

อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น

ประยง ทักษพันธ์*

ภาควิชาศัลยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Motorcycle Accidents in KKU Students

Prayong Taksaphan M.D.

Department of Surgery, Faculty of Medicine, Khon Kaen University.

This study was done by collecting data from the medical records of Srinagarind Hospital and Khon Kaen provincial Hospital between October 1984 and September 1985. During the period, 19 Khon Kaen University students who has motorcycle accidents were admitted to the hospitals. There were 9 males and 10 females. Most of the accident occurred between 6 p.m. and midnight. The most common location of serious injury was the head. The remaining injuries were mostly fracture of the bones of the extremities. No fatal injury was noted during this period. Fatal injuries in the different period are being studied.

อุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ มักมีผลให้เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรง มีนักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่นจำนวนไม่น้อยที่บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ การศึกษานี้ใช้วิธีการออกแบบสอบถามและเน้นเฉพาะในกลุ่มนักศึกษาเท่านั้น

มีนักศึกษาให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 346 คน เป็นนักศึกษาชาย 165 คน และเป็นนักศึกษาหญิง 181 คน ประมาณร้อยละ 41 มีรถจักรยานยนต์ใช้และในจำนวนนี้พบว่าร้อยละ 47.5 เคยเกิดอุบัติเหตุมาแล้ว เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มนักศึกษาที่มีระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์มานานกลับมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์น้อยกว่า

บทนำ

มีเหตุผลหลายประการที่ทำให้เราต้องยอมรับว่า จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เหมาะสมสำหรับคนหลายสาขาอาชีพในชนบทและในเมืองมหาวิทยาลัยขอนแก่นก็เช่นกัน นักศึกษามีรถจักรยานยนต์ใช้กันเป็นจำนวนมาก เพราะด้วยราคาที่พอจะซื้อหาได้ง่าย สภาพการใช้สะดวกและคล่องตัว สิ่งสำคัญที่อยู่เหนือเหตุผลดังกล่าวนี้คือ ความจำเป็นหาใช่เป็นความนิยมไม่ จำนวนการใช้รถจักรยานยนต์ก็คงจะมากเช่นนี้ไปเรื่อย ๆ ตรายใดที่การบริการของรถโดยสารยังมีจำกัดและไม่สะดวกเท่าที่ควร ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทราบดีถึงอันตรายจากอุบัติเหตุที่รุนแรงกว่าเมื่อ

เปรียบเทียบกับอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์โดยทั่วไป แต่ความรู้สึกเช่นนี้กลับดูอ่อนลงเมื่อผู้ใช้ยึดเอาความสะดวกเป็นเหตุผลเหนือสิ่งอื่นใด นั่นหมายความว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์อยู่ในสภาพที่ขมเสียว

ในปีหนึ่ง ๆ โรงพยาบาลศรินครินทร์มีผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์เข้ารับการรักษาจำนวนมาก และส่วนหนึ่งของผู้ป่วยเหล่านี้ก็เป็นนักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น มีหลายรายที่พลาพจนต้องพ้นสภาพการเป็นนักศึกษาและบางรายถึงขั้นเสียชีวิตเลยก็มี

รายงานต่อไปนี้เป็นผลการศึกษาเบื้องต้นต่อสภาพการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาอัตราการใช้รถจักรยานยนต์ และอัตราการเกิดอุบัติเหตุตลอดช่วงการใช้รถจักรยานยนต์

วิธีการ

จากรายชื่อนักศึกษาจำนวนประมาณ 5,500 ราย ที่ได้รับความร่วมมือจากคณะต่าง ๆ ได้ถูกนำมาเพิ่มเติมข้อความและช่องทำเครื่องหมายเพื่อใช้เป็นแบบสอบถาม และส่งกลับไปยังนักศึกษาโดยผ่านตัวแทนแต่ละชั้นปี

รายละเอียดของแบบสอบถามนอกเหนือจากเพศและชั้นปีการศึกษา ซึ่งมีปรากฏอยู่แล้วได้สอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับการมีรถจักรยานยนต์ใช้หรือไม่ ระยะเวลาของการใช้ และจำนวนครั้งของอุบัติเหตุตลอดระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์

ผลการศึกษา

ขบวนการเก็บและรวบรวมข้อมูลได้ปฏิบัติในช่วงหกเดือนหลังของปี พ.ศ.2528 ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากตัวแทนชั้นปีและนักศึกษาเท่าที่ควร แบบสอบถามที่ตอบกลับและสมบูรณ์พอเพียงต่อการศึกษา มี 346 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 ของแบบสอบถาม

ทั้งหมด ในจำนวนนี้เป็นนักศึกษาชาย 165 คน และนักศึกษาหญิง 181 คน มีรถจักรยานยนต์ใช้ 141 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 ของนักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 การใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

	การใช้รถจักรยานยนต์		
	ไม่มี	มี	
ชาย	83	82	165
หญิง	122	59	181
	205	141	346

อัตราการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา = 40.8 %

นักศึกษาที่มีรถจักรยานยนต์เป็นนักศึกษาชาย 82 คน (58.2%) และเป็นนักศึกษาหญิง 59 คน (41.8%) จากจำนวน 141 คน ที่มีรถจักรยานยนต์พบว่า 67 คน (47.5%) เคยมีอุบัติเหตุมาแล้ว แบ่งเป็นนักศึกษาชาย 40 คน (59.7%) และนักศึกษาหญิง 27 คน (40.3%) (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์

	อุบัติเหตุ		
	ไม่มี	มี	
ชาย	42	40	82
หญิง	32	27	59
	74	67	141

อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาทั้งหมด = 47.5 %

อัตราการใช้รถจักรยานยนต์และอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างนักศึกษาชายและนักศึกษาหญิงในเชิงสถิติพบว่าไม่มีความแตกต่างกัน ($P > 0.05$)

เมื่อแบ่งนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ออกเป็นกลุ่มย่อยตามระยะเวลาของการใช้รถพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละกลุ่มมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเมื่อระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์นานขึ้น (ตารางที่ 3)

เมื่อพิจารณาจำนวนนักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุร่วมกับจำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามระยะเวลาการใช้รถที่ช่วงต่าง ๆ พบว่าค่าเฉลี่ยจำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อคนมีค่าใกล้เคียงกัน (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละกลุ่มย่อย เมื่อแบ่งตามระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์

ระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์ (ปี)	จำนวนนักศึกษาที่ใช้รถ	จำนวนนักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุ	(%)
≤ 1	24	7	29
2	38	12	31
3	34	17	50
4	9	5	55
5	11	6	55
6	6	4	67
> 6	19	16	84
	141	67	

ตารางที่ 4 พิจารณาจำนวนครั้งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นร่วมกับจำนวนนักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุ ในแต่ละกลุ่มแบ่งตามระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์

ระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์ (ปี)	จำนวนนักศึกษาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวนครั้งของอุบัติเหตุ	จำนวนครั้ง/คน
≤ 1	7	9	1.3
2	12	25	2.1
3	17	28	1.7
4	5	6	1.2
5	6	7	1.2
6	4	11	2.8
> 6	16	41	2.6
	67	127	

วิจารณ์

วิธีการเก็บข้อมูลในการศึกษานี้มีข้อบกพร่องในจำนวนนักศึกษาที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบ

สอบถาม ซึ่งมีเพียงร้อยละ 6.3 ของนักศึกษาทั้งหมด จำนวนนักศึกษา 346 คน ที่ให้ความร่วมมือถึงแม้จะเป็นขนาดตัวอย่างที่เหมาะสมก็ตาม แต่อคติย่อม

เกิดขึ้นได้ด้วยเหตุที่จำนวนดังกล่าวมิได้มาจากการสุ่มตัวอย่าง หากพิจารณาถึงสภาพการใช้รถของนักศึกษาแต่ละคนตลอดจนอายุโดยเฉลี่ยแล้ว สองปัจจัยนี้ไม่น่าจะมีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่มที่กำลังศึกษากับส่วนที่เหลือ ปัจจัยที่จะต้องพิจารณาต่อไปก็คือสัดส่วนของเพศชายต่อเพศหญิงในตัวอย่างที่กำลังศึกษาเมื่อเทียบกับสัดส่วนในนักศึกษาทั้งหมดจากข้อมูลที่ได้จากกองกิจการนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น (1) นักศึกษาระดับปริญญาตรีในปีการศึกษา 2528 มีจำนวนทั้งหมด 5,510 คน เป็นนักศึกษาชาย 3,106 คน และเป็นนักศึกษาหญิง 2,404 คน (สัดส่วนชาย : หญิง = 1.3 : 1.0) สัดส่วนนักศึกษาชายต่อนักศึกษาหญิงในตัวอย่างที่กำลังศึกษามีค่าเท่ากับ 1.0 : 1.1 หากปัจจัยทั้งสามนี้เป็นที่ยอมรับได้ว่าไม่แตกต่างไปจากความเป็นจริง การศึกษาครั้งนี้พอจะสรุปได้ว่านักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นมีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์ร้อยละ 40.8 และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุแล้วคิดเป็นร้อยละ 47.5 ผลการทดสอบทางสถิติไม่พบความแตกต่างระหว่างเพศในอัตราทั้งสองดังกล่าว

ผลจากการศึกษาข้างต้นสามารถนำมาคาดคะเนได้ว่านักศึกษาทั้งหมดมหาวิทยาลัย 5,510 คน ในปีการศึกษา 2528 จะมีจำนวนนักศึกษา 2,248 คน มีรถจักรยานยนต์และในจำนวนนี้มี 1,068 คน เคยเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์มาแล้ว จากตารางที่ 3 อัตราการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มแรกร้อยละ 29 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 67 ในกลุ่มผู้ใช้รถมา 6 ปี สมมติว่าการศึกษาเป็นแบบเฝ้าสังเกตกลุ่มเดิมไป

ตลอด 6 ปี อัตราการเกิดอุบัติเหตุรายใหม่ต่อปีจะมีค่าประมาณร้อยละ 7.6 ซึ่งสามารถนำมาคาดคะเนได้ว่าในปีเดียวกันนี้จะมีนักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุเป็นรายใหม่ประมาณ 170 ราย

ผลการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับระยะเวลาการใช้รถจักรยานยนต์ และจำนวนครั้งของอุบัติเหตุในที่นี้ ถึงแม้จะให้ค่าตัวเลขที่น่าสนใจมากแต่ก็ไม่อาจที่จะสรุปเป็นการแน่นอนได้เพราะรูปแบบของการศึกษามีได้ติดตามกลุ่มตัวอย่างไปตลอดหลาย ๆ ปี อย่างไรก็ตามพอจะตั้งข้อสังเกตจากผลการศึกษาได้ว่า ระยะเวลาของการใช้รถจักรยานยนต์ที่ยาวนานขึ้น ซึ่งโดยทั่วไปเข้าใจกันในเชิงว่ามีประสพการณ์ในการขับขี่มากนั้น มีอาจป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ แต่ประสพการณ์จากการเกิดอุบัติเหตุในอดีตมีแนวโน้มในการลดอุบัติเหตุครั้งต่อไป (ถ้าอุบัติเหตุครั้งแรกไม่รุนแรงจนกระทั่งทำให้เสียชีวิตไปก่อน)

กิตติกรรมประกาศ

ผู้รายงานขอขอบคุณ นักศึกษาทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการกรอกแบบสอบถาม คุณนวลจันทร์ สอนปัญญา ที่เตรียมแบบสอบถาม คุณสุมาลี โพธิศรี คุณนพพร ชูวารี และ คุณแก้วใจ เทพสุธรรมรัตน์ ที่ช่วยรวบรวมและตรวจสอบข้อมูล และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ภาควิชาสัตวศาสตร์และเจ้าหน้าที่หน่วยระบาดวิทยาคลินิกทุกท่าน

เอกสารอ้างอิง

1. กองกิจการนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น จำนวนนักศึกษาปีการศึกษา 2528 - 2529.