บทที่ 5

บทสรุป อภิปราย และเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรม และแผนการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส โดยมีจำนวนประชากรที่ใช้ในการศึกษา 400 คน ดำเนินการศึกษาเชิงพรรณา (Descriptive study) และได้นำมาวิเคราะห์หา ร้อยละ ค่าเฉลี่ย อีกทั้งยัง

ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล สามารถทำนายว่าในสภาวะหนึ่งๆ ความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถ-จักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นเท่าไร โดยมีจำนวนประชากรที่ใช้ในการศึกษา 890 คน ดำเนินการศึกษาเชิงวิเคราะห์ (Analytical study) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Packages for the Social Science) รุ่น 9.01

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.1.1 แบบสอบถามพฤติกรรม และแผนการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

5.1.1.1 พฤติกรรม และแผนการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่คำนึงถึงความปลอดภัย มีดังนี้

- วิธีการในการมองรถคันที่อยู่ข้างหลัง (ร้อยละ 90.50 ให้สัญญานไฟก่อนเปลี่ยนช่องจราจร)
- วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญานไฟจราจร เมื่อขับขี่รถจักร-ยานยนต์บนถนนสายเอก (ร้อยละ 84.75 ชลอความเร็ว)
- วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร เมื่อขับขี่รถจักร-ยานยนต์อยู่บนถนนสายรอง (ร้อยละ 97.75 ชลอความเร็ว หรือหยุดรถ)
- วิธีการในการกลับรถจากจุด A ไป B และจากจุด B ไป C (หน้า 83 ในภาคผนวก ก)(ร้อยละ 100 การให้สัญญานไฟ หรือหยุดรอจนกว่าปลอดรถที่ตามมาข้างหลังจึงทำการกลับรถ)
- มีธุระด่วนแต่ติดสัญญาณไฟแดงที่ทางแยกไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 60.75
- กำลังขับขี่รถจักรยานยนต์เห็นสัญญาณไฟจราจรข้างหน้ากำลังจะเปลี่ยนจากไฟเขียวเป็นไฟเหลือง (ร้อยละ 53.50 หยุดโดยไม่สนใจว่ามีหรือไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ)

5.1.1.2 พฤติกรรม และแผนการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย มีดังนี้

- พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 77.75 ไม่สวมหมวกนิรภัย)
- ความเห็นเรื่องการสวมรองเท้าแตะขณะขับขี่ต่อความปลอดภัย (ร้อยละ 54.75)
- การขับรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม (ร้อยละ 91.25 เคยขับรถจักรยานยนต์ซ้อนสาม)

5.1.1.3 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะในการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ลำดับความสำคัญดังนี้

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรขับรถเร็ว
- เมาไม่ขับ เป็นต้น

5.1.1.4 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะในการลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ ลำดับความสำคัญดังนี้

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความไม่ประมาท
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัย
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ควรขับรถเร็ว เป็นต้น

5.1.2 แบบสอบถามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอเมืองนราธิวาส

5.1.2.1 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ตัวแปรดังต่อไปนี้

1. อายุ ประสบการณ์การขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ความเร่งรีบในการเดินทาง
3. สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย และการมึนเมาสุรา
4. คู่กรณี
5. สภาพถนน และสภาพภูมิอากาศ
6. เพศ
7. จุดมุ่งหมายในการเดินทาง

โดยการพิจารณาค่า นัยสำคัญ ของตัวแปรอิสระทุกตัว ตัวแปรอิสระตัวใดที่มีค่านัยสำคัญ
(p-value) มากกว่า 0.01 จะไม่ถูกนำเข้ามาใช้ในการวิเคราะห์ ซึ่งตัวแปรอิสระดังกล่าวข้างต้นมีนัย-สำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลการวิเคราะห์พบว่า

เพศชายมีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของเพศหญิง [1*]

กรณีคู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 1.26 เท่าของกรณีคู่กรณีเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถบรรทุกสี่ล้อ (รถกระบะ)

ภาวะการเร่งรีบในการเดินทางรีบมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 22 เท่าของภาวะการเร่งรีบในการเดินทางปกติ

ภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ไม่ดีมาก มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยาน-ยนต์ประมาณ 12 เท่าของภาวะสภาพถนน-สภาพอากาศ ดีมาก

ภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมึนเมาสุรา ไม่ปกติมาก มีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 11 เท่าของภาวะสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย และการมึนเมาสุรา ดีมาก

ภาวะจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อการทำงาน ไปโรงเรียน หรือกลับบ้าน มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 2 เท่าของภาวะจุดมุ่งหมายการเดินทางเพื่อการพักผ่อน

ภาวะประสบการณ์การขับขี่เพิ่ม 1 ปี มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 0.8 เท่าของภาวะประสบการณ์การขับขี่เดิม

ภาวะอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่ม 1 ปี มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ประมาณ 0.8 เท่าของภาวะอายุผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เดิม

5.1.2.2 เมื่อพิจารณาอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหลัก (เมื่อสภาวะที่ปัจจัยรอบข้างอื่นๆ เป็นปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด กล่าวคือ รถที่สวนทาง/รถที่แวดล้อมรถของเราโดยภาพรวมเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทางไปทำงาน ไปทำธุระ ไปโรงเรียนหรือกลับบ้าน)

พบว่า ความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อเพศชายมีอายุมากกว่า 19.10 ปี ในขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีอายุมากกว่า 15.25 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

.....

[1*] ค่าดังกล่าวเป็นค่าที่ได้จากการแปลผลการวิเคราะห์ โลจิสติกรีเกรสชั่น โดยการพิจารณาจากค่า Exp (B) สำหรับทุกๆตัวแปรที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

5.1.2.3 เมื่อพิจารณาประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นหลัก (เมื่อสภาวะที่ปัจจัยรอบข้างอื่นๆเป็นปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด กล่าวคือ รถที่สวนทาง/รถที่แวดล้อมรถของเราโดยภาพรวมเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทางไปทำงาน ไปทำธุระ ไปโรงเรียนหรือกลับบ้าน)

พบว่า ความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อเพศชายมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 6.80 ปี ใน

ขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 3.00 ปี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

5.1.2.4 เมื่อพิจารณาในสภาวะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสภาพจิตใจ การเจ็บป่วย การมึนเมาสุรา แย่มากเป็นหลัก (เมื่อสภาวะที่ปัจจัยรอบข้างอื่นๆเป็นปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด กล่าวคือ รถที่สวนทาง/รถที่แวดล้อมรถของเราโดยภาพรวมเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทางไปทำงาน ไปทำธุระ ไปโรงเรียน หรือกลับบ้าน)

พบว่า ความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อเพศชายมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 18.60 ปี ในขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 15.10 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

พบว่า ความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อเพศชายมีอายุมากกว่า 34.00 ปี ในขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีอายุมากกว่า 30.20 ปี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

5.1.2.5 เมื่อพิจารณาพิจารณาภาวะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มี ความเร่งรีบในการเดินทางมาก (เมื่อสภาวะที่ปัจจัยรอบข้างอื่นๆเป็นปกติและเป็นไปได้มากที่สุด กล่าวคือ รถที่สวนทาง/รถที่แวดล้อมรถของเราโดยภาพรวมเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทางไปทำงาน ไปทำธุระ ไปโรงเรียนหรือกลับบ้าน)

พบว่า ความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อเพศชายมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 22.00 ปี ในขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 18.50 ปี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

พบว่า ความน่าจะเป็นในความปลอดภัยต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเพศชายจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อเพศชายมีอายุมากกว่า 40.00 ปี ในขณะที่เพศหญิงจะมีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 0.50 เมื่อมีอายุมากกว่า 35.80 ปี มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

5.2 การอภิปรายผล

5.2.1 แบบสอบถามพฤติกรรม และแผนการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองนราธิวาส

5.2.1.1 จากอัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 1 : 1.02 แสดงให้เห็นว่าทั้งเพศชาย และเพศหญิงมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางในอัตราที่เท่าๆกัน

5.2.1.2 จากอัตราส่วนอาชีพผู้ไม่มีรายได้เป็นของตัวเองต่อผู้มีรายได้เป็นของตนเองเท่ากับ 1 : 1.22 ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน แสดงให้เห็นว่าทั้งผู้ไม่มีรายได้เป็นของตัวเอง และผู้มีรายได้เป็นของตนเองมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางในอัตราที่เท่าๆกัน

5.2.1.3 ประมาณ 2 ใน 3 ของกลุ่มตัวอย่างมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีเพียงเล็กน้อยที่ได้รับอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ถูกต้อง แสดงให้เห็นว่า เคยมีการซื้อขายใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

5.2.1.4 ข้อเสนอแนะในการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์มีความคล้ายคลึงกับข้อเสนอแนะในการลดความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์มาก เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเคารพ และปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าทั้งสองประเด็นนี้มีความเกี่ยวพันกันมากจนไม่สามารถแยกออกจากกันได้

5.2.2 แบบสอบถามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอเมืองนราธิวาส สรุปได้ดังนี้

1. ค่าความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ที่สภาวะปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด) พบว่า เพศชายจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 6.80 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 19.10 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 3.00 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 15.25 ปี

2. ค่าความน่าจะเป็นต่อความปลอดภัยของการขับขี่รถจักรยานยนต์มีค่าไม่น้อยกว่า 0.50 (ภายใต้สภาวะ สภาพจิตใจ ภาวะการเจ็บป่วย การมึนเมาสุรา แย่มาก ส่วนสภาวะอื่นๆปกติ และเป็นไปได้มากที่สุด เช่น คู่กรณีเป็นรถจักรยานยนต์ จุดมุ่งหมายการเดินทาง คือ ไปทำงาน/ทำธุระ/กลับบ้าน/ไปโรงเรียน เป็นต้น)พบว่า เพศชายจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 18.60 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 40.00 ปี ส่วนเพศหญิงจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 15.10 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 35.80 ปี

ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดนราธิวาส มีการทำบัตรผู้ที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์ (หลักฐานทุกอย่างถูกต้องตามระเบียบราชการทุกอย่าง) โดยมีผู้ค้ำประกัน 1 คน และพยาน 2 คน ซึ่งจะออกในหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ ซึ่งเพศชายจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่อย่างน้อย 6.80 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 19.10 ปี จึงมีสิทธ์สอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ เพศหญิงจะต้องมีประสบการณ์การขับขี่อย่างน้อย 3.00 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 15.25 ปี จึงมีสิทธ์สอบเพื่อรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

ทั้งนี้หากเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ (ประสบการณ์การขับขี่) ผู้ค้ำประกันจะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเวลา 3 เดือน และต้องเป็นผู้ออกค่าใช้

จ่ายทั้งหมดที่มีผลจากอุบัติเหตุจราจรดังกล่าว ส่วนตัวผู้ขอทำบัตรผู้ที่ต้องการขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องถูกเลื่อนระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตไปอีกเป็นเวลา 2 ปี

ทางปฏิบัติ ผลการศึกษาเป็นสิ่งที่กระทำให้เป็นรูปธรรมได้ยาก หากไม่มีการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น เกณฑ์อายุที่สามารถสอบเพื่อมีใบอนุญาตขับขี่รถจักร-ยานยนต์ เป็นต้น

5.3 ข้อเสนอแนะ

ผลจากการวิจัยตัวแปรที่มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีหลายปัจจัย เช่น

1. ตัวแปรอายุ และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่สามารถสอบเพื่อมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ เพศชายควรมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 6.80 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 19.10 ปี ส่วนเพศหญิงควรมีประสบการณ์การขับขี่ไม่น้อยกว่า 3.00 ปี และอายุไม่น้อยกว่า 15.25 ปี

2. ตัวแปรความเร่งรีบในการเดินทาง ซึ่งเปรียบได้กับความเร็วในการเดินทาง เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการตรวจจับความเร็วให้คลอบคลุมพื้นที่ และให้บ่อยขึ้น

3. ตัวแปรการมึนเมาสุรา เจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรมีการตรวจจับระดับแอลกอฮอล์ในเส้นเลือดให้คลอบคลุมพื้นที่ และให้บ่อยขึ้น

หากมีผู้สนใจที่จะทำการศึกษาต่อไป ควรเพิ่มปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับคู่กรณีให้เพิ่มขึ้นมากกว่านี้ เช่น เพศของคู่กรณี (โดยภาพรวม) อายุของคู่กรณี (โดยภาพรวม) เช่น แบ่งเป็น 1. วัยเด็ก/วัยรุ่น 2. วัยทำงาน 3. วัยชรา เป็นต้น และควรเพิ่มปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถว่าเป็นการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรหรือไม่

บรรณานุกรม

กัลยา วานิชย์บัญชา. 2544.A การใช้ SPSS for Windows ในการวิเคราะห์ข้อมูลเวอร์ชั่น 7-10. พิมพ์ครั้งที่4. กรุงเทพ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย