

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาอุบัติเหตุจักรยานยนต์และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์

สัดส่วนของการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ที่หน่วยฉุกเฉินโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ปีพ.ศ.2534 เดือนตุลาคม เท่ากับร้อยละ 26.50 เดือนพฤศจิกายน เท่ากับร้อยละ 27.91 เดือนธันวาคม เท่ากับร้อยละ 30.21

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์

2.1 ปัจจัยด้านผู้ขับขี่จักรยานยนต์

ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 97.5) อายุอยู่ในช่วงระหว่าง 18-22 ปี (ร้อยละ 31.3) สถานภาพสมรสโสด (ร้อยละ 69.4) มีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 69.4) มีภูมิลำเนาอยู่ในกทม. ระยะเวลา 1-5 ปี (ร้อยละ 30.3) มีประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์และได้รับใบอนุญาตขับขี่ ระยะเวลา 1-3 ปี รถมอเตอร์ไซด์ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นของผู้บาดเจ็บเอง ร้อยละ 60.7 ขณะเกิดอุบัติเหตุไม่มีผู้โดยสาร (ร้อยละ 64.9) ไม่ได้บรรทุกของ (ร้อยละ 94.5) ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 83.5) และมีสภาพร่างกายปกติ (ร้อยละ 64.9) ผู้บาดเจ็บเคยประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์มาก่อน ร้อยละ 56.6

2.2 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบสูงสุด มีอายุการใช้งานน้อยกว่า 2 ปี (ร้อยละ 62.5) สภาพรถสมบูรณ์ (ร้อยละ 96) ไม่มีการดัดแปลง (ร้อยละ 90) ขนาดของเครื่องยนต์ 150 ซีซี (ร้อยละ 26.7)

2.3 ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

อุบัติเหตุจักรยานยนต์ เกิดสูงสุดในวันอาทิตย์ ร้อยละ 21.8 ช่วงเวลา 21.01-24.00 น. (ร้อยละ 20.8) ที่องถนนมืด (ร้อยละ 61.7) ลักษณะผิวถนนเรียบ ร้อยละ 77.2 และเหตุเกิดในทางตรง ร้อยละ 63.2

3. การเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่เกิดร่วมกับยานพาหนะอื่น ร้อยละ 61.9 ได้รับบาดเจ็บหลายแห่งของร่างกาย อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ ขาและเท้า จำนวน 254 ราย รองลงมา คือ แขนและมือ จำนวน 229 ราย ลักษณะของการบาดเจ็บ มีบาดแผล ถลอก ซอกซ้ำ จำนวน 359 ราย ประเมินความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบ บาดเจ็บเล็กน้อย มากที่สุด ร้อยละ 61.2

4. การทดสอบความแตกต่างทางสถิติของปัจจัยต่างๆ

อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ กับการสวมหมวกนิรภัย มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.01$) ส่วนลักษณะการบาดเจ็บและความรุนแรงของการบาดเจ็บไม่มีความแตกต่างกับการสวมหมวก

วันที่เกิดอุบัติเหตุ กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ส่วนเพศ ระยะเวลาขับขี่ สภาพรถ เวลาที่เกิดเหตุไม่มีความแตกต่างกับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ข้อเสนอแนะ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการให้ความรู้และข่าวสารทางด้านความปลอดภัย เพื่อปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกของความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ในอันที่จะมีความรู้ ความเข้าใจ สามารถปฏิบัติตามกฎจราจร ได้อย่างถูกต้องและระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน

2. การสวมหมวกนิรภัยสามารถช่วยลดความรุนแรงและป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะ ใบหน้า แต่จากการศึกษา มีผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 16.5 เท่านั้น ดังนั้นควรมีการรณรงค์ให้ประชาชนเห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย

3. ควรมีการวิจัยเพิ่มเติมถึง ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจเนื่องมาจากอุบัติเหตุ
จักรยานยนต์ ที่สอดคล้องต่อการสวมหมวกนิรภัย
4. การประเมินลักษณะการบาดเจ็บและความรุนแรงของการบาดเจ็บ ควรจะนำ
มาประเมินเมื่อสิ้นสุดการรักษาของแพทย์ เพื่อได้ข้อมูลที่เป็นจริงมากที่สุด