

## บทที่ 5

### การอภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี เป็นการศึกษาแบบกลุ่มศึกษา-กลุ่มเปรียบเทียบหรือเชิงเปรียบเทียบแบบย้อนหลัง (Case-Control Study or Retrospective Study) กลุ่มประชากรที่ศึกษาเป็นนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา ปีที่1-ปีที่6 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน เขตอำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี จำนวน 781 คน โดยได้ทำการสุ่มตัวอย่าง กลุ่มศึกษา จำนวน 124 คน กลุ่มควบคุม จำนวน 498 คน รวม 622 คน แต่ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ แยกเป็น กลุ่มศึกษา 112 คน กลุ่มควบคุม 450 คน รวม 562 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น และได้นำมาวิเคราะห์หาค่า ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ เกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี โดยใช้สถิติ Chi-Square Test และ Multiple Logistic Regression รวมทั้งเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความรู้เรื่องกฎจราจรทางบกระหว่างกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์กับกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติ t-test สรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

### สรุปผลการวิจัย

#### 1. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย

- 1.1 สภาพพิการทางกาย : เช่น แขนหรือขาพิการ ความเสี่ยง (OR=6.86) (95%CI=1.93-24.42)
- 1.2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร : เช่น ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรน้อยกว่า ร้อยละ 50 ความเสี่ยง (OR=3.72) (95%CI=2.14-6.48)
- 1.3 อายุ : เช่น อายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี ความเสี่ยง (OR=2.98) (95%CI=1.16-7.64)
- 1.4 ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเสี่ยง (OR=2.94) (95%CI=1.55-5.59)
- 1.5 พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนน : เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนน ความเสี่ยง (OR=2.35) (95%CI=1.36-4.04)

1.6 อาการสายตาสั้น : เช่น มีอาการสายตาสั้น ความเสี่ยง (OR=2.19) (95%CI=1.10-4.36)

1.7 เกรดเฉลี่ยสะสม : เช่น เกรดเฉลี่ยสะสมน้อยกว่า 2.00 ความเสี่ยง (OR=2.05) (95%CI=1.08-3.88)

1.8 เพศ : เช่น เพศชาย ความเสี่ยง (OR=2.04) (95%CI=1.22-3.41)

1.9 ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว : เช่น บิดามารดาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เคยประสบอุบัติเหตุ ความเสี่ยง (OR=1.69) (95%CI=1.02-2.78)

## 2. ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย

2.1 ศาสนา : (p-value=0.356)

2.2 อาชีพของผู้ปกครอง : (p-value=0.466)

2.3 ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง : (p-value=0.569)

2.4 รายได้ของผู้ปกครอง : (p-value=0.069)

2.5 เขตที่พักอาศัย : (p-value=0.502)

2.6 ระดับชั้นเรียน : (p-value=0.105)

2.7 ประเภทโรงเรียนที่มี/และไม่มีกฎเกณฑ์ควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์ : (p-value=0.124)

2.8 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ : (p-value=0.137)

2.9 ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ : (p-value=0.359)

2.10 การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : (p-value=0.637)

2.11 การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : (p-value=0.637)

2.12 การได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ : (p-value=0.883)

2.13 การปฏิบัติตามกฎจราจร : (p-value=0.125)

2.14 การสวมหมวกนิรภัย : (p-value=0.146)

2.15 ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ : (p-value=0.093)

2.16 อาการหูตึง : (p-value=0.103)

2.17 อาการหูอื้อ : (p-value=0.069)

2.18 อาการตาแดงตาอักเสบ : (p-value=0.759)

2.19 อาการตาบอดสี : (p-value=0.179)

2.20 อาการตาแพ้แสง : (p-value=0.097)

2.21 อาการสายตาสั้น : (p-value=0.590)

2.22 การใช้ยาหวัด : (p-value=0.966)

2.23 การใช้น้ำแก้วนึ่ง : (p-value=0.778)

2.24 การใช้น้ำอุ่น : (p-value=0.261)

## การอภิปรายผล

### 1. ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

**เพศ :** พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.006) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศชายเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.04 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศหญิง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (95%CI=1.22-3.41) อาจเนื่องมาจากเพศชายเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิงรวมทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดคโพน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางไกล ๆ ดังนั้น เพศชายจึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง สอดคล้องกับการศึกษาของ สมจินดา ชมพูนุท (2535) ทิพาพรรณ พวงช่อนกลิ่น (2539) ประภา นักรา (2539) เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ (2542) ชารา ชินะกาญจน์ (2542) Sood (1988) Rampai Suksawasdi Na Ayuthya (1994) Suda Sambatyotha (1996) และ Wick, *et al.* (1998) พบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ ณรงค์ศักดิ์ เอกวัฒนกุล (2538) พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.05) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากเพศชายขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง ส่วนการศึกษาของ กัญญภัทร์ ยีรัมย์ และคณะ (2539) พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพราะว่า เพศชายขับขี่ยานพาหนะทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิงอีกทั้งผู้ขับขี่เป็นระยะทางไกล ๆ

**อายุ :** พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.023) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุมากกว่าและเท่ากับ 15 ปี เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.98 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุน้อยกว่า 15 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (95%CI=1.16-7.64) อาจเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามีอายุตั้งแต่ 12-20 ปี ซึ่งอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นหนุ่มสาวซึ่งมีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย อีกทั้งเป็นผู้เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความชำนาญในการควบคุมบังคับและตัดสินใจปัญหาเฉพาะหน้าในเหตุการณ์ต่าง ๆ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดีพอจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้มากกว่า สอดคล้องกับการศึกษาของ สุภาพไพศาลศิลป์ และ กรรณิการ์ พัฒนพลานนท์ (2534) เอี่ยมพร รักจรรยาบรรณ (2538)

วัลภา วงศ์สารศรี (2539) ประภา นัครา (2539) รัตน์มณี พรหมทอง (2541) เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ (2542) ธารา ชินะกาญจน์ (2542) Wagle (1994) และ Suda Sambatyotha (1996) พบว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และยานพาหนะอื่น ๆ เกิดกับคนที่มีอายุระหว่าง 15-25 ปี มากที่สุด เพราะผู้ขับขี่ส่วนใหญ่อยู่ในวัยหนุ่มสาวขาดประสบการณ์ในการขับขี่ มีความตึกกะนองชอบความตื่นเต้น สนุกสนานและการเสี่ยงภัยจึงขับขี่ด้วยความเร็วสูงจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ ณรงค์ศักดิ์ เอกวัฒน์กุล (2538) พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.05$ ) รวมทั้งการศึกษาของกัญญภัทร์ ยีรัมย์ และคณะ (2539) พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value} < 0.05$ ) เพราะว่าอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นในกลุ่มผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี มากที่สุด ร้อยละ 26.0 ประกอบกับอยู่ในช่วงวัยหนุ่มสาวซึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์โดยขาดความระมัดระวัง ชอบสนุกเป็นส่วนใหญ่ และกลุ่มอายุที่มากขึ้นจะเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์น้อยลง

**เกรดเฉลี่ยสะสม :** พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $p\text{-value}=0.027$ ) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมน้อยกว่า 2.00 เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.05 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมมากกว่าและเท่ากับ 2.00 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $95\%CI=1.08-3.88$ ) อาจเนื่องจากนักเรียนที่ได้เกรดเฉลี่ยสะสมน้อยกว่า 2.00 น่าจะส่งผลทำให้มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรน้อย คือ ได้คะแนนน้อยกว่า ร้อยละ 50 พบในกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จึงมีผลทำให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้นอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จึงเกิดขึ้นได้มากกว่านักเรียนที่ได้เกรดเฉลี่ยสะสมมากกว่าและเท่ากับ 2.00 สอดคล้องกับการศึกษาของ เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ (2542) พบว่า นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคหาดใหญ่ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีเกรดเฉลี่ยต่ำกว่านักศึกษาที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

**ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว :** พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $p\text{-value}=0.041$ ) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 1.69 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $95\%CI=1.02-2.78$ ) ซึ่งอาจเนื่องจากการที่ เคยพบบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เช่น บิดามารดาประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้น ทำให้นักเรียนประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้เหมือน ๆ กัน เพราะว่านักเรียนอาศัยอยู่กับบิดามารดาที่มีอาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้รวมทั้งสภาพแวดล้อม

เหมือน ๆ กับบิดามารดา เมื่อบิดามารดาเคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจึงทำให้นักเรียนมีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไปด้วย ชัดแจ้งกับการศึกษาของประภา นักรา (2539) พบว่า ผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุที่รุนแรงจะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากกว่าผู้ที่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุที่รุนแรง เนื่องจากผู้ขับขี่ที่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุย่อมรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นว่าจะทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการหรือเสียชีวิต และพยายามหลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทำให้ระมัดระวังในการขับขี่ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง

**ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ :** พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $p\text{-value}=0.001$ ) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.94 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $95\%CI=1.55-5.59$ ) ทั้งนี้อาจเนื่องจากการขับรดด้วยความเร็วสูงแม้จะใช้ความระมัดระวังเพียงใดก็ตาม ถ้าหากเกิดเหตุการณ์กระทันหันที่คองหยุดรถไม่สามารถหยุดรถได้ทันท่วงที จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุอย่างสาหัสได้ สอดคล้องกับการศึกษาของ ชไมพันธ์ สันติกาญจน์ และ กาญจนีย์ ดำานาคแก้ว (2537) พบว่า การขับรดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจากยานยนต์ทุกชนิด รวมทั้งข้อมูลของกรมขนส่งทางบก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534-2538 พบว่า ปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุขนส่งเกิดจากพฤติกรรมการขับรดเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และการศึกษาของ Suda Sambatyotha (1996) เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ (2542) พบว่า ทั้งผู้ประสบอุบัติเหตุและนักศึกษาที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และน้อยกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงมากที่สุด และยังสอดคล้องกับการศึกษาของสุรัชย์ เจียมกุล (2536) พบว่า ความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}=0.000$ ) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถด้วยความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 3.07 เท่า ของผู้ขับขี่ที่ขับรดด้วยความเร็วต่ำกว่า 41 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้เนื่องจากการขับรดด้วยความเร็วสูงเมื่อมีเหตุการณ์ที่จะต้องหยุดรถกระทันหันก็ไม่สามารถหยุดรถได้ทันจึงทำให้เกิดการชนหรือพลิกคว่ำเองได้ วนิดา เมธาลักษณ์ (2534) พบว่า ผู้ขับรดเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ได้รับบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่ขับรดเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะว่า ผู้ป่วยส่วนใหญ่ที่ยอมรับว่าขับรดเร็วจะมีอายุต่ำกว่า 20 ปี ซึ่งผู้ป่วยในวัยนี้ยังอยู่ในวัยศึกษาคะนอง ชอบความโลดโผน และมีสถานภาพสมรสเป็นโสด จึงไม่มีภาระต้องห่วงใย

เมื่อขับรถด้วยความเร็วสูงจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า ชัดแจ้งกับการศึกษาของ กำไล ตรีชัยศรี (2536) พบว่า ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขีรถจักรยานยนต์ทั้งในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ เพราะว่า แม้จะขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อมีเหตุการณ์ผิดปกติกระทันหันสามารถหยุดรถได้ทันทั่วทั้งที่ เนื่องจากขณะนั้นมีสติในการคิด และเวลาในการตัดสินใจเพียงพอ

**พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนน :** พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $p\text{-value}=0.002$ ) โดยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนนเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.35 เท่า ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $95\%CI=1.36-4.04$ ) ทั้งนี้เนื่องจากว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยรุ่นนี้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนคือขับขีรถจักรยานยนต์ที่ตื่นเต้นหวาดเสียวเป็นการแสดงออกถึงความเก่งกล้าของตนเกิดจากความตึกคะนอง นิสัยสะเพร่า เลินเล่อ กระทำตามใจชอบโดยไม่สนใจความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่นจึงทำให้มีการขับแข่งขันบนถนนขึ้นซึ่งเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ห้ามขับแข่งขันบนถนนเด็ดขาดจึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ทิพาพรรณ พวงช่อนกลิ่น (2539) พบว่า พฤติกรรมการขับแข่งขันบนถนนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ขับขีรถที่มีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 1.67 เท่าของผู้ขับขีที่ไม่มีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนน เพราะว่า ผู้ขับขีรถในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเพชรบุรี มีพฤติกรรมที่ชอบขับขีรถที่ทำให้ตื่นเต้นหวาดเสียว เป็นการแสดงความเก่งกล้า โดยไม่สนใจความเดือดร้อนของผู้อื่น จึงเป็นสาเหตุที่นำมาซึ่งอุบัติเหตุ และการศึกษาของวนิดา เมธาลักษณ์ (2534) พบว่า ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 30.7 มีพฤติกรรมขับแข่งขันเป็นบางครั้ง ผู้ป่วยที่มีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนนได้รับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ และเสี่ยงต่อการได้รับความรุนแรงจากการบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่ไม่มีความเสี่ยงขับแข่งขันบนถนน และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ ไพรินทร์ สมุทระเสน (2541) พบว่า ทั้งกลุ่มทดลองและเปรียบเทียบขับขีรถคู่ขนานกับรถคันอื่น ร้อยละ 79.3 และ 84.2 ตามลำดับ ชัดแจ้งกับการศึกษาของ ชูศรี ประกอบกุล (2531) พบว่า กลุ่มทดลองขับแข่งขันกับรถคันอื่นน้อยที่สุด ส่วนกลุ่มเปรียบเทียบขับแข่งขันกับรถคันอื่นในระดับปานกลาง ตามลำดับ เนื่องจากนักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ไปและกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนทั้งกลุ่มทดลองและเปรียบเทียบส่วนใหญ่ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งเห็นว่าการมีพฤติกรรมขับแข่งขันบนถนนเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรและอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้จึงส่งผลให้มีการขับแข่งขันกับรถคันอื่นทั้งในกลุ่มทดลองและเปรียบเทียบน้อยที่สุด และปานกลาง ตามลำดับ

### สภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุ

-**สภาพพิการทางกาย** : พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.003) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพพิการทางกาย เช่น แขนหรือขาพิการ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 6.86 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีสภาพพิการทางกาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (95%CI=1.93-24.42) อาจเนื่องจากการศึกษาครั้งนี้พบผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสภาพพิการทางกายถึง ร้อยละ 8.0 ในขณะที่ผู้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุมีสภาพพิการทางกายเพียงร้อยละ 1.1 เท่านั้น ซึ่งผู้ที่มีสภาพพิการทางกายไม่ว่าแขนหรือขาพิการอาจไม่สามารถทรงตัวได้ดีพอขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมทั้งขับขี่ด้วยความประมาท และขาดความระมัดระวังจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น สอดคล้องกับการศึกษาของ Suda Sambatyotha (1996) บุขบา เพ็ญสุวรรณ (2539) พบว่า สภาพร่างกายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกก่อนเกิดอุบัติเหตุอยู่ในสภาพไม่ปกติ เช่น อ่อนเพลีย ง่วงนอน เมาสุรา เจ็บป่วยจากโรค เป็นต้น ร้อยละ 16.4 และ 10.2 ตามลำดับ เนื่องจากว่าสภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุที่ผิดปกติดังกล่าวมีผลทำให้การมองเห็นผิดปกติ ทรงตัวไม่สมดุล การตัดสินใจต่าง ๆ ไม่ดีอุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นได้ง่าย และการศึกษาของ ณรงค์ศักดิ์ เอกวัฒนกุล (2538) ยังพบอีกว่า สภาพร่างกายก่อนเกิดเหตุมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p-value < 0.05) และยังคงสอดคล้องกับการศึกษาของ สมจินดา ชมพูนุท (2535) พบว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสภาพร่างกายไม่ปกติ เช่น อ่อนเพลีย เมาสุรา จึงทำให้เกิดอันตรายต่อการจราจรเป็นอย่างมากส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ตามมาได้ การศึกษาของ วนิตา เมธาภิษณ (2534) ภรต โทนแก้ว (2529) พบว่า สภาพร่างกายของผู้ประสบอุบัติเหตุก่อนเกิดเหตุมีสภาพไม่ปกติเนื่องจากเมาสุรามากที่สุด เช่นกัน นอกจากนี้การศึกษาของ สุรพงษ์ ดันธนศรีกุล (2539) พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมีอาการง่วงนอน เมื่อยล้าก่อนเกิดอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 8.8 ซึ่งมีผลทำให้ไม่สามารถควบคุมร่างกายขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ดีพอทำให้เสียการทรงตัวและเกิดอุบัติเหตุตามมาได้

-**อาการสายตาสั้น** : พบว่ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (p-value=0.026) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาการสายตาสั้นเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 2.19 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการสายตาสั้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (95%CI=1.10-4.36) อาจเนื่องจากการศึกษาครั้งนี้พบผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการสายตาสั้นถึง ร้อยละ 17.9 ในขณะที่ผู้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีอาการสายตาสั้นเพียง ร้อยละ 8.9 เท่านั้น ซึ่งผู้ที่สายตาสั้นจะทำให้มองไกล ๆ (เช่น มองกระดานดำ ดูโทรทัศน์) ไม่ชัด ต้องคอยหยีตา แต่มองใกล้หรืออ่านหนังสือได้ชัดเจน

และเมื่อผู้ที่สายตาสั้น ขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้ไม่สามารถมองเห็นทางเวลาขับขี่รถในระยะทางไกลได้ชัดเจน ว่าถนนที่ขับขี่บางครั้งอาจเป็นหลุมเป็นบ่อขรุขระ รวมทั้งอาจมองรถที่ขับสวนทางมาไม่ชัดเจนต้องคอยหยีตาจึงมีผลทำให้ตาพล่ามัวและอาจเสียการทรงตัวได้ในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529) พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีโรคสายตาผิดปกติ รวมสายตาสั้น และสายตาวาย ร้อยละ 38.9 ซึ่งจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนที่ไม่มีสายตาปกติ ทั้งนี้เนื่องจากการมองเห็นในทางกว้าง และความสามารถในการมองเห็นของบุคคลกลุ่มนี้ลดลงทำให้ไม่สามารถเห็นรถที่วิ่งมาหรือหลบหลีกกรดได้ทันช่วงที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่า และยังสอดคล้องกับที่ วิจิตร บุญยะโทตระ (2527) กล่าวว่า สภาวะทางกายอย่างหนึ่งที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ สายตาสั้น รวมทั้งบุคคลที่มีสายตาผิดปกติด้านการเคลื่อนไหวมีผลทำให้การตัดสินใจในการแข่งรถของผู้ขับขี่จะช้ากว่าคนที่ไม่มีสายตาปกติซึ่งกว่าจะตัดสินใจก็ช้าเกินกว่าจะแข่ง และมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถได้มากกว่าคนที่ไม่มีสายตาปกติ

**ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร :** พบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ( $p\text{-value}=0.000$ ) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรคือมีความรู้ที่น้อยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 3.72 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรคือมีความรู้มาก ( $95\%CI=2.14\text{-}6.48$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบกของกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้อาจเนื่องจากนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนส่วนใหญ่กลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36.1 ในกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 35.6 ในกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และวิธีการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์โดยผ่านการทดสอบความรู้กฎจราจรทางบกของกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เช่นกัน จึงทำให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบกของกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มีความรู้มากสูงกว่ากลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ กำไล ตรีชัยศรี (2536) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ( $p\text{-value} < 0.0001$ ) โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็น 3.42 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากในช่วงเวลาที่ทำการศึกษาจังหวัดได้มีนโยบายรณรงค์การให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ตลอดจนการเข้าไปให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในโรงเรียนจึงอาจมีผลทำให้ความรู้



เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน ชัดแจ้งกับการศึกษาของ เสริม ทศศรี (2542) พบว่า นักศึกษาที่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรเฉลี่ยแล้วสูงกว่านักศึกษาที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจร เพราะว่า นักศึกษาที่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจรย่อมระหนักรู้เห็นโทษพิษภัยและความสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุจราจรจึงได้มีการพัฒนาความรู้ความเข้าใจในกฎจราจรจึงมีผลทำให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเฉลี่ยแล้วสูงกว่านักศึกษาที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจราจร และยังชัดเจนกับการศึกษาของ สุรัชย์ เจียมกุล (2536) พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ เพราะว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะมีความรู้เกี่ยวกับสัญญาณเครื่องหมายหรือป้ายบังคับอยู่ในเกณฑ์ดี แต่อาจจะเนื่องมาจากความประมาทขับขี่รดด้วยความไม่ระมัดระวังจึงเป็นสาเหตุที่นำมาซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

## 2. ปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษา อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี

ศาสนา : พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพราะไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}=0.356$ ) อาจเนื่องมาจากว่า ทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 68.8 และ 73.1 ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ศาสนาจึงไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับการศึกษาของ กชกร ฉายากุล (2539) พบว่า ศาสนาไม่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัย เพราะนักเรียนส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ และไม่สวมหมวกนิรภัยเหมือน ๆ กัน ชัดแจ้งกับการศึกษาของ กำไล ศรีชัยศรี (2536) นุชบา เพ็ญสุวรรณ (2539) พบว่า ทั้งนักเรียนและผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นับถือศาสนาพุทธมากที่สุด ร้อยละ 96.6 และ 98.8 ตามลำดับ

การใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ : พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพราะไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}=0.637$ ) ทั้งนี้เนื่องมาจากนักเรียนทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุเฉพาะนักเรียนเพศหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามส่วนใหญ่ใช้ผ้าคลุมศีรษะขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.1 และ 74.4 ตามลำดับ ไม่แตกต่างกันทั้งสองกลุ่มซึ่งนอกจากนักเรียนที่ศึกษาในโรงเรียนสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชนปกตินักเรียนเพศหญิงต้องแต่งกายโดยใช้ผ้าคลุมศีรษะตามหลักศาสนาอิสลามแล้ว นักเรียนเพศหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามและศึกษาอยู่ในโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาก็ได้มีระเบียบว่าด้วยการแต่งกายของนักเรียนหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามออกตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยเครื่องแบบนักเรียนนักศึกษา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2540 กำหนดให้นักเรียนหญิงมุสลิมใช้ผ้าคลุมผมถึงหน้าอกได้ทุกคน และเมื่อนักเรียนหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามใช้ผ้าคลุม

ศิระขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรวบผ้าคลุมดังกล่าวให้เรียบร้อยไม่รุ่มร่าม จึงทำให้การคลุมหรือไม่คลุมศิระขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งยังไม่มีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยดังกล่าว

**การสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ :** พบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพราะไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ( $p\text{-value}=0.637$ ) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักเรียนทั้งกลุ่มที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุเฉพาะนักเรียนเพศหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามส่วนใหญ่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 71.1 และ 74.4 ตามลำดับ ไม่แตกต่างกันทั้งสองกลุ่ม ซึ่งนอกจากนักเรียนที่ศึกษาในโรงเรียนสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน ปกตินักเรียนเพศหญิงต้องแต่งกายโดยสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ตามหลักศาสนาอิสลามแล้ว นักเรียนเพศหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามและศึกษาอยู่ในโรงเรียนสังกัดกรมสามัญศึกษาก็ได้มีระเบียบว่าด้วยการแต่งกายของนักเรียนหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามออกตามระเบียบกระทรวงศึกษาธิการ ว่าด้วยเครื่องแบบนักเรียนนักศึกษา (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2540 กำหนดให้นักเรียนหญิงมุสลิมสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าได้ทุกคน และเมื่อนักเรียนหญิงที่นับถือศาสนาอิสลามสวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีการรวบกระโปรงให้เรียบร้อยไม่รุ่มร่าม จึงทำให้การสวมหรือไม่สวมกระโปรงความยาวถึงข้อเท้าขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งยังไม่มีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยดังกล่าว

## ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีข้อเสนอแนะในการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนี้

1. เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 1.69 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนั้น โรงเรียนจึงต้องร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับขี่ที่ปลอดภัยแก่บิดามารดาของนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน จึงทำให้นักเรียนที่อยู่อาศัยกับบิดามารดาที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มากขึ้นนั้น เมื่อบิดามารดาที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์น้อยลงนั้น มีผลทำให้นักเรียนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์น้อยลงเช่นกัน

2. โรงเรียนจึงต้องร่วมมือกับตำรวจในการตรวจจับนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เกินความเร็วที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2542 ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ความเร็วเฉลี่ยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ถ้าขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยมากกว่าและเท่ากับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.94 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยน้อยกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีโทษตั้งแต่ ตักเตือน ปรับ ตัดคะแนนความประพฤติ เป็นต้น

3. การขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งขันบนถนนนั้น ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งขันบนถนนเด็ดขาด และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า พฤติกรรมการแข่งขันบนถนนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีพฤติกรรมขับรถแข่งขันบนถนนมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.35 เท่า ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีพฤติกรรมขับรถแข่งขันบนถนน ดังนั้น เจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ตำรวจ ครู อาจารย์ ของโรงเรียนทั้งหมดจะต้องเข้มงวด ห้ามปราม กวดขัน ตรวจจับ นักเรียนหรือผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถจักรยานยนต์แข่งขันบนถนนอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

4. นักเรียนที่ขับซึรดจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนที่มีสภาพพิการทางกาย เช่น แขนหรือขาพิการ นั้น โรงเรียนก็ต้องออกกฎเกณฑ์ในการห้ามขับซึรดจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเด็ดขาด เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า สภาพพิการทางกายมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และผู้ขับซึรดจักรยานยนต์ที่มีสภาพพิการทางกายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 6.86 เท่า ของผู้ขับซึรดจักรยานยนต์ที่ไม่มีสภาพพิการทางกาย แต่จะอนุญาตให้ขับซึรดจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนได้เฉพาะผู้ที่ผ่านการฝึกภาคปฏิบัติการขับซึรดจักรยานยนต์จนเกิดความชำนาญขับซึรดจักรยานยนต์ได้ปลอดภัยจนเกิดวินัยการขับขี่ที่ดี

5. โรงเรียนทุกโรงเรียนที่อนุญาตให้นักเรียนขับซึรดจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียนเป็นประจำก็ต้องตรวจวัดสายตานักเรียน โดยใช้แผ่นวัดสายตา (Snellen Chart) และหากพบสายตาผิดปกติ ต้องส่งนักเรียนไปตรวจต่อที่โรงพยาบาล โดยเฉพาะถ้าพบว่านักเรียนมีอาการสายตาสั้นต้องแนะนำให้ตัดแว่นใส่ เพราะในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า อาการสายตาสั้นมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และผู้ขับซึรดจักรยานยนต์ที่มีอาการสายตาสั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 2.19 เท่า ของผู้ขับซึรดจักรยานยนต์ที่ไม่มีอาการสายตาสั้น

6. โรงเรียนก็ต้องร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดในการจัดอบรมให้ความรู้เรื่องกฎจราจรแก่นักเรียนที่ขับซึรดจักรยานยนต์ไปและ/หรือกลับระหว่างบ้านกับโรงเรียน รวมทั้งจัดให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรโดยใช้วิธีประชาสัมพันธ์และเผยแพร่โดยผ่านสื่อมวลชนต่าง ๆ และบรรจุลงในเนื้อหาวิชาที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุด้วย เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และผู้ขับซึรดจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น 3.72 เท่า ของผู้ขับซึรดจักรยานยนต์ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมาก นอกจากนี้ต้องมีการฝึกภาคปฏิบัติการขับซึรดจักรยานยนต์จะมีผลทำให้เกิดเป็นวินัยการขับขี่ที่ดีและปลอดภัย