

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ประยง ทักษพันธุ์

ภาควิชาศัลยศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น

Fatal motorcycle injuries in KKU students.

Prayong Taksaphan, M.D.

Department of Surgery, Faculty of Medicine, KKU.

Since Khon Kaen University was founded in 1963 until December 1985, a 22-year period, forty-seven dead students were reviewed. Twenty-four (51%) of the total were caused by motorcycle injuries. The ratio of male to female was 7:1. Questionnaires which filled by their relatives were complete for analysis 14 cases. There were 11 drivers and 3 passengers. Only one has recorded of wearing helmet. The accidents occurred mostly during 16:00 to 24:00. All of the pattern of the accidents were collision rather than overturning as has been reported in the survivor group. Ten cases collided with automobile. Serious lesions that caused death were head injuries, fracture cervical spines and chest injuries. Preventive plan for local problems also proposed in discussion.

ตั้งแต่เปิดมหาวิทยาลัยขอนแก่นจนกระทั่ง
สิ้นปี พ.ศ.2529 รวมระยะเวลา 22 ปี มีนักศึกษา
เสียชีวิตระหว่างยังมีสภาพเป็นนักศึกษาทั้งสิ้น 47
คน ในจำนวนนี้มีสาเหตุจากอุบัติเหตุรถจักษ
ยานยนต์ 24 คน (51%) เป็นชายต่อหญิงเท่ากับ
7:1 แบบสอบถามทางไปรษณีย์ซึ่งตอบโดยผู้
ปกครองของนักศึกษามีคำตอบสมบูรณ์ใช้ศึกษาได้
14 คน เป็นผู้ขับขี่ 11 คน สวมหมวกนิรภัยเพียง
คนเดียว อุบัติเหตุเกิดมากในช่วงเวลา 16.00-

24.00 น. ลักษณะของอุบัติเหตุเป็นการชนทั้งสี่
ซึ่งแตกต่างไปจากกลุ่มรอดชีวิตที่เคยศึกษาไว้ก่อน
หน้านี้ โดยที่ส่วนใหญ่เป็นการเสียหลักล้มเอง
ในรายงานนี้ 10 รายชนกับรถยนต์ที่แล่นสวนทาง
มา ตำแหน่งของบาดแผลที่รุนแรงจนถึงแก่ชีวิต
เกิดที่สมอง 11 ราย กระดูกคอ 2 ราย และ
ทรวงอก 1 ราย ผู้รายงานได้เสนอแนะแนวทาง
ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์
ไว้ด้วย

บทนำ

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นเหตุการณ์ที่พบได้บ่อยโดยเฉพาะในหน้าหนังสือพิมพ์ ตราบใดที่ยังมีการใช้รถจักรยานยนต์มากขึ้นทุกปี ๆ โอกาสที่จะมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ย่อมมีมากขึ้นไปด้วย หากเปรียบเทียบกับโรคระบาด จักรยานยนต์ก็เสมือนกับเชื้อโรคชนิดหนึ่งนั่นเอง

แม้จะมีการณรงค์เพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรและสวมหมวกนิรภัยอยู่บ่อย ๆ แต่ยังไม่ปรากฏมีผู้ใช้รถอีกจำนวนมากที่มองข้ามความหวังดีอันนี้ อุบัติเหตุจนถึงขั้นบาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิตจึงเป็นเรื่องธรรมดา ๆ สำหรับผู้ที่มีความประมาทอยู่เป็นพื้นฐาน

สถานที่ต่าง ๆ ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ตั้งอยู่กระจัดกระจายในเนื้อที่ประมาณห้าพันไร่ เป็นเหตุให้นักศึกษาทุกระดับยอมรับว่าการมียานพาหนะส่วนตัวเป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะในหมู่นักศึกษาคาดว่าจะมีรถจักรยานยนต์รวมแล้วไม่ต่ำกว่า 2,000 คัน⁽¹⁾ อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของนักศึกษาจากการใช้รถจักรยานยนต์ได้ทำการศึกษาไว้แล้วในปี 2528^(1,2)

วัตถุประสงค์ของการศึกษารุ่นนี้เพื่อรวบรวมจำนวนนักศึกษาที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งหมด และศึกษารายละเอียดที่อาจเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันต่อไป.

วิธีการศึกษา

รายชื่อนักศึกษาผู้เสียชีวิตทั้งหมดตั้งแต่ปี พ.ศ.2508 ถึงสิ้นปี พ.ศ.2529 ได้รับความอนุเคราะห์จากกองบริการการศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น ข้อมูลเพิ่มเติมนอกเหนือจากปรากฏ

ในบันทึกได้จากแบบสอบถามทางไปรษณีย์ที่มีถึงผู้ปกครองของนักศึกษา

จากทะเบียนนักศึกษาผู้เสียชีวิต พบว่ามีสาเหตุจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ 24 คน ไม่สามารถติดต่อผู้ปกครองได้ 5 คน เนื่องจากย้ายที่อยู่ เหลือแบบสอบถามที่กรอกแล้วส่งคืน 19 คน ในจำนวนนี้ไม่สามารถจำรายละเอียดได้ 5 คน เนื่องจากเหตุการณ์เกิดขึ้นนานแล้ว คงเหลือแบบสอบถามที่ใช้ศึกษาได้ 14 คน

ผลการศึกษา

นับตั้งแต่เปิดมหาวิทยาลัยขอนแก่น (พ.ศ. 2508) จนถึงสิ้นปี พ.ศ.2529 รวมระยะเวลา 22 ปี มีนักศึกษาเสียชีวิตระหว่างมีสภาพเป็นนักศึกษาจำนวนทั้งสิ้น 47 คน เป็นนักศึกษาชาย 39 คน และเป็นนักศึกษาหญิง 8 คน

สาเหตุของการเสียชีวิตเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 24 คน และเกิดจากสาเหตุอื่น ๆ อีก 23 คน (ตารางที่ 1) ในกลุ่มหลังนี้เป็นนักศึกษาชาย 18 คน และเป็นนักศึกษาหญิง 5 คน

ตารางที่ 1 แสดงสาเหตุของการเสียชีวิตจากสาเหตุอื่น ๆ

สาเหตุของการเสียชีวิต	จำนวน (คน)
อุบัติเหตุโดยรถยนต์	7
ฆ่าตัวตาย	5
จมน้ำ	3
ถูกระเบิด	2
เจ็บป่วย	2
อุบัติเหตุจากแข่งกีฬา	2
ถูกฆ่า	1
ไฟฟ้าดูด	1
	23

นักศึกษาที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ มีจำนวนทั้งสิ้น 24 คน (51% ของผู้เสียชีวิต) เป็นนักศึกษาชาย 21 คน และเป็นนักศึกษาหญิง 3 คน (ชาย : หญิง = 7 : 1) รายละเอียดเกี่ยวกับคณะที่สังกัดและชั้นปีที่ศึกษาได้แสดงไว้ในตารางที่ 2 และ 3

ตารางที่ 2 แสดงคณะที่นักศึกษาสังกัด

คณะ	จำนวน (คน)
วิศวกรรมศาสตร์	11
เกษตรศาสตร์	7
แพทยศาสตร์	2
วิทยาศาสตร์	2
เภสัชศาสตร์	1
ศึกษาศาสตร์	1
	24

ตารางที่ 3 แสดงชั้นปีของนักศึกษาที่เสียชีวิต

ชั้นปีที่	จำนวน (คน)
1	5
2	7
3	8
4	2
5	2
	24

จำนวนนักศึกษาที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2508 เป็นต้นมามีอัตราการเกิดโดยเฉลี่ยประมาณปีละ 1 คน สำหรับปี พ.ศ.2529 มีจำนวนนักศึกษาเสียชีวิตสูงสุด (5 คน)

จากจำนวนนักศึกษาที่เสียชีวิตทั้งหมด 24 คน สามารถติดตามรายละเอียดเพิ่มเติมได้จาก

แบบสอบถามทางไปรษณีย์ 14 คน ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ 4 ถึง 10

ตารางที่ 4 แสดงสถานะภาพของการใช้รถจักรยานยนต์

สถานะภาพ	จำนวน (คน)
ผู้ขับขี่	11
ผู้โดยสาร	3
	14

ตารางที่ 5 แสดงประสบการณ์ในการขับขี่ (เฉพาะผู้เสียชีวิตที่มีสถานะภาพเป็นผู้ขับขี่)

ประสบการณ์ (ปี)	จำนวน (คน)
เพิ่งเริ่มหัด	2
<1	2
1-2	2
>2	5
	11

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนการสวมหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย	จำนวน (คน)
ไม่ได้ใช้	13
ใช้	1
	14

ตารางที่ 7 แสดงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ช่วงเวลา	เวลาที่เกิด	จำนวน (คน)
16:01-24:00	16:30, 16:30, 18:00, 19:30, 20:30, 21:00, 22:00, 24:00	8
24:01-8:00	5:00, 05:30, 07:30	3
08:01-16:00	12:00	1
ไม่ทราบ	-	2
		14

ตารางที่ 8 แสดงสถานที่เกิดอุบัติเหตุ

สถานที่	จำนวน (คน)
หน้าประตูสุฐาน	5
หน้าหมู่บ้านไทยสมุทร	2
ทางหลวงนอกเขตเทศบาล	2
หน้าตึกอธิการ	2
สะพานขาวใน มข.	1
ในตัวเมือง	1
ไม่ทราบ	1
	14

ตารางที่ 9 แสดงลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ	จำนวน (คน)
ชนรถยนต์ (เคลื่อนที่)	10
ชนรถยนต์ (จอด)	1
ชนรถจักรยานยนต์	1
ชนกองหิน	1
ชนสุนัข	1
	14

ตารางที่ 10 แสดงตำแหน่งของบาดแผลที่ทำให้เสียชีวิต.

ตำแหน่งของบาดแผล	จำนวน (คน)
สมอง	11
กระดูกคอ	2
ทรวงอก	1
	14

วิจารณ์

จากการศึกษาอัตราการใช้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาในปี 2528⁽¹⁾ พบว่าร้อยละ 41 ของ

นักศึกษาทั้งหมดมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง และในจำนวนนี้มีสัดส่วนชายต่อหญิงเท่ากับ 1.4 ต่อ 1 และในปีเดียวกันมีนักศึกษาบาดเจ็บจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์เข้ารับการรักษานในโรงพยาบาลแบบผู้ป่วยในจำนวน 19 คน โดยมีสัดส่วนชายต่อหญิงเท่ากับ 1 ต่อ 1.1⁽²⁾ สำหรับนักศึกษาที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ในการศึกษานี้มีสัดส่วนชายต่อหญิงเท่ากับ 7 ต่อ 1 แสดงให้เห็นว่าโอกาสการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์มีได้พอ ๆ กันทั้งสองเพศ แต่เพศชายมีโอกาสได้รับบาดเจ็บที่รุนแรงถึงเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิงมาก ความสัมพันธ์ที่น่าจะเกี่ยวข้องกับปัจจัยบางอย่างที่มีแนวโน้มเกิดในเพศชายได้มากกว่าเช่น การขับขี่ด้วยความเร็วสูง หรือการขับขี่ในสภาพมึนเมา จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพในการขับขี่ที่นานขึ้นมีอาจป้องกันการเสียชีวิตไว้ได้เลย

ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการศึกษานี้พบว่าทั้ง 14 รายเกิดจากการชนทั้งสิ้น ในจำนวนนี้มีถึง 10 รายที่ชนกับรถยนต์ที่แล่นสวนมา (ตารางที่ 9) เมื่อเปรียบเทียบกับการศึกษาในกลุ่มที่รอดชีวิต⁽²⁾ พบว่าอุบัติเหตุเกิดจากการชนกับรถยนต์เพียง 1 ใน 17 ราย และส่วนใหญ่เป็นการเสียหลักล้มคว่ำแทบทั้งสิ้น

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเสียชีวิตตามตารางที่ 10 พบว่าส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บที่สมองซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาในตารางที่ 6 ที่พบว่าเกือบทุกรายไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะเกิดอุบัติเหตุ

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัย และเส้นทางใกล้เคียง พอสรุปได้ดังนี้

1. งดหรือพยายามหลีกเลี่ยงการใช้รถจักรยานยนต์ให้มากที่สุด และเพิ่มการบริการของรถโดยสารให้มากขึ้น

2. ขับขี่ตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด

3. สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์

4. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรเตือนผู้ขับขี่ตามจุดที่มักเกิดอุบัติเหตุ (ตารางที่ 8)

5. แยกเส้นทางการขับขี่ของรถจักรยานยนต์ออกจากรถยนต์ ในช่วงที่ผู้ขับขี่มักใช้ความเร็วสูง เช่น จากประตูสี่ทางถึงตึกอธิการ

6. สันขวางถนน (Bump) ตามจุดต่าง ๆ ควรมีเครื่องหมายที่ชัดเจนเตือนผู้ขับขี่ไว้ล่วงหน้าอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 30 เมตร เพราะถ้าหากผู้ขับขี่ไม่ได้ลดความเร็วอาจเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้

7. หลีกเลี่ยงการปลูกต้นไม้ใหญ่หรือติดตั้งเสาไฟฟ้าตามมุมถนนหรือทางโค้ง ซึ่งเป็นที่รถจักรยานยนต์มักเสียหลักล้มบ่อย ๆ

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่กองบริการการศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ในความอนุเคราะห์ทะเบียนนักศึกษาผู้เสียชีวิต.

เอกสารอ้างอิง

1. Taksaphan P. Motorcycle accidents in KKU. Students. Srinagarind Hosp Med J 1986; 1 (3): 209-12.
2. Taksaphan P. Motorcycle injuries in KKU. Students. Srinagarind Hosp Med J 1986; 1 (3): 213-6.