บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง "พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่" มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาดังนี้

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

4. เพื่อศึกษาปัญหา และข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในการลดมลพิษทางอากาศ

สำหรับขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ใช้วิธีคำนวณ โดยใช้สูตรของ Taro Yamane ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง 400 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างเป็นระบบ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้จัดทำขึ้นซึ่งประกอบด้วยข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศ และพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ พฤติกรรมการใช้รถยนต์และพฤติกรรมการดูแลรักษาเครื่องยนต์ โดยให้คณะกรรมการที่ควบคุมการค้นคว้าแบบอิสระและผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องและการครอบคลุมเนื้อหาที่ศึกษา และนำไปทดลองใช้กับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ในการศึกษาจำนวน 30 คน เพื่อหาประสิทธิภาพของเครื่องมือและหาค่าความเชื่อมั่นโดยวิธีสัมประสิทธิ์แอลฟ่าของครอนบาค ได้ค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศและแบบสอบถามพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ เท่ากับ 0.66 และ 0.74 ตามลำดับ ซึ่งอยู่ในระดับที่สามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษาได้

การรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยและผู้ช่วยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS (Statistic Package for the Social Sciences) ใช้ค่าสถิติอัตราส่วนร้อยละ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าความแปรปรวนทางเดียว ทดสอบเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศกับตัวแปร

ต่าง ๆ ที่นำมาศึกษา และหาความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1. สรุปผลการศึกษา

1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 400 คน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 30.0 มีประสบการณ์ในการขับรถ 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.0 มีการดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 72.8 มีการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 41.8 และมีความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 67.3

1.2 พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศในระดับเหมาะสมมาก ($\bar{X}$ = 2.11 S.D.= 0.36) เมื่อแบ่งพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศออกเป็น 2 ประเภท พบว่า พฤติกรรมการใช้รถยนต์อยู่ในระดับเหมาะสมมาก ($\bar{X}$= 1.92 S.D.= 0.93) ส่วนพฤติกรรมการดูแลรักษาเครื่องยนต์อยู่ในระดับเหมาะสมมากที่สุด ($\bar{X}$ =2.51 S.D.= 0.75)

1.3 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

การเปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษา การดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยและการรับรู้ข่าวสารแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศมีความสัมพันธ์ในเชิงบวกระดับต่ำ (r = 0.14) กับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2. อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษาเรื่องพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ ผลการศึกษาสามารถตอบวัตถุประสงค์ที่ผู้ศึกษาได้กำหนดไว้ ดังนี้

2.1 พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

จากผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่อยู่ในระดับเหมาะสมมาก ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้แบ่งพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศออกเป็น 2 ประเภท พบว่า พฤติกรรมการใช้รถยนต์อยู่ในระดับเหมาะสมมาก ส่วนพฤติกรรมการดูแลรักษาเครื่องยนต์อยู่ในระดับเหมาะสมมากที่สุด

การที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศในภาพรวมอยู่ในระดับเหมาะสมมาก อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่ดี มีวิธีการที่ถูกต้อง ซึ่งนอกจากจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย ช่วยให้ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและของผู้อื่นแล้ว ยังมีส่วนอย่างมากในการช่วยลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งนำไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสมมากในการใช้และการดูแลรักษารถยนต์เพื่อลดมลพิษทางอากาศ (ปฏิวัติ วงษ์ไชยสิทธ์, อ้างแล้ว : 126) แต่อย่างไรก็ตามหากพิจารณาประเด็นย่อยของพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งในที่นี้ผู้วิจัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ พฤติกรรมการใช้รถยนต์และพฤติกรรมการดูแลรักษารถยนต์ พบว่า พฤติกรรมการใช้รถยนต์บางประเด็นอยู่ในระดับที่ไม่เหมาะสมเพียงพอ ซึ่งหมายถึงการที่กลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการปฏิบัติน้อย ได้แก่ การที่ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้รถยนต์เมื่อไปทำธุระนอกบ้านได้ การเปิดแอร์ทุกสภาพอากาศ การที่สภาพการจราจรติดขัดมากทำให้ต้องเร่งเครื่องยนต์เพื่อออกรถบ่อย ๆ และการติดเครื่องยนต์และอุ่นเครื่องอยู่กับที่เป็นเวลานาน ๆ เป็นต้น ผลการศึกษาในครั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของสุธิดา พันธุ์พัฒน์ (อ้างแล้ว : บทคัดย่อ) ที่พบว่า ตำรวจจราจรในพื้นที่การจราจรเมืองลำปางและเมืองเชียงใหม่ มีพฤติกรรมการป้องกันเกี่ยวกับปัญหามลภาวะทางอากาศในระดับดี

2.2 เปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน

2.2.1 เปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อธิบายได้ว่า ปัญหามลพิษทางอากาศส่งผลกระทบต่อกลุ่มตัวอย่างทุกคนที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ จึงทำให้มีความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นได้ดี และกลุ่มตัวอย่างมีการใช้รถยนต์อยู่ในชีวิตประจำวัน ย่อมให้ความสำคัญกับการดูแลรักษาและมีวิธีการใช้รถยนต์ที่ถูกต้อง แม้จะมีระดับการศึกษาต่างกัน แต่เป็นการวัดระดับการศึกษาจากสถาบันการศึกษาเท่านั้น ไม่ใช่การศึกษาจากชีวิตจริงหรือชีวิตประจำวันที่ได้รับหรือประสบ ซึ่งก็คือการศึกษารูปแบบหนึ่งภายนอกระบบโรงเรียน (พรเพิ่ม พรมมาส, อ้างแล้ว: 88) ดังนั้นจึงทำให้กลุ่มตัวอย่างไม่มีความแตกต่างของพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ เมื่อเปรียบเทียบกับระดับการศึกษา

ผลการศึกษาในครั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของพิมพ์พิศา ศรีสมบูรณ์ (อ้างแล้ว: 68) ที่พบว่า ครูที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการปฏิบัติบทบาทในเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและการป้องกันแก้ไขปัญหามลพิษไม่แตกต่างกัน อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุชาติ จันต๊ะวงศ์ (2532) ที่พบว่า ความแตกต่างของระดับการศึกษาไม่ก่อให้เกิดความแตกต่างกันของระดับคะแนนการรับรู้ต่อมลพิษทางอากาศ

2.2.2 เปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับรถแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ที่เป็นเช่นนี้ให้เหตุผลอธิบายได้ว่า การที่บุคคลได้พบเห็น คุ้นเคยหรือทดลองสิ่งใด นับเป็นประสบการณ์โดยตรงของบุคคลต่อสิ่งนั้น (ไพบูลย์ อินทรวิชา อ้างในประภัสสร ทองประเสริฐแสง, 2538 : 17) อีกทั้งบลูม และกานเย่ (Bloom and Gagne, อ้างในวีระ ธีระวงศ์สกุล, อ้างแล้ว : 80) กล่าวว่ามนุษย์จะเกิดการเรียนรู้เนื่องมาจากประสบการณ์ของการปฏิสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม จากผลการเรียนรู้นั้นทำให้มนุษย์เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้หลายครั้ง ซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะของการเรียนรู้ที่เกิดขึ้น เช่นเดียวกับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์การขับรถมาเป็นระยะเวลานาน ถือเป็นการฝึกฝนและเป็นประสบการณ์โดยตรงที่ได้รับทำให้เกิดความสนใจ ใส่ใจที่จะเรียนรู้เพื่อให้มีการประพฤติปฏิบัติที่เหมาะสมต่อไป

ผลการศึกษาในครั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของบริพันธ์ ไชยวงศ์แก้ว (อ้างแล้ว : 106) ที่พบว่า พัฒนากรที่มีระยะเวลาการปฏิบัติงานชุมชนนาน มีพฤติกรรมตามบทบาทหน้าที่ในการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้ดีกว่าพัฒนากรที่มีระยะเวลาการปฏิบัติงานพัฒนาชุมชนน้อย และสอดคล้องกับงานวิจัยของพิมพ์พิศา ศรีสมบูรณ์ (อ้างแล้ว : 66) ที่พบว่า ระยะเวลาสอนที่แตกต่างกัน ทำให้ครูมีการปฏิบัติบทบาทในเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อมและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติแตกต่างกัน แต่ขัดแย้งกับงานวิจัยของสุธิดา พันธุ์พัฒน์ (อ้างแล้ว : 2540) ที่พบว่า ตำรวจจราจรในพื้นที่การจราจรเมืองลำปางและเมืองเชียงใหม่ที่มีระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจรแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันเกี่ยวกับปัญหามลภาวะทางอากาศไม่ต่างกัน

2.2.3 เปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีการดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีการดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อธิบายได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมิได้ประสบกับมลพิษทางอากาศโดยตรง ทำให้ไม่สามารถประเมินได้ว่ามีอันตรายต่อสุขภาพมากน้อยเพียงใด อีกทั้งการที่กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่อยู่ภายในรถ มีการใช้เครื่องปรับอากาศทำให้ไม่รู้สึกว่าได้รับมลพิษ ถึงแม้จะมีการดูแลตนเองเมื่อเจ็บป่วยมากน้อยเพียงใด พฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศก็ไม่แตกต่างกัน

ซึ่งผลการศึกษาครั้งนี้ขัดแย้งกับผลการศึกษาของธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์ (อ้างในพรเพิ่ม พรมมาส, อ้างแล้ว : 15) ที่กล่าวว่าบุคคลที่มีความห่วงใยสุขภาพของตนเองมาก จะมีการปฏิบัติตัวในทางที่เป็นผลดีหรืองดเว้นการกระทำที่เป็นผลเสียต่อสุขภาพ อีกทั้งขัดแย้งกับเบล พอล เอ. และคณะ (Bell Paul A. et al, อ้างแล้ว : 34) ที่ได้เสนอแนวคิดว่า มนุษย์เราเมื่อได้รับอันตรายจากสิ่งแวดล้อมหรือการกระทำของตนเองโดยเจตนาหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ตาม จะมีอิทธิพลต่อการปรับตัวของเขามิให้รับอันตรายนั้น ๆ อีก เขาจะมีความระมัดระวังภัยที่เกิดขึ้นสูงยิ่งขึ้นไปอีกและความกลัวภัยที่จะเกิดขึ้นกับเขา จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

2.2.4 เปรียบเทียบพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีการรับรู้ข่าวสารต่างกัน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีการรับรู้ข่าวสารแตกต่างกัน มีพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 อธิบายได้ว่าความถี่หรือความบ่อยในการรับรู้ข่าวสารของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องมลพิษทางอากาศ การใช้รถยนต์และการดูแลรักษาเครื่องยนต์มิใช่ประเด็นสำคัญ แต่ขึ้นอยู่กับการที่กลุ่มตัวอย่างมีความตั้งใจในการที่จะรับรู้หรือเข้าใจข่าวสาร จึงจะสามารถนำข่าวสารเรื่องนี้ไปเชื่อมโยงกับพฤติกรรมการปฏิบัติจริงได้ สอดคล้องกับคำอธิบายของพิสมัย วิบูลย์สวัสดิ์ และคณะ (2528: 89) ที่ว่าบุคคลทั้งหลายจะพยายามใฝ่หาความผสมผสานลงรอยกันระหว่างความคิดและพฤติกรรม ถ้าข่าวสารหรือข้อมูลต่าง ๆ ที่บุคคลได้รับมานั้นสอดคล้องกับทัศนคติเดิมของตน บุคคลจะเกิดการยอมรับข่าวสารนั้น แต่ถ้าข้อมูลใหม่ขัดแย้งกับความรู้เดิมของตน บุคคลนั้นจะเกิดความไม่สบายใจและนำไปสู่การเปลี่ยนทัศนคติจากเดิมและการที่บุคคลจะได้รับข่าวสารก็ขึ้นอยู่กับความสนใจที่จะติดตามเหตุการณ์ข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ ด้วย (สุจิตร บุญบงการ, 2521 : 114)

และผลการศึกษาในครั้งนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของวัฒนา จันทร์เสน (2539) ที่พบว่า นักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง ประเภทช่างอุตสาหกรรมในสถานศึกษากรมอาชีวศึกษาที่มีการรับรู้ข่าวสารต่างกัน มีพฤติกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไม่ต่างกัน อีกทั้งยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ วีระธีระวงศ์สกุล (อ้างแล้ว : 74) ที่พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองลำปางที่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าแตกต่างกันมีพฤติกรรมเกี่ยวกับการประหยัดพลังงานไฟฟ้าไม่แตกต่างกัน แต่ขัดแย้งกับงานวิจัยของ สุนีย์ สี่สุวรรณ (อ้างแล้ว : 80) ที่พบว่า นักศึกษาพยาบาลที่มีการรับรู้ข่าวสารทางสิ่งแวดล้อมต่างกัน มีพฤติกรรมเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างกัน

2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

ผลการศึกษาพบว่า ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศมีความสัมพันธ์ในเชิงบวกระดับต่ำ ($r = 0.14$) กับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การที่ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศกับพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลสัมพันธ์กันในเชิงบวกระดับต่ำ อธิบายได้ว่ากลุ่มตัวอย่าง อาจมีความสำนึกและห่วงใยเกี่ยวกับปัญหามลพิษทางอากาศจริง แต่เวลาตอบแบบสอบถามพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศ มีการตอบในลักษณะที่ควรจะปฏิบัติมากกว่าที่จะปฏิบัติจริง อีกทั้งลักษณะการวัดพฤติกรรมของผู้วิจัยใช้แบบสอบถามอย่างเดียว ซึ่งเป็นการประเมินพฤติกรรมทางอ้อม อาจจะได้พฤติกรรมที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง จึงเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักกับพฤติกรรมมีค่าค่อนข้างน้อย

ผลการศึกษาในครั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของปรีชาชาญ อินทรชิต (2538) ที่พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักและการปฏิบัติในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติของนักเรียนในโรงเรียนที่อยู่ในโครงการพัฒนาสิ่งแวดล้อมผ่านกระบวนการจัดการเรียนการสอนในระดับประถมศึกษา มีความสัมพันธ์กันในระดับน้อยทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นการอนุรักษ์ป่าไม้ สัตว์ป่า ดินและน้ำ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฏฐณิชชา ภูโต (2538) ที่พบว่า ความตระหนักเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมของข้าราชการตำรวจมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะปฏิบัติเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับน้อยกว่าหรือเท่ากับ 0.01

3. ข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมในการลดมลพิษของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ครั้งนี้ ผู้วิจัยใคร่ขอเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. จากผลการศึกษา พบว่า โดยภาพรวมพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมืองเชียงใหม่อยู่ในระดับเหมาะสมมาก ซึ่งหากพิจารณาถึงพฤติกรรมการใช้รถยนต์ พบว่า การใช้รถยนต์บางประเด็นยังไม่อยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ เช่น การไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้รถยนต์เมื่อไปทำธุระได้ การติดเครื่องยนต์และอุ่นเครื่องนาน ๆ เป็นต้น การประพฤติปฏิบัติเหล่านี้ล้วนแต่เป็นการเพิ่มมลพิษทางอากาศทั้งสิ้น การจะสร้างแรงจูงใจและกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความตระหนัก เล็งเห็นความสำคัญของปัญหามลพิษทางอากาศจากการใช้รถยนต์ และมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในทางที่ดีขึ้น ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1.1 ควรมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เรื่องมลพิษทางอากาศ เพื่อเผยแพร่ให้ประชาชนทั่วไปได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับมลพิษทางอากาศและการลดมลพิษทางอากาศ โดยเฉพาะวิธีการใช้รถยนต์และดูแลรักษาเครื่องยนต์เพื่อช่วยลดมลพิษทางอากาศ รวมไปถึงสถานการณ์มลพิษทางอากาศในปัจจุบัน โดยใช้สื่อต่าง ๆ ในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร เช่น แผ่นพับ เอกสาร โปสเตอร์ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร สื่อทางโทรทัศน์ สื่อทางวิทยุ ซึ่งถือเป็นหน้าที่ของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ส่วนระดับท้องถิ่นถือว่ามีบทบาทสำคัญในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์เรื่องนี้เช่นกัน เพราะเป็นส่วนที่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด

1.2 ควรมีการรณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วม ในการจะลดมลพิษทางอากาศจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชนทั่วไป ผู้ซึ่งเป็นเจ้าของแหล่งกำเนิดมลพิษต่าง ๆ โดยเฉพาะเจ้าของและผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท เพื่อปัญหามลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจะได้ลดระดับความรุนแรงลงและประชาชนจะได้มีคุณภาพชีวิตดีขึ้น

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในครั้งต่อไป ควรมีการนำวิธีการประเมินพฤติกรรมโดยตรงแบบการสังเกตพฤติกรรมและการสัมภาษณ์มาใช้ร่วมด้วย ซึ่งจะทำให้ได้พฤติกรรมที่แท้จริงมากกว่าการใช้แบบสอบถามอย่างเดียว อีกทั้งควรมีการศึกษาปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการลดมลพิษทางอากาศและควรขยายการศึกษาไปสู่กลุ่มอื่น ๆ ให้หลากหลายยิ่งขึ้น