

ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้า ในผู้ขับขี่ รถบรรทุก จังหวัดสุพรรณบุรี

สมพงษ์ บุญสืบชาติ, ช่อทิพย์ บรมธนรัตน์
จุฑามาศ โกมลศิริสุข, ศิริวรรณ วชิรวงศ์
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี

ABSTRACT :

Boonsuepchart S, Boromtanarat C, Komolsirisook J, Wachiravong S. Factors Related to Behavior of Amphetamine Taking Among Truck Drivers in Suphanburi Province. (Region 7 Medical Journal 1997 ; 4 : 393-406).

Suphanburi Provincial Medical Office, Suphanburi, Thailand.

This survey research was aimed to study the situation of Amphetamine taking and factors related to behavior of Amphetamine taking among the truck drivers in Suphanburi province. Data was collected by the self-administer questionnaire and the Amphetamine taking was confirmed by urinary test. The total study population were 515 male truck drivers who drove the truck passed Suphanburi road junction in 3 districts : Bang-Pla-Ma, Song-Pee-Nong and Dan-Chang during Sept 3, 1997 to Oct 10, 1997. The result revealed that 78 truck drivers (15.10%) were positive in screening test and 39 of them (50%) were still positive in the confirming test. The 55 truck drivers (10.70%) conceded for Amphetamine taking but only 24 of them (43.64%) were positive in screening test. The behavior of Amphetamine taking in these truck drivers were taking Amphetamine immediately on driving 63.64% and taking with the beverage 41.82%. Frequency of Amphetamine taking was mostly single dose 34.54%. The major cause for Amphetamine taking was the persuasion from friends 50.91%. The factors significantly related to Amphetamine taking among truck drivers were the number of family's members and the experience in road traffic accident (p - value < .05). To reduce the incidence rate of Amphetamine taking, people should be educated in the effect of Amphetamine taking and the improvement in law enforcement for the Amphetamine takers, producers and sellers are still necessary.

บทคัดย่อ :

สมพงษ์ บุญสืบชาติ, ช่อทิพย์ บรรณรัตน์, จุฑามาศ โกมลศิริสุข, ศิริวรรณ วชิรวงศ์. ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้าในผู้ขับขีรถบรรทุก จังหวัดสุพรรณบุรี. (วารสารแพทย์เขต 7 2540 ; 4 : 393-406).

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี.

การวิจัยเชิงสำรวจนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ทางระบาดวิทยาและปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้าในผู้ขับขีรถบรรทุกจังหวัดสุพรรณบุรี เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามและผลการตรวจปัสสาวะเพื่อพิสูจน์ยืนยันการเสพยาบ้า กลุ่มประชากรที่ศึกษาเป็นผู้ขับขีรถบรรทุกเพศชาย จำนวน 515 คน ซึ่งได้ขับขีรถบรรทุกผ่านชุมทางการเดินรถยนต์ในเขต 3 อำเภอของจังหวัดสุพรรณบุรี คือ บางปลาม้า สองพี่น้อง และ ด่านช้าง ในช่วงระหว่างวันที่ 3 กันยายน 2540 ถึง 10 ตุลาคม 2540 ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขีรถบรรทุกทั้งหมดได้รับการตรวจหายาบ้าเบื้องต้นในน้ำปัสสาวะ พบผลบวก 78 ราย ร้อยละ 15.10 เมื่อตรวจยืนยันในคนที่ให้ผลบวกยังคงพบว่ามีผลบวก 39 ราย ร้อยละ 50 สำหรับผู้ขับขีรถบรรทุกที่ยอมรับว่าเสพยาบ้ามีจำนวน 55 ราย แต่จากการตรวจปัสสาวะเบื้องต้น พบว่ามีผลบวก 24 ราย ร้อยละ 43.64 ลักษณะพฤติกรรมที่เสพยาบ้าคือส่วนใหญ่เสพทันทีขณะขับขีรถบรรทุก ร้อยละ 63.64 เสพยาบ้าพร้อมกับเครื่องดื่มบำรุงกำลัง ร้อยละ 41.82 ความถี่ของการเสพยาบ้า คือเสพครั้งเดียว ร้อยละ 34.54 และสาเหตุที่เสพยาบ้าเพราะเพื่อนชักชวน ร้อยละ 50.91 ในกรณีที่ผู้ขับขีรถบรรทุกปฏิเสธการเสพยาบ้าแต่ผลการตรวจเบื้องต้นให้ผลบวก พบว่า ช่วงนี้มีการเจ็บป่วยเล็กน้อย ร้อยละ 12.82 และรับประทานยาลดไข้ ร้อยละ 10.26 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือจำนวนสมาชิกในครอบครัว และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถบรรทุก ดังนั้น เพื่อลดอุบัติเหตุการผู้เสพยาบ้าลง ควรณรงค์ให้ความรู้ถึงพิษภัยของยาบ้าผ่านทุก ๆ สื่อ และปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายอย่างเข้มงวดกับผู้เสพ ผู้ผลิต และผู้ขายยาบ้า

บทนำ

ยาบ้าหรือแอมเฟตามีน เป็นปัญหาสำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศ ซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน และทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจกำลังขยายตัวและเปลี่ยนแปลงระบบการผลิตจากเกษตรกรรมไปสู่ระบบอุตสาหกรรม ซึ่งเน้นความเจริญทางด้านวัตถุ โดยเฉพาะเรื่องเงินเป็นสิ่งสำคัญเพื่อใช้แลกเปลี่ยนสิ่งของเพื่อยังชีพสินค้าตามท้องตลาดทั้งที่จำเป็น และฟุ่มเฟือยต่างแข่งขันมีราคาสูงขึ้น ดังนั้น ประชาชนหาเข้ากินค้าต้องดิ้นรนขวนขวายทุกวิถีทางเพื่อความอยู่รอดของชีวิตและปากท้องของครอบครัว ต้องแข่งขันกันประกอบอาชีพ โดยเฉพาะกลุ่มอาชีพผู้ใช้แรงงานที่มีความรู้่น้อยจะต้องทำงานหนักเพื่อแลกกับเงินรายได้ที่เพิ่มขึ้นเล็กน้อย แต่ต้องผินสภาพร่างกายให้ต้องทำงานหนักและนาน เพื่อให้ทนทานต่อความเมื่อยล้า จึงนำไปสู่ความจำเป็นที่ต้องพึ่งยาบ้า¹

ยาบ้าเป็นยาเสพติดให้โทษประเภทที่ 1 ออกฤทธิ์กระตุ้นระบบประสาททำให้มีอาการตื่นตัว หายง่วงนอน มีกำลังทำงานได้มากขึ้น ถ้าใช้ติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ๆ จะทำให้เกิดอาการทางประสาทเกิดภาพลวงตา หากในช่วงของการเสพอยู่ระหว่างการขับขีรถบรรทุกพาหนะ เมื่อยาหมดฤทธิ์ลงจะทำให้ผู้เสพมีสภาพอ่อนเพลีย ไม่สามารถควบคุมตนเองได้ เกิดอาการหลับใน ก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมา โดยจะส่งผลกระทบต่อผู้เสพ ครอบครัว และสังคม² การศึกษาของ ดวงรัตน์ มงคลศิริชัยกุล และคณะ³ พบว่า ในคนขับรถบรรทุก 5 คน จะใช้ยาบ้า 4 คน การศึกษาของ วิโรจน์ สุ่มใหญ่⁴ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขีรถทางไกล มีความสัมพันธ์กับการใช้ยาบ้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และ วัฒนา พิมพ์อัฐ⁵ พบว่าผู้ขับขีรถบรรทุกที่มีอาชีพเดิมรับจ้าง มีความรู้ความเข้าใจผลกระทบของยาบ้าต่อสังคมต่ำ

จากข้อมูลทะเบียนยาเสพติด กองนิติการ และ พิสูจน์หลักฐาน⁶ พบว่า มีจำนวนผู้ถูกจับกุมในข้อหาเสพยาบ้าในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 2,820

ราย ในปี 2533 เป็น 11,021 ราย ในปี 2537 และสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ⁷ พบว่า อัตราตายอุบัติเหตุจราจรในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 24.60 ต่อพันประชากรในปี 2537 และจังหวัดสุพรรณบุรีมีอัตราตายจากอุบัติเหตุสูง 23.98 ต่อพันประชากร ในปี 2537 สาเหตุสำคัญของการแพร่ระบาดของยาบ้าเพิ่มขึ้น⁸ คือมีการลักลอบผลิตในประเทศเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคกลาง มีการพัฒนาการค้าเป็นแบบครบวงจร และมีการแพร่ระบาดแรงเพิ่มมากขึ้นในทุกกลุ่ม ได้แก่ นักเรียน นักศึกษา ผู้ใช้แรงงาน และผู้ขับขีรถบรรทุก

จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการลักลอบผลิตและค้ายาบ้า⁹ และเป็นศูนย์กลางการเดินรถของภาคตะวันตก โดยเป็นจุดเชื่อมเส้นทางจากภาคกลาง ไปภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ทำให้มีรถยนต์พาหนะต่าง ๆ ใช้เส้นทางเดินรถผ่าน จังหวัดสุพรรณบุรีเป็นจำนวนมาก ทำให้มีจำนวนผู้ตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงขึ้นทุกปี ระหว่างปี 2535-2539 ตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ของฝ่ายแผนงาน¹⁰ จำนวน 202, 236, 239, 239 และ 275 ราย ตามลำดับ และจากการตรวจยาบ้าในปัสสาวะตามโครงการรณรงค์ป้องกันยาบ้าในผู้ขับขีรถบรรทุก¹¹ พบว่า มีผลบวก 350 ราย จาก 2,130 ราย (16.6%)

ดังนั้น การดำเนินการป้องกันยาบ้าในกลุ่มผู้ขับขีรถบรรทุกเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำเร่งด่วน คณะผู้วิจัยจึงสนใจศึกษา ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้า ในผู้ขับขีรถบรรทุก เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการวางแผนแก้ไขปัญหายาบ้าให้มีประสิทธิภาพยิ่ง ๆ ขึ้นไป

วัสดุและวิธีการ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ แบบภาคตัดขวาง (Cross sectional study) ประชากรที่ศึกษา คือผู้ขับขีรถบรรทุกผ่านเส้นทางจังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 515 ราย ระหว่างวันที่ 3 กันยายน 2540- 10 ตุลาคม 2540 ในเขต 3 อำเภอ คือ บางปลาม้า สองพี่น้อง และด่านช้าง

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่คณะผู้วิจัยได้ร่างขึ้น ซึ่งประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะการขับขี้ และสถานการณ์ในการขับถ่ายนตฺร พฤติกรรมการเสพยาบ้า และเก็บตัวอย่างปัสสาวะเพื่อส่งตรวจยืนยันผล นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS/PC โดยใช้สถิติพรรณนาแสดงด้วยค่า ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติวิเคราะห์ Chi-square เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้า

ผลการศึกษา

ข้อมูลทั่วไปลักษณะส่วนบุคคล ประชากรที่ศึกษาเป็นผู้ขับขี้รถบรรทุกจำนวน 515 คน เป็นเพศชายทั้งหมด ส่วนใหญ่มีอายุน้อยกว่า 35 ปี ร้อยละ 56.31 มีอายุเฉลี่ย 35.30 ปี สมรสแล้วร้อยละ 83.11 นับถือศาสนาพุทธร้อยละ 99.03 อาชีพหลักขับรถยนต์ ร้อยละ 70.29 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 81.36 มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่า 6,000 บาท ร้อยละ 48.74 มีรายได้เฉลี่ย 8,980.69 บาท คู่สมรสไม่มีรายได้ร้อยละ 47.57 รายได้ครอบครัวเพียงพอและเหลือเก็บร้อยละ 51.80 จำนวนสมาชิกในครอบครัว 4-6 คน ร้อยละ 57.86 และที่อยู่ปัจจุบันในภาคกลางร้อยละ 78.1 ดังตารางที่ 1

ลักษณะการขับขี้และประสบการณ์การเสพยาบ้า ในผู้ขับขี้รถบรรทุกที่ได้รับการตรวจปัสสาวะ พบว่าชนิดของรถยนต์ที่ขับขี้ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสิบล้อ ร้อยละ 47.40 ระยะทางที่ใช้ในการเดินรถยนต์ < 50 และ 51-100 กม. เท่ากันร้อยละ 26.79 ประสบการณ์ในการขับรถยนต์มากกว่า 12 ปี ร้อยละ 24.27 ประสบการณ์ขับรถยนต์ โดยเฉลี่ย 9.40 ปี การรู้จักโทษยาบ้าร้อยละ 75.90 มีประสบการณ์การเสพยาบ้าร้อยละ 10.70 และเคยได้รับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์ ร้อยละ 3.69 ดังตารางที่ 2

ลักษณะพฤติกรรมการเสพยาบ้า พบว่าเวลาที่เสพยาบ้า ส่วนใหญ่เสพทันทีขณะขับรถยนต์ร้อยละ 63.64

เสพก่อนขับรถยนต์ร้อยละ 30.91 และเสพหลังขับรถยนต์ร้อยละ 5.45 ระยะเวลาที่เสพก่อนขับรถยนต์ส่วนใหญ่ใช้เวลา < 61 นาที (1 ชั่วโมง) ร้อยละ 41.18 ระยะเวลาที่เสพหลังขับรถยนต์ใช้เวลา < 30 นาที, 31-60 นาที และ > 61 นาที เท่ากัน ร้อยละ 33.33 โดยส่วนใหญ่มีการเสพเครื่องดื่มบำรุงกำลังร่วมกับยาบ้าถึงร้อยละ 41.82 ความถี่ของการเสพยาบ้า คือ เสพครั้งเดียวร้อยละ 34.54 เสพเมื่อมีอาการเหน้อยร้อยละ 25.45 เสพเมื่อขับรถยนต์ติดต่อกัน 2-3 วัน ร้อยละ 21.82 และเสพทุกครั้งที่ขับรถยนต์ร้อยละ 18.18 สาเหตุที่เสพยาบ้าส่วนใหญ่ถูกเพื่อนชักชวนร้อยละ 50.91 และอยากลองเองร้อยละ 45.45 เวลาที่เสพยาบ้าครั้งล่าสุดมากกว่า 3 วัน ร้อยละ 63.64 ภายใน 24 ชม. ร้อยละ 9.09 และภายใน 3 ชม. ที่ผ่านมาร้อยละ 5.45 ความคิดที่จะเลิกเสพยาบ้า ส่วนใหญ่คิดว่าเลิกได้ร้อยละ 94.54 ดังตารางที่ 3

ผลการตรวจหายาบ้าเบื้องต้นในปัสสาวะของ กลุ่มผู้ขับขี้รถบรรทุก พบผลบวก 78 ราย ร้อยละ 15.1 และผลลบ 437 ราย ร้อยละ 84.9 ผลการตรวจยืนยัน พบว่าเป็นผลบวก 39 ราย ร้อยละ 50 ดังตารางที่ 4-5

สำหรับผู้ขับขี้รถบรรทุกที่ตอบว่าเสพยาบ้า พบว่าผลการตรวจยาบ้าเบื้องต้นในปัสสาวะ มีผลบวก 24 ราย ร้อยละ 43.64 และผลลบ 31 รายร้อยละ 56.36 ดังตารางที่ 6

ในผู้ขับขี้รถบรรทุกที่ปฏิเสธการเสพยาบ้า แต่ผลการตรวจเบื้องต้นให้ผลบวก พบว่า ขณะนี้กำลังเจ็บป่วยเล็กน้อยร้อยละ 12.82 กำลังรับประทานยาแก้ไรร้อยละ 10.26 ยาแก้ปวดร้อยละ 8.97 ยาชุดร้อยละ 6.41 และยาแก้หวัดร้อยละ 5.13 ระยะเวลาที่รับประทานยาค้างล่าสุดส่วนใหญ่ภายใน 3 ชั่วโมงที่ผ่านมาร้อยละ 8.89 และเมื่อวานนี้ร้อยละ 7.69 ดังตารางที่ 7

ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคล ที่มีความสัมพันธ์กับการเสพยาบ้าในผู้ขับขี้รถบรรทุก พบว่า มีเฉพาะจำนวนสมาชิกในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับการเสพยาบ้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P < 0.05$) ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของลักษณะส่วนบุคคลในกลุ่มผู้ขับขีรถบรรทุกที่ได้รับการตรวจหายาบ้าในปัสสาวะ

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (N = 515)	ร้อยละ
1. อายุ (ปี)		
≤ 35	290	56.31
36 - 44	149	28.93
≥ 45	76	14.76
$\bar{X} = 35.30$, S.D. = 8.35, min = 19, max = 65		
2. สถานภาพสมรส		
โสด หม้าย หย่า แยก	87	16.89
คู่	428	83.11
3. ศาสนา		
พุทธ	510	99.03
อิสลาม	5	0.97
4. อาชีพหลัก		
ขับรถบรรทุก	362	70.29
ค้าขาย	53	10.29
รับจ้าง/รับซ่อม	50	9.71
เกษตรกรรม	50	9.71
5. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	419	81.36
มัธยมศึกษา	79	15.34
อนุปริญญา หรือสูงกว่า	17	3.30
6. รายได้ต่อเดือน (บาท)		
≤ 6,000	251	48.74
6,001 - 10,000	207	40.19
≥ 10,001	57	11.07
$\bar{X} = 8,980.69$, S.D. = 12, 819, min = 1,000, max = 200,000		
7. รายได้คู่สมรส		
มีรายได้	183	35.53
ไม่มีรายได้	245	47.57
ไม่มีคู่สมรส	87	16.89

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน (N = 515)	ร้อยละ
8. ความพอใจของรายได้ครอบครัว		
เพียงพอและเหลือเก็บ	267	51.80
ไม่เพียงพอ	174	33.80
ไม่แน่นอน	74	14.40
9. จำนวนสมาชิกในครอบครัว (คน)		
≤ 3	173	33.59
4-6	298	57.86
≥ 7	44	8.54
$\bar{X} = 4.17$, S.D. = 1.79, min = 0, max = 13		
10. ที่อยู่อาศัย		
ภาคกลาง	402	78.10
ภาคเหนือ	50	9.70
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	47	9.10
ภาคใต้	16	3.10

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถบรรทุกที่ได้รับการตรวจหายาบ้าในปัสสาวะ จำแนกตามลักษณะการขับขี่ และประสบการณ์การเสพยาบ้า

ลักษณะการขับขี่ และประสบการณ์ การเสพยาบ้า	จำนวน (N = 515)	ร้อยละ
1. ชนิดของรถบรรทุกที่ขับขี่		
รถบรรทุกสิบล้อ	244	47.40
รถพ่วงและรถเทรลเลอร์	49	9.50
รถบรรทุก 6 ล้อ	135	26.20
รถบรรทุก 4 ล้อ	87	16.90
2. ระยะทางการเดินทาง (กม.)		
≤ 50	138	26.79
51-100	138	26.79

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ลักษณะการขับขี และประสบการณ์ การเสพยาบ้า	จำนวน (N = 515)	ร้อยละ
101-150 กม.	126	24.47
151-200 กม.	45	8.74
≥ 201 กม.	68	13.20
$\bar{X} = 152.23$, S.D. = 252.44, min = 1.00, max = 3,058		
3. ประสบการณ์การขับขีรถบรรทุก (ปี)		
< 3	118	22.91
3-6	112	21.75
6-9	57	11.07
9-12	102	19.80
> 12	126	24.27
$\bar{X} = 9.40$, S.D. = 7.29, min = 0, max = 40		
4. การรับรู้โทษของยาบ้า		
รับรู้	391	75.90
ไม่รับรู้	124	24.10
5. ประสบการณ์การเสพยาบ้า		
เสพ	55	10.70
ไม่เสพ	460	89.30
6. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถบรรทุก		
เคย	19	3.69
ไม่เคย	496	96.31

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขีรถบรรทุกที่ได้รับการตรวจหายาบ้าในปีสพวระ จำแนกตามลักษณะพฤติกรรมการเสพยาบ้า

ลักษณะพฤติกรรมการเสพยาบ้า	จำนวน	ร้อยละ
1. เวลาที่เสพยาบ้า (n = 55)		
เสพทันทีขณะขับขีรถบรรทุก	35	63.64
เสพก่อนขับขีรถบรรทุก	17	30.91
เสพหลังขับขีรถบรรทุก	3	5.45

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ลักษณะพฤติกรรมการเสพยาบ้า	จำนวน	ร้อยละ
2. ระยะเวลาเสพก่อนเข้ารับรถบรรทุก (n = 17)		
≤ 30 นาที	5	29.41
31-60 นาที	5	29.41
≥ 61 นาที	7	41.18
3. ระยะเวลาเสพหลังเข้ารับรถบรรทุก (n = 3)		
≤ 30 นาที	1	33.33
31-60 นาที	1	33.33
≥ 61 นาที	1	33.33
4. เสพยาบ้าพร้อมกับสารอื่น (n = 55)		
เครื่องดื่มบำรุงกำลัง	23	41.82
กาแฟ	3	5.45
สุรา	2	23.64
ยา	13	25.45
ไม่ได้เสพพร้อมสารใด	14	2.72
5. ความถี่ของการเสพยาบ้า (n = 55)		
เสพเมื่อเข้ารับรถบรรทุกติดต่อกัน 2-3 วัน	12	21.82
เสพทุกครั้งที่เข้ารับรถบรรทุก	10	18.18
เสพเมื่อมีอาการเหนื่อย	14	25.45
อื่น ๆ ได้แก่ เสพครั้งเดียว	19	34.54
6. สาเหตุที่เสพยาบ้า (n = 55)		
เพื่อนชักชวน	28	50.91
อยากลองเอง	25	45.45
ถูกบังคับหรือถูกหลอก	2	3.64
7. เวลาที่เสพยาบ้าครั้งล่าสุด (n = 55)		
ภายใน 3 ชม. ที่ผ่านมา	3	5.45
ภายใน 6 ชม. ที่ผ่านมา	2	3.64
ภายใน 24 ชม. ที่ผ่านมา	5	9.09
มากกว่า 1 วัน	2	3.64
มากกว่า 2 วัน	2	3.64
มากกว่า 3 วัน	35	63.64
8. ความคิดที่จะเลิกเสพยาบ้า (n = 55)		
เลิกได้	52	94.54
เลิกไม่ได้	3	5.45

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผลการตรวจหายาบ้าเบื้องต้น ในปัสสาวะของผู้ขับขีรถบรรทุก จังหวัดสุพรรณบุรี

ผลการตรวจเบื้องต้น	จำนวน	ร้อยละ
ผลบวก	78	15.10
ผลลบ	437	84.90
รวม	515	100.00

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผลการตรวจหายาบ้าเพื่อยืนยัน ในปัสสาวะของผู้ขับขีรถบรรทุก จังหวัดสุพรรณบุรี

ผลการตรวจยืนยัน	จำนวน	ร้อยละ
ผลบวก	39	50.00
ผลลบ	39	50.00
รวม	78	100.00

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผลการตรวจหายาบ้าเบื้องต้น จำแนกตามคำให้การเสพยาบ้าในผู้ขับขีรถบรรทุก จังหวัดสุพรรณบุรี

คำให้การเสพยาบ้า	ผลการตรวจเบื้องต้น					
	ผลบวก		ผลลบ		รวม	ร้อยละ
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เสพ	24	43.64	31	56.36	55	10.68
ไม่เสพ	54	11.74	406	88.26	460	89.32
รวม	78	15.14	437	84.85	515	100.00

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละ ประวัติการเจ็บป่วยและการรับประทานยาของผู้ขับขีรถบรรทุก ที่ปฏิเสธการเสพยาบ้า แต่ผลการตรวจเบื้องต้นให้ผลบวก

ประวัติการเจ็บป่วยและการรับประทานยา	จำนวน	ร้อยละ
1. ความเจ็บป่วยในช่วงนี้ (n = 78)		
ป่วย	10	12.82
ไม่ป่วย	68	87.18

ปัจจัยลักษณะการขับขีและประสบการณ์การรับรู้
เรื่องยาบ้าที่มีความสัมพันธ์กับการเสพยาบ้าในผู้ขับขีรถ
บรรทุก พบว่า มีเพียงประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ
เท่านั้นที่มีความสัมพันธ์กับการเสพยาบ้าอย่างมีนัยสำคัญ
ทางสถิติ ($p = .0001$) ดังตารางที่ 9

วิจารณ์

จากการศึกษาในครั้งนี้ทำให้ทราบว่ายังคงมีการแพร่
ระบาดของการเสพยาบ้าในกลุ่มผู้ขับขีรถบรรทุกอยู่ ดังจะ
เห็นได้จากตัวเลขในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งพบผู้ขับขีรถบรรทุก
เสพยาบ้าร้อยละ 15.10 และรายงานสรุปประจำปีงบประมาณ
2540 ของ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี ใน
โครงการป้องกันยาบ้า ในผู้ขับขีรถบรรทุก พบร้อยละ
16.6 อันแสดงถึงว่ายังคงมีการลักลอบซื้อขายยาบ้ากันอยู่
อย่างแพร่หลาย โดยไม่เกรงกลัวในความผิดตามกฎหมาย
เลย

ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้า ใน
ผู้ขับขีรถบรรทุกจังหวัดสุพรรณบุรีที่ได้จากการศึกษาใน
ครั้งนี้ พบว่ามีอยู่ 2 ปัจจัย คือ 1) จำนวนสมาชิกใน
ครอบครัว ซึ่งผู้ขับขีรถบรรทุกจำเป็นต้องเสพยาบ้า เพื่อ
เพิ่มเที่ยวในการขับรถอันจะได้มาซึ่งรายได้ที่เพิ่มขึ้นเพื่อมา
จุนเจือสมาชิกในครอบครัว โดยไม่คิดถึงอันตรายจากการ
เสพยาบ้าและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ซึ่งจะทำให้
สูญเสียมากกว่าได้ 2) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ
จากรจากการขับรถยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ
วิโรจน์ พุ่มใหญ่⁴ ที่พบว่าการเสพยาบ้ามีความสัมพันธ์กับ
การเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขีรถบรรทุกทางไกล โดยที่ลักษณะ
ส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา
รายได้ ที่อยู่ ชนิดของรถบรรทุกที่ขับขี ระยะทาง ประสบ-
การณ์การขับรถบรรทุก และการรับรู้โทษของยาบ้า ไม่มี
ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพยาบ้าเลย เช่นเดียวกับ
การศึกษาวิจัยของ กษม อายุการ¹² ทั้งนี้คงมีสาเหตุมา
จากผู้ขับขีรถบรรทุกที่เสพยาบ้าแล้วเกิดอุบัติเหตุ แต่ก็ยังคง
เสพยาบ้าอยู่อีก โดยไม่เกรงกลัวต่ออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นอีก

ทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำแล้วซ้ำเล่า ซึ่งทำให้ทราบว่าคุณขับขี
รถบรรทุกไม่เกรงกลัวในความผิดตามกฎหมาย จากการ
เสพยาบ้าในขณะที่ขับขีรถบรรทุกเลย และไม่ใช้ประสบการณ์
การเกิดอุบัติเหตุมายับยั้งจิตใจที่จะไม่เสพยาบ้าอีก เพราะ
ไม่คำนึงถึงผลกระทบต่ผู้อื่นเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นว่าจะเกิด
ความสูญเสียมากน้อยเพียงใด

ข้อเสนอแนะ

1. ควรพิจารณาแก้ไข พ.ร.บ. ที่ออกฤทธิ์ต่อจิต
ประสาท (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 พ.ร.บ. จราจรทางบก
(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 และ พ.ร.บ. การขนส่งทางบก
(ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 ให้สอดคล้องกันเพื่อจะได้มีผลใน
ทางปฏิบัติในการป้องกันและปราบปรามผู้กระทำความ
ผิดอย่างมีประสิทธิภาพควรวางบทกำหนดโทษอย่างหนัก
ในผู้ฝ่าฝืน หรือให้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
2. ควรเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจพิสูจน์
ปัสสาวะ ให้สามารถยืนยันผลการตรวจพิสูจน์เพื่อเป็น
หลักฐานในการดำเนินคดีชั้นศาลได้ ณ จุดตรวจ
3. หน่วยงานของรัฐ และเอกชนควรเน้นการให้
ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับยาบ้าแก่คนขับรถบรรทุกให้
มากขึ้นโดยใช้สื่อทั้งทางโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ
4. ควรพิจารณาหาอาหาร เครื่องดื่มหรือตัวยาซึ่ง
อยู่ในความควบคุมของแพทย์ ทดแทนยาบ้าให้ผู้ขับรถ
บรรทุก
5. รัฐบาลเร่งสร้างความกินดีอยู่ดีให้กับประชาชน
โดยจัดให้มีการกระจายรายได้ที่เท่าเทียมกัน
6. กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ ควรจะปรับปรุง
ชุดตรวจ screening test ให้มีคุณภาพมากขึ้น เนื่องจาก
ให้ผลบวกลวงสูงถึงร้อยละ 50
7. งานวางแผนครอบครัวยังคงมีความสำคัญใน
กลุ่มผู้ใช้แรงงาน และกลุ่มผู้ขับขีรถบรรทุกอยู่

สรุป

การศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการเสพ

ยาบ้าในผู้ขับขีรถบรรทุกจังหวัดสุพรรณบุรีครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้ทำการสำรวจพฤติกรรมกรรมการเสพยาบ้า ในกลุ่มผู้ขับขีรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางเดินทางเดินทางผ่านจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่ามีการเสพยาบ้าโดยใช้ผลตรวจปัสสาวะเบื้องต้นให้ผลบวก จำนวน 78 ราย ร้อยละ 15.1 และตรวจซ้ำเพื่อยืนยันผล พบว่า ยังคงให้ผลบวก จำนวน 39 ราย ร้อยละ 50 ของคนที่ให้ผลบวกในครั้งแรก และปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมกรรมการเสพยาบ้า คือ ปัจจัยด้านสมาชิกในครอบครัว และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น การแก้ไขปัญหาดังกล่าว ควรจะต้องจัดให้มีการรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับโทษของยาบ้าอย่างจริงจังในกลุ่มผู้ขับขีรถบรรทุก โดยผ่านทุก ๆ สื่อ และปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายอย่างเข้มงวดกับตัวผู้เสพ ผู้ผลิต และผู้ขาย

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษานี้สำเร็จลุล่วงลงด้วยดี โดยความร่วมมือของผู้รับผิดชอบ โครงการป้องกันยาบ้าในสถานศึกษา และในผู้ขับขีรถบรรทุก ของฝ่ายเภสัชสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขทุกท่าน ที่ร่วมในการดำเนินโครงการโดยเฉพาะ โรงพยาบาลสมเด็จพระสังฆราช โรงพยาบาลบางปลาร้า และสาธารณสุขอำเภอด่านช้าง คณะผู้วิจัยใคร่ขอขอบคุณทุก ๆ ท่าน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการจัดจราจร และผู้ขับขีรถบรรทุกทุก ๆ ท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ในการตอบแบบสอบถามและตรวจปัสสาวะ

เอกสารอ้างอิง

1. อภิวัน อินศร. สภาพบังคับทางอาญาต่อผู้เสพยาในกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับขีรถบรรทุก. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
2. ฝ่ายส่งเสริมวิชาการและการวิจัย, สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดให้โทษ. เอกสารประกอบการฝึกอบรมเรื่อง แอมเฟตามีน. กรุงเทพฯ : สำนักงาน ป.ป.ส., 2537.
3. ดวงรัตน์ มงคลศิริกุล, จินตนา โมกษะเวส, กวี รัตนบรรณางกูร. อุบัติการณ์ในการใช้แอมเฟตามีน ของคนขับขีรถบรรทุกจากภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย, รายงานการวิจัย, 2530.
4. วิโรจน์ สุ่มใหญ่. ความสัมพันธ์ระหว่างการเข้ามามีกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มคนขับขีรถบรรทุกทางไกล, รายงานการวิจัย. กรุงเทพมหานคร, 2525.
5. วัฒนา พิมพ์อัฐ. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบของยาบ้าในคนขับขีรถบรรทุกในถนนเพชรเกษม เขตอำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (อาชีววิทยาและงานยุติธรรม) กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล, 2540.
6. กองนิติการ กองพิสูจน์หลักฐาน. ข้อมูลระบบทะเบียนยาเสพติด. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด, 2539.
7. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. สถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย 2537. กรุงเทพฯ : วชิรเศรษฐศาสตร์, 2539.
8. ศิวะ แสงมณี. เอกสารประกอบการอภิปราย เรื่อง ประสบการณ์ และ แนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญหายาบ้า ณ หอประชุมตึกสหประชาชาติ กรุงเทพมหานคร. วันที่ 11 กันยายน 2539.
9. กระทรวงมหาดไทย. โครงการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอนาคตของชาติ ฤกษ์พินาศเพราะยาบ้า หอประชุมตึกสหประชาชาติ กรุงเทพมหานคร วันที่ 11 กันยายน 2539. วชิรเศรษฐศาสตร์, 2539.
10. ฝ่ายแผนงาน, สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี รายงานประจำปี 2539.
11. เภสัชสาธารณสุข, สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี. รายงานผลการตรวจหาสารแอมเฟตามีนในน้ำปัสสาวะ ของนักเรียนนักศึกษา ผู้ใช้แรงงานและผู้ขับขีรถบรรทุก ประจำปี 2540.
12. กษม อาญการ. พฤติกรรมการเข้ามามีในผู้ขับขีรถบรรทุกจังหวัดสุพรรณบุรี, รายงานการวิจัย 2539.