

แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เขตพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

บุญยีน ศรีสว่าง* พย.บ

Trends in road accidents and their associated risk factors in Sichon District, Nakhon Si Thammarat

Abstract

The study aims to investigate the incidence of road accidents and also the associated factors that related to the road accidents in Sichon district, Nakhon Si Thammarat. The study population was road accident victims who came to receiving treatment at Sichon hospital between December 2017 and February 2018 amount 324 cases. The study instruments mainly were using Sichon hospital road accidents information record forms. All data were analyzed and reported in terms of frequency, percentage and using Chi-square statistic for find out the associated risk factors of road accidents.

The result of the study found that road accident victims mainly were male (57.4%) with age between 16 and 25 (26.9%). The time period that usually had an accidents was range from 4 pm. to 6 pm. (17.3%). Normally road accident victims were a driver (76.5%) and mostly rode motorcycle (88%). It was noticed that most accidents were occurred without parties (64.65%). Importantly, data was confirmed that most casualties were not wearing safety helmets or safety belts when riding or driving (76.3%). In addition, most drivers were not drinking (95.1%) and the road accidents often occurred in rural areas (69.4%). There were 59.6 percentages of road accident victims were not having a severe of injury.

With regard to the risk factors, data was highlighted that sex, age, type of vehicles, driver's risk behaviors and road conditions were significantly related to the road accident ($p < 0.01$). Indeed, sex, age, driver's risk behaviors and road conditions were also significantly related to the severity of injury in each case ($p < 0.05$).

Boonyuen Srisawang B.N.S.
Sichon Hospital,
Nakhon Si Thammarat Province

วารสารวิชาการแพทย์ ;32

เขต **11 2561** | :1451 - 1462
Reg Med J 2018

Keyword : road accident, risk factors of accidents.

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอุบัติการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน และความสัมพันธ์กับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเขตพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช กลุ่มประชากรเป็นผู้ที่ได้รับบาดเจ็บทางถนนและมารับการรักษาที่โรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ตั้งแต่ เดือนธันวาคม 2560 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 324 คน โดยใช้แบบฟอร์มการเก็บข้อมูลผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนน โรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช และนำข้อมูลที่ได้มาแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ และหาความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไคสแควร์

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.4 อายุ 16-25 ปี ร้อยละ 26.9 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 16.01-18.00 น. ร้อยละ 17.3 เป็นคนขับ ร้อยละ 76.5 เกิดอุบัติเหตุที่บริเวณจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 88 เกิดโดยไม่มีคู่มือ ร้อยละ 64.65 ผู้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 76.3 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 95.1 และเกิดอุบัติเหตุบนถนนในเขตชนบท ร้อยละ 69.4 ส่วนใหญ่บาดเจ็บไม่รุนแรงสามารถกลับบ้านได้ในทันที ร้อยละ 59.6

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ พบว่า เพศ อายุ ประเภทยานพาหนะ พฤติกรรมเสี่ยง และลักษณะถนน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ เพศ อายุ พฤติกรรมเสี่ยง และลักษณะถนน มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

คำรหัส : อุบัติเหตุ, การบาดเจ็บทางถนน

Original Articles

นิพนธ์ต้นฉบับ

* พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ โรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาระดับโลก โดยจากข้อมูลสรุปขององค์การอนามัยโลก พบว่าแต่ละปีมีประชากรเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประมาณ 1.25 ล้านคน หรือกว่า 3,400 คนต่อวัน นับเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตทั่วโลกในกลุ่มประชากรอายุ 15-29 ปี ซึ่งการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง¹ สำหรับประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละมากกว่า 2 หมื่นราย หรือเท่ากับการเสียชีวิตเฉลี่ย 60 รายต่อวัน² ดังเห็นได้จากสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 พบว่า มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บถึง 28,328 ราย เสียชีวิต 533 ราย และต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาลจำนวน 4,504 ราย โดยที่อำเภอสิชล ถือเป็น 1 ใน 100 อำเภอเสี่ยงใน 48 จังหวัดแยกตามเขตสุขภาพ โดยใช้สถิติคำมัธยฐานของจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุปีใหม่ 2558-2560 นอกจากนี้ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ด้านการ

แพทย์และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ได้สรุปข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 ระหว่างวันที่ 28 ธ.ค. 2560 ถึง 3 ม.ค. 2561 ข้อมูลทั้งประเทศจำแนกรายเขตพบว่า เขตสุขภาพที่ 11 มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนนมากที่สุดคือ 3,003 ราย³

ดังนั้นอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาที่ร้ายแรงที่สุดปัญหาหนึ่งของประเทศในขณะนี้ที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน และเนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีหลายมิติและมีความซับซ้อน การป้องกันและแก้ไขปัญหาจึงต้องทำอย่างมีระบบ ต้องทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มของปัญหาอย่างแท้จริง ซึ่งจากหลายการศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัญหาที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ หน่วยงานทางด้านสาธารณสุข หน่วยงานราชการ องค์กรส่วนท้องถิ่นและทุกภาคส่วน ต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณ เครื่องหมายจราจร อีกทั้งส่งเสริมให้บุคลากรในหน่วยงานและประชาชนมีวินัยจราจร มีมาตรการด้านกฎหมาย อย่างจริงจัง

ผู้วิจัยซึ่งเป็นหัวหน้ากลุ่มงานอุบัติเหตุและฉุกเฉินโรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช จึงสนใจที่จะศึกษาแนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนปัจจัยเสี่ยงต่างๆ จากแหล่งข้อมูลที่มีอยู่ อันจะนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระบบสุขภาพอำเภอได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนนที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช
2. เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

3. เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และความสัมพันธ์กับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเขตพื้นที่อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช กลุ่มประชากรเป็นผู้ที่ได้รับบาดเจ็บทางถนนและมารับการรักษาที่โรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ตั้งแต่ เดือนธันวาคม 2560 ถึง เดือนกุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 324 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบฟอร์มการเก็บข้อมูลผู้บาดเจ็บทางถนน โรงพยาบาลสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช และนำข้อมูลที่ได้อ้อมาวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา คือ แจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ และหาความสัมพันธ์โดยใช้สถิติไคสแควร์

ผลการศึกษา พบว่า

1. ผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 57.4 มีอายุ 16-25 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน และร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลจำแนกตามเพศ และอายุ

ข้อมูลส่วนบุคคล (N=324)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	186	57.4
หญิง	138	42.6
อายุ		
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี	48	14.8
16-25 ปี	87	26.9
26-35 ปี	64	19.8
36-45 ปี	39	12.0
46-55 ปี	32	9.9
มากกว่าหรือเท่ากับ 56 ปี	54	16.7

2. ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ เวลา 16.01-18.00 น. จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 17.3 นอกจากนี้อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน ร้อยละ 71.5 และกลางคืน ร้อยละ 28.5 ในส่วนของยานพาหนะ พบว่าเกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 285 คน คิดเป็นร้อยละ 88 รองลงมา คือ รถยนต์ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 8.6 ส่วนใหญ่เป็นคนขับ จำนวน 248 คน คิดเป็นร้อยละ 76.5 คนซ้อน จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 21.3 และเกิดกับคนเดินเท้า จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวน และร้อยละของผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนนจำแนกตามข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ (N=324)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เวลาการเกิดอุบัติเหตุ		
กลางวัน		
06.01-08.00 น.	31	9.6
08.01-10.00 น.	42	13.0
10.01-12.00 น.	31	9.6
12.01-14.00 น.	30	9.3
14.01-16.00 น.	41	12.7
16.01-18.00 น.	56	17.3
รวม	231	71.5
กลางคืน		
18.01-20.00 น.	35	10.8
20.01-22.00 น.	31	9.6
22.01-24.00 น.	7	2.2
00.01-02.00 น.	6	1.8
02.01-04.00 น.	9	2.7
04.01-06.00 น.	5	1.4
รวม	93	28.5
สถานะผู้เกิดอุบัติเหตุ		
ผู้ขับขี่	248	76.5
ผู้ซ้อน	69	21.3
คนเดินเท้า	7	2.2
ประเภทยานพาหนะ		
รถจักรยานยนต์ หรือรถสามล้อพ่วงข้าง	285	88.0
รถเก๋ง/รถกระบะ	24	7.4
คนเดินเท้า	7	2.2
รถจักรยาน หรือรถจักรยานสามล้อ	4	1.2
รถบรรทุก	2	0.6
รถตู้โดยสาร	1	0.3
รถบัส	1	0.3

3. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เกิดโดยไม่มีคู่กรณี จำนวน 192 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.65 และในจำนวนการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี เกิดจากรถพลิก/ล้มเอง จำนวน 132 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.44 รองลงไปคือ ชนสุนัข/สุนัขวิ่งตัดหน้า/หลบสุนัข จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.77, ชนต้นไม้/ชนสะพาน/ชนฟุตบอล จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.38

4. พฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ผู้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จำนวน 242 ราย คิดเป็นร้อยละ 76.3 มีการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย เพียง 75 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.7 นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนนส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุรา จำนวน 308 ราย คิดเป็นร้อยละ 95.1 และมีประวัติการดื่มสุรา เพียง 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.9 ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับบาดเจ็บทางถนนจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (N=324)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ		
ไม่มีคู่กรณี	192	64.65
พลิก/ล้มเอง	132	44.44
ชนสุนัข/ไก่/สุนัขวิ่งตัดหน้า/หลบสุนัข	32	10.77
ชนต้นไม้/ชนสะพาน/ชนฟุตบอล	13	4.38
รถเฉี่ยวชน	5	1.68
ล้อแตก/ยางแตก	4	1.35
เสียหลักตกข้างทาง	4	1.35
พลัดตกจากรถ	2	0.67
มีคู่กรณี	105	35.35
รถจักรยานยนต์/รถจักรยานยนต์พุ่งข้าง	53	17.85
รถเก๋ง/รถกระบะ	44	14.81
รถบรรทุก	6	2.02
รถการเกษตร	2	0.67
พฤติกรรมเสี่ยง		
การสวมหมวกกันน็อค/คาดเข็มขัดนิรภัย		
ไม่สวมหมวก/ไม่คาดเข็มขัด	242	76.3
สวมหมวก/คาดเข็มขัด	75	23.7
การดื่มสุรา		
ดื่ม	16	4.9
ไม่ดื่ม	308	95.1

5. ประเภทของถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบนถนนในเขตชนบท จำนวน 225 ราย คิดเป็นร้อยละ 69.4 รองลงไป คือ ถนนในเขตเมือง จำนวน 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.2 และถนนสายเอเชีย จำนวน 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.3 รถจักรยานยนต์/รถสามล้อพ่วงข้าง เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในทุกประเภทถนน แต่เกิดสูงสุดบนถนนในเขตชนบท จำนวน 201 ราย คิดเป็นร้อยละ 70.5 รองลงไป คือถนนในเขตเมือง จำนวน 67 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.5 และถนนสายเอเชีย จำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.0 สำหรับรถยนต์เกิดอุบัติเหตุสูงสุดบนถนนสายชนบทเช่นเดียวกัน จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.1 รองลงไปคือถนนสายเอเชีย จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.1 และเกิดน้อยสุดบนถนนในเขตเมือง จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.7 ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างยานพาหนะกับประเภทถนน

			ยานพาหนะ			Total
			คนเดินเท้า/ จักรยาน	รถจักรยานยนต์/ รถสามล้อพ่วงข้าง	รถยนต์	
ถนน	ถนนสายเอเชีย	Count	1	17	9	27
		% within ถนน	3.7%	63.0%	33.3%	100.0%
		% within ยานพาหนะ	9.1%	6.0%	32.1%	8.3%
		% of Total	.3%	5.2%	2.8%	8.3%
ถนนในเขตเมือง	Count	Count	2	67	3	72
		% within ถนน	2.8%	93.1%	4.2%	100.0%
		% within ยานพาหนะ	18.2%	23.5%	10.7%	22.2%
		% of Total	.6%	20.7%	.9%	22.2%
ถนนในเขตชนบท	Count	Count	8	201	16	225
		% within ถนน	3.6%	89.3%	7.1%	100.0%
		% within ยานพาหนะ	72.7%	70.5%	57.1%	69.4%
		% of Total	2.5%	62.0%	4.9%	69.4%
Total	Count	Count	11	285	28	324
		% within ถนน	3.4%	88.0%	8.6%	100.0%
		% within ยานพาหนะ	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	3.4%	88.0%	8.6%	100.0%

6. ความรุนแรงของการบาดเจ็บ พบว่าผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่บาดเจ็บไม่รุนแรง สามารถกลับบ้านได้ในทันที จำนวน 193 ราย คิดเป็นร้อยละ 59.6 รองลงไป คือ บาดเจ็บปานกลางต้องนอนโรงพยาบาล จำนวน 112 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.6 บาดเจ็บรุนแรงต้องส่งต่อ จำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.4 และเกิดอุบัติเหตุรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.5

7. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เพศ อายุ สถานะการขับขี่ ยานพาหนะ เวลา พฤติกรรมเสี่ยง และประเภทถนน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	OBSERVED N	EXPECTED N	df	Chi-Sq. (Sig.)
เพศ				
ชาย	186	162	4	7.111*
หญิง	138	162		(.008)
รวม	324			
อายุ				
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี	48	54	5	38.815*
16-25 ปี	87	54		(.000)
26-35 ปี	64	54		
36-45 ปี	39	54		
46-55 ปี	32	54		
มากกว่าหรือเท่ากับ 56 ปี	54	54		
รวม	324			
ยานพาหนะ				
คนเดินเท้า	11	108	2	436.463*
รถจักรยานยนต์	285	108		(.000)
รถยนต์	2	108		
รวม	324			
การสวมหมวก/คาดเข็มขัดนิรภัย				
ไม่สวม/ไม่คาด	243	159	1	88.755*
สวม/คาด	75	159		(.000)
รวม	318			
การดื่ม				
ดื่ม	16	162	1	263.160*
ไม่ดื่ม	308	162		(.000)
รวม	324			
ถนน				
ถนนสายเอเชีย	27	108	2	199.500*
ถนนในเขตเมือง	72	108		(.000)
ถนนในเขตชนบท	225	108		
รวม	324			

*P<.01

ตารางที่ 6 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	ระดับความรุนแรง			Chi-Sq. (Sig.)
	DISCHARGE	ADMITTED	REFER /DEAD	
เพศ				
ชาย (N=186)	53.2	39.2	7.6	8.852*
หญิง (N=138)	68.1	28.3	3.6	(0.03)
อายุ				
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 15 ปี (N=48)	58.3	39.6	2.1	
16-25 ปี (N=87)	71.3	27.6	1.1	62.079*
26-35 ปี (N=64)	57.8	34.4	7.8	(0.0020)
36-45 ปี (N=39)	66.7	15.4	17.9	
46-55 ปี (N=32)	62.5	31.3	6.2	
มากกว่าหรือเท่ากับ 56 ปี (N=54)	36.4	58.2	5.4	
การดื่มสุรา				
ดื่ม (N=16)	43.8	37.5	18.7	19.389*
ไม่ดื่ม (N=308)	60.4	34.4	5.2	(0.000)
พฤติกรรม				
สวม/คาด (N=75)	62.7	32	5.3	19.389*
ไม่สวม/ไม่คาด (N=243)	60.1	34.2	5.7	(0.000)
ประเภทถนน				
เขตชนบท (N=225)	55.6	40.0	4.4	40.658*
เขตเมือง (N=72)	73.6	22.2	4.2	(0.000)
สายเอเชีย (N=27)	55.6	22.2	22.2	
สถานะการขับขี่				
ขับ (N=248)	59.3	34.7	7.0	8.982
ซ้อน (N=69)	65.2	30.4	4.3	(0.175)
เดิน (N=7)	14.3	71.4	14.3	
ยานพาหนะ				
เดิน/จักรยาน	36.4	54.5	9.1	15.344
รถจักรยานยนต์	60	34.4	5.6	(0.638)
รถยนต์	64.3	28.6	7.1	

*P<.05

8. เพศ อายุ พฤติกรรมเสี่ยง และลักษณะถนน มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ดังตารางที่ 6 ส่วนสถานะการขับขี่ และยานพาหนะไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

วิจารณ์

1. ผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 57.4 มีอายุในช่วง 16-25 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 เนื่องจากลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ความตื่นตันทันที ขับรถเร็ว ประกอบกับจำนวนผู้ขับขี่บนท้องถนนมีเพศชายมากกว่า หรือใช้เวลาในการขับขี่ยาวนานกว่า ดังนั้นผู้ชายจึงเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิง สอดคล้องกับชุดข้อมูลสรุปของ WHO เรื่องความปลอดภัยทางถนน : ข้อเท็จจริงเบื้องต้น พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ในกลุ่มอายุ 15-29 ปี และ 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน คือเพศชาย² นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับหลายๆ การศึกษาที่พบว่า เพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง⁴⁻⁷ เนื่องจากช่วงวัยดังกล่าว เป็นวัยเด็กคะนอง อยากรู้อยากเห็น และมีอารมณ์เปลี่ยนแปลงได้ง่าย ความเชื่อมั่น ความต้องการทดลองจนความปรารถนาต่างๆ เป็นไปอย่างรุนแรงปราศจากความยั้งคิด ชอบทำ อะไรตามใจหรือตามความนึกคิดของตน ต้องการเป็นที่ยอมรับนับถือในหมู่เพื่อนฝูง โดยพยายามทำ อะไรให้คล้าย ๆ กัน เลียนแบบตามกัน จึงทำให้ช่วงวัยรุ่นเป็นวัยที่เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด

2. ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 16.01-18.00 น. ร้อยละ 17.3 เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงหลังเลิกงาน ทำให้มีความอ่อนล้าจากการคร่ำคร่าการทำงานมาทั้งวัน เมื่อต้องมีการขับขี่รถ เพื่อเดินทางกลับบ้าน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน มากกว่ากลางคืน

3. รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 88 ส่วนใหญ่เป็นคนขับ ร้อยละ 76.5 เนื่องจากรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มักแทรกตัวไปตามกระแสจราจร ขนาดตัวรถที่สังเกตเห็นได้ยากเมื่อเทียบรถยนต์

รวมถึงประสิทธิภาพระบบห้ามล้อของรถจักรยานยนต์ที่อาจมีประสิทธิภาพน้อย จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับผลการรวบรวมข้อมูลของสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2551-2555 พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับ 1 ของทุกปี คือ รถจักรยานยนต์⁹ และจากการศึกษาครั้งนี้พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดโดยไม่มีคู่อริ ร้อยละ 64.65 และในจำนวนนี้ พลิกล้มเอง ร้อยละ 44.44 สอดคล้องกับการศึกษาของพงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ ซึ่งศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี พบว่า ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุด คือการล้ม แลลเอง ร้อยละ 54.5⁵

4. ผู้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 76.3 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 95.1 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559 พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ คือ ร้อยละ 43 เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ขับขี่พบว่า มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 51 และอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารมีเพียง ร้อยละ 20 เท่านั้น ซึ่งถือว่าเป็นอัตราที่น้อยมาก นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในภาคใต้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อยสุด คือ ร้อยละ 14 และกลุ่มวัยรุ่นมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารต่ำกว่ากลุ่มผู้ใหญ่คือ ร้อยละ 26 และ 47 ตามลำดับ¹⁰ สำหรับปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น ด้วยจากสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรจากเมาแล้วขับ ที่มีแนวโน้มลดลง จากร้อยละ 8 ของคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดในปี 2554 จนล่าสุดในปี 2558 เหลือร้อยละ 2²

5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนในเขตชนบท ร้อยละ 69.4 ซึ่งผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่บาดเจ็บไม่รุนแรงสามารถกลับบ้านได้ในทันที ร้อยละ 59.6 และเกิดอุบัติเหตุรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ร้อยละ 2.5 สอดคล้องกับการศึกษาของพงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และ

คณะ ซึ่งพบว่า การบาดเจ็บจากการขับรถจักรยานยนต์ เป็นการบาดเจ็บเพียงเล็กน้อย และมีการบาดเจ็บรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตเพียงร้อยละ 2 เท่านั้น⁵

6. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เพศ อายุ ประเภทยานพาหนะ พฤติกรรมเสี่ยง และลักษณะถนน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ เพศ อายุ พฤติกรรมเสี่ยง และลักษณะถนนมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 แตกต่างกับการศึกษาของ พรพนีย์ สุรินทชัย ที่พบว่า พฤติกรรมเสี่ยง เช่น การใช้แอลกอฮอล์ การใช้สารเสพติด การใช้หมวกนิรภัย การใช้เข็มขัดนิรภัย และลักษณะถนนไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ แต่ปัจจัยที่สัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ คือ ทัศนวิสัยขณะขับขี่ และสภาพทั่วไปของรถ⁷

สรุป

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี (Single Vehicle Crash) นั่นคือการแล่น พลิกล้มเอง อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ที่เป็นเพศชาย มีอายุ 16-25 ปี และไม่สวมหมวกนิรภัย จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง หน่วยงานทางด้านสาธารณสุข หน่วยงานราชการ องค์การส่วนท้องถิ่นและทุกภาคส่วน ต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร กฎหมายและระเบียบจราจร เครื่องหมายจราจร อีกทั้งส่งเสริมให้บุคลากรในหน่วยงานและประชาชนมีวินัยจราจร มีมาตรการด้านกฎหมาย อย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นการรณรงค์ปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการขับขี่อย่างจริงจังและต่อเนื่อง กำหนดมาตรการบังคับใช้หมวกนิรภัย หรือการคาดเข็มขัดนิรภัยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น ห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าสถานศึกษา หรือสถานที่ราชการหากไม่สวมหมวกนิรภัย โดยอาศัย

การมีส่วนร่วมของผู้ใหญ่ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ในการกำหนดมาตรการและเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่เยาวชน

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. ชุดข้อมูลสรุป#1 ความปลอดภัยทางถนน: ข้อเท็จจริงเบื้องต้น.[ออนไลน์]. Available from: URL: <http://www.searo.who.int/thailand/areas/1-rs-basic-fact-th.pdf?ua=1>. [Cited 2018 Mar 17]
2. ไพบูลย์สุริยะวงศ์ไพศาล. รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2557-2558. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงคมนาคม (คค.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) และ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.); 2560.
3. ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉินด้านการแพทย์และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข. [ออนไลน์]. Available from: URL: http://healthdata.moph.go.th/acc_moph/onepage_area.php. [Cited 2018 April 15]
4. นัพวุฒิ ชื่นบาล, ตรียมร วิสุทธิศิริ, พรเลขา บรรหารศุภวาท. การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน. กรุงเทพมหานคร: สำนักป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กรุงเทพฯ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2556.
5. พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. นครราชสีมา: สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย สำนักวิชาแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี; 2555.
6. แสงโสม ศิริพานิช, กาญจนีย์ ดำนาจแก้ว, อวยพร คำวงศ์ศา. วิทยาการระบาดการ

- บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ
ทางถนนในประเทศไทย. วารสารวิจัยระบบ
สาธารณสุข 2552; 4: 598-606.
7. พรณี สุรินทชัย. การเกิดอุบัติเหตุจากรถและ
ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรง
ของการบาดเจ็บในเขตอำเภอเมือง จังหวัด
พะเยา. วารสารการพยาบาล การสาธารณสุข
และการศึกษา 2557; 1: 3-14.
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร. รายงานการวิเคราะห์อุบัติเหตุทาง
ถนน พ.ศ. 2555. กรุงเทพมหานคร: สำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนัก
แผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความ
ปลอดภัย กระทรวงคมนาคม; 2556.
9. ชลธิชา คำสอ, ปัญญา จันทร์พานิชย์.
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย
พ.ศ. 2559. กรุงเทพมหานคร: กลุ่มป้องกัน
การบาดเจ็บจากการจราจร สำนักโรคไม่
ติดต่อ; 2560.
10. คณะทำงานมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่าย
เฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน.
อัตราการสวมหมวกนิรภัย ของผู้ใช้รถ
จักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2559.
กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิไทยโรดส์; 2560.

