมศาสตร์อื่นๆ เช่น ทฤษฎีแรงสนับสนุนทางสังคม หรือแนวคิด Precede – Proceed Model ซึ่งแนวคิดนี้เป็นการดำเนินงานโดยการจัดวางแผนงาน/โครงการ ที่มีการพิจารณาถึงปัจจัยหลายประการ ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น ปัจจัยนำ ได้แก่ ความรู้ ทักษะ การรับรู้ค่านิยม ปัจจัยเอื้อ ได้แก่ ความพอเพียงของทรัพยากร การมีทักษะ และปัจจัยเสริม ได้แก่

กฎ ระเบียบ สถาบัน เพื่อน ครูและผู้ปกครอง เป็นต้น มาใช้ในการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เพื่อนำไปใช้ในพัฒนาพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุได้

2.2.3 ควรใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน เช่นการทำประชาคม เพื่อให้เกิดเป็นนโยบายหรือข้อบังคับ กฎระเบียบของชุมชน รวมทั้งความร่วมมือจากหลายภาคส่วนในการดำเนินงานการสร้างป้ายเตือนจุดเสี่ยงที่ทำให้ทุกคนที่ใช้เส้นทางจราจรได้สังเกต และเกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน เป็นการสร้างจิตสำนึกที่ดีให้กับคนในชุมชนเพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่ถูกต้อง