

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล และผลกระทบของจังหวัดแพร่ ปี 2551-2553

(Characterization of traffic accidents during the festival and impact of Phrae Province 2551-2553)

วสนา เชื้อนแก้ว สศ.บ.

Wassana Khuangaeew B.P.H.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแพร่

Phrae Provincial Health Office

บทคัดย่อ

การศึกษาลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลและผลกระทบของจังหวัดแพร่ ปี 2551-2553 เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จากผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ในช่วงปี 2551-2553 ที่เข้ารับรักษาในโรงพยาบาลรัฐบาล 8 แห่ง เอกชน 2 แห่ง วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา และ Chi-square Test เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อายุ ลักษณะการดื่ม/ไม่ดื่ม สุรา ลักษณะยานพาหนะ และประเภทของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บ กับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจร และผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ผลการศึกษาพบว่า อัตราการบาดเจ็บแวนวโน้มลดลงเล็กน้อย จากอัตรา 113.5 ต่อประชากรแสนคน เป็นอัตรา 104.1 ต่อประชากรแสนคน อัตราบาดเจ็บตาย อยู่ระหว่าง 2.3-2.5 เทศกาลสงกรานต์มีอัตราบาดเจ็บมากกว่าเทศกาลปีใหม่ อำเภอหนองม่วงไข่พบอัตราบาดเจ็บต่อประชากรแสนคนมากที่สุด (417.1) รองลงมาคืออำเภอเด่นชัย (385.0) และอำเภอร้องกวาง (373.1) ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนมากอายุ 15-29 ปี (43.1%) และอายุ 30-59 ปี (36.6%) ผู้บาดเจ็บร้อยละ 30.4 ต้องนอนรักษาตัวที่โรงพยาบาล พบบาดเจ็บรุนแรงเพียงร้อยละ 3.4 ผู้ประสบเหตุส่วนมากเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 69.7 และที่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 94.2 โดยเฉพาะในเทศกาลสงกรานต์ ผู้ขับขี่รถเก๋ง รถกระบะ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 67.0 พบมากในเทศกาลปีใหม่ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมด ร้อยละ 50 มีการดื่มสุราร่วมด้วย รถจักรยานยนต์มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 77.1 รองลงมาคือ รถกระบะ ร้อยละ 12.2 ถนนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ถนนในเขตชนบท (64.3%) รองลงมาเป็นถนนทางหลวง (23.9%) ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนมากถูกนำส่งไปโรงพยาบาลโดยผู้ประสบเหตุ/ญาติ (66.0%) หน่วยปฏิบัติการแพทย์พื้นฐาน (BLS) (8.5%) และหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินชุมชน (FR) (8.3%) ลักษณะของการดื่มสุรา ลักษณะของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ปี 2551-2553 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต ความเสียหายของทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียการขาดงานของผู้ป่วยและผู้ดูแล เท่ากับ 154,840,752 บาท อำเภอเด่นชัย มีค่าความสูญเสียมากที่สุดเท่ากับ 38,797,902 บาท รวมความสูญเสียเฉพาะค่ารักษาพยาบาลในแต่ละปี เท่ากับ 2.9-3.1 ล้านบาท

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเพิ่มความเข้มงวดของมาตรการ เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บ โดยเฉพาะอำเภอหนองม่วงไข่ เด่นชัย และร้องกวาง โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่นอายุระหว่าง 15-29 ปี ที่เป็นเพศชาย และเป็นผู้

อุบัติเหตุจราจรทางบก รณรงค์ไม่ให้มีการดื่มสุราระหว่างเทศกาล และการสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนทราบและใช้บริการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินมากขึ้น

คำสำคัญ: อุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาล ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

Abstract.

This descriptive research aims to study road accidents during seasons from year 2551-2553. By selecting particular patients or victims those were injured or died from traffic accidents during the New Year and Songkran festivals. The data from two private hospitals and eight public hospitals are analyzed using descriptive statistics and Chi-square Test to determine the relationship between gender, age, drunk, type of vehicles, delivery methods, severity levels, also economic impacts from road accidents in Phare province.

The results show that the injury rate decreases slightly from 113.5 to 104.1 per hundred thousand populations. The death rate is between 2.3-2.5%. Songkran festival has the injury rate higher than the new year festival. The highest is from Nongmuangkhai district (417.1), followed by Denchai (385.0) and Rongkwang (373.1). Ages mostly are between 15-29 years (43.1%) and 30-59 years (36.6%). The percentage of admittance at the hospital is 30.4 percents. There is only 3.4 percents for severe cases. Most are drivers 69.7 percents. Motorcyclists without safety helmets reach to 94.2 percents, mostly found in the Songkran festival. The car drivers not fastened seat belts is 67.0 percents, mostly found in New Year. Half of them were drunk. Accidents from motorcycles contain the largest percentage of 77.1, followed by cars 12.2. Most accidents were found in rural roads (64.3%) followed by highway roads (23.0%). Most of injured and death ones were sent to hospital by witness or their relatives (66.0%), by Basic Life Support units (BLS) (8.5%) and by First Response units (FR) (8.3%). Drinking and the types of delivery were significantly correlated with the severity of traffic accidents ($p\text{-value} = 0.05$). Costs accumulated from property damages, medical and incomes that patients and caregivers could not do their jobs were 154,840,752 Bahts. Denchai district had the largest loss 38,797,902 Bahts. Total medical cost/year is 2.9 to 3.1 million Bahts.

The suggestions to relevant agencies are to intensify the preventive levels to reduce the injury rate, especially in Nongmuangkhai Denchai and Rongkwang districts. The strategies should aim to reduce drinking alcohol behaviors in young male motorcyclists age between 15-29 years in the rural areas. Using safety helmets and seat belts while driving must be applied seriously. The use of Emergency Medical Services should be more publicized, also the results from this study.

Keywords: Traffic accident, festivals,

บทนำ

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บและตายที่สำคัญที่สุด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อความสูญเสียด้านเศรษฐกิจกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี จากรายงานการป่วยของผู้ป่วยนอก ผู้ป่วยใน ประเทศไทย และภาคเหนือมีอัตราการบาดเจ็บที่สูงอยู่ และยังคงเป็นปัญหาในระยะยาวหากไม่มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลสำคัญๆ ที่มีวันหยุดยาว เช่น เทศกาล ปีใหม่และสงกรานต์ เป็นต้น¹ และจากรายงาน ในกลุ่มของการบาดเจ็บยังพบว่า คนขับขีจักรยานยนต์ มีอัตราการบาดเจ็บสูง² และจากรายงานการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ ตั้งแต่เดือนมกราคม – ตุลาคม 2548 พบว่าส่วนมากเป็นอุบัติเหตุจากการชนรถ มีจำนวนทั้งหมด 788,220 ราย คิดเป็นอัตราบาดเจ็บ 1,228.2 ต่อประชากรแสนคน³ และจากสถิติอุบัติเหตุจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่พบว่าแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา ร้อยละ 80 เกิดจากพฤติกรรมของคน มากกว่าร้อยละ 50⁴ ถึงแม้รัฐบาลจะมีแนวทางและมาตรการให้ทุกระดับดำเนินการก็ตาม เพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงที่เกิด จึงได้ศึกษาลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาว่ามีลักษณะการเกิดอย่างไร ตลอดจนศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อสะท้อนข้อมูลให้กับผู้เกี่ยวข้องนำไปวางแผนเพื่อดำเนินการป้องกันและควบคุมในปีต่อไป

วิธีการศึกษา

เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตในเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ของจังหวัดแพร่ ตั้งแต่ปี 2551-2553

การวิเคราะห์ข้อมูล บรรยายอัตราการบาดเจ็บ/อัตราตาย จากการจราจรของจังหวัดแพร่ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ปี 2551-2553 บรรยายลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล โดยใช้ สถิติพรรณนา จำนวน ร้อยละ และอัตราทางสถิติชีพ และอนามัย (Vital & Health Statistics rate) หาความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะเกี่ยวกับ เพศ อายุ ลักษณะการดื่มสุรา ประเภทของยานพาหนะ ประเภทของผู้โดยสารผู้บาดเจ็บ กับ ความรุนแรงของการเจ็บป่วยด้วยอุบัติเหตุช่วงในเทศกาล โดยใช้ Chi-Square test และผลกระทบจากอุบัติเหตุจากการจราจรในช่วงเทศกาลของจังหวัดแพร่ นำเสนอเป็นจำนวน ร้อยละ

ผลการศึกษา

1. การบาดเจ็บและตายด้วยอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาลของจังหวัดแพร่ ในช่วงปี 2551-2553

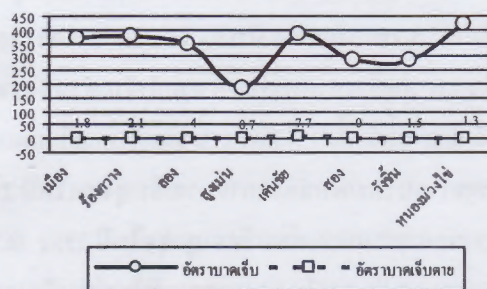
อัตราการบาดเจ็บ ปี 2551 มีอัตราการบาดเจ็บสูงสุดเท่ากับ 113.5 รองลงมา คือ ปี 2553 และ 2552 อัตรา 104.1 และ 104.0 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ ส่วนอัตราการบาดเจ็บตาย พบว่าทั้ง 3 ปี อัตราการบาดเจ็บตายไม่แตกต่างกัน เทศกาลปีใหม่พบอัตราการบาดเจ็บสูงสุดในปี 2551 (59.2) เทศกาลสงกรานต์พบอัตราสูงสุดในปี 2552 (67.5) อัตราการบาดเจ็บตายในช่วงเทศกาลปีใหม่พบอัตราการบาดเจ็บตายสูงสุดในปี 2553 (3.0) เทศกาลสงกรานต์พบมากในปี 2551 (3.2) ตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน อัตราการบาดเจ็บ และอัตราการบาดเจ็บตาย ต่อประชากรแสนคนด้วยอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาลจำแนกตามเทศกาล ปี 2551-2553 จังหวัดแพร่

ปี พ.ศ. n=1,528	เทศกาลปีใหม่				เทศกาลสงกรานต์			
	จำนวน บาดเจ็บ	อัตราการ บาดเจ็บ	จำนวน ตาย	อัตราบาดเจ็บ ตาย	จำนวน บาดเจ็บ	อัตราการ บาดเจ็บ	จำนวน ตาย	อัตราบาดเจ็บ ตาย
2551	276	59.2	4	1.4	253	54.3	8	3.2
2552	169	36.5	3	1.8	313	67.5	9	2.9
2553	200	43.3	6	3.0	281	60.8	6	2.1

อำเภอหนองม่วงไข่ พบอัตราการบาดเจ็บสูงสุด อัตรา 471.1 รองลงมา คือ อำเภอเด่นชัยและอำเภอร้องกวาง อัตราเท่ากับ 385.0, 373.1 ตามลำดับ อัตราการบาดเจ็บตาย พบว่าอำเภอเด่นชัย พบสูงสุด เท่ากับ ร้อยละ 7.7 รองลงมาคือ อำเภอลอง อำเภอร้องกวาง ร้อยละ 4.0 และ 2.1 ตามลำดับ (รูปที่ 1)

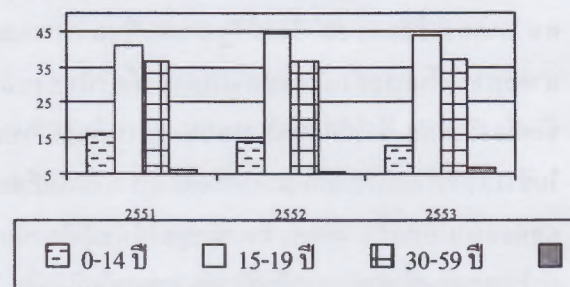
รูปที่ 1 จำนวนและอัตราการบาดเจ็บ และอัตราการบาดเจ็บตาย ต่อประชากรแสนคน ด้วยอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาล จำแนกรายอำเภอ ช่วงปี 2551-2553



1) ลักษณะทั่วไปส่วนบุคคล

กลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาล พบว่าทั้ง 3 ปี เป็นกลุ่มอายุเดียวกัน คือกลุ่มอายุ 15-29 ปี รองลงมาได้แก่ กลุ่มอายุ 30-59 ปี, กลุ่มอายุ 0-14 ปี และกลุ่มอายุ 60 ปี ขึ้นไป ($\bar{X}=30$ S.D = 17)

รูปที่ 2 จำนวนและ อัตราการบาดเจ็บต่อประชากรแสนคนของผู้บาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาล จำแนกตามกลุ่มอายุ ปี 2551-2553



2. ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในช่วงเทศกาล

ตารางที่ 2 จำนวนและอัตราบาดเจ็บต่อประชากรแสนคน ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาล จำแนกตามเพศ จังหวัดแพร่ ปี 2551-2553

อำเภอ n = 1,528	เทศกาลปีใหม่		เทศกาลสงกรานต์		รวม	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
	จำนวน(อัตรา)	จำนวน(อัตรา)	จำนวน(อัตรา)	จำนวน(อัตรา)	จำนวน(อัตรา)	จำนวน(อัตรา)
รวม	438 (194.2)	220 (93.0)	613 (271.8)	257 (108.6)	1,051 (466.1)	477 (201.6)

หมายเหตุ: อัตราบาดเจ็บต่อประชากรตามเพศ รายอำเภอ ณ 31 ธ.ค.2552

จำนวนและอัตราบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรพบว่า เพศชาย มีอัตราการบาดเจ็บสูงกว่าเพศหญิง(ตารางที่ 2)

จำนวนและร้อยละของการพักรักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาล ปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ของจังหวัดแพร่ ปี 2551-2553 พบว่าปี 2551 และ ปี 2553 พบร้อยละของการพักรักษาตัวในโรงพยาบาลสูงสุด ร้อยละ 31.2 ส่วนปี 2552 พบร้อยละ 29.0 ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ของจังหวัดแพร่ ปี 2551-2553 พบว่าส่วนใหญ่ ร้อยละ 96.6 ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย พบเพียงร้อยละ 3.4 ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง เมื่อจำแนกตามสถานะของผู้บาดเจ็บพบว่า ในทุกอำเภอผู้บาดเจ็บมีสถานะเป็นผู้ขับขี่สูงสุด (69.7) รองลงมา คือสถานะผู้โดยสาร (25.9) และสถานะผู้เดินเท้า (4.4) ตามลำดับ

2) ลักษณะการป้องกันตนเองตามมาตรการเน้นหนักในช่วงเทศกาล

การสวมหมวกนิรภัย ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ของจังหวัดแพร่ ปี 2551-2553 พบว่าร้อยละ 94.2 ของผู้บาดเจ็บ ไม่สวมหมวกนิรภัย มากกว่าผู้บาดเจ็บที่สวมหมวกนิรภัย และแต่ละปีพบว่าผู้บาดเจ็บเกินร้อยละ 94 ส่วนมากไม่สวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับ การคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร รถเก๋ง และรถกระบะ ช่วงเทศกาล ปี 2551-2553 ที่พบว่า ร้อยละ 67 ของผู้บาดเจ็บไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โดยปี 2551 พบมากที่สุดถึง ร้อยละ 82.7 รองลงมา ปี 2553 ร้อยละ 64.3 และปี 2552 ร้อยละ 50.7 ตามลำดับ ส่วนร้อยละของการดื่มสุราและไม่ดื่มสุรา ในผู้บาดเจ็บ

จากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ปี 2551-2553 พบว่า ร้อยละ 50 ของผู้บาดเจ็บมีการดื่มสุรา ปี 2552 พบมากที่สุด ร้อยละ 51.8 รองลงมาคือ ปี 2551 ร้อยละ 49.5 และปี 2553 ร้อยละ 48.7 ตามลำดับ

3) ลักษณะของยานพาหนะ

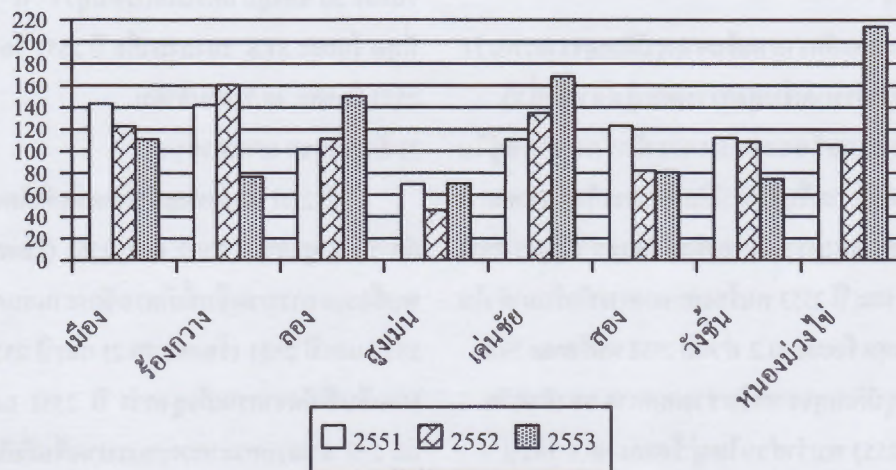
ปี 2551 พบร้อยละการบาดเจ็บที่เกิดจากรถจักรยาน 2 ล้อ 3 ล้อ สูงกว่าปี 2552 และ 2553 (ร้อยละ 9.6) ปี 2553 พบร้อยละการบาดเจ็บที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ สูงกว่า ปี 2552 และปี 2551 (ร้อยละ 79.2) และปี 2552 พบอัตราการบาดเจ็บที่เกิดจากรถเก๋งสูงกว่า ปี 2551 และปี 2553 (ร้อยละ 2.6) ส่วนรถกระบะพบการบาดเจ็บที่เกิดจากรถกระบะ ในปี 2551 สูงกว่า ปี 2552 (ร้อยละ 14.2 ในภาพรวมทั้ง 3 ปี พบการบาดเจ็บที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด (ร้อยละ 77.1) รองลงมาเป็นรถกระบะ (ร้อยละ 12.2)

4) ลักษณะด้านถนน

ถนนเขตชนบท พบการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในช่วงปี 2551-2553 มากที่สุด (ร้อยละ 64.3) รองลงมา ได้แก่ถนนทางหลวง (ร้อยละ 23.9) และรถถนนในเขตเมือง (ร้อยละ 11.2) ตามลำดับ

5) ลักษณะของพื้นที่ ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาล ปี 2551 พบอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงสุด ที่อำเภอเมือง อำเภอร้องกวาง และอำเภอสอง ปี 2552 พบที่อำเภอร้องกวาง อำเภอเด่นชัย และอำเภอเมือง และปี 2553 พบที่อำเภอหนองม่วงไข่ อำเภอเด่นชัย และอำเภอลอง ตามลำดับ (รูปที่ 3)

รูปที่ ๓ อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาล จำแนกรายอำเภอ จังหวัดแพร่ ปี 2551-2553



- 6) ลักษณะของ การนำส่งผู้บาดเจ็บไปยังสถานบริการ การแพทย์ฉุกเฉินระดับพื้นฐาน (BLS) และหน่วยบริการ
 ในภาพรวมผู้บาดเจ็บถูกนำส่งโดยผู้ประสบเหตุ การแพทย์ฉุกเฉินขั้นต้น (FR) (ตารางที่ 3)
 หรือญาติสูงสุด รองลงมาได้แก่นำส่งโดยหน่วยปฏิบัติ

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละ ของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ไปยังสถานบริการ จังหวัดแพร่ ปี 2551-2553

ปี พ.ศ.	ลักษณะการนำส่ง						
	ผู้ประสบ/ญาติ	ตำรวจ	มูลนิธิ	BLS	ALS	FR	ไม่นำส่ง
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
n = 1,492							
2551	362 (66.9)	36 (6.7)	41 (7.6)	39 (7.2)	26 (4.8)	19 (3.5)	18 (3.3)
2552	338 (68.4)	15 (3.0)	11 (2.2)	46 (9.3)	22 (4.5)	45 (9.1)	17 (3.4)
2553	308 (62.5)	22 (4.5)	8 (1.6)	45 (9.1)	18 (3.7)	63 (12.8)	29 (5.9)
รวม	1008 (66.0)	73 (4.8)	60 (3.9)	130 (8.5)	66 (4.3)	127 (8.3)	64 (4.2)

การนำส่งผู้บาดเจ็บที่มีอาการรุนแรง ถึงสถานบริการ พบว่า ร้อยละ 40 มีการนำส่งโดยผู้ประสบเหตุหรือญาติ รองลงมา นำส่งโดยหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินชุมชน (FR) ร้อยละ 21.2, หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินระดับพื้นฐาน (BLS) ร้อยละ 17.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละ ลักษณะของผู้นำส่ง ผู้บาดเจ็บที่รุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาล จังหวัดแพร่ ปี 2551-2553

ปี พ.ศ.	ลักษณะการนำส่ง					
	ผู้ประสบ/ญาติ	ตำรวจ	มูลนิธิ	BLS	ALS	FR
N = 52	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
2551	6 (50.0)	0 (0.0)	2 (16.7)	1 (8.3)	2 (16.7)	1 (8.3)
2552	3 (50.0)	0 (0.0)	2 (33.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (16.7)
2553	12 (35.3)	1 (2.9)	0 (0.0)	8 (23.5)	4 (11.8)	9 (26.5)
รวม	21 (40.4)	1 (1.9)	4 (7.7)	9 (17.3)	6 (11.5)	11 (21.2)

3. ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะเกี่ยวกับ เพศ อายุ ลักษณะการค้ำสุรา ประเภทของยานพาหนะ ลักษณะของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บ กับความรุนแรงของการเจ็บป่วยด้วยอุบัติเหตุช่วงในเทศกาล พบว่า ปัจจัยด้านเพศ อายุ ลักษณะด้านยานพาหนะ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงอย่างไม่มี

นัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 ส่วน ลักษณะการค้ำ/ไม่ค้ำสุรา ลักษณะของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05 (ตารางที่ 5)

ลักษณะของประชากร	ความรุนแรงของการเจ็บป่วย		ค่าทางสถิติ
	เล็กน้อย	รุนแรง	
n =	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
เพศ			$\chi^2 = 1.66$
- ชาย	1,011	40	df = 1
- หญิง	465	12	p - value = 0.19
อายุ			$\chi^2 = 5.6$
- 0-14 ปี (เด็ก)	217	2	df = 3
- 15-29 ปี (วัยรุ่น)	633	25	p - value = 0.13
- 30-59 ปี (ผู้ใหญ่)	539	20	
- 60 ปีขึ้นไป	87	5	
ลักษณะการค้ำสุรา			$\chi^2 = 5.14$
- ค้ำ	682	16	df = 1
- ไม่ค้ำ	730	34	p - value = 0.02
ลักษณะยานพาหนะ			$\chi^2 = 1.22$
- รถจักรยานยนต์	1,049	44	df = 1
- รถเก๋ง รถกระบะ	201	5	p - value = 0.27
ลักษณะของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บ			$\chi^2 = 25.79$
- ผู้ประสบเหตุ/ญาติ	987	21	df = 2
- BLS / ALS	181	15	p - value = 0.00
- FR	116	11	

ตารางที่ 6 ค่าความสูญเสียทั้งหมดของผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาล จังหวัดแพร่ ปี 2551-2553

ปี พ.ศ. n=1,528	จำนวน ผู้บาดเจ็บ	จำนวน ผู้เสียชีวิต	รวม	ค่าความสูญเสีย ทั้งหมด (บาท)
2551	529	12	541	52,472,574
2552	482	12	494	51,197,652
2553	481	12	493	51,170,527
รวม	1,492	36	1,528	154,840,752

อภิปรายผล

การเจ็บป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาล จังหวัดแพร่ ในช่วงปี 2551-2553 ไม่แตกต่างกันมากนัก อัตราการบาดเจ็บตาย ค่อนข้างคงที่ เทศกาลสงกรานต์ มีความรุนแรงกว่าเทศกาลปีใหม่ สอดคล้องกับแนวโน้มของประเทศ ที่พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บระหว่างปี 2551-2553 มีแนวโน้มลดลง แต่เมื่อประเมินถึงความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ให้ลดลงร้อยละ 10 ต่อปี ยังถือว่ายังไม่บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด

ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล การบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ปี 2551-2553 ของจังหวัดแพร่ พบมากอยู่ในกลุ่มวัยรุ่น(อายุ 15-29 ปี) ร้อยละประมาณ 40 ในแต่ละปี ใกล้เคียงกับการศึกษาของ วาสนา เชื้อนแก้ว และรัชชัย เชื้อนแก้ว ที่ได้ศึกษาในช่วง เทศกาลสงกรานต์ ปี 2546 ที่จังหวัดแพร่⁶ การศึกษาของ กลิ่นสุคนธ์ จิวนารมย์ ที่ได้ศึกษาที่จังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2549-2551⁷ กลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่ต้องดำเนินชีวิตประจำวันที่ต้องเกี่ยวข้องกับการเดินทาง การขับขี่ และมีพฤติกรรมขับขี่ที่ค่อนข้างเสี่ยงกว่ากลุ่มอื่นๆ เช่น ขับรถเร็ว โดดโผน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มอื่น ผลการศึกษาพบว่าผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ร้อยละ 68.8 เป็นเพศชาย ซึ่งสอดคล้องการศึกษาของหลายๆ บุคคล^{8,6,7} และ

พบว่า ร้อยละ 30.4 เข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาลสูงกว่า ผลการศึกษาในปี 2546 ที่ผ่านมามีพบการบาดเจ็บรุนแรงเพียงร้อยละ 3.4 ซึ่งน่าจะมีการทบทวนการรับเข้ารักษาการบาดเจ็บของผู้ป่วย ประเมินสภาพผู้บาดเจ็บ ร่วมกับสอบถามความสมัครใจของผู้บาดเจ็บก่อนที่จะรับผู้ป่วยรักษาตัวไว้หลายๆวัน เพราะทำให้ผู้บาดเจ็บต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายต่างๆมากขึ้น ผู้บาดเจ็บหรือผู้ประสบเหตุทั้งหมดส่วนมากยังเป็นผู้ขับขี่เองถึง ร้อยละ 69.7 ใกล้เคียงกับเมื่อปี 2546⁶ ควรมีการหาสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น อาจมีปัจจัย สาเหตุอื่นเกี่ยวข้องอีกหลายอย่าง และอาจจะส่งผลต่อผู้โดยสาร ผู้เดินเท้าอีกหลายคนได้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในช่วงเทศกาล ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง ร้อยละ 94.2 โดยเฉพาะเขตชนบท จากข้อมูลที่สังเกต และสอบถามเพิ่มเติมได้รับคำตอบว่า ที่ไม่ชอบสวมหมวกนิรภัย เพราะว่ามันเสียรูปทรง อึดอัด ไม่สะดวกต่อการพกพา รวมทั้งช่วงเทศกาลสงกรานต์ไม่ใส่เพราะต้องการเล่นสาดน้ำสงกรานต์ กับเพื่อน จึงส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยต่ำ การคาดเข็มขัดนิรภัย พบร้อยละ 67.0 มีแนวโน้มที่ดีขึ้นกว่าเดิม เช่นเดียวกับการดื่มสุราขณะขับขี่ที่พบประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ประสบเหตุทั้งหมด⁷ ใกล้เคียงกับ ผลการศึกษาปี 2552 ที่เชียงใหม่⁷ สูงกว่าการศึกษาในปี 2546 ที่ลำปาง เชียงใหม่⁸ และการศึกษาในแถบภาคอีสานเมื่อปี 2550⁹ การสำรวจของสถาบันพระปกเกล้าที่ศึกษาไว้ในปี 2548¹⁰ รถจักรยานยนต์ ยังเป็นพาหนะที่เกิดเหตุมากที่สุดจังหวัดและ คล้ายกับหลายพื้นที่^{6,7} ทั้งนี้อาจเนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ นิยมใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมีมากตามปริมาณการใช้ ในขณะที่รถยนต์เก๋งส่วนบุคคล มีการใช้ในกลุ่มของข้าราชการหรือผู้มีฐานะปานกลาง พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เพียง ร้อยละ 2.3 จึงทำให้พบอุบัติเหตุบนถนน ในเขตชนบทมากที่สุด ร้อยละ 64.3 เช่นกัน บนถนนทางหลวงที่พบว่ามีเกิดอุบัติเหตุ

มาก อยู่ในอำเภอร่องขาว และอำเภอเด่นชัย มากกว่าอำเภออื่น เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับต่างจังหวัด อำเภอลอง อำเภอเด่นชัย และอำเภอหนองม่วงไข่ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง ซึ่งอำเภอดังกล่าวเป็นอำเภอเล็กๆ และมีเส้นทางหลวงที่ติดต่อกับต่างจังหวัด และถนนบางช่วง มีการก่อสร้าง ปรับปรุงทาง จึงอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยๆ ได้ ผู้ประสบเหตุส่วนมาก ถูกนำส่งโดยผู้ประสบเหตุหรือญาติ มีการนำส่งโดยระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินระดับสูง(ALS) เพียงร้อยละ 4.3 ระดับพื้นฐาน(BLS) ร้อยละ 8.5 และหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินขั้นต้น(FR) ร้อยละ 8.3 คล้ายคลึงกับการศึกษาที่เชียงใหม่ที่ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินถูกเรียกใช้บริการน้อย⁷ ถึงแม้จะมีแนวโน้มผู้ป่วยจากการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้นในแต่ละปี แต่พบว่าเป็นการบาดเจ็บที่ไม่รุนแรง ส่วนมากความต้องการที่จะช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ให้ถึงแพทย์ พยาบาลเร็วที่สุด และหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินขั้นต้น(FR) ยังไม่ครอบคลุม จึงมีการเรียกใช้ระบบบริการน้อย ลักษณะของการ คืบคลาน และลักษณะของผู้นำส่งผู้บาดเจ็บ มีความสัมพันธ์ กับความรุนแรงของการเจ็บป่วยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล ปี 2551-2553 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลกระทบทั้งหมดที่เกิดขึ้น คิดเป็น 154,840,752 บาท โดยเฉลี่ยปีละประมาณ 50 ล้านบาท โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลต่อหัวแต่ละปีที่สูงถึง 2.9-3.1 ล้านบาท

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาครั้งนี้

1. ผู้ที่เกี่ยวข้องในอำเภอหนองม่วงไข่ อำเภอเด่นชัย อำเภอร่องขาว ควรเพิ่มความเข้มงวดในการดำเนินการ เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิตให้ลดลงจากเดิม โดยทุกส่วนควรเตรียมการไว้ตั้งแต่เนิ่นๆ โดยเฉพาะในเส้นทางหลวงที่ติดต่อกับจังหวัดเพื่อนบ้าน

2. การดำเนินการตามมาตรการ ควรเน้นในกลุ่มวัยรุ่น โดยเฉพาะเพศชาย การลดอัตราการดื่มสุราขณะขับขี่ เพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย และการสวมหมวกนิรภัยซึ่งให้มุ่งเน้นไปที่กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

3. การเกิดอุบัติเหตุส่วนมากเกิดบริเวณถนนในเขตชนบท หน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและประชาชน ควรหามาตรการ แนวทาง ในการป้องกันและควบคุม ในเขตชนบทที่เหมาะสมมากกว่าเส้นทางอื่นๆ

4. เพิ่มการประชาสัมพันธ์การใช้บริการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินของประชาชนให้มากขึ้น

5. เผยแพร่ผลการศึกษา ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการควบคุม ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลต่างๆ ปีต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ นายแพทย์สุรินทร์ สุมนาพันธุ์ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดแพร่ นายแพทย์ทศเทพ บุญทอง ผู้เชี่ยวชาญด้านเวชกรรมป้องกัน คุณ วิไล ชัยมงคล ผู้เชี่ยวชาญด้านส่งเสริมพัฒนา คุณ พัทธี อรุณราษฎร์ หัวหน้ากลุ่มงานพัฒนายุทธศาสตร์สาธารณสุข และคุณธวัชชัย เชื้อนแก้ว นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ ที่ให้คำปรึกษาในการดำเนินงานมาโดยตลอด ขอขอบคุณผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุในทุกโรงพยาบาล ที่ร่วมเก็บข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดทำเอกสารครั้งนี้ทุกคน

เอกสารอ้างอิง

1. บุญสม สุวรรณปิฎกกุล. สจส.เร่งรณรงค์ ลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล. [ระบบออนไลน์] 2553. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2553]; 1-2. เข้าถึงได้จาก: URL http://203.155.220.217/dotat/periodical_3_2_2547/Page14-15.htm

2. กระทรวงสาธารณสุข. สถิติสาธารณสุข พ.ศ.2551. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์; 2552.
3. กระทรวงสาธารณสุข. สรุปรายงานการป่วย พ.ศ. 2551. นนทบุรี: สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข; 2551.
4. กระทรวงสาธารณสุข. การประเมินผลการพัฒนาสุขภาพในช่วงสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-พ.ศ.2544). กรุงเทพฯ: บริษัทสามเจริญพาณิชย์ (กรุงเทพ) จำกัด; 2546
5. กรมประชาสัมพันธ์. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประมวลผลข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเดือน ม.ค.-เม.ย. ปี 51-53. [ระบบออนไลน์] 2553. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2553]: หน้า 1. เข้าถึงได้จาก: URL <http://news.sanook.com/943330-.html>
6. วาสนา เชื้อนแก้ว และรัชชัย เชื้อนแก้ว. ปัจจัยที่เป็นผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2546 ของจังหวัดแพร่. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแพร่; 2546
7. กลั่นสุคนธ์ จิวนารมณ. สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บ เสียชีวิตและปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2549-2551. เชียงใหม่: กลุ่มงานสนับสนุนและพัฒนาระบบบริการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่; 2552
8. เพ็ญประภา ศิวิโรจน์. การประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรของรัฐบาลในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดลำปาง. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย; 2546
9. กาญจนา ย่างขาว และสุทธิลักษณ์ หนูรอด. ประเมินผลมาตรการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยใช้ข้อมูลจากระบบการเฝ้าระวัง การบาดเจ็บ เขตตรวจราชการสาธารณสุขที่ 13. นครราชสีมา: กลุ่มระบาควิทยา สำนักงานควบคุมโรคที่ 5 จังหวัดนครราชสีมา; 2550
10. สถาบันพระปกเกล้า. บทวิจัยเรื่องประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจร. [ระบบออนไลน์] 2548 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2553]: 1-2. เข้าถึงได้จาก: URL <http://www.btworldlease.co.th/safety1st072P1.htm>