

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ผลของการจัดประสบการณ์ต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุ จราจรมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกในด้านความรู้ ทักษะ และ พฤติกรรมการปฏิบัติของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระหว่าง กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยการนำแนวคิดเกี่ยวกับการเกิดพฤติกรรมอนามัย ทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุของ เฮนริช ทฤษฎี การเรียนการสอนของนายแพทย์เอดการ์ เดล และแนวคิดทางสังคมของ อัลเบิร์ต แบนดูรา มา ประยุกต์เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้วิจัยเป็นนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 และ 3 ซึ่งเคยเรียนอุบัติเหตุจราจรในวิชาสุขศึกษาของชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 ตามแผน การสอนของกระทรวงศึกษาธิการ และมีรถจักรยานยนต์ซิปซีเป็นของตนเอง จากโรงเรียนยุพราช วิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 70 คน แบ่งเป็นกลุ่มทดลอง 35 คน กลุ่ม ควบคุม 35 คน

การวิจัยเป็นแบบกึ่งทดลอง (quasi experimental research) และเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม เก็บข้อมูลทั่วไป ความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการปฏิบัติในระยะก่อนการจัด ประสบการณ์ที่จัดให้ และหลังการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ 1 เดือน สำหรับข้อมูลที่คลุมเครือเข้าไป ลัง เกิดและสัมภาษณ์อีกครั้ง เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลใช้เครื่อง คอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS/PC+ หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเปรียบเทียบ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ตอบคำถามความรู้ถูกต้องรายข้อ และที่เคยปฏิบัติรายข้อ โดยใช้สถิติ Mc Nemar's test และเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยความรู้ ทักษะ และการปฏิบัติระหว่างกลุ่ม ทดลองกับกลุ่มควบคุมและ เฉพาะกลุ่มทดลอง ก่อนและหลังการจัดประสบการณ์ที่จัดให้โดยใช้สถิติ t-test, ANCOVA และ Paired t-test

สรุปผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างสรุปได้คือ นักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เป็นนักเรียนชายทั้งหมด 70 คน อายุเฉลี่ย 13 ปี 8.4 เดือน ส่วนใหม่เป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ร้อยละ 65.7 และมีผลการเรียนวิชาสูงศึกษายู่ในระดับ B มากที่สุดคือร้อยละ 62.9 สำหรับอายุบิดาของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง อายุเฉลี่ย 43 ปี 9.6 เดือน อาชีพบิดาของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนมากคือรับราชการร้อยละ 31.4 และอายุมารดาของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง อายุเฉลี่ย 39 ปี 9.6 เดือน อาชีพมารดาของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนมากคือ ค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 41.5 ประการสำคัญนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เกือบทั้งหมดไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 98.6 และนักเรียนกลุ่มตัวอย่างอายุ 15 ปีร้อยละ 8.6 รวมทั้งไม่สวมหมวกป้องกันศีรษะร้อยละ 65.7 สำหรับรถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ขับขี่มีกำลังขับ เคลื่อนของรถจักรยานยนต์มากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดให้ (100 ซี.ซี.) คือกำลังขับเคลื่อน 110 ซี.ซี., 120 ซี.ซี. และ 150 ซี.ซี. มีร้อยละ 41.4, ร้อยละ 2.9 และร้อยละ 5.7 ตามลำดับ ส่วนในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจราจร นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุจราจรร้อยละ 61.4 ขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่ในสถานภาพผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ร้อยละ 79.1 และร้อยละ 20.9 ตามลำดับ เดือนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งสุดท้ายของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่พบมากที่สุดคือ เดือน เมษายน ร้อยละ 32.6 และการเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบลักษณะของการบาดเจ็บเล็กน้อยมากที่สุด ร้อยละ 62.8 นอกจากนี้ นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเคยได้รับความรู้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรเกือบทั้งหมด ร้อยละ 97.1 สำหรับสื่อหรือบุคคลที่ทำให้นักเรียนได้รับความรู้ร้อยละ 100 ได้แก่ บิดา มารดา และสื่อที่ไม่ช่วยให้ได้รับความรู้เลยคือ เสียงตามสาย และสื่อหรือบุคคลที่ทำให้ นักเรียนกลุ่มตัวอย่างจดจำความรู้ได้ดีที่สุด ส่วนมากคือ บิดา มารดา ร้อยละ 42.9 ส่วนสื่อที่ไม่ช่วยให้จดจำความรู้ได้ดีที่สุดเลย คือวิทยุ เสียงตามสาย โปสเตอร์ และแผ่นพับ และความรู้ที่นักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้รับจากบิดา มารดา รวมทั้งผู้ปกครองมากที่สุดอยู่ในเกณฑ์มาก หรือปานกลางเท่ากันคือ ร้อยละ 38.2 และความรู้ที่ได้รับจากครูที่โรงเรียนมากที่สุดอยู่ในเกณฑ์ปานกลางร้อยละ 37.3 สำหรับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบจราจรทั่วไป นักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีระดับความรู้มากที่สุดอยู่ในเกณฑ์ปานกลางร้อยละ 61.4 เกี่ยวกับสภาพร่างกายนักเรียนกลุ่ม

ตัวอย่างมีสภาพสายตาปกติร้อยละ 91.4 และสายตาสั้นไม่สวมแว่นร้อยละ 2.9 สายตาสั้นสวมแว่นร้อยละ 5.7 ส่วนสภาพความพิการและโรคประจำตัวไม่มี ผู้ฝึกหัดให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างขับซีรคจักรยานยนต์ได้มากที่สุดคือบิดาร้อยละ 37.1 และนักเรียนมีประสบการณ์ขับซีรคจักรยานยนต์มานานมากที่สุดมากกว่า 1 ถึง 2 ปี และมากกว่า 3 ปี ถึง 4 ปี เท่ากัน คือร้อยละ 20 และมากกว่า 5 ปี น้อยที่สุด จำนวนร้อยละ 4.3

สำหรับ ผลการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม มีดังนี้คือ

นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ มีคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ มีคะแนนทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ มีคะแนนปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

คะแนนความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมรวมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรหลังการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ในนักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้สูงกว่าก่อนได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01, .05 และ .05 ตามลำดับ

การอภิปรายผล

ผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีดังนี้คือ

นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ มีคะแนนความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เนื่องจากกลุ่มทดลองได้รับผลของการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ โดยผู้วิจัยได้ประยุกต์แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดพฤติกรรมรอมอามัย ทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุของ เฮนริช ทฤษฎีการเรียนรู้การสอนของ นายแพทย์ เฮดการ์ เดล และแนวคิดทฤษฎีทางสังคมของอัล เบิร์ต แบนดูรา มาเป็นแนวทางในการสร้าง

รูปแบบแผนการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ ซึ่งประกอบด้วย การปฐมนิเทศและให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่าง ได้ศึกษาประสบการณ์โดยตรงจากผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรและญาติผู้ป่วยที่โรงพยาบาล เพื่อให้เกิดการเรียนรู้จากสื่อของตัวแบบที่ อัลเบิร์ต แบนดูรา ได้แบ่งไว้ที่เกี่ยวข้องคือ การมีตัวแบบทางพฤติกรรมทางวาจา และสัญลักษณ์ (Bandura, 1986, หน้า 70-79) และตรงกับข้อคิดเห็นที่ว่า การเรียนรู้ส่วนใหญ่จะเกิดจากการได้พบได้เห็นด้วยตนเอง และหากไม่มีสถานการณ์ หรือปรากฏการณ์จริง จำเป็นต้องสร้างสถานการณ์จำลอง (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526, หน้า 214-256) ซึ่งสอดคล้องกับการทดลองสอนนักเรียนของซิมเมอร์แมน และคลีเฟลด์ ในปี ค.ศ. 1977 พบว่าเด็กในกลุ่มที่มีตัวแบบที่ได้รับการสอนโดยใช้หลักการเรียนรู้ โดยการสังเกตในการสอนเป็นกลุ่มที่ทำคะแนนได้สูงที่สุด คือ คะแนนเฉลี่ยก่อนได้รับการสอนเท่ากับ 0.05 แต่หลังจากได้รับการสอนได้คะแนนเฉลี่ย 5.08 และกลุ่มควบคุมที่ไม่มีตัวแบบแสดงเป็นตัวอย่างมีความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยก่อนการทดลองเท่ากับ 0.16 หลังการทดลองเท่ากับ 0.66 (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520, หน้า 14-16) และเพื่อให้เกิดการจัดจำความรู้ที่ติดควรจัดโปรแกรมเสริมความรู้ให้ เป็นระยะ เพื่อให้เกิดผลของการเรียนรู้จากตัวแบบทางพฤติกรรม วาจาและสัญลักษณ์เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการดำเนินการวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดในด้านเวลา คือ สามารถให้ความรู้ได้เพียงครั้งเดียว สำหรับการนำไปปฏิบัติจริงควรมีการจัดโปรแกรมให้ความรู้เป็นระยะอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการจัดจำความรู้ได้ดี และจากกระบวนการจดจำ (retention process) ของอัลเบิร์ต แบนดูรา การที่ผู้เรียนมีโอกาสได้เห็นตัวแบบซ้ำก็จะเป็นการช่วยความจำให้ดียิ่งขึ้น (สุรางค์ วัคค์ตระกูล, 2533, หน้า 172) และจากข้อมูลทั่วไป พบนักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีผลการเรียนวิชา สุขศึกษามากที่สุดอยู่ในเกณฑ์คือ ระดับ B และจากการทดลองเพื่อทดสอบสติปัญญาของนักเรียนวัยรุ่น พบว่านักเรียนอายุ 12 ปี 3 เดือนขึ้นไป ที่เป็นวัยรุ่น มีวิธีคิดแบบเหตุผลเชิงนามธรรม คือ สามารถคิดและวิเคราะห์ด้วยเหตุผลได้ (Ginsburg and Oppen, 1979, p.181) ซึ่งนักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 13 ปี 8.4 เดือน ดังนั้นการจัดประสบการณ์ที่จัดให้สามารถทดลองในนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ได้ สำหรับการได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เคยได้รับความรู้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรเกือบทั้งหมด ร้อยละ 97.1 สำหรับสื่อหรือบุคคลที่ทำให้นักเรียนได้รับความรู้ ร้อยละ 100 คือ บิดา และมารดา และบุคคลที่ทำให้นักเรียนสามารถจดจำความรู้ได้ดีที่สุดคือ บิดามารดา ร้อยละ 42.9 และจาก

การศึกษาของ รัสแซม (Russam) ได้ศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กในช่วงอายุต่ำกว่า 15 ปี ลงมา จากการสำรวจฆาตกรรมของเด็กอายุ 2-8 ปี มีจำนวน 2,125 ราย ส่วนใหญ่ต้องการให้เด็กได้รับการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ร้อยละ 75 ของฆาตกรรมของเด็กที่มีอายุระหว่าง 5-8 ปี ยอมรับว่าบิดา มารดาจะต้องรับผิดชอบในการสอนเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนให้แก่เด็ก (วิจิตร บุญชะเอว, 2527 ช. หน้า 29) จะเห็นได้ว่า บิดา มารดา มีส่วนสำคัญต่อการได้รับความรู้ เนื่องจากบิดามารดาเป็นผู้ที่อยู่ใกล้ชิดกับเด็กมากที่สุด ส่วนสื่อที่ไม่ช่วยให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้รับความรู้เลยคือเสียงตามสาย ซึ่งสัมพันธ์กับผลการวิจัยเกี่ยวกับสื่อที่ไม่ช่วยให้นักเรียนกลุ่มตัวอย่างจดจำความรู้ได้ดีที่สุดเลยคือวิทยุ เสียงตามสาย ไปสเตอร์ และแผ่นพับ จากการสัมภาษณ์นักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่า นักเรียนจะไม่รับฟังหรืออ่านสื่อประเภทนี้เป็นส่วนใหญ่ เพราะสื่อเหล่านี้ส่วนมากไม่น่าสนใจ สอดคล้องกับแนวคิดจากกรวยประสบการณ์ของ นายแพทย์เอดการ์ เคล ลักษณะทางเสียง ทางตา วิทยุ-ภาพนิ่ง ทำให้เกิดการเรียนรู้ได้น้อยมาก (มังกร ทองสุคติ, 2533, หน้า 26-33) และนักเรียนส่วนมากมีความรู้ในเกณฑ์ปานกลางร้อยละ 61.4 จึงควรมีการสนับสนุนและหาแนวทาง รวมทั้งกลวิธีในการให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่องเพิ่มมากขึ้น และพบนักเรียนกลุ่มตัวอย่างได้รับความรู้การฝึกหัดขับจักรยานยนต์จากบิดา มากที่สุดคือ ร้อยละ 37.1 และจากการวิจัยเรื่อง "พ่อ" ในสังคมไทยได้วิเคราะห์บทบาทพ่อจากคำตอบของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 626 คน ในทุกภาคของประเทศ สรุปว่าพ่อที่ดีพึงแสดงบทบาทที่สำคัญ 5 ประการคือ เป็นพ่อที่ดีของลูก เป็นหัวหน้าที่ดีของครอบครัว เป็นบุคคลตัวอย่างแก่สมาชิกในครอบครัว และเป็นสามีที่ดีของครอบครัว รวมทั้งเป็นพลเมืองที่ดีของสังคม (เฉลียว บุรีภักดี และคณะ, 2526, หน้า 78-95) แสดงให้เห็นว่า การที่นักเรียนจะได้ประโยชน์จากการฝึกสอนขับจักรยานยนต์จากพ่อได้มากที่สุด พ่อที่จะเป็นพ่อพิมพ์ที่ดีจะเป็นตัวอย่างที่ดีจำเป็นจะต้องมีคุณลักษณะของพ่อที่ดีเป็นพื้นฐาน และประการสำคัญ จะต้องมีความรู้ในเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเป็นอย่างดี และมีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ที่ดีด้วยเช่นกัน ดังนั้น จะเห็นว่าบิดา มารดา มีส่วนสัมพันธ์และมีความสำคัญต่อการให้ความรู้ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแก่เด็กนักเรียนเป็นอย่างมาก เพราะเป็นสื่อบุคคลที่ทำให้เกิดการเลียนแบบได้ง่าย ด้วยเหตุนี้ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่ควรจะเน้นความสำคัญในการให้ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรคือ กลุ่มบิดา มารดา ของ

วัยเด็กและวัยเรียน ซึ่งเป็นผู้ที่จะต้องแนะนำความรู้แก่เด็กนักเรียนตั้งแต่วัยเด็ก จนถึงวัยผู้ใหญ่ อย่างต่อเนื่องมากที่สุด

นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ มีคะแนนทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากราชครูสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับการทดลองของ สตัลส์ และคณะ (Staats & Crawford) ใน ค.ศ. 1968 ได้แบ่งกลุ่มทดลองเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มหนึ่งจะได้ฟังคำคุณศัพท์ด้านดี อีกกลุ่มหนึ่งจะได้ฟังคำคุณศัพท์ด้านไม่ดี จากการฉายคำว่า "Dutch" (ชาวเนเธอร์แลนด์) หรือคำว่า "Swedish" (ชาวสวีเดน) ให้กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ๗ ละคำ และผู้วิจัยจะอ่านออกเสียงคำคุณศัพท์ เช่น ดี สวย เลว ฯลฯ ประกอบไปด้วย หลังจากนั้นให้ทุกคนตอบแบบสอบถามเพื่อประเมินค่าคำว่า Dutch และ Swedish ผลปรากฏว่า คำว่า Dutch และ Swedish ที่ถูกจับคู่กับกลุ่มที่ได้รับฟังคำคุณศัพท์ด้านดี จะได้รับการประเมินค่าในทางที่ดี และตรงกันข้าม เมื่อกลุ่มที่ได้รับฟังคำคุณศัพท์ด้านไม่ดีก็จะประเมินค่าไม่ดีตามไปด้วย (ลิตธิโชค วรานุสันติกุล, 2531, หน้า 113) และการเกิดจิตสำนึกเป็นขั้นตอนแรกของการเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติ (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2520, หน้า 10-21) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติเพิ่มขึ้นหลังจากการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของจิตสำนึกที่เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ดังนั้นผลของการจัดประสบการณ์มีผลต่อจิตสำนึกของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างในการป้องกันอุบัติเหตุจากราชครู และการเกิดจิตสำนึกที่ดีจำเป็นที่จะต้องได้รับการจัดการเรียนการสอนที่ดี เนื่องจากการเรียนการสอนมีผลต่อการรับรู้ สอดคล้องกับการศึกษาของนิสเบิต และวิลสัน (Nisbett & Willson) ในปี ค.ศ. 1977 โดยได้นำวิธีดีโอ การสอนของอาจารย์ชายคนหนึ่ง ซึ่งพูดภาษาอังกฤษสำเนียงเบลเยียมให้นักศึกษา 2 กลุ่ม ชม ในกลุ่มที่หนึ่ง อาจารย์จะแสดงท่าทางที่เป็นมิตรและมีชีวิตชีวา ส่วนกลุ่มที่ 2 อาจารย์จะมีท่าทางที่เย็นชาและทำตัวเหินห่าง หลังจากตอบแบบประเมินผล ผลการวิเคราะห์ พบนักศึกษาในกลุ่มที่ 1 ชอบผู้สอนมากกว่ากลุ่มที่ 2 และกลุ่มที่ 2 ได้ประเมินบุคลิกภาพภายนอก มารยาท และสำเนียงพูดของอาจารย์ไปในทิศทางไม่ดีมากกว่านักศึกษาในกลุ่มที่ 1 (ลิตธิโชค วรานุสันติกุล, 2531, หน้า 74) จะเห็นได้ว่าวิธีการสอนมีผลต่อการรับรู้ที่จะเปลี่ยนแปลงจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจากราชครู และการจัดประสบการณ์ที่จัดให้อาจไม่บรรลุผลได้ นอกจากนี้สภาพครอบครัวก็เป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งในการปลูกฝังทัศนคติ และค่านิยม และพบว่า บิดาและมารดาของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

อยู่ในช่วงวัยกลางคน คือเฉลี่ยอายุ 43 ปี 9.6 เดือนและ 39 ปี 9.6 เดือน ตามลำดับ เป็นช่วงวัยทำงานเพื่อหารายได้เลี้ยงครอบครัว ส่วนมากอาชีพของบิดานักเรียนกลุ่มตัวอย่าง คือรับราชการ ร้อยละ 31.4 และอาชีพมารดาคือ ค้าขาย ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 41.5 ส่วนใหญ่จะมีเวลาให้บุตร สมาชิกในครอบครัวน้อย และจากแนวคิด บิดา มารดา เป็นตัวแบบที่ดีสำหรับบุตร และนัก เรียนวัยรุ่น เป็นวัยที่แสวงหาเอกลักษณ์ของตนเอง พยายามหาต้นแบบที่เห็นว่าดี หรือเหมาะสมตามความรู้สึกของตนเอง (ปรีชา วิหกโศ และคณะ, 2533, หน้า 62) และจากการที่บิดา มารดามีอาชีพนอกบ้าน และมีเวลาให้กับบุตรน้อย เป็นผลทำให้บุตรเกิดการเลียนแบบจากเพื่อน สื่อทางโทรทัศน์ หรือภาพยนตร์ ซึ่งอาจจะได้รับค่านิยมและทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง เช่น การชอยเสียด และผาดโผน เป็นสิ่งที่ตีและแก่ง เหล่านี้ เป็นต้น และมีโอกาสเกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย จึงควรที่จะตระหนักถึงความสำคัญในการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยตั้งแต่วัยเด็ก โดยเริ่มที่บ้าน

นักเรียนกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ มีคะแนนปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรสูงกว่านักเรียนกลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งเป็นผลจากการได้รับความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อเท็จจริงและเข้าใจเกี่ยวกับตนเองและสังคม จากการได้รับประสบการณ์ที่จัดให้โดยการปฐมนิเทศ และการศึกษาจากผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ทำให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเพิ่มมากขึ้น ตามทฤษฎีการเรียนรู้โดยการสังเกตหรือการเลียนแบบจากตัวแบบของอัล เบิร์ต แบนดูรา สามารถใช้ได้กับทุกพิสัยของการศึกษา (สุรางค์ ใต้ตระกูล, 2533, หน้า 184-186) และผลการรับรู้จากกฎแห่งความสมบูรณ์ของเกสโตลท์ (กฤษณา สักดิ์ศรี, 2530, หน้า 103) และจากการวิจัยประสิทธิผลของโปรแกรมสุขศึกษา ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี พบการจัดโปรแกรมสุขศึกษาที่เหมาะสม จะช่วยให้นักเรียนมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องมากขึ้น (วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ, 2535, หน้า ก.)

นอกจากนี้ ยังพบความถี่จากแบบสอบถามการวิจัยในการลงจากรถ เมื่อรถหยุดสนิทใน กลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้มากที่สุด ส่วนการแนะนำรุ่นที่มีความถี่และแตกต่างกันน้อยที่สุด เนื่องจากในสภาพสังคมของโรงเรียน รุ่นน้องส่วนมากจะ เกรงกลัวรุ่นพี่ (จากการสัมภาษณ์)

และคะแนนความถี่ในการเดินขีตริมีชวา มีความแตกต่างกันมากที่สุดว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ ซึ่งเป็นผลดี เนื่องจากการวิจัยของ ภรต โทนแก้ว (2529) พบว่าผู้เดินถนนที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดคือกลุ่มอายุต่ำกว่า 18 ปี โดยเฉพาะพบมากในกลุ่มวัยเรียนอายุ 5-14 ปี (หน้า 130) สำหรับกิจกรรมการปฏิบัติจากแบบสอบถามในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่เพิ่มขึ้นมากที่สุด หลังการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ 1 เดือน คือการหาความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของทั้ง 2 กลุ่ม และมีการเพิ่มจำนวนกิจกรรม หรือแรงจูงใจในการปฏิบัติ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้มากกว่ากลุ่มควบคุมที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้มีการเพิ่มกิจกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในสังคมมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับคะแนนการปฏิบัติที่เพิ่มมากขึ้น และจากข้อมูลทั่วไปของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เป็นนักเรียนชายทั้งหมดที่อยู่ในช่วงวัยรุ่น อายุเฉลี่ย 13 ปี 8.4 เดือน จากการศึกษาวัยรุ่นของ ฮอลล์ (Hall) ซึ่งเป็นนักจิตวิทยาพบว่า วัยรุ่นมีอาการที่รุนแรงเปลี่ยนแปลงง่าย อ่อนไหวง่าย อาจเปลี่ยนแปลงจากอารมณ์หนึ่ง ไปสู่อารมณ์ตรงข้ามอย่างฉับพลัน และ แคทเทล (Cattell) ได้ทำการศึกษาเช่นกัน พบวัยรุ่นมีทั้งความกลัวและความกล้าบ้าบิ่น (ปรีชา วิหกโต และคณะ, 2533, หน้า 146) และจากการวิจัยของ ประพศวี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเพศชาย มากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน 3.5 ต่อ 1 (หน้า 8.) จึงทำให้ออกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มประชากรวัยรุ่นที่เป็นผู้ชายได้สูง สำหรับการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนมากนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เคยประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 61.4 และส่วนมากเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 79.1 จะเห็นได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรในนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง เกิดขึ้นสูงจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับสภาพปัญหา จากการศึกษาของสถาบัน TRRL (Transport and Road Research Laboratory) จากประเทศอังกฤษ ได้รวบรวมข้อมูลในประเทศกำลังพัฒนา 8 ประเทศ รวมทั้งประเทศไทย ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในกรุงเทพฯ พบว่าผู้ขับขี่ที่หยุดยวดยานให้คนเดิน ทำข้ามถนนมีเพียงร้อยละ 16 ของผู้ขับขี่ซึ่งควรหยุดที่ทางม้าลายและมีทางแยกพบผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงถึงร้อยละ 31 ของผู้ขับขี่ที่มาถึงทางแยกขณะเห็นสัญญาณไฟแดงและมีถึงร้อยละ 6 ที่ยังคงขับขี่ยวดยานผ่านทางแยกหลังจากที่สัญญาณไฟแดงผ่านไปแล้วถึง 5 วินาที (วิจิตร บุญยะไพศร, 2531 ก, หน้า 140) ส่วนเดือนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งสุดท้ายที่พบมากที่สุดคือ เดือนเมษายน ร้อยละ 32.6 ลักษณะการบาดเจ็บ

เล็กน้อยพบมากที่สุดร้อยละ 62.8 ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ ภรต โทณแก้ว (2529) พบว่า อุบัติภัยจราจรเกิดมากในนักเรียน นักศึกษา พบผู้บาดเจ็บสูงสุดในเดือนมีนาคม และความรุนแรงของการบาดเจ็บส่วนใหญ่จะเป็นการบาดเจ็บเล็กน้อย (หน้า 29) และจากการวิจัยการเสียชีวิตพบมากที่สุดจากอุบัติเหตุจราจรในเดือนมกราคม และ เมษายน ระยะเวลานี้เป็นช่วงเวลาของเทศกาลและงานรื่นเริง (สิริรา คุณาพร, 2529, หน้า 3) และจากการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปพบนักเรียนมีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด มากกว่า 1 ถึง 2 ปี และมากกว่า 3 ปี ถึง 4 ปี เท่ากันคือร้อยละ 20 และมากกว่า 5 ปี น้อยที่สุดจำนวนร้อยละ 4.3 ซึ่งจะเห็นได้ว่านักเรียนเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์จริงเมื่ออายุประมาณ 9 ปีน้อยที่สุด (จากอายุเฉลี่ย 13 ปี 8.4 เดือน และอายุสูงสุด 15 ปี) ซึ่งสภาพความเป็นจริงที่ใช้รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันในเด็กนักเรียนเริ่มตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาชั้นต้นเอง ทำให้เด็กนักเรียนมีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงนับตั้งแต่ชั้นประถมศึกษา และประเทศไทยมีความจำเป็นในการใช้รถจักรยานยนต์ค่อนข้างแพร่หลายใช้เป็นรถประจำครอบครัว เนื่องจากมีราคาถูกและมีความรวดเร็วและคล่องตัวในการคมนาคมมากกว่ารถจักรยานซึ่งในต่างประเทศใช้รถจักรยานยนต์เฉพาะการแข่งขันเท่านั้น ส่วนการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นที่น่าสังเกตคือ นักเรียนกลุ่มตัวอย่างเกือบทั้งหมดไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 98.6 เนื่องจากยังไม่ถึงเกณฑ์อายุ 15 ปี ที่สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวได้ และจากการสัมภาษณ์พบนักเรียนที่มีอายุ 15 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้แต่ไม่ทำใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากไม่ตระหนักเห็นความสำคัญของการมีใบอนุญาตขับขี่ ไม่มีเวลาไปทำใบขับขี่และคิดว่ายังไม่จำเป็น ซึ่งสอดคล้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นประมาณร้อยละ 90 เกิดจากการกระทำผิดของผู้ขับขี่ การขับขี่ที่ไม่ชำนาญ และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปราศจากความระมัดระวัง (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2531 ช, หน้า 178) สำหรับสภาพร่างกายทั่วไปของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างมีสภาพร่างกายอยู่ในเกณฑ์ปกติ ไม่มีความพิการและโรคประจำตัวแต่พบสายตาสั้นไม่สวมแว่น ร้อยละ 2.9 สายตาสั้นสวมแว่นร้อยละ 5.7 จากการศึกษาพบสภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่าย โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีโรคเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ โรคทางสมอง แพ้ฝุ่น ลมชัก และมีความผิดปกติของประสาทการรับรู้เช่น หู ตา เหล่านี้เป็นต้น (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2527, หน้า 18, 199) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยของบุคคลโดยตรง และการกระทำ

ที่ไม่ปลอดภัยจากบุคคลที่ขับชี่ยานพาหนะ เนื่องจากขาดความรู้ ประสบการณ์ ความประมาทไม่ระมัดระวัง และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งการขาดน้ำใจในการขับชี่ยานพาหนะที่ดี สำหรับนักเรียน นักศึกษาส่วนใหญ่จะได้รับอุบัติเหตุจราจรบนถนนหลวงในช่วงไป-กลับจากโรงเรียน (ภรต โทษแก้ว, 2529, หน้า 131-132) ซึ่งทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรตระหนักและหาทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งระยะสั้น และระยะยาวร่วมกัน

คะแนนความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มทดลองที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้หลังการจัดประสบการณ์สูงกว่าก่อนการจัดประสบการณ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ อัลเบิร์ต แบนดูรา (สิทธิโชค วรานุสันติกุล, 2531, หน้า 45-46) และการทดลองของซิมเมอร์แมน และคลีเฟลด์ ในปี ค.ศ. 1977 (สุรางค์ โค้วตระกูล, 2533, หน้า 175) รวมทั้งจากผลการวิจัยภายหลังจากการได้รับโปรแกรมสุขศึกษา นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายมีความรู้ ทักษะในเรื่องการขับชี่รถจักรยานที่ปลอดภัย กฎหมายจราจร ความรุนแรงและโอกาสเสี่ยงจากอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับชี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องมากกว่าก่อนเข้าร่วมโปรแกรมสุขศึกษา (วิไลลักษณ์ กิตติวงศ์โสภณ, 2535, หน้า 8) และการจัดประสบการณ์ที่จัดให้เพื่อให้เกิดจิตสำนึกในด้านความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมปฏิบัติอย่างแท้จริง ควรสอดคล้องกับแนวคิดของ รศ. ดร. ปัทมา สมบูรณ์ศิลป์ เกี่ยวกับการสอนวิชาสุขศึกษาที่ว่าไม่ควรมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความหวาดกลัวอุบัติเหตุต่างๆ เพราะความกลัวจะนำไปสู่ความไม่กล้าปฏิบัติในสิ่งต่างๆ ที่จำเป็นในชีวิตและจะทำให้ประสิทธิภาพในการดำรงชีวิตลดลง แต่ควรมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างความเกรงอุบัติเหตุให้เกิดขึ้นภายใต้จิตสำนึก โดยสอนให้นักเรียนกล้าทำสิ่งต่างๆ ที่จำเป็นในชีวิตโดยตระหนักและเข้าใจอยู่ตลอดเวลาว่าสิ่งที่ทำนั้น อาจมีอันตรายแฝงอยู่เพื่อลดอุบัติเหตุได้ และเป็นกุญแจสำคัญที่จะทำให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2527 ก, หน้า 22) และประเด็นที่น่าสนใจอีกประเด็นหนึ่งคือ นักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่มารับการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ 1 ในจำนวน 35 คน ขับชี่รถยนต์เข้ามารับการ จัดประสบการณ์ที่จัดให้ ดังนั้น การจัดทำสวนจราจร เพื่อรู้กฎระเบียบการจราจร รวมทั้งการขับชี่รถจักรยานที่ปลอดภัย และแผนการสอนอุบัติเหตุจราจรในวิชาสุขศึกษาที่ปรากฏในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 2 ได้เน้นเรื่องการขับชี่รถจักรยานเป็นหลักนั้น ยังไม่รองรับกับสภาพการณ์ที่เป็นจริงในปัจจุบันเท่าที่ควร ซึ่งควรจะมี

การจัดหลักสูตรการขับซัวร์จักรยานยนต์และรถยนต์ที่ถูกต้องแพร่หลายเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ผล การวิจัยของ ภรต โทนแก้ว (2529) พบว่ากลุ่มที่มีการบาดเจ็บมากที่สุดจากอุบัติเหตุจราจรคือ นักเรียน-นักศึกษา (หน้า 131) และส่วนใหญ่นักเรียนกลุ่มตัวอย่างไม่สวมหมวกป้องกันศีรษะร้อยละ 65.7 จากการศึกษาของ Cairns ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ที่มีการตาย 149 ครั้ง พบว่าสองในสามของผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดบริเวณศีรษะ และได้มีการ ศึกษาการใช้นวมป้องกันศีรษะพบว่าผู้ที่สวมหมวกป้องกันศีรษะมีโอกาสที่จะได้รับบาดเจ็บบริเวณ ศีรษะน้อยกว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกป้องกันศีรษะถึง 3 เท่า (พงษ์ศักดิ์ วัฒนา, 2535, หน้า 3) นอกจากนี้ นักเรียนกลุ่มตัวอย่างส่วนมากขับซัวร์จักรยานยนต์ที่มีกำลังขับ เคลื่อนสูงกว่ากำหนด (100 ซี.ซี.) คือกำลังขับเคลื่อน 110, 120, 150 ซี.ซี. ร้อยละ 41.4, 2.9 และ 5.7 ตามลำดับ และการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังขับเคลื่อนสูงเกิน 100 ซี.ซี. ไม่ควรใช้ เนื่องจาก ถ้ามีกำลังขับเคลื่อนมากขึ้น อันตรายก็ยิ่งสูงมากขึ้น (วิจิตร บุญชะโยตระ, 2531 ข, หน้า 150, 177) ดังนั้นจึงควรที่จะมีการศึกษา สืบสวนและตรวจสอบหามาตรการเพิ่มความรู้อันสวัสดิศึกษา การจัดการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน และเป็นปัจจุบัน เพื่อรองรับปัญหาที่ซ่อนเร้นใน กลุ่มที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร กลุ่มเสี่ยงและกลุ่มเยาวชนของชาติต่อไป ควรมีการตรวจสอบการผลิต และจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยให้อยู่ใน เกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดอย่างรัดกุมยิ่งขึ้น ตลอดจนมีมาตรการควบคุมผู้ขับซัวร์จักรยานยนต์ และเพิ่มมาตรการตรวจสอบความถูกต้องของ กำลังขับ เคลื่อนมากยิ่งขึ้นรวมทั้งการติดกระงกข้างรถ และประการสำคัญนักเรียนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ รถจักรยานยนต์ส่วนมากได้รับการฝึกหัดจากบิดาที่ยังไม่มีความรู้ในการขับซัวร์จักรยานยนต์ที่ถูกต้อง และได้มาตรฐานเพียงพอ ซึ่งเป็นการสอนตามประสพการณ์ ด้วยเหตุนี้รัฐควรตระหนักหาวิถีใน การป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากสภาพปัญหาที่แท้จริงและจัดการเรียนการสอนการขับซัวร์จักรยานยนต์ ที่ได้มาตรฐานให้ครอบคลุมและทั่วถึง กลุ่มประชากรที่ขับซัวร์จักรยานยนต์เท่าที่สามารถจะกระทำ ได้โดยอาศัยองค์การเอกชนร่วมด้วย เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรเพิ่มมากขึ้น เช่นเดียวกับการแก้ ปัญหาในประเทศที่เจริญแล้วเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ริเริ่มการแก้ปัญหามาตรฐานป้องกันและลด อุบัติเหตุจราจรโดยใช้การศึกษาเป็นเครื่องมือ ใน พศ. 2475 ได้มีการจัดการสอนการขับรถยนต์ อย่างถูกวิธีให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับนักเรียนมัธยมศึกษาและนักศึกษามหาวิทยาลัย และจากการวิจัยและประเมินผลพบว่า ผู้ที่ผ่านการฝึกขับรถยนต์ตามหลักสูตรสามารถขับรถได้อย่าง

ปลอดภัย และมีสถิติการประสพอุบัติเหตุจราจรต่ำกว่าผู้ที่ฝึกหัดขับเองทั่วไปผลสำเร็จดังกล่าวทำให้โรงเรียนมัธยมศึกษาและมหาวิทยาลัยต่างๆ ในสหรัฐอเมริกาเปิดสอนวิชาการขับรถ (driver education) ให้แก่นักเรียนของตนอย่างแพร่หลาย และถือเป็นวิชาที่สำคัญวิชาหนึ่งในหลักสูตรการศึกษาสายสามัญศึกษา (วิจิตร บุญระโทตระ, 2527 ก. หน้า 4)

สรุปได้ว่า การวิจัยแสดงให้เห็นว่าการจัดประสบการณ์ที่จัดให้มีผลต่อจิตสำนึกของนักเรียนในด้านความรู้ ทักษะคิดและพฤติกรรมการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร และสอดคล้องตามกรอบแนวคิดของผู้วิจัย เกี่ยวกับผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากปัจจัยจากบุคคลคือภูมิหลังของบุคคลและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล และประการสำคัญการกระทำและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ตลอดจนสิ่งกระตุ้นพฤติกรรมจากสิ่งต่างๆ ทั้งสื่อบุคคลและสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ มีความสัมพันธ์กับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งแนวทางการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ จากการปฐมนิเทศและการศึกษาประสบการณ์ตรงจากผู้ประสพอุบัติเหตุโดยตรงคือผู้ป่วยและญาติผู้ป่วย มีผลต่อการเกิดจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในด้านความรู้ ทักษะคิด และพฤติกรรมการปฏิบัติเพิ่มมากขึ้นในกลุ่มที่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้มากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับประสบการณ์ที่จัดให้ รวมทั้งนักเรียนกลุ่มทดลองมีความสนใจเกี่ยวกับการจัดประสบการณ์ที่จัดให้และให้ความร่วมมือดี และนอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญที่อาจจะทำให้ผลการวิจัยผิดพลาด หรือไม่ตรงกับข้อเท็จจริงได้อาจเนื่องมาจากการเกิดการแทรกแซงร่วมกัน (Co-intervention) ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเป็นเพื่อนนักเรียนระดับชั้นเดียวกัน จึงมีโอกาสที่จะสนทนาและแลกเปลี่ยนความรู้ซึ่งกันและกันได้ ทำให้กลุ่มควบคุมอาจได้รับความรู้เพิ่มขึ้น ถึงแม้จะมีข้อตกลงและอธิบายถึงหลักการที่ถูกต้องแก่นักเรียนกลุ่มตัวอย่างก่อนการวิจัยแล้วก็ตาม และอีกประการหนึ่งที่ทำให้เกิดข้อผิดพลาดได้คือ การเกิดตัวแปรกวน (Confounding factor) ที่จะต้องคำนึงถึงคือในเรื่องของเวลา สถานที่ บุคคล และประสบการณ์ นอกจากนี้ การเกิดจิตสำนึกหรือความตระหนักแตกต่างกันมากน้อยเพียงใดยังขึ้นกับปัจจัยที่ควรคำนึงด้วยคือ ระดับวุฒิภาวะของบุคคล สภาพาสุขภาพ ภูมิหลังด้านชนบทรรมนิยม ประเพณี สิ่งแวดล้อมทั่วไป และสัมพันธ์ภาพที่บุคคลมีต่อบุคคลอื่นทั่วไป เพื่อประกอบการพิจารณาที่ถูกต้องและจากการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัย ผู้วิจัยมีความเห็นว่าการสร้างจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรควร เริ่มที่บ้านตั้งแต่วัยเด็กโดยเพิ่มศักยภาพของครอบครัวและสนับสนุนต่อที่โรงเรียน

สถานศึกษา นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและองค์กรเอกชน สื่อโฆษณาต่างๆ ควรมีความรู้และตระหนักในด้านความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุจราจร และร่วมกันแก้ไขปัญหานานาอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นรูปธรรมทั้งในระบบย่อยที่สุดของสังคมคือครอบครัว ชุมชนและระดับประเทศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหา

1.1 ควรมีมาตรการควบคุมสื่อทางโทรทัศน์ ภาพยนต์ สถานที่เดินดีเซลโก๊ทเคค และการฟังเพลงของวัยรุ่น ที่สื่อภาพความเสี่ยงและโศกโชนจากการขับซิ่งยานพาหนะ หากจำเป็นที่จะต้องแพร่ภาพควรมีข้อความเตือนหรือบรรยายประกอบให้เห็นค่านิยมที่ถูกต้อง และชี้ให้เห็นอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการกระทำนั้น ซึ่งจะเป็นการช่วยประชาสัมพันธ์ได้อีกทางหนึ่งด้วย

1.2 ควรมีมาตรการฝึกสอน และให้ความรู้การขับซิ่งจักรยานยนต์ หรือรถยนต์ ในระดับโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา และมหาวิทยาลัย โดยจัดเป็นหลักสูตรหลักของการเรียนและควรมีการสอบถามความรู้ที่นักเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบความปลอดภัย การขับซิ่งจักรยานยนต์และการป้องกันอุบัติเหตุอื่นๆ ก่อนเข้าเรียนระดับมัธยมศึกษาที่เป็นมาตรฐานในระดับประเทศ เพื่อที่จะหาแนวทางในการพัฒนาความรู้ตามส่วนที่ขาดหายไปแต่ละพื้นที่ นอกจากนี้จะได้แก้ไขปัญหาดังตรงประเด็นแล้วยัง เป็นการสำรวจข้อมูลทางอ้อมอีกด้วย ซึ่งผู้บริหารโรงเรียนและสถานศึกษาควรให้ความสำคัญ เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรถึงชีวิตในวัยเรียน ย่อมหมายถึงการสูญเสียทางการศึกษาและอื่นๆ ที่ผ่านมามีทั้งสิ้น

1.3 ควรมีการฝึกให้นักเรียนทุกคน คู่กันเคยกับการสวมหมวกป้องกันศีรษะตั้งแต่วัยเรียน เพื่อให้เกิดความเคยชินอย่างต่อเนื่อง เช่น ขณะเรียนวิชาพลศึกษา หรือวิชาลูกเสือเหล่านี้ เป็นต้น เพราะส่วนมากไม่นิยมสวมหมวกป้องกันศีรษะ เนื่องจากรู้สึกอึดอัดและไม่คุ้นเคย

1.4 ควรมีมาตรการตรวจสอบ การจำหน่าย และการใช้รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังขับเคลื่อนไหวเกิน 100 ซี.ซี. รวมทั้งการประชาสัมพันธ์การจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ควรกำหนด

ให้มีการสนับสนุนและระดมการป้องกันอุบัติเหตุจากราจรในประ เติ้นหลักด้วย เช่นการสวมหมวกป้องกัน ศีรษะ การติดกระจกข้างเพื่อความปลอดภัยและอื่นๆ ที่สำคัญ

1.5 ควรมีหลักสูตรการเป็นพี่เลี้ยงฝึกหัดขับชี่ยานพาหนะทุกประเภท แก่บุตรทุกวัย ของผู้ประกอบการทุกวิชาชีพ เพื่อสร้าง เสริมผู้ประกอบการให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากบุคคลที่จะซื้อรถให้บุตรส่วนใหญ่จะมีฐานะความเป็นอยู่ที่ดี และก่อนดำเนินการควรมีการ ประชาสัมพันธ์ให้เห็นประโยชน์อย่างแท้จริงและแพร่หลายอย่างต่อเนื่อง เสียก่อน โดยประสานการ ดำเนินงานกับองค์กรเอกชน

1.6 การสร้างค่านิยมการขับชี่ยานพาหนะต้องได้รับการปลูกฝังการฝึกสอนที่ถูกต้อง และการป้องกันอุบัติเหตุ หรือการสร้างจิตสำนึกในด้านอื่นๆ ที่เป็นปัญหาเรื้อรัง เป็นสิ่งที่ควร เริ่มต้น กระทำตั้งแต่บัดนี้ โดยการปลูกฝังค่านิยมแบบ เครือข่าย ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ต่อไปในอนาคต โดย ภาครัฐคัดเลือกผู้ประกอบการ (บิดา/มารดา) ที่มีแนวคิดเชิงบวก และต้องการช่วยเหลือส่วนรวมในเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากราจร การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ฯลฯ เฉพาะเรื่อง เพื่อรับเป็นผู้ปลูกฝังบุตรให้มี ความสนใจในเรื่องนี้ๆ อย่างต่อเนื่องตั้งแต่วัยเด็ก เพื่อสร้างบทบาทการเป็นผู้นำต่อส่วนรวม ใน เครือข่ายทุกพื้นที่ และรัฐ เป็นผู้ให้การสนับสนุนแนวคิดผู้ประกอบการเหล่านั้นอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะ ยาวจนเด็กเติบโตเป็นผู้ใหญ่ในสังคม ซึ่งจะทําให้มีแกนนำในค่านิยมที่ดีต่อส่วนรวมที่รัฐต้องการและ เป็นผลดีต่อประ เทศชาติต่อไปในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะจากการดำเนินการวิจัย

2.1 ควรดำเนินการวางแผนและประสานงานกับผู้บริหารโรงเรียน โรงพยาบาล และผู้เกี่ยวข้อง และเตรียมพื้นที่ดำเนินการ เป็นอย่างดีก่อนการดำเนินการ เพื่อลดปัญหาที่อาจจะ เกิดขึ้น

2.2 การดำเนินการวิจัยเพื่อควบคุมการเกิดการแทรกแซงร่วมกัน (Co-inter-vention) อาจจะ เลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันแต่ต่างพื้นที่ (โรงเรียน)

2.3 ควรมีการควบคุมตัวแปรกวน (Confounding factor) และปัจจัยที่อาจมี ผลกระทบต่อการวิจัยให้มากยิ่งขึ้น

2.4 ระยะเวลาในการวิจัยในการทดสอบหลังการจัดประสบการณ์ที่จัดให้ ควรเพิ่มขึ้นประมาณ 3 เดือน และมีการทดสอบเป็นระยะทุก 1 เดือน เพื่อลดการเกิดผลกระทบบางตัวแปรอื่นๆ และ เปรียบเทียบความแตกต่างที่ชัดเจนขึ้น

2.5 การจัดทำคู่มือแบบสอบถามที่มีภาพประกอบ ส่วนมากภาพจะไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ถ้ามีเวลาเพียงพอควรให้เจ้าหน้าที่โสตทัศนูปกรณ์และโรงพิมพ์ร่วมจัดรูปแบบด้วยจะดียิ่งขึ้น

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.1 ควรศึกษาการจัดประสบการณ์ที่กำหนดให้ในกลุ่มชั้นวัยรับจ้างที่มีอายุ 15-25 ปี หรือนักเรียนชั้นประถมศึกษาตอนปลาย

3.2 ควรศึกษาผลการจัดประสบการณ์ที่กำหนดให้ เปรียบเทียบกับการใช้สื่อทางโทรทัศน์หรือภาพยนตร์ในกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร และ เปรียบเทียบระหว่างชายและหญิง

3.3 ควรศึกษาเปรียบเทียบการจัดประสบการณ์ที่กำหนดให้ 1 ครั้ง กับการจัดประสบการณ์ที่จัดให้แบบต่อเนื่อง 2 และ 3 ครั้ง ว่ามีความแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด

3.4 ควรศึกษาปัจจัยของบิดาและมารดาที่เป็นต้นแบบ เพื่อหาความสัมพันธ์ของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

3.5 ควรศึกษาการจัดทำรูปแบบหลักสูตรในการฝึกสอนการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ สำหรับเด็กมัธยมศึกษา และมหาวิทยาลัยที่เหมาะสม รวมทั้งหลักสูตรการเป็นพี่เลี้ยงนัดขับขี่พาหนะสำหรับบุตรของผู้ปกครอง

3.6 ควรศึกษาแนวโน้มของกำลังขับ เคลื่อนรถจักรยานยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น และผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุจราจร

3.7 ควรศึกษาผลการปลูกฝังการสร้างค่านิยมแบบ เครือข่ายในระยะยาว