

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา(descriptive study) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลลำพูน ได้แก่ด้านบุคคล ด้านยานพาหนะ ด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อม และศึกษาลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคือแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นเอง และได้รับการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาและความเหมาะสมของการใช้ภาษาจากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 4 ท่าน หลังจากนั้นได้แก้ไขปรับปรุง แล้วนำไปทดลองใช้กับผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเข้ารับการรักษาตัวที่โรงพยาบาลนครพิงค์ อำเภอแมริม จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 30 คน และนำมาหาค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือโดยวิธีของ คูเดอร์ ริชาร์ดสัน (Kuder Richardson) โดยใช้สูตร KR-20 ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสัมภาษณ์ .94 และได้รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา คือผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเข้ารับการรักษาตัวที่โรงพยาบาลลำพูน อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ตั้งแต่วันที่ 1 - 31 พฤษภาคม 2539 ทั้งผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยในจำนวน 135 ราย เฉพาะผู้ที่รู้สึกตัวดี พุดคุยรู้เรื่อง สามารถตอบคำถามได้ และหากเป็นผู้ที่ดื่มสุราต้องพุดคุยรู้เรื่อง สามารถให้ข้อมูลได้เช่นกัน การวิเคราะห์ข้อมูล โดยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และโค-สแควร์

สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ

กลุ่มประชากรที่ศึกษาเป็นเพศชายร้อยละ 77 เพศหญิงร้อยละ 23 ส่วนใหญ่มีอายุ 15-24 ปีร้อยละ 46.7 รองลงมาคืออายุช่วง 25-34 ปีร้อยละ 19.3 สภาพสมรรถสไคมากที่สุดคือ ร้อยละ 58.5 รองลงมาคือสภาพสมรรถสไคร้อยละ 37 เป็นผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมต้นมากที่สุดคือร้อยละ 24.4 รองลงมาคือระดับประถมศึกษาตอนต้นร้อยละ 23 ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุประกอบอาชีพรับจ้างมากที่สุดร้อยละ 45.9 รองลงมาคือนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 24.4 เป็นผู้ที่มีรายได้ต่อเดือน 2,500-4,999 บาทมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 37 รองลงมาคือผู้ไม่มีรายได้ร้อยละ 27.4 ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-5 ปีร้อยละ 45.9 รองลงมาคือ 6-10 ปีร้อยละ 21.5 มาก

กว่าครึ่งหนึ่งของผู้ขับขี่ที่ได้รับอุบัติเหตุ ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อบรมร้อยละ 68.9 มีใบขับขี่โดยการอบรมร้อยละ 31.1 สำหรับความถี่ของการขับขี่ยานพาหนะ พบว่าผู้ที่ขับขี่รถทุกวันเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ 76.3 รองลงมาคือผู้ที่ขับขี่รถสัปดาห์ละ 1-6 วันร้อยละ 15.6 ระยะเวลาในการขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือผู้ที่ขับขี่นานน้อยกว่า 1 ชั่วโมงมีร้อยละ 60 รองลงมาคือผู้ที่ขับขี่นาน 1-2 ชั่วโมงร้อยละ 30.4 ส่วนช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือช่วงบ่าย ตั้งแต่ 13.00-18.00 น.ร้อยละ 29.6 รองลงมาคือช่วงกลางคืนตั้งแต่ 19.00-21.00 น.ร้อยละ 23.7 สำหรับวันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวันศุกร์ร้อยละ 19.3 รองลงมาคือวันพฤหัสบดีร้อยละ 17 สถานที่เป้าหมายของการเดินทาง ส่วนใหญ่กำลังเดินทางกลับบ้านร้อยละ 60 รองลงมาคือกำลังเดินทางไปทำธุระร้อยละ 28.1 สถานที่เกิดอุบัติเหตุอยู่นอกเขตเทศบาลร้อยละ 71.9 ในเขตเทศบาลร้อยละ 28.1 ระยะทางในการขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือผู้ที่ขับขี่ในระยะทางที่ไม่เกิน 10 กิโลเมตรร้อยละ 71.9 รองลงมาคือผู้ที่ขับขี่ในระยะทาง 11-20 กิโลเมตรร้อยละ 13.3 ยานพาหนะที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอายุการใช้งาน 1-3 ปีร้อยละ 47.4 รองลงมาคืออายุการใช้งาน 4-6 ปีร้อยละ 16.3 มีผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 20 ส่วนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีถึงร้อยละ 80 การได้รับอุบัติเหตุในอดีต พบว่าส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุมาก่อนร้อยละ 64.4 ผู้ที่เคยได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 35.6 ในจำนวนนี้มีการเกิดอุบัติเหตุโดยรถแล่นมากที่สุดร้อยละ 60 รองลงมาคือชนกับรถยนต์ร้อยละ 24.6

ส่วนที่ 2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ(มี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านยานพาหนะ ด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อม) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุโดยรวม พบว่าส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุหลายด้านมีร้อยละ 68.9 คือด้านบุคคลเกิดร่วมกับเส้นทางและสภาพแวดล้อมมากที่สุด รองลงมาคือสาเหตุทางด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อมอย่างเดียวมีร้อยละ 15.6 สาเหตุเฉพาะด้านบุคคลร้อยละ 12.6 ส่วนทางด้านยานพาหนะและอื่นๆ คือการถูกชนมีเพียงเล็กน้อย

สาเหตุทางด้านบุคคล ความรู้เรื่องกฎจราจรโดยรวม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีความรู้เรื่องกฎจราจรในระดับปานกลางร้อยละ 65.9 ระดับต่ำร้อยละ 18.5 ระดับสูงร้อยละ 15.6 แต่เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าส่วนใหญ่ตอบถูกในเรื่อง จำนวนคนนั่งซ้อนท้าย การขับรถอ้อมวงเวียน ความหมายของป้ายจราจร(มีทางโทแยกทางเอกทางขวา)ร้อยละ 83.7, 73.3 และ 70.4 ตามลำดับ ตอบถูกต้องปานกลางได้แก่ความหมายป้ายจราจร(ห้ามแซง)

ร้อยละ 50.4 และความหมายของเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทาง(เส้นทึบ)ร้อยละ 49.6 ตอบ ถูกน้อยได้แก่ เครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทาง(เส้นทึบคู่เส้นประ) ระยะทางอย่างต่ำที่ควรจอด ห่างจากทางแยก ระยะทางที่ต้องขับรถชิดขอบทางก่อนการเลี้ยว น้ำหนักสูงสุดที่ควรบรรทุก ความเร็วสูงสุดในเขตเทศบาล และความหมายป้ายจราจรให้รถสวนทางมาก่อน สำหรับ สาเหตุทางด้านบุคคลเกี่ยวกับพฤติกรรมจราจรที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมีร้อยละ 34.5 ความบกพร่อง ทางร่างกายพบค่อนข้างมาก ได้แก่การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ร้อยละ 43 ที่พบ น้อยคือการขับขี่ขณะเหนื่อยล้า อ่อนเพลียร้อยละ 14.1 การรบกวนร้อยละ 7.4 มีโรคประจำ ตัวที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่อันอาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 5.9 ขณะขับขี่รถไม่ได้มองตรง ไปข้างหน้าร้อยละ 5.9 นอกจากนั้นพบน้อยมาก ส่วนสาเหตุจากสภาพจิตใจ อารมณ์ ความ เคยชินในเส้นทางและความเป็นเจ้าของรถ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุไม่ได้เป็นเจ้าของรถที่ใช้ในการ ขับขี่ร้อยละ 34.8 ไม่เคยชินเส้นทางร้อยละ 10.4 และมีสภาพจิตใจอารมณ์ไม่ปกติขณะที่ขับขี่ ร้อยละ 9.6 ส่วนสาเหตุทางด้านยานพาหนะพบบ้างไม่มากนัก ที่พบมากที่สุดคือการไม่ตรวจ สภาพยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอทุกปีและการมีอุปกรณ์ การใช้งานรถไม่ปกติพบร้อยละ 24.4 เท่ากัน มีการดัดแปลงสภาพรถร้อยละ 8.1 เป็นรถที่ไม่มีทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายร้อยละ 3 เกือบครึ่งหนึ่งของผู้ได้รับอุบัติเหตุขับรถจักรยานยนต์ในเส้นทางที่ไม่ใช่ทางตรงปกติร้อยละ 45.2 ได้แก่ทางโค้งมากที่สุดร้อยละ 44.6 ทางแยกร้อยละ 21.5 ทางกำลังปรับปรุงก่อสร้างร้อย ละ 18.4 เส้นทางไม่มีไหล่ทางร้อยละ 39.3 ไม่มีแนวเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนร้อยละ 34.1 สภาพ ผิวทางขรุขระร้อยละ 21.5 พื้นผิวทางเปียกชื้นร้อยละ 17 และเส้นทางคับแคบร้อยละ 14.1 ส่วนสภาพแวดล้อมพบว่ามีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ร้อยละ 30.4 ที่พบมากได้แก่ กองหิน ทราบ ร้อยละ 11.1 การมีรถวิ่งตัดหน้ากระทันหันร้อยละ 8.9 สัตว์วิ่งตัดหน้าร้อยละ 6.7 ขณะขับขี่แสงสว่างบนเส้นทางไม่เพียงพอร้อยละ 23.7 ลักษณะภูมิอากาศไม่ปกติร้อยละ 19.3 ได้แก่ฝนตกร้อยละ 10.4 และหลังฝนหยุดตกร้อยละ 7.4

ส่วนที่ 3 ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ไม่มีคู่กรณีร่วมด้วย เพราะเป็นการแล่นล้อเองมากที่สุดมีถึงร้อยละ 48.9

ส่วนที่ 4 เปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรระหว่างเพศ กลุ่มอายุ ระดับการศึกษา และการมีใบขับขี่

การเปรียบเทียบระดับความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ได้รับอุบัติเหตุระหว่างเพศชายและเพศหญิง กลุ่มอายุ ระดับการศึกษา และการมีใบขับขี่โดยการสอบและไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อสอบ และทดสอบด้วยไค-สแควร์ พบว่าเพศชายและเพศหญิงมีความรู้เรื่องกฎจราจรต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้เรื่องกฎจราจรต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบและไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อสอบ มีความรู้เรื่องกฎจราจรต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนกลุ่มอายุ ที่ต่างกันมีความรู้เรื่องกฎจราจรไม่ต่างกัน

ส่วนที่ 5 เปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเพศ กลุ่มอายุ และการมีใบขับขี่

การเปรียบเทียบรายด้านของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างเพศชายและเพศหญิง กลุ่มอายุ และการมีใบขับขี่ และทดสอบด้วยไค-สแควร์ พบว่าเพศชายและเพศหญิงมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ในกลุ่มอายุ ที่ต่างกันมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบและไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อสอบ มีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

อภิปรายผล

1. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม พบว่าส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุหลายด้าน (ด้านบุคคลเกิดร่วมกับด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อมมากที่สุด) ด้านบุคคลที่พบมากที่สุดได้แก่ การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์มีร้อยละ 43 ทั้งนี้อธิบายได้ว่า แอลกอฮอล์เป็นสารที่ออกฤทธิ์กดการทำงานของระบบประสาทส่วนกลาง ทำให้ร่างกายทำงานช้าลง การตัดสินใจ การประสานงานของกล้ามเนื้อและประสาทเสื่อมลง จึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของพรยุทธ์ วัฒนศิริกุล (2539, หน้า 80) ที่วิเคราะห์

อุบัติเหตุจราจรที่โรงพยาบาลวิเชียรบุรี ปี พ.ศ. 2538 พบว่าอัตราการดื่มสุราของผู้ป่วยมีถึงร้อยละ 54.8 เช่นเดียวกับการศึกษาของเออร์เกินส์และลอเรนท์ (1981, pp.17-18) ซึ่งพบสาเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุอันหนึ่ง คือการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ และการศึกษาของสินีนาฏ บุญต่อเติม (2530, หน้า ก-ง) ซึ่งศึกษาปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม อารมณ์ จิตใจ ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรม การขับขีของผู้ขับขี ได้แก่ การเมาสุรา นอกจากนี้ประเสริฐ กระจำวงศ์และคณะ (2533, หน้า 1-4) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุผู้ป่วยจราจรในโรงพยาบาลมหาราชนิก พบว่าปัจจัยสำคัญที่พบร่วมกับอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การชอบดื่มสุรา / สาเหตุทางด้านบุคคลที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งซึ่งพบรองลงมาในการศึกษาคครั้งนี้คือ ความไม่เคยชินกับสภาพรถ เนื่องจากการไม่ได้เป็นเจ้าของรถพบร้อยละ 34.8 ทำให้ความสามารถและทักษะในการใช้รถไม่ดีเท่าที่ควร ในจำนวนนี้เป็นรถที่ยืมเพื่อนมากที่สุดและรองลงมาคือยืมญาติ จึงไม่ได้ขับขีประจำ ทำให้นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สาเหตุจากพฤติกรรม การขับขีที่ฝ่าฝืนกฎจราจรพบร้อยละ 34.5 ส่วนใหญ่เป็นการขับรถตามกระชั้นชิดมีร้อยละ 18.5 ถึงแม้จะมีจำนวนไม่มากแต่เป็นสิ่งที่ควรระมัดระวัง เพราะตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ผู้ขับขีต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่หยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อจำเป็น (สก กอแสงเรือง, 2528, หน้า 32) ดังที่พรพันธุ์ บุญยรัตพันธุ์และคณะ (2539, หน้า 96) กล่าวว่าหากขับรถด้วยความเร็ว 60 กม./ชม.ระยะทางที่จะหยุดได้(รวมเวลาก่อนการตัดสินใจแตะเบรกเมื่อเห็นเหตุการณ์ผิดปกติและแตะเบรกจนถึงรถหยุด)จะเป็นระยะทางประมาณ 44 เมตร นอกจากนี้ยังพบว่ามีสาเหตุทางสภาพร่างกายที่เป็นส่วนประกอบสำคัญอันมีอิทธิพลต่อการขับขี เช่น ความเหน็ดเหนื่อย อ่อนเพลีย อาจทำให้่วงนอนและการตัดสินใจช้า ซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับขียานพาหนะ ซึ่งการศึกษาคครั้งนี้พบร้อยละ 14.1 สอดคล้องกับการศึกษาของวณิดา กำจัดัดสกร (2529, หน้า ก-ข) เรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เฉพาะผู้ป่วยโรงพยาบาลตากสิน พบว่าปัจจัยที่ชี้ให้เห็นถึงสภาพการณ์ที่ไม่รับรู้ต่อความปลอดภัย ได้แก่ การไม่เคารพกฎจราจร ผู้ขับขีมีสภาพร่างกายที่ไม่เหมาะสม

การเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากด้านเส้นทางในการศึกษาคครั้งนี้ พบว่าอุบัติเหตุเกิดในเส้นทางที่ไม่ใช่ทางตรงปกติร้อยละ 45.2 ได้แก่เส้นทางโค้งมากที่สุดร้อยละ 44.6 อธิบายได้ว่าการตัดถนนต้องดัดแปลงตามสภาพภูมิประเทศ เช่น ทางขึ้นเขา ทางโค้ง ชัน ฯลฯ ซึ่งลักษณะของทางเหล่านี้หากไม่มีการควบคุมการจราจรที่ดีและผู้ขับขีประมาทด้วย จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและรุนแรง (สินีนาฏ บุญต่อเติม, 2530, หน้า 34) ส่วนการเกิดอุบัติเหตุที่ทางแยกซึ่งพบในการศึกษาคครั้งนี้มีร้อยละ 21.5 จากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมพบว่าผู้ขับขีขาดความระมัดระวัง

เมื่อถึงทางแยกได้เลี้ยวรถอย่างกะทันหัน โดยไม่ลดความเร็วหรือหยุดก่อน ถนนที่เกิดอุบัติเหตุในการศึกษาครั้งนี้ไม่มีแนวเส้นแบ่งกึ่งกลางร้อยละ 21.5 ซึ่งแนวกึ่งกลางถนนจะใช้ในการกรณีที่การจราจรมีรถวิ่งสวนทางกันไปมา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนกัน ให้เกิดความปลอดภัยระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ทำให้อุบัติเหตุลดลงได้ (บุศรินทร์ นาคจินดาและคณะ, 2532, หน้า 11) พบว่าถนนที่เกิดอุบัติเหตุในการศึกษาครั้งนี้ไม่มีไหล่ทางร้อยละ 39.3 ไหล่ทางมีความสำคัญเช่นกันเพราะเป็นพื้นที่ที่ต่อจากขอบเส้นทางออกไป ไหล่ทางจะป้องกันไม่ให้รถตกลงไปข้างทาง คลองหรือเหว ไหล่ทางจึงควรมีความกว้างพอเหมาะ ควรปลอดภัยจากต้นไม้และสิ่งกีดขวาง(วิจิตร บุญยะโหดระ, 2527, หน้า 26) นอกจากนี้ยังพบว่า อุบัติเหตุเกิดบนถนนขรุขระและกำลังปรับปรุงก่อสร้างร้อยละ 21.5และ18.4 เพราะเส้นทางที่มีผิวจราจรขรุขระชำรุดเป็นหลุม บ่อ ผุพังหรือใช้วัสดุไม่ได้มาตรฐานทำให้เส้น พื้นผิวถนนมีหลายลักษณะในที่เดียวกัน เช่นมีทั้งแบบคอนกรีตและแบบลาดยาง เมื่อชำรุดต้องซ่อมทำให้เกิดเป็นหลุมเป็นบ่อ ผิวทางไม่เรียบก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย แต่ผิวถนนที่เรียบขับขี่สบายก็อาจจะเกิดผลให้เกิดความสะดกคล่องและขับขี่โดยประมาทได้เช่นเดียวกัน การศึกษาครั้งนี้พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุ ขับขี่รถจักรยานยนต์บนเส้นทางเรียบร้อยละ 78.5 เส้นทางตรงร้อยละ 54.8 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กิตติ พุฒิกานนท์ (2531, หน้า 1-13) ที่ศึกษา ปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง พบว่าเส้นทางเรียบและเส้นทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด การศึกษาของบุศรินทร์ นาคจินดาและคณะ (2532, หน้า 11) ซึ่งศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุการจราจรในเขตเมืองของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลพหลพลพยุหเสนา พบสภาพเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุมากกว่าครึ่งหนึ่งเกิดบนถนนสายใหญ่ ทางเส้นตรง ส่วนสภาพแวดล้อมในการศึกษาครั้งนี้พบสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่มีร้อยละ 30.4 เช่น กองหิน ทRAY แผงขายของ รถตัดหญ้า กระแทกหิน สัตว์วิ่งตัดหน้า และคนเดินตัดหน้า อธิบายได้ว่าในช่วงที่ผู้ศึกษากำลังเก็บข้อมูลได้สังเกตเห็นมีการซ่อมแซมเส้นทางหลายแห่งในจังหวัดลำพูน โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนสายลำพูน-ป่าซาง ช่วงในเขตเทศบาล สิ่งเหล่านี้อาจส่งผลต่อการขับขี่ได้ ส่วนทางด้านแสงสว่างที่ไม่เพียงพอพบร้อยละ 23.7 องค์ประกอบอย่างหนึ่งที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้คือ ความมืดเพราะจะทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน ทำให้การประมาณการณ์ต่างๆคลาดเคลื่อน อุบัติเหตุจึงมักเกิดในที่มืด แสงสว่างบนเส้นทางที่เหมาะสมจะช่วยลดอุบัติเหตุได้มาก ดังที่ศิริธัญญ์ บริบูรณ์ (2524, หน้า 51) กล่าวว่าพื้นผิวถนนที่เป็นสีดำจะดูดแสงจากไฟหน้ารถไปมากทำให้เกิดอันตรายต่อการขับขี่ยิ่งขึ้น และจากการศึกษาครั้งนี้พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดในช่วงกลางคืนมีถึงร้อยละ 40.7 จะเห็นได้ว่าที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นสาเหตุทางด้านบุคคลและสิ่งแวดล้อม โดยรวมแล้วพบมากและมักจะ

เกิดร่วมกัน ซึ่งสอดคล้องการศึกษานี้ของ คักดี ผาสุกนิรันดร์ (2505, หน้า 32 - 46) ศึกษาอุบัติเหตุบนทางหลวง พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงเกิดจากผู้ขับขี่คือด้านบุคคลมากที่สุด รองลงมาเกิดจากเกิดจากคนโดยสาร คนเดินเท้าและสัตว์เลี้ยง สาเหตุอันดับที่สามเกิดจากเส้นทางและสภาพแวดล้อม ทั้งนี้อธิบายได้ตามทฤษฎีโดมิโนของเฮนริช ที่กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆที่เกิดขึ้น ล้วนแต่เป็นผลมาจากการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยมีตัวโดมิโน 5 ตัวเรียงอยู่ใกล้กัน ซึ่งหากโดมิโนตัวหนึ่งล้ม ย่อมจะส่งผลต่อตัวถัดไปล้มตามไปด้วย โดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่ สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล การกระทำสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย อุบัติภัย และการบาดเจ็บ (เฮนริช อ้างใน กัลยาณี วัชรสินธุ์, 2535, หน้า 16-18) ซึ่งในการศึกษานี้ครั้งนี้องค์ประกอบของด้านบุคคล การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุที่พบมาก เช่นเดียวกับทฤษฎีการขาดดุลยภาพที่กล่าวว่า อุบัติภัยเกิดจาก การขาดดุลยภาพระหว่างพฤติกรรมของคน (การขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ) และเส้นทางสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม (วิจิตร บุญยะโหดระ, 2530, หน้า 144-145)

สาเหตุทางด้านยานพาหนะพบน้อยเนื่องจากยานพาหนะส่วนใหญ่มีสภาพใหม่ เพราะมีอายุการใช้งานช่วง 1- 3 ปีมากที่สุดร้อยละ 47.4 เป็นรถที่มีทะเบียนและได้มาตรฐานถูกต้องตามกฎหมายถึงร้อยละ 97.0 ไม่มีการดัดแปลงสภาพซึ่งมีถึงร้อยละ 91.9 และมากกว่าครึ่งหนึ่งมีการตรวจสภาพรถอย่างสม่ำเสมอทุกปีร้อยละ 66.7 นอกจากนี้ยังเป็นยานพาหนะที่มีอุปกรณ์การใช้งานครบถ้วนถึงร้อยละ 75.6 เช่นเดียวกับการศึกษาของคักดี ผาสุกนิรันดร์ ซึ่งศึกษาอุบัติเหตุบนทางหลวง พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากด้านสภาพรถบกพร่องและขาดุดพบไม่มาก

จากการศึกษาเปรียบเทียบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเพศ กลุ่มอายุ และการมีใบขับขี่ และทดสอบด้วยไค-สแควร์ พบว่าเพศชายและเพศหญิงมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ผู้ที่มีอายุต่างกันมีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบและผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อสอบ มีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 คือเพศชายเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่าเพศหญิง กลุ่มอายุ < 15-24 ปีและกลุ่มอายุ $\geq$ 45 ปีเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่ากลุ่มอายุ 25-44 ปี ผู้ที่ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้อสอบมีการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่าผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบ อธิบายได้คือจากการสัมภาษณ์เพิ่มเติมพบว่าในจำนวนผู้ที่ดื่มสุราเป็นเพศชายทั้งหมด ซึ่งเป็นสาเหตุทางด้านบุคคลและมักพบร่วมกับสาเหตุทางด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อม ผลจากการดื่มสุราพบว่า

เกิดอุบัติเหตุร่วมกับสาเหตุด้านเส้นทางมาก และประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้เป็นเพศชาย ถึงร้อยละ 77 กลุ่มอายุที่พบมากคือวัยรุ่นอายุ < 15-24 ปีพบร้อยละ 53.4 ซึ่งในวัยนี้เป็นผู้ที่ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบถึงร้อยละ 40.7 และมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยอยู่ในช่วง 1-5 ปีร้อยละ 36.3 รวมทั้งเป็นนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 24.4 วัยรุ่นเหล่านี้ได้ใช้ยานพาหนะในการขับขี่ทุกวันซึ่งมีถึงร้อยละ 39.3 นอกจากนี้วัยรุ่นส่วนหนึ่งยังดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ร้อยละ 17.8 สิ่งเหล่านี้จึงส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้ ส่วนในกลุ่มอายุ ≥ 45 ปีขึ้นไป พบว่าการเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านเช่นกัน ทั้งด้านเส้นทางและสภาพแวดล้อม และบางส่วนดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับการมีใบขับขี่พบว่าผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่าผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบ อาจเนื่องจากขาดความรู้และขาดการทดสอบประสบการณ์ จึงนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ เช่นการศึกษาครั้งนี้พบว่าผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบมีความรู้ดีกว่าผู้ที่ไม่ได้มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบ ซึ่งเมื่อทดสอบด้วยไค-สแควร์ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

2. ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิดโดยไม่มีคู่กรณีมากที่สุดคือ ร้อยละ 48.9 เพราะเป็นการล้มแอลเบเองมากที่สุด สิ่งนี้จึงเป็นข้อมูลที่ดีชี้ให้เห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์น่าจะเกี่ยวข้องกับการกระทำของตัวผู้ขับขี่เองมากกว่าอย่างอื่น ทั้งนี้ตามทฤษฎีความโน้มเอียงของการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวถึงความโน้มเอียงของการเกิดอุบัติเหตุสามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้จากลักษณะเฉพาะของบุคคลที่มีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ คือผู้ที่มีลักษณะวาย ส่วนบุคคลที่ไม่มีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็นผู้ที่มีลักษณะเอ็กซ์ (วิจิตร บุญยะโหดระ อ่างโน บุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข, 2537, หน้า 11-13) ผลการศึกษาครั้งนี้บุคคลลักษณะวายที่พบ ได้แก่ ผู้ที่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ผู้ที่ไม่เคารพกฎระเบียบบนท้องถนนกฎจราจร ไม่ค่อยมีความระมัดระวัง เช่น ขับขี่รถตามอย่างกระชั้นชิด ขับขี่ตัดหน้ารถคันอื่น ขับรถแข่งในที่คับขัน ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด ที่พบไม่มากแต่ก็เป็นสาเหตุสำคัญที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายคือ การขับขี่รถฝ่าสัญญาณไฟแดง และการบรรทุกคนซ้อนท้ายเกินกำหนด นอกจากนี้ลักษณะของวายที่พบคือ การขาดความสมดุลของร่างกาย และจิตใจ ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ จิตใจ และการกระทำได้ ได้แก่ การมีโรคประจำตัว เช่น โรคเบาหวาน โรคตับ โรคไต หอบหืด ความดันโลหิตสูง ลมชัก ซึ่งพบขณะขับขี่เกิดโรคลมชัก 1 ราย โรคตับ 1 ราย ความพิการของร่างกายได้แก่ ตาบอดหนึ่งข้าง สายตาไม่ดีการมองเห็นไม่ชัด สภาพอารมณ์และจิตใจไม่ปกติ ขณะขับขี่กำลังโกรธโมโห รีบเร่ง เศร้าหมอง วิตกกังวล และตกใจ และนอกจากนี้ยังพบขณะขับขี่มีอาการเหนื่อยล้า อ่อนเพลีย ง่วงนอน เหล่านี้นำไปสู่

การเกิดอุบัติเหตุได้มาก ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาครั้งนี้ คือพบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากทางด้านบุคคลถึงร้อยละ 77.8 นอกจากนี้จากการทดสอบด้วยค่าไค-สแควร์ พบว่ากลุ่มผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุที่มีระดับการศึกษาต่างกันสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุไม่ต่างกัน จึงเป็นเหตุผลสนับสนุนได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุก็น่าจะขึ้นอยู่กับตัวบุคคลมากกว่า ดังเช่นการศึกษา ของปาร์เกอร์และคณะ (Parker et al, 1995, pp.571-581) ซึ่งพบว่าผู้ที่มีบุคลิกและพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรสูง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในทุกลักษณะไม่ว่าจะเป็นผู้ชนหรือถูกชน ผู้ที่ขับเร็วและมีการตัดสินใจไม่ดีมักเป็นผู้ชนผู้อื่นมากกว่าการถูกชน และจากการศึกษาของเออร์เก็นส์และลอเรนซ์ (Irgens & Lorentz, 1981, pp.17-38) ศึกษาสาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในมุมมองของแพทย์ประเทศนอร์เวย์ พบว่าสาเหตุที่มีความสัมพันธ์ต่อการเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ผู้ที่เพิ่งขับขียานพาหนะใหม่ การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์

ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

1. มีการรณรงค์ให้ประชาชนได้ทราบและเข้าใจถึงผลเสียของการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขียานพาหนะให้มากขึ้น เพราะจากผลการศึกษาพบว่าการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากบุคคลที่ดื่มสุราก่อนการขับขี้นมาก
2. การเกิดอุบัติเหตุพบมากในกลุ่มอาชีพรับจ้าง จึงควรมีการให้สุศึกษาและประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงกลุ่มนี้ และมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนดูแลสัตว์เลี้ยง เช่น สุนัขให้มากขึ้น เพราะพบการเกิดอุบัติเหตุจากสัตว์วิ่งตัดหน้ารถมาก
3. ควรมีการเพิ่มบทเรียนเรื่องกฎจราจร การใชยานพาหนะอย่างถูกวิธีทั้งทางภาคปฏิบัติและภาคทฤษฎีแก่กลุ่มนักเรียนมากขึ้น และเมื่อเด็กนักเรียนที่อายุครบ 15 ปีขึ้นไป โรงเรียนและสำนักงานขนส่งจังหวัดควรจัดให้มีการสอบเพื่อขอรับการมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์บรรจุไว้ในหลักสูตร เพราะเป็นกลุ่มที่มีความสำคัญต่ออนาคตของประเทศชาติ
4. การออกใบอนุญาตขับขีควรกระทำอย่างรอบคอบและรัดกุม เพราะจากการศึกษาพบผู้ได้รับอุบัติเหตุที่ไม่มีใบขับขีหรือมีโดยไม่ได้ผ่านการสอบจำนวนมาก
5. ควรมีการแก้ไขการออกใบขับขีตลอดชีพเป็นช่วงระยะเวลา เช่น ใบขับขีทุก 4 ปี หรือ 5 ปี และมีการตรวจสอบความเหมาะสมของผู้ขับขีทุกระยะที่มีการต่อใบขับขี
6. หน่วยงานที่ดูแลผู้ก่อสร้างทางควรระมัดระวัง ควบคุมการวางวัสดุ อุปกรณ์การสร้างทางให้เป็น ที่ ไม่ขัดขวางการทางเดินรถ เพราะจะเป็นอุปสรรคต่อการขับขี และควรมีป้ายเตือนที่สามารถมองเห็นชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืนเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทาง

7. มีมาตรการตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ประจำรถ ร่วมกับการต่อทะเบียนรถทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ

8. มีการรณรงค์เรื่องการใช้หมวกนิรภัยให้มากขึ้น เพราะจากผลของการศึกษาพบว่าผู้สวมหมวกนิรภัยน้อย ถึงแม้จะมีการออกกฎหมายบังคับแล้วก็ตาม

ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษากครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในระยะเวลา 1 ปี เพราะการศึกษาเฉพาะบางช่วงจะมีปัจจัยทางด้านภูมิอากาศมาเกี่ยวข้องด้วย

2. การศึกษาเปรียบเทียบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ป่วนอกและผู้ป่วนในเพื่อทราบสาเหตุที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง

3. การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่เฉพาะของกลุ่มนักเรียนและนักศึกษา เพราะพบอัตราการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved