

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (descriptive study) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี ในด้านตัวบุคคลและด้านยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างคือนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช ที่ใช้รถจักรยานยนต์ขับขี่เป็นพาหนะเดินทางมาโรงเรียน ตั้งแต่ปีการศึกษา 2543 จนถึงวันที่เก็บข้อมูล จำนวน 250 คน จากประชากร 706 คน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน ทำการรวบรวมข้อมูลระหว่าง 9-13 กรกฎาคม 2544 โดยใช้แบบสอบถามที่ผู้ศึกษาสร้างขึ้นตามแนวคิดหลักระบาควิทยาของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งได้รับการตรวจสอบความตรงของเนื้อหาและความเหมาะสมของการใช้ภาษาจากผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน หลังจากการปรับปรุงแก้ไข ได้นำไปทดลองใช้กับนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 30 ราย ได้ค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคเท่ากับ .85 จากนั้นนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.2 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 38 ศึกษาอยู่ชั้น ม.6 มีอายุเฉลี่ย 16.9 ปี ร้อยละ 84 พักอาศัยอยู่ในเขตอำเภอเมือง มีระยะทางจากที่พักถึงโรงเรียนเฉลี่ย 4.87 กิโลเมตร

ข้อมูลการใช้รถ พบว่า รถที่ใช้ขับขี่มาโรงเรียน ร้อยละ 98 เป็นรถในครอบครัว โดยร้อยละ 96 เป็นรถที่ได้รับการจดทะเบียน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 67.2 มีใบอนุญาตขับขี่ซึ่งร้อยละ 98.2 ของผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ ได้มาโดยการสอบ และร้อยละ 1.8 ได้มาโดยการซื้อ ระยะเวลาของการได้รับใบขับขี่ร้อยละ 41.2 ได้รับมานาน 1 ปี รองลงมา ร้อยละ 16.4 ได้รับมานาน 2 ปี มีประสบการณ์ในการขับขี่เฉลี่ย 4.43 ปี โดยร้อยละ 51.6 มีประสบการณ์ในการขับขี่ระหว่าง 2-5 ปี รองลงมา ร้อยละ 40 มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 5 ปี

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ในรอบปีที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.2 มีประวัติเคยได้รับอุบัติเหตุ โดยร้อยละ 58.6 ของกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุ เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 30.1 และ 21.8 เกิดขึ้นขณะเดินทางไปโรงเรียน และเดินทางกลับจากโรงเรียน ตามลำดับ ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ร้อยละ 51.1 และ 49.6 เกิดในลักษณะรถจักรยานยนต์แล่นล้ม และชนกับรถคันอื่น ตามลำดับ สภาพการณ์ขณะเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 54.1 เกิดจากมีรถ คน ตั้ว วิ่งตัดหน้า ร้อยละ 31.6 และ 24.8 ขับขี่รถด้วยความเร็วและฝนตก ถนนลื่น ตามลำดับ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ร้อยละ 71.4 เป็นอาการบาดเจ็บเล็กน้อย

การได้รับข้อมูลข่าวสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.4 เคยได้รับข่าวความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ โดยร้อยละ 84.8 ได้รับจากวิทยุ โทรทัศน์ และร้อยละ 68 ได้จากครู อาจารย์ สำหรับความต้องการด้านข้อมูลข่าวสาร พบว่า ร้อยละ 74 ต้องการได้รับข่าวสารความรู้เพิ่มเติม ซึ่งกลุ่มที่ต้องการความรู้ข่าวสารร้อยละ 85.4 ต้องการความรู้เกี่ยวกับการตรวจสภาพรถ ร้อยละ 53.5 และ 49.7 ต้องการเกี่ยวกับเรื่องการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง

ในการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุได้แบ่งระดับการปฏิบัติออกเป็น 3 ระดับ คือการปฏิบัติอยู่ในระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ได้ผลดังนี้

2.1 การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยรวม ซึ่งประกอบด้วย ด้านบุคคล และด้านยานพาหนะ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 63.76 คะแนน โดยมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 29 คะแนนสูงสุดเท่ากับ 96 จากคะแนนเต็ม 100 กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.2 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.4 และ 14.4 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับสูง และระดับต่ำ ตามลำดับ (ตาราง 9)

2.2 กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านบุคคล ซึ่งประกอบด้วย การดูแลสุขภาพด้านร่างกาย ด้านอารมณ์และจิตใจ ด้านทักษะและพฤติกรรมจราจรขับขี่ และด้านการหลีกเลี่ยงแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมา ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 48.09 คะแนน โดยมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 22 คะแนนสูงสุดเท่ากับ 73 จากคะแนนเต็ม 76 กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 68.8 มีการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.0 และ 15.2 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับสูง และระดับต่ำ ตามลำดับ (ตาราง 10) ด้านแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมา พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.6 มีการป้องกันอุบัติเหตุโดยหลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมาได้ในระดับสูง ด้านทักษะและพฤติกรรมจราจรขับขี่ พบว่า ร้อยละ 61.2 มีทักษะและพฤติกรรมจราจรขับขี่ในระดับปานกลาง ด้านการดูแลสุขภาพร่างกาย พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 42.0 มีการป้องกันอุบัติเหตุโดยดูแลสุขภาพร่างกายได้ในระดับปานกลาง และด้านอารมณ์และจิตใจ พบว่า ร้อยละ 79.2 มีการป้องกันอุบัติเหตุโดยควบคุม

เรื่องอารมณ์และจิตใจได้ในระดับต่ำ และเมื่อเทียบคะแนนเฉลี่ยเป็นร้อยละของคะแนนเต็มของแต่ละด้าน พบว่า การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านการหลีกเลี่ยงแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมา มีคะแนนการปฏิบัติในระดับสูงมากที่สุดคือร้อยละ 78.6 รองลงมาคือด้านทักษะและพฤติกรรมการขับขี่ร้อยละ 66.2 ด้านการดูแลสุขภาพร่างกายร้อยละ 60 ส่วนด้านอารมณ์และจิตใจมีคะแนนการปฏิบัติระดับต่ำที่สุดคือร้อยละ 39.2 (ตาราง 11)

ด้านการดูแลสุขภาพ กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติดูแลตนเองเป็นบางครั้งมากกว่าปฏิบัติเป็นประจำและไม่ปฏิบัติ โดยพบว่า ร้อยละ 67.6 ปฏิบัติเป็นบางครั้งในการหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเจ็บป่วย เช่น เป็นไข้หวัดหรือปวดศีรษะ รองลงมาได้แก่ ร้อยละ 64.6 จะขับขี่รถถึงแม้จะอ่อนเพลียเป็นบางครั้ง และร้อยละ 44.8 หลีกเลี่ยงการขับขี่เมื่อรับประทานยาที่ทำให้สภาพการรับรู้ลดลง ตามลำดับ (ตาราง 12)

ด้านอารมณ์และจิตใจ กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุเป็นบางครั้งมากกว่าปฏิบัติเป็นประจำและไม่ปฏิบัติ โดยพบว่า ร้อยละ 66.8 ปฏิบัติเป็นบางครั้งในการมองป้ายโฆษณาต่างๆ ตามตึกหรือข้างถนนขณะขับขี่ รองลงมาได้แก่ ร้อยละ 61.6 ปฏิบัติเป็นบางครั้งเกี่ยวกับการครุ่นคิดถึงปัญหาต่างๆ ที่ไม่สบายใจขณะขับขี่ และร้อยละ 57.2 ชอบคิดสิ่งเพิกเฉยในขณะขับขี่ ตามลำดับ (ตาราง 13)

ด้านทักษะและพฤติกรรมการขับขี่ กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุที่ถูกต้องเป็นประจำอยู่ระหว่างร้อยละ 60-80 ในเรื่อง ขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดซ้ายของช่องทางเดินรถ ควรจอดต้องข้างขวามีรถด้านหลังแซงขึ้นมาหรือไม่ก่อนก่อนจะแซงรถคันอื่น ลดความเร็วเมื่อขับขี่ถึงทางโค้ง ระวังระวังเป็นพิเศษเมื่อขับขี่รถในเส้นทางที่ไม่คุ้นเคย ไม่ขับขี่ผาดโผนแสดงความสามารถให้เพื่อนเห็น ชะลอความเร็วเมื่อพบคน/สัตว์ ข้างหน้ากำลังจะข้ามถนน และชะลอความเร็วเมื่อสภาพถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ตามลำดับ และมีการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุเป็นบางครั้งอยู่ระหว่างร้อยละ 60-75 ในเรื่อง ขับขี่รถด้วยความเร็วสูงเมื่อถนนเรียบและถนนว่าง การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถ ขับขี่รถด้วยความเร็วแล้วเบรคกระทันหันเมื่อเห็นสัญญาณไฟแดง ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยมือข้างเดียว ขับขี่รถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงบางสถานการณ์ หุยครดล้อมทางม้าลายหรือหยุดเลยเส้นให้หยุดเนื่องจากขับขี่เร็วแล้วเบรคไม่ทัน และการให้เพื่อนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน(ซ้อนสาม) ตามลำดับ (ตาราง 14)

ด้านการหลีกเลี่ยงแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมา กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุที่ถูกต้องเป็นประจำมากที่สุดโดยพบว่าร้อยละ 76.8 ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสมจนรู้สึกมีนเมา รองลงมาร้อยละ 72 หลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มที่มียากระตุ้น

ประสาทผสมก่อนขับขี และร้อยละ 68.4 หลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ผสมก่อนขับขี (ตาราง 15)

2.3 กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะซึ่งประกอบด้วย การดูแลเกี่ยวกับเส้นทาง ระบบไฟ-ไฟเขียว สภาพเบรค คลัช กระจกส่องข้าง และการไม่ตัดแปลงรถ ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 15.67 คะแนน โดยมีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 6 คะแนนสูงสุดเท่ากับ 24 จากคะแนนเต็ม 24 กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 54.4 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 24 และ 21.6 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับสูงและระดับต่ำ ตามลำดับ (ตาราง 16) ส่วนใหญ่มีการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องเป็นประจําอยู่ระหว่างร้อยละ 50-80 ในเรื่อง การเปลี่ยนยางรถจักรยานยนต์ เมื่อพบว่าดอกยางเริ่มเสื่อม และปรับระดับกระจกมองข้างรถจักรยานยนต์ให้มีความเหมาะสมก่อนขับขี ตามลำดับ และมีการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะไม่ถูกต้องเป็นบางครั้งร้อยละ 59.2 ในเรื่อง การตรวจสภาพเส้นทาง แรงดันลมยางและรอยฉีกขาดก่อนขับขี และร้อยละ 50.8 ในเรื่อง การตรวจดูความเรียบร้อยและการใช้งานของระบบ ไฟหน้า-ไฟท้ายและไฟเขียว ก่อนขับขี (ตาราง 17)

อภิปรายผลการศึกษา

1. การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยรวมซึ่งประกอบด้วย ด้านบุคคล และด้านยานพาหนะ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.2 และ 16.4 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง และระดับสูง ตามลำดับ ร้อยละ 14.4 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับต่ำ การที่กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุได้ในระดับปานกลางและระดับสูง อธิบายได้ว่า เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92.4 เคยได้รับข่าวสารความรู้โดยเฉพาะผ่านสื่อวิทยุ โทรทัศน์ และได้รับจากครู อาจารย์ ในโรงเรียน ซึ่งการได้รับความรู้ผ่านสื่อใดก็ตาม เชื่อว่าก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขีไปในทางที่ถูกต้อง สอดคล้องกับ วิจิตร บุญยะโทตระ (2536, หน้า 25-26) ที่กล่าวว่า การให้การศึกษาอบรมจะทำให้คนมีความรู้ในการป้องกันตนเองและเกิดจิตสำนึกความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อายุ การมีทักษะและประสบการณ์ขับขี เป็นต้น กล่าวคือ อายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี เมื่ออายุมากขึ้นพฤติกรรมการขับขีจะดีขึ้น ในการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 16.9 ปี ซึ่งผ่านระยะวัยรุ่นตอนต้นเข้าสู่ระยะวัยรุ่นตอนกลาง เมื่อวุฒิภาวะสูงขึ้นจึงทำให้การปฏิบัติดีขึ้น ด้านทักษะและประสบการณ์การขับขีนั้น กลุ่มตัวอย่างมีระยะเวลาขับขีเฉลี่ย 4.43 ปี โดยร้อยละ 40 มีระยะเวลาขับขีมากกว่า 5 ปี จึงมีประสบการณ์ขับขีเพียงพอ มีการตัดสินใจควบคุมรถยนต์ได้ดีพอ สอดคล้องกับ วิจิตร บุญยะโทตระ (2536, หน้า 21-25) และเกรียงศักดิ์ กองพลพรหม (2537, หน้า 40-43) ที่กล่าวว่า การมีประสบการณ์ขับขีมากจะทำให้ผู้ขับขีมีทักษะ

และความชำนาญ ตัดสินใจได้ดี นอกจากนี้ ความรู้เรื่องกฎจราจรเป็นสิ่งสำคัญ ผู้ขับขี่ต้องมีความรู้ความเข้าใจและนำไปใช้ได้ ดังนั้น ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 (2536, หน้า 70) กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบขับขี่เมื่ออายุ 18 ปี ขึ้นไป หรือมีใบขับขี่ชั่วคราวโดยต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี เพราะการได้รับใบขับขี่หมายถึงผู้ขับขี่ได้ผ่านการทดสอบการใช้ยานพาหนะที่ถูกหลักมาแล้ว จากการศึกษา พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 67.2 มีใบอนุญาตขับขี่รถ ในจำนวนนี้ร้อยละ 98.2 ได้รับใบขับขี่ได้ผ่านการทดสอบความรู้ทั้งทฤษฎีและการปฏิบัติมาก่อน

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.2 เคยได้รับอุบัติเหตุ โดยกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 58.6 เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง การเกิดอุบัติเหตุเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการรับรู้ในการปฏิบัติที่ดีขึ้น เพราะการได้รับอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลรับรู้ถึงสภาวะคุกคามของอุบัติเหตุและเห็นผลกระทบที่เกิดขึ้น ทำให้บุคคลปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตนเองให้ดีขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ บัญชา มณีคำ (2538, หน้า 124) ที่ศึกษาเรื่องความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 447 คน พบว่า จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง มีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีกว่ากลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 1 ครั้ง เพราะการได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ถึงแม้จะมีผลกระทบให้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย แต่บุคคลจะเกิดการตระหนักและเห็นคุณค่าของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

2. กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านบุคคล ซึ่งประกอบด้วย การดูแลสุขภาพด้านร่างกาย ด้านอารมณ์และจิตใจ ด้านทักษะและพฤติกรรมการขับขี่ และด้านการหลีกเลี่ยงแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมา พบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 68.8 และ 16 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลางและระดับสูง ตามลำดับ และมีการปฏิบัติอยู่ในและระดับต่ำร้อยละ 15.2 โดยมีการปฏิบัติป้องกันด้านการหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมาดีกว่าทุกด้าน การที่กลุ่มตัวอย่างปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุด้านบุคคลในระดับสูง โดยเฉพาะด้านการหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์และสิ่งมีนเมา อธิบายได้ว่า อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.2 เป็นเพศหญิงซึ่งมักจะมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์น้อยกว่าเพศชาย และเนื่องจากในปัจจุบันได้มีการใช้มาตรการทางกฎหมายควบคุมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ถัก กอแสงเรือง, 2528, หน้า 16) ที่ห้ามมิให้ขับขี่รถขณะเมาหรือของเมาอย่างอื่น และกำหนดว่าถ้ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุราและระวางโทษจำคุก 3 เดือน หรือปรับ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (บุญยสิทธิ์ รอดชะพรหม, 2536, หน้า 84-85; สุนันทา ศรีวิวัฒน์และคณะ, 2540, หน้า 3) ดังนั้น จึงทำให้มีการหลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มที่มี

แอลกอฮอล์แล้วนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เหมาะสมได้ ถึงแม้ว่าจะยังไม่มีความหมาย กำหนดอายุการดื่มสุราของประชาชนเหมือนในต่างประเทศก็ตาม ส่วนด้านการดูแลสุขภาพร่างกาย และด้านทักษะและพฤติกรรมกรขับขี่ที่มีคะแนนการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุระดับปานกลาง เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างได้มีการปฏิบัติเป็นบางครั้งและปฏิบัติเป็นประจำในเรื่อง หลีกเลี่ยงการ ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อไม่สบายหรือหลังรับประทานยาที่ทำให้สภาพการรับรู้ลดลง มีการสวม หมวกนิรภัย มีการลดความเร็วเมื่อถึงทางโค้งหรือถนนเรียบ มีการชะลอความเร็วเมื่อพบคนหรือ สัตว์อยู่ข้างหน้าหรือถนนขรุขระ เป็นต้น (ตาราง 12, 14) ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นผลมาจากการที่กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 92.4 ได้รับความรู้ข้อมูลข่าวสารจากแหล่งต่างๆ และร้อยละ 40 มีประสบการณ์การขับขี่ ที่มากกว่า 5 ปี ทำให้สามารถปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุได้

ส่วนการปฏิบัติป้องกันอุบัติเหตุด้านอารมณ์และจิตใจ ที่พบว่ามีความคะแนนการปฏิบัติ อยู่ในระดับต่ำ อธิบายได้ว่าอาจเนื่องจาก ตามธรรมชาติของวัยรุ่นมักมีอารมณ์ที่คึกคะนอง มีการ ขับขี่ยานพาหนะอย่างทำทนาย (จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ, 2541, หน้า 17) ชอบเสี่ยง ชอบความ ตื่นเต้น ชอบฝ่าฝืนกฎจราจร ระมัดระวังน้อย (วิจิตร บุญชะโทตระ, 2536, หน้า 21) ใจร้อน วุฒิกวาระทางอารมณ์ยังไม่ดีพอ การแสดงออกจึงเป็นไปตามความพอใจคน (บัญญัติ มณีคำ, 2538, หน้า 123) จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติที่เป็นพฤติกรรมเสี่ยงดังการปฏิบัติที่พบในการศึกษา ได้แก่ ร้อยละ 43.2 ปฏิบัติเป็นประจำในการขับขี่รถหลังเวลาที่ง่วงซึ่งอาจทำให้สภาพร่างกาย ไม่พร้อมและง่วงนอน ร้อยละ 58.4 ปฏิบัติเป็นประจำในการร้องเพลงหรือพูดคุยกับคนซ้อนท้าย ขณะขับขี่ ร้อยละ 46.4 และ 66.8 ปฏิบัติเป็นบางครั้งในการขับขี่รถด้วยอารมณ์หงุดหงิดและสนใจ ป้ายโฆษณาต่างๆและสิ่งแวดลอมข้างถนน ตามลำดับ (ตาราง 12-13) ซึ่งจะทำให้ไม่มีสมาธิ ขาดความระมัดระวัง และตัดสินใจผิดพลาด นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 47.2 และ 65.2 ยัง ปฏิบัติเป็นบางครั้งในการขับขี่โดยไม่ให้สัญญาณ ไฟหรือแตรขอกทางก่อนจะแซง และฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟบางสถานการณ์ ตามลำดับ (ตาราง 14) สอดคล้องกับการศึกษาของ อมรรัตน์ โพธิพรรค และคณะ (2538, หน้า 3-16) ที่ศึกษาพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ใน เขตกรุงเทพมหานครพบว่าผู้ขับขี่ไม่ให้สัญญาณไฟเขียว และการศึกษาของ วณิดา กำจัดัดสกร (2529, หน้า 152-155) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มา รักษาในโรงพยาบาลตาดสิน พบว่า ผู้ป่วยไม่เคร่งครัดต่อกฎจราจรมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟและแซง โดยไม่ให้สัญญาณไฟ เป็นต้น

3. กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุด้านยานพาหนะซึ่งประกอบด้วย การดูแลเกี่ยวกับเส้นทาง ระบบไฟ-ไฟเขียว สภาพเบรค คลัช กระจกส่องข้าง และการไม่ดัดแปลงรถ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 54.4 และ 24 มีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลางและระดับสูง ทั้งนี้อธิบายได้ว่า

อาจเนื่องจากมีการใช้มาตรการทางกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับรถ ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 6 (สัก กอแสงเรือง, 2528, หน้า 6) ที่ห้ามขับขี้อรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายให้เสื่อมเสียสุขภาพ มีอุปกรณ์ไม่ครบหรือใช้งานไม่ได้ดีมาขับขี สิ่งเหล่านี้ มีผลทำให้ผู้ขับขี้อรถต้องมีการจดทะเบียนและต่อทะเบียนรถทุกปี โดยรถต้องผ่านการตรวจสอบสภาพและมีอุปกรณ์เหมาะสมใช้งานได้ดีก่อน จากการศึกษา พบว่า รถในกลุ่มตัวอย่างใช้ขับขี้อรถ 96 ได้รับการจดทะเบียน (ตาราง 3) แสดงให้เห็นว่ารถเหล่านี้ได้รับการตรวจสอบความพร้อมของสภาพรถก่อนแล้วจึงจะได้รับการจดทะเบียนรถ นอกจากนี้พบว่า รถที่ใช้ขับขี้อรถ 98 เป็นรถในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างเอง ซึ่งนอกจากจะมีความเคยชินกับสภาพรถแล้วย่อมมีการบำรุงรักษารถให้มีสภาพดีเสมออันเป็นการป้องกันอุบัติเหตุในด้านสภาพยานพาหนะได้ ดังจากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติที่เป็นการป้องกันอุบัติเหตุด้านสภาพยานพาหนะ ได้แก่ ปฏิบัติเป็นประจำในการเปลี่ยนยางรถเมื่อดอกยางเริ่มเสื่อม ปฏิบัติเป็นบางครั้งในการตรวจสอบสภาพเส้นยางและรอยฉีกขาด ตรวจสอบความเรียบร้อยของระบบไฟเลี้ยวและนำไปซ่อมเมื่อชำรุด ตรวจสอบสภาพเบรกเป็นต้น (ตาราง 17)

ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

ด้านหน่วยงานและบุคลากรสาธารณสุข

หน่วยงานสาธารณสุขควรให้การสนับสนุนและร่วมมือกับ โรงเรียนในการจัดอบรมให้ความรู้ เพื่อชี้ให้เห็นถึงผลของอุบัติเหตุต่อการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน เช่น ในการจัดอบรมควรให้นักเรียนมีการเยี่ยมผู้ป่วยอุบัติเหตุในโรงพยาบาล เพื่อให้เห็นตัวอย่างจริง และให้นักเรียนเห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความรู้เกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของนักเรียน

ด้านครู อาจารย์และผู้บริหารโรงเรียน

โรงเรียนมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการให้ความรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เนื่องจาก ร้อยละ 68 นักเรียนได้รับความรู้จากครู อาจารย์ ในโรงเรียน ดังนั้น

1. โรงเรียนควรส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนอกจากมีการอบรมการขับขี้อรถปลอดภัยประจำปีแล้ว ควรสอนโดยสอดแทรกเกี่ยวกับสวัสดิศึกษา ความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุในวิชาที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมสุขภาพ โดยเนื้อหาดังกล่าวต้องสอดคล้องกับ

พฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญหรืออยู่ในความสนใจของนักเรียน เช่น ความรู้เกี่ยวกับการตรวจสภาพรถ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก เป็นต้น

2. สนับสนุนและรณรงค์เรื่องการมีใบอนุญาตขับขี่รถเนื่องจากนักเรียนบางส่วนยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือได้มาโดยไม่ผ่านการสอบ

3. สนับสนุนมาตรการทางกฎหมาย เช่น การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขับขี่ ซึ่งนะ ผู้ปกครองให้มีส่วนร่วมสนับสนุนและกระตุ้นบุตรหลาน ให้เห็นความสำคัญถึงผลดีของการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเปรียบเทียบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน ในเมืองและในชนบท

2. ควรศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน เพื่อนำไปวางแผนส่งเสริมสุขภาพและการป้องกันที่เหมาะสม

3. ควรศึกษาถึงสาเหตุและปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุซ้ำในนักเรียน เพื่อหาแนวทางในการป้องกันต่อไป

4. ควรศึกษาเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการขับขี่ในเส้นทางเดิมกับการขับขี่นอกเส้นทางเดิมในกลุ่มที่เคยได้รับอุบัติเหตุ

5. ควรศึกษาเปรียบเทียบความรู้และการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุระหว่างนักเรียนในกลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่และกลุ่มที่ไม่มี ว่ามีความแตกต่างกันอย่างไรหรือไม่