

บทที่ 5

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษา ได้ทำการคำนวณขนาดตัวอย่าง เท่ากับ 400 ราย เมื่อทำการเก็บข้อมูลซึ่งใช้ระยะเวลา 3 เดือน แล้วนำมาวิเคราะห์ผล พบว่า มีข้อมูลซ้ำ 1 ชุด จึงได้ตัดออก (คิดเป็นร้อยละ 0.25) ดังนั้น ขนาดของตัวอย่างข้อมูลที่ทำการศึกษาครั้งนี้ เท่ากับ 399 (คิดเป็น ร้อยละ 100)

1. ปัจจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์

1.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่จักรยานยนต์

1.1.1 เพศและอายุ พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นเพศชาย สูงถึงร้อยละ 97.5 และพบมากในช่วงอายุ 18-22 ปี ร้อยละ 31.3 รองลงมา ช่วงอายุ 23-27 ปี ร้อยละ 26.6 และพบน้อยในช่วงอายุตั้งแต่ 33 ปีขึ้นไป จากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะไพฑร และคณะ (2529) พบว่าอุบัติเหตุเกิดในเพศชาย ร้อยละ 92.7 ช่วงอายุ 25-35 ปี ร้อยละ 47.4 และจากการศึกษาของ อนันต์ ตัญญูชกุล (2528) พบว่า อุบัติเหตุเกิดในเพศชาย ร้อยละ 95 ในช่วงอายุ 15-30 ปีพบสูงสุด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ผู้ชายใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการขับขี่มากกว่าผู้หญิง ทำให้พบจำนวนของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุในเพศชายสูง และอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในกลุ่มวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่ตอนต้น ในกลุ่มวัยรุ่น อาจเนื่องมาจาก การขับขี่โดยขาดความระมัดระวังชอบสนุกสนาน มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย ในกลุ่มวัยผู้ใหญ่ตอนต้น เป็นวัยทำงานอาจมีความจำเป็นในการใช้รถจักรยานยนต์ในการประกอบอาชีพ และลักษณะงานที่ต้องเร่งรีบแข่งกับเวลา

1.1.2 อาชีพ พบว่า อาชีพที่ได้รับอุบัติเหตุสูงสุด คือ อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 69.4 รองลงมาคือจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 11.5 ถึงแม้ว่าอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างจะเป็นส่วนหนึ่งของอาชีพรับจ้าง แต่ผู้วิจัยได้นำเสนอแยกออกมา เนื่องจากปัจจุบันความจำเป็น

การใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมาก และยังมีหน่วยงานได้รับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารโดยตรง สอดคล้องกับการศึกษาของ วนิตา กาจัดัตสกร (2529) พบว่า อาชีพรับจ้างประสบอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 73.7 และผู้ประสบอุบัติเหตุมีความจำเป็นในการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อประกอบอาชีพร้อยละ 72 เช่นเดียวกับการศึกษาของประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี และคณะ (2526) พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพรับจ้างมากที่สุด ร้อยละ 38.45 และการศึกษาของประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่าอาชีพรับจ้างประสบอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 50 ทั้งนี้อาจเนื่องจากอาชีพรับจ้างมีความหลากหลายปริมาณของกลุ่มอาชีพนี้จึงมากตามด้วยและความจำเป็นในการใช้จักรยานยนต์เพื่อการประกอบอาชีพสูง

1.1.3 การได้รับใบอนุญาตขับขี่และระยะเวลาในการขับขี่ พบว่า ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 75.4 และยังมีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 24.6 ระยะเวลาขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด อยู่ในช่วงระยะเวลา 1-3 ปี ร้อยละ 42.4 จากการศึกษาของวิจิตร บุญยะไพศร และคณะ (2529) พบว่า ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 19.7 ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และประสบการขับขี่น้อยในช่วงระยะเวลา 1-3 ปี จะประสบอุบัติเหตุในการขับขี่สูงสุด ร้อยละ 35.7 จากการศึกษาของประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่า อุบัติเหตุเกิดกับผู้ขับขี่ระยะเวลา 1-4 ปี มากที่สุด ร้อยละ 40.0 การได้รับใบอนุญาตขับขี่เป็นเพียงเครื่องแสดงว่า สามารถขับขี่รถได้ตามกฎหมาย แต่ไม่ใช่สิ่งรับรองว่าจะขับขี่ได้โดยปลอดภัย ระยะเวลาของการขับขี่จัดเป็นประสบการณ์ความชำนาญของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์น้อยย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์การขับนาน

1.1.4 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุครั้งก่อน พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 56.6 เคยเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ในอดีต โดยเกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย จำนวน 1-3 ครั้งสูงสุด จากการศึกษาของ วนิตา กาจัดัตสกร (2529) พบว่า ผู้ขับขี่เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 1-3 ครั้ง ร้อยละ 82.2 จากการศึกษาของ ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่า ผู้ขับขี่เคยเกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้งสูงสุด ร้อยละ 44 เนื่องจากจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถ้าการทรงตัวไม่ดี ดังนั้น จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจะเป็นประสบการณ์ช่วยยับยั้งความประมาทของผู้ขับขี่ได้และเป็นประสบการณ์การเรียนรู้ที่ดีให้กับผู้ขับขี่ในโอกาสต่อไป

1.1.5 การสวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวก

นิรภัย มีสูงถึงร้อยละ 83.5 จากการศึกษาของ จเร ผลประเสริฐ (2531) พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 0.4 และจากการศึกษาของ Kelly et al. (2534) พบว่าผู้ขับขี่ร้อยละ 85.4 ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย และได้รับบาดเจ็บที่รุนแรงกว่าผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย ถึงแม้ว่าหมวกนิรภัยจะเป็นอุปกรณ์สำคัญ ช่วยป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะแก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ปรากฏว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังไม่เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ ดังนั้น จึงควรมีการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทุกคนเห็นความสำคัญของหมวกนิรภัยและสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.1.6 สภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อุบัติเหตุเกิดในผู้ขับขี่ที่มีสภาพร่างกายปกติ ร้อยละ 64.9 และผู้ที่อยู่ในสภาพไม่ปกติ ร้อยละ 31.8 เนื่องมาจากเมาสุรา (การประเมินสภาพเมาสุรา ผู้วิจัยได้จากการสอบถามผู้บาดเจ็บ ผู้นำส่งและจากการได้กลิ่นสุรา ดังนั้นจำนวนที่ได้ อาจจะน้อยกว่าความเป็นจริง เนื่องจากผู้วิจัยไม่สามารถใช้วิธีเจาะเลือดหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดได้) จากการศึกษาของ จูร์รัตน์บรรทัดวงศ์ และคณะ (2530) พบว่า ผู้ป่วยที่มารักษาที่ห้องฉุกเฉินร้อยละ 65.15 เป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจากยานพาหนะ และร้อยละ 34.83 ของผู้ป่วยอุบัติเหตุยานพาหนะเกิดจากการเมาสุรา จากการศึกษาของ วิจิตร บุญยะไพฑร และคณะ (2529) พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ร้อยละ 71 เป็นผู้ที่มึนร่างกายปกติก่อนการเกิดอุบัติเหตุ มีเพียงร้อยละ 23 เท่านั้นที่มีสภาพเมาสุรา ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาพร่างกายไม่ปกติจะมีจำนวนน้อย แต่ก็ควรให้ความสนใจโดยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่ที่เมาสุรา จะก่อให้เกิดอันตรายต่อการจราจรเป็นอย่างมาก

1.2 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

อายุการใช้งาน สภาพ ขนาดเครื่องยนต์ และการดัดแปลง เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษา พบว่า อุบัติเหตุเกิดสูงสุด ในรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งาน น้อยกว่า 2 ปี (ร้อยละ 62.5) มีสภาพรถสมบูรณ์ก่อนเกิดเหตุ (ร้อยละ 95) เครื่องยนต์ขนาด 150 ซีซี (ร้อยละ 26.7) และไม่มีดัดแปลงรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 90) จากการศึกษาของวินดา กาจัดดีสกร (2529) พบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นสูงสุด ในรถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งานอย่างมาก 1 ปี ร้อยละ 50 จากการศึกษาของ ภรต โทณแก้ว (2529) พบว่า สภาพของรถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ อยู่ในสภาพปกติ ร้อยละ 64.9 และจากการศึกษาของ

วิจิตร บุญยะไพฑูระ และคณะ (2529) พบว่า อุบัติเหตุจากรยานยนต์เกิดในรถที่มีขนาดเครื่องยนต์ สูงกว่า 100 ซีซี ร้อยละ 51.7 และไม่มีการตัดแปลงเครื่องยนต์ ร้อยละ 89.3

1.3 ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

1.3.1 วันและเวลา พบว่า อุบัติเหตุเกิดสูงสุดในวันอาทิตย์ ร้อยละ 21.8 รองลงมา คือ วันเสาร์และวันอังคาร ร้อยละ 15 , 14.8 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ 21.01-03.00 น. ร้อยละ 37.1 และ 15.01-21.00 น. ร้อยละ 29.6 ทั้งนี้เนื่องจากในวันหยุดผู้ขับขี่มักขับรถเที่ยวกลางคืน มีการพบปะสังสรรค์ ดื่มสุรา และในวันราชการอุบัติเหตุเกิดในช่วงเวลาเย็นและหัวค่ำ จากสภาพความจำเป็นในการใช้รถจักรยานยนต์ ความเหน็ดเหนื่อยในการทำงาน และการจราจรที่คับคั่ง เช่นเดียวกับการศึกษาของ วนิตา กาจัดดีสกร (2529) พบว่า อุบัติเหตุเกิดสูงสุดในช่วงเวลา 21.01 - 24.00 น. รองลงมาคือเวลา 15.01-21.00 น. และการศึกษาของยงยุทธ สัจจวาณิชย์ และสุนทร ชมนันดี (2526) พบว่า อุบัติเหตุเกิดสูงสุดในวันเสาร์ ร้อยละ 20.26 รองลงมาคือ วันอังคาร ร้อยละ 17.8

1.3.2 ลักษณะผิวถนน พบว่า อุบัติเหตุเกิดบนผิวถนนเรียบ ร้อยละ 77.2 และเกิดบนผิวถนนขรุขระ เพียงร้อยละ 15.3 ทั้งนี้เนื่องมาจากสภาพถนนที่เรียบ สามารถใช้ความเร็วได้สูง ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง จึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าผิวถนนที่ขรุขระ ซึ่งไม่สามารถใช้ความเร็วสูงและต้องระมัดระวังในขณะขับขี่

1.3.3 ประเภททาง พบว่า อุบัติเหตุเกิดในทางตรงสูงสุด ร้อยละ 63.2 เช่นเดียวกับการศึกษาของ ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่า อุบัติเหตุเกิดในทางตรง ร้อยละ 76.9 และการศึกษาของ วนิตา กาจัดดีสกร (2529) พบว่า อุบัติเหตุเกิดสูงสุดในทางตรง ร้อยละ 53.4 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่สามารถเร่งความเร็วได้สูงอุบัติเหตุจึงเกิดมากตามมา

2. การเกิดอุบัติเหตุจากรยานยนต์

2.1 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าอุบัติเหตุเกิดร่วมกับยานพาหนะอื่นสูงสุดร้อยละ 61.9 รองลงมาคือ คว่าหรือล้มเองร้อยละ 30.8 เช่นเดียวกับการศึกษาของอนันต์ ตัญญูขยกุล (2528) พบว่า อุบัติเหตุร่วมกับยานพาหนะอื่นเกิดสูงสุด ร้อยละ 45 รองลงมาคือ คว่าหรือล้มเอง ร้อยละ 42 และการศึกษาของภรต โทณแก้ว (2529) พบว่า อุบัติเหตุร่วมกับยานพาหนะ

อื่น เกิดสูงสุดร้อยละ 46.7 รองลงมาคือ คว่ำหรือล้มเอง ร้อยละ 42.2 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก การขับขีที่ขาดความระมัดระวัง และปริมาณยานพาหนะที่มีเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นตามมาด้วย

2.2 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ พบว่าได้รับบาดเจ็บอวัยวะ 3 แห่งสูงสุดร้อยละ 39.8 บาดเจ็บบริเวณขาและแขน จำนวน 254 และ 229 รายตามลำดับ เช่นเดียวกับการศึกษาของ อมรชัย หาญผดุงธรรม และวิชัย พักผลงาม (2526) พบว่า ได้รับบาดเจ็บหลายแห่งของร่างกายและขาได้รับบาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 33.4 จากการศึกษาของบริชา คิริทองถาวร และคณะ (2531) พบว่า อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บสูงสุดคือ แขน-ขา รองลงมา คือ ศีรษะ ถึงแม้ว่าการบาดเจ็บที่ขาและแขน จะไม่รุนแรงเท่าศีรษะ เราก็ควรจะหาวิธีการป้องกันการบาดเจ็บของขาและแขน

2.3 ลักษณะการบาดเจ็บและความรุนแรงของการบาดเจ็บ ผู้วิจัยทำการประเมินเมื่อสิ้นสุดการรักษาพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉิน แต่ยังมีผู้บาดเจ็บบางรายที่ยังไม่สิ้นสุดการรักษาพยาบาลของแพทย์ ดังนั้น ลักษณะการบาดเจ็บและความรุนแรงของการบาดเจ็บอาจจะมีความรุนแรงน้อยกว่าความเป็นจริง จากการศึกษา พบว่า ผู้บาดเจ็บมีแผลถลอก พกซ้ำสูงสุด จำนวน 359 ราย (ร้อยละ 90) รองลงมา คือ บาดแผลฉีกขาด จำนวน 172 ราย (ร้อยละ 43) และกระดูกหัก จำนวน 114 ราย (ร้อยละ 28.6) สำหรับกระดูกหักพบว่า กระดูกนิ้วเท้า เท้า ขา พบมากที่สุด จำนวน 63 ราย รองลงมาคือ กระดูกนิ้วมือ มือจำนวน 44 ราย ความรุนแรงของการบาดเจ็บ ร้อยละ 61.2 บาดเจ็บเล็กน้อย และร้อยละ 26.8 บาดเจ็บปานกลาง เช่นเดียวกับการศึกษาของจเร ผลประเสริฐ (2531) พบว่า ร้อยละ 90 มีบาดแผลถลอก ฉีกขาดตามส่วนต่างๆของร่างกาย และจากการศึกษาของ Todd et al. (2534) พบว่า ผู้ป่วยที่รับไว้ในโรงพยาบาลเนื่องจากกระดูกขาหัก จำนวน 46 รายเป็นผู้ป่วยที่ได้รับ อุบัติเหตุจักรยานยนต์ 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 39 จะเห็นได้ว่าอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ลักษณะการบาดเจ็บ และความรุนแรงของการบาดเจ็บมีความสอดคล้องกัน

3. การทดสอบความแตกต่างทางสถิติ

3.1 ความแตกต่างระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ลักษณะการบาดเจ็บ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่า การสวมหมวกนิรภัยกับอวัยวะที่ได้รับ

บาดเจ็บมีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้เนื่องจาก หมวกนิรภัยเป็นเครื่องป้องกันศีรษะและใบหน้า แต่ทั้งนี้อาจเกิดการบาดเจ็บได้ถ้าหมวกนิรภัยไม่ได้มาตรฐานของกระทรวงอุตสาหกรรมและการสวมหมวกไม่กระชับ การสวมหมวกนิรภัย กับลักษณะการบาดเจ็บ ความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่าไม่มีความแตกต่างทางสถิติ ถึงแม้ว่าจะพบผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีการบาดเจ็บมากและรุนแรง อาจเนื่องมาจาก ขนาดตัวอย่างและระยะเวลาในการศึกษา น้อย ดังนั้น ควรจะมีการศึกษาเฉพาะต่อไป

3.2 ความแตกต่างระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บ กับปัจจัยต่างๆ พบว่า ความรุนแรงของการบาดเจ็บกับวันที่เกิดอุบัติเหตุ มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก ในวันหยุดราชการ มีการขับรถเที่ยว พบปะสังสรรค์ ดื่มสุรา และไม่พบความแตกต่างระหว่างความรุนแรงของการบาดเจ็บกับเพศ ระยะเวลาขับขี่ สภาพร่างกาย สภาพรถ จักรยานยนต์ และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจาก ปัจจัยด้านอื่น อาทิเช่น พฤติกรรมการขับขี่ การรับรู้ต่อความปลอดภัย