

สถานการณ์ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดกาญจนบุรี

สุรพงษ์ ตันธนศรีกุล

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี

ABSTRACT :

Tantanasrigul S. Traffic Accident Injury Assessment in Kanchanaburi Province.
(Region 7 Medical Journal 1996 ; 4 : 445-455).

Kanchanaburi Provincial Medical Office, Kanchanaburi, Thailand.

The main objective of this study was to assess the present situation of traffic accident injury in Kanchanaburi Province regarding the three epidemiological aspects : - person, time, and place. Data were collected from traffic accident patients who were admitted in 13 hospitals during December 15, 1995 to March 15, 1996. The patients were interviewed according to information needed through structured record form which was developed by the investigator.

Results of the study showed that the ratio of male and female traffic accident patients was 2.8 : 1 Majority (31%) of the patients were 20 - 29 years of age. Fortysix per cent of the patients were unskilled or semiskilled employment. Most of the traffic accidents was motorcycle accident (76.8%). About 18 percent of the accidents occurred on Monday during 18.00 - 24.00 pm. (43.1%). It was also found that, among these patients, the proportion of male who drank alcohol before the accident occurred was significantly higher than of the female 7.2 times (P - value < 0.001). The male also had a higher risk of having severe accident than the female.

บทคัดย่อ :

สุรพงษ์ ตันธนศรีกุล. สถานการณ์ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดกาญจนบุรี. (วารสารแพทย์เขต 7 2539 ; 4 : 445-455).

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ทางระบาดวิทยา ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดกาญจนบุรี ศึกษาแบบ Cross - Sectional Study รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 13 แห่ง ของจังหวัดกาญจนบุรี ในช่วงระหว่างวันที่ 15 ธันวาคม 2538 ถึงวันที่ 15 มีนาคม 2539

ผลการศึกษาพบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงในอัตราส่วนเท่ากับ 2.8 : 1 อายุระหว่าง 20 - 29 ปี พบมากที่สุด (ร้อยละ 30.6) โดยส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 46.3) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบมากที่สุด (ร้อยละ 76.8) วันที่เกิดเหตุมากที่สุด คือวันจันทร์ (ร้อยละ 17.5) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุส่วนใหญ่คือ 18.01 - 24.00 น. (ร้อยละ 35.8) สาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากรถล้ม พลิกคว่ำ (ร้อยละ 43.1) ส่วนอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บที่พบมากที่สุด คือบริเวณ ขา และเท้า (ร้อยละ 34.0) นอกจากนี้พบว่าในกลุ่มผู้บาดเจ็บ เพศชาย มีการดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเพศหญิง ถึง 7.2 เท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - value < 0.001$) และเพศชายมีความเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรุนแรงกว่าเพศหญิง

บทนำ

อุบัติเหตุจราจรทางบกนับเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญปัญหาหนึ่งของประเทศไทย เพราะนอกจากจะเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับที่หนึ่งในจำนวนอุบัติเหตุทุกประเภท ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุยังอาจได้รับบาดเจ็บหรืออาจเกิดความพิการตลอดชีวิตได้ จากสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรมตำรวจ พบว่าในปี พ.ศ. 2535 มีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วประเทศถึง 61,329 ราย และเพิ่มขึ้นเป็น 84,892 ราย ในปี พ.ศ. 2536 คิดเป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 38.42 และในปีเดียวกันนี้มี ผู้เสียชีวิตถึง 9,496 คน บาดเจ็บ 25,330 คน¹ เฉลี่ยแล้วคนไทยเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบกถึงวันละ 26 คน หรือชั่วโมงละ 1 คน มีการบาดเจ็บเฉลี่ย 69.39 คนต่อวัน ซึ่งนับเป็นอัตราที่สูงจนน่าวิตก

สำหรับจังหวัดกาญจนบุรีก็เช่นกัน อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญ 1 ใน 4 อันดับแรกของประชาชนในจังหวัดมาโดยตลอด ในปี พ.ศ. 2536 มีจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลจำนวน 10,235 ราย เสียชีวิต 285 ราย ปี พ.ศ. 2537 จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นเป็น 13,532 ราย เสียชีวิต 342 ราย และปี พ.ศ. 2538 จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นอีกเป็น 15,574 ราย และมีผู้เสียชีวิต 336 ราย² เห็นได้ว่าแนวโน้มของการบาดเจ็บและเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นทั้งในด้านความถี่และความรุนแรง จึงเป็นปัญหาที่ควรดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน

อนึ่งในการวางแผนควบคุม ป้องกัน และลดการบาดเจ็บที่รุนแรงจากอุบัติเหตุจราจร จำเป็นต้องมีข้อมูลทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรใน 3 ปัจจัยหลัก คือ ประชากรกลุ่มเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์ทางระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในจังหวัดกาญจนบุรี ทั้ง 3 ปัจจัยหลักดังกล่าว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ถึงสภาพปัญหาและ

สามารถใช้เป็นแนวทาง ในการกำหนดนโยบาย การวางแผนแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกได้เหมาะสมถูกต้องตรงเป้าหมาย

วัสดุและวิธีการ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ศึกษาแบบตัดขวาง (Cross - Sectional Study) ประชากรที่ศึกษาได้แก่ ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่เป็นหน่วยในการศึกษา คือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข 13 แห่ง ในจังหวัดกาญจนบุรี ในช่วงระหว่างวันที่ 15 ธันวาคม 2538 ถึงวันที่ 15 มีนาคม 2539 รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ หรือสัมภาษณ์ญาติ (กรณีที่ผู้บาดเจ็บไม่สามารถให้ข้อมูลได้) ตามแบบฟอร์มบันทึกข้อมูล ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ สถานภาพ ภูมิลำเนา ฯลฯ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้บาดเจ็บ ปัจจัยด้านวันเวลา และสถานที่เกิดเหตุ เป็นต้น

ขั้นตอนดำเนินการวิจัย มีดังต่อไปนี้

1. ประชุมคณะทำงานเพื่อพิจารณาฐานข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร และแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลผู้บาดเจ็บ
2. สร้างแบบบันทึกข้อมูลผู้บาดเจ็บนำไปทดลองใช้และปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปใช้จริง
3. พัฒนา Software ที่ใช้บันทึกข้อมูลตามแบบฟอร์มบันทึก และใช้ในการวิเคราะห์ด้วยเครื่อง Computer
4. ประชุมผู้เกี่ยวข้องในการจัดเก็บข้อมูล ได้แก่ โรงพยาบาลห้องผู้ป่วยฉุกเฉินในโรงพยาบาล สังกัดกระทรวงสาธารณสุข 13 แห่ง จังหวัดกาญจนบุรี
5. ดำเนินการเก็บข้อมูลในช่วงระหว่างวันที่ 15 ธันวาคม 2538 ถึงวันที่ 15 มีนาคม 2539
6. ตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูลที่รวบรวมได้ พร้อมทั้งบันทึกและวิเคราะห์ด้วยเครื่อง Computer ข้อมูล

ปัจจัยด้านบุคคลของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ภูมิลำเนา สถานภาพ ฯลฯ ปัจจัยด้านพฤติกรรมเสี่ยง ปัจจัยด้านยานพาหนะ วันและเวลาที่เกิดเหตุ รวมทั้งลักษณะการบาดเจ็บ ไข้ค่าร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย (X) และค่าสัดส่วน ข้อมูลความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงกับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก วิเคราะห์ด้วยสถิติ Chi-Square test หรือ Fisher Exact test

ผลการศึกษา

จากการศึกษา พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล สังกัดกระทรวงสาธารณสุข 13 แห่งในจังหวัดกาญจนบุรี ช่วงระหว่างวันที่ 15 ธันวาคม 2538 ถึงวันที่ 15 มีนาคม 2539 รวมระยะเวลาที่ศึกษา 3 เดือน มีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 1,845 ราย (เฉลี่ยเดือนละ 615 ราย) เป็นเพศชาย มากกว่าเพศหญิงในสัดส่วน 2.8 : 1 อายุเฉลี่ย 27.1 ปี ต่ำสุด 1 ปี สูงสุด 84 ปี เมื่อพิจารณาตามกลุ่มอายุ พบอายุระหว่าง 20 - 29 ปี มากที่สุด (ร้อยละ 30.6) รองลงมาอายุ 10 - 19 ปี และ 30 - 39 ปี (ร้อยละ 27.1 และ 30.6 ตามลำดับ) (ตารางที่ 1)

อาชีพของผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 46.3) รองลงมาคือ เกษตรกรรม และนักเรียน นักศึกษา (ร้อยละ 17.7 และ 17.2 ตามลำดับ) (ตารางที่ 2) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเป็นคนในท้องถิ่นมากที่สุด (ร้อยละ 85.3) รองลงมาเป็นนักศึกษาร แรงงานอพยพ และชนกลุ่มน้อย (ร้อยละ 5.8, 4.7, และ 2.7 ตามลำดับ) (ตารางที่ 3) ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 76.8) รองลงมาคือ รถปิกอัพ รถตู้ (ร้อยละ 10.9) (ตารางที่ 4) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุด คือ รถล้ม พลิกคว่ำ (ร้อยละ 43.1) รองลงมาคือ ถูกชน (ร้อยละ 38.6) (ตารางที่ 5)

วันและเวลาที่เกิดเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุในวันจันทร์ (ร้อยละ 17.5) รองลงมาคือ วันอาทิตย์ และ

วันศุกร์ (ร้อยละ 17.0 และ 14.1 ตามลำดับ) เวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา 18.01 - 24.00 น. (ร้อยละ 35.8) (ตารางที่ 6) นอกจากนี้พบว่า เป็นอุบัติเหตุหมู่ถึงร้อยละ 11.2 โดยมีจำนวนผู้ประสบเหตุเฉลี่ย 2 ± 2 คน พบต่ำสุด 1 คน สูงสุด 20 คน และจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุมากกว่า 1 คน มีถึงร้อยละ 45.5 ทั้งนี้ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะด้วยตนเอง (ตารางที่ 7)

อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุด คือ ขา เท้า (ร้อยละ 25.6) รองลงมาคือ แขน ใบหน้า และ ศีรษะ (ร้อยละ 18.1, 17.9, และ 11.9 ตามลำดับ) (ตารางที่ 8) ลักษณะการบาดเจ็บที่พบส่วนใหญ่ คือ แผลถลอก (ร้อยละ 43.1) รองลงมาคือ แผลฉีกขาด ฟกช้ำ และกระดูกหัก (ร้อยละ 28.9, 17.4 และ 6.1 ตามลำดับ) (ตารางที่ 9) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเสียชีวิต 35 ราย หรือร้อยละ 1.9 และอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุด รองลงมาคือรถปิกอัพ รถตู้

ด้านพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ผู้บาดเจ็บมีการดื่มสุราก่อนเกิดเหตุถึงร้อยละ 26.7 และมีการเ้ายาบ้า ร้อยละ 0.5 และในกลุ่มผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ จำนวน 1,463 ราย มีเพียง 112 ราย (ร้อยละ 7.7) ที่สวมหมวกนิรภัย เช่นเดียวกับในกลุ่มผู้บาดเจ็บจากรถยนต์ จำนวน 231 ราย มีเพียง 8 ราย (ร้อยละ 3.5) ที่คาดเข็มขัดนิรภัย (ตารางที่ 10)

การประเมินการดูแลในระหว่างที่นำส่งโรงพยาบาล ส่วนใหญ่ พบว่า การดูแลการหายใจ เหมาะสม (ร้อยละ 96.7) มีเพียง 61 คน หรือร้อยละ 3.3 ที่มีการดูแลการหายใจไม่เหมาะสม การเข้าเฝือกชั่วคราว กรณีกระดูกหัก (Splint/Slab) พบว่า ไม่เหมาะสมจำนวน 193 คน หรือร้อยละ 10.4 การให้สารละลายน้ำเกลือ (IV Fluid) พบว่า ไม่เหมาะสมจำนวน 75 คน หรือร้อยละ 4.1 และมีการใช้ยาไม่เหมาะสมจำนวน 79 ราย หรือร้อยละ 4.2 (ตารางที่ 11)

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงกับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร พบว่าผู้ขับขี่ เพศชายมี

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามเพศ และอายุ

ลักษณะประชากร	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	1,356	73.5
หญิง	489	26.5
รวม	1845	100.0
อายุ		
ต่ำกว่า 9 ปี	113	6.1
10 - 19 ปี	500	27.1
20 - 29 ปี	566	30.6
30 - 39 ปี	329	17.8
40 - 49 ปี	191	10.4
50 - 59 ปี	86	4.7
60 ปี ขึ้นไป	60	3.3
รวม	1,845	100.0
อายุเฉลี่ย 27.1 ปี		
อายุน้อยสุด 1 ปี		
อายุสูงสุด 84 ปี		

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	110	5.9
รับจ้าง	855	46.3
ค้าขาย	83	4.5
เกษตรกรรม	326	17.7
นักเรียน นักศึกษา	317	17.3
อื่น ๆ	154	8.3
รวม	1,845	100.0

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
นักทัศนอาจร	106	5.7
แรงงานอพยพ	86	4.7
ชนกลุ่มน้อย	50	2.7
คนในท้องถิ่น	1,573	85.3
อื่น ๆ	30	1.6
รวม	1,845	100.0

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน	ร้อยละ
จักรยาน	46	2.5
จักรยานยนต์	1,417	76.8
รถโดยสาร	13	0.7
รถแท็กซี่	37	2.0
รถปิกอัพ รถตู้	194	10.5
รถบรรทุกหนัก	35	1.9
อื่น ๆ	103	5.6
รวม	1,845	100.0

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามสาเหตุของการบาดเจ็บ

สาเหตุของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ตกจากรถ	58	3.1
รถล้ม พลิกคว่ำ	795	43.1
รถตกถนน	69	3.7
ถูกชน	712	38.6
รถชนต้นไม้	31	1.7
ชนสัตว์	56	3.0
ชนคน	10	0.5
อื่น ๆ	114	6.3
รวม	1845	100.0

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามวัน และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

วัน และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
วันที่เกิดเหตุ		
วันอาทิตย์	313	17.0
วันจันทร์	323	17.5
วันอังคาร	246	13.3
วันพุธ	212	11.5
วันพฤหัสบดี	246	13.3
วันศุกร์	260	14.1
วันเสาร์	245	13.3
รวม	1,845	100.0
เวลาที่เกิดเหตุ		
00:01 - 06:00 น.	111	6.0
06:01 - 12:00 น.	472	25.6
12:01 - 18:00 น.	601	32.6
18:01 - 24:00 น.	661	35.8
รวม	1,845	100.0

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามสถานะของผู้บาดเจ็บ

สถานะของผู้บาดเจ็บ	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ขับขี่ยานพาหนะ	1,180	64.0
ผู้โดยสาร	596	32.3
คนเดินเท้า	59	3.2
ไม่ทราบ	10	0.5
รวม	1,845	100.0

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ (บาดเจ็บเพียง 1 แห่ง)

อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ	จำนวน	ร้อยละ
ศีรษะ คอ	113	12.7
ใบหน้า	174	19.5
ทรวงอก ช่องท้อง	22	2.5
แขน มือ	171	19.2
ขา เท้า	303	34.0
อื่น ๆ	108	12.1
รวม	891	100.0

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามลักษณะการบาดเจ็บ (บาดเจ็บเพียง 1 ประเภท)

ลักษณะการบาดเจ็บ	จำนวน	ร้อยละ
แผลฟกช้ำ ถูกกระแทก	152	17.4
แผลถลอก	377	43.1
แผลตัด แผลฉีกขาด	253	28.9
กระดูกหัก	53	6.1
ข้อเคลื่อน ข้อหลุด	15	1.7
บาดเจ็บที่สมอง	14	1.6
อื่น ๆ	11	1.2
รวม	875	100.0

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย

อุปกรณ์ป้องกันภัย	จำนวน	ร้อยละ
เข็มขัดนิรภัย (กรณีรถเก๋ง รถปิกอัพ รถตู้)		
ใช่	8	3.5
ไม่ได้ใช้	206	89.2
ไม่ทราบ	17	7.3
รวม	231	100.0
หมวกนิรภัย (กรณีรถจักรยาน รถจักรยานยนต์)		
ใช่	112	7.7
ไม่ได้ใช้	1,314	89.8
ไม่ทราบ	37	2.5
รวม	1,463	100.0

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามการรักษาพยาบาลเบื้องต้นที่ได้รับ

การรักษาพยาบาลเบื้องต้นที่ได้รับ	มี		ไม่มี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การดูแลการหายใจ				
เหมาะสม	130	7.1	1,645	89.6
ไม่เหมาะสม	1	0.1	60	3.2
การเข้าเฝือก (SPLINT/SLAB)				
เหมาะสม	90	4.9	1,562	84.7
ไม่เหมาะสม	4	0.2	189	10.2
การให้ IV FLUID				
เหมาะสม	70	3.8	1,700	92.1
ไม่เหมาะสม	0	0.0	75	4.1

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับประเภทของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

เพศ	ประเภทของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จราจร						X ²	P - value
	ผู้ขับขี่		ผู้โดยสาร		คนเดินเท้า			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ชาย	965	71.6	343	25.4	40	3.0	120.24	< 0.001
หญิง	215	4.1	253	51.9	19	4.0		

ตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

พฤติกรรมเสี่ยง	ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร				X ²	P - value
	ชาย		หญิง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
การดื่มสุรา						
ดื่ม	460	93.3	33	6.7	134.0	< 0.001
ไม่ดื่ม	822	66.1	422	33.9		
ความง่วงนอน เมื่อยล้า						
มี	143	87.7	20	12.3	20.9	< 0.001
ไม่มี	997	70.5	417	29.5		

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับการบาดเจ็บที่ศีรษะ และใบหน้า

การสวมหมวกนิรภัย	การบาดเจ็บที่ศีรษะ				X ²	P - value
	มี		ไม่มี			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
สวม	6	5.4	106	94.6	14.52	0.0001
ไม่ได้สวม	272	20.7	1,042	79.3		

ตารางที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่างการสวมหมวกนิรภัย กับการบาดเจ็บที่ใบหน้า

การสวมหมวกนิรภัย	การบาดเจ็บที่ใบหน้า				X ²	P - value
	มี		ไม่มี			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
สวม	24	21.4	88	78.6	6.30	0.012
ไม่ได้สวม	440	33.4	874	66.5		

สัดส่วนสูงกว่า ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า (ตารางที่ 12) และเพศชายมีการดื่มสุราสูงกว่าเพศหญิง ถึง 7.2 เท่า รวมทั้งมีความง่วงนอนเมื่อยล้าสูงกว่าเพศหญิงถึง 3 เท่า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - value < 0.05$) (ตารางที่ 13)

ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย มีการบาดเจ็บที่ศีรษะ และใบหน้า น้อยกว่าผู้บาดเจ็บที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - value < 0.05$) (ตารางที่ 14, 15)

วิจารณ์

จากผลการศึกษาครั้งนี้ ชี้ให้เห็นว่า อุบัติเหตุจากรถทางบกส่วนใหญ่เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของนักวิชาการหลายท่าน เช่น การศึกษาของเกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา³ อุดม ชมชาญ และคณะ⁴ และเลิศ ธรรมพิทักษ์⁵ ทั้งนี้อาจเนื่องจากเพศชายประกอบอาชีพที่ต้องขับขี่ยานพาหนะมากกว่าเพศหญิง กลุ่มอายุ 20 - 29 ปี พบมากที่สุด ซึ่งจัดเป็นช่วงอายุที่อยู่ในวัยรุ่นหนุ่มสาว เป็นวัยที่เริ่มใช้ยานพาหนะในการเดินทางมากขึ้น มีความรับผิดชอบน้อย ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ จึงเกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ

นอกจากนี้พบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจำนวนหนึ่ง

เป็นนักศึกษานายก ทั้งนี้เป็นเพราะกาญจนบุรี เป็นจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวมาก แต่ละจุดมีความห่างไกล และสภาพถนนแคบ นักศึกษานายกที่ขาดความชำนาญกับเส้นทาง จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นควรจะมีโครงการแนะนำเส้นทางและการปฏิบัติตัวให้แก่ นักศึกษานายก

รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รวมทั้งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 54.3 แม้ว่าการศึกษารังนี้จะไม่ได้ออกถึงการบาดเจ็บที่สมอง กับการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แต่ก็พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัย มีอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ และใบหน้า น้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สาเหตุส่วนใหญ่ของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถที่พบเกิดจากการพลัดคว่ำเอง อาจเนื่องจากสภาพผู้ขับขี่ซึ่งพบว่ามีการดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 26.7 รวมทั้งมีสภาพร่างกายที่อ่อนล้า ส่วนเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ เวลาหลัง 18.00 น. ถึง 24.00 น. ซึ่งเป็นเวลาที่เลิกจากการทำงาน เลิกเรียน จึงเป็นช่วงที่มีสภาพการจราจรที่หนาแน่น ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

สำหรับการช่วยเหลือเบื้องต้นที่ผู้บาดเจ็บได้รับจากการประเมิน พบว่ายังมีการช่วยเหลือที่ไม่เหมาะสม ซึ่ง

อาจเสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่รุนแรงขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการให้ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น สำหรับประชาชนทั่วไป และพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินของโรงพยาบาลชุมชน เพื่อลดความสูญเสียจากการตาย และพิการในขณะนำส่งโรงพยาบาลทั่วไป

สรุป

จากสถานการณ์ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 20 - 29 ปี ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้าง และอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบมากที่สุด นอกจากนี้ผู้บาดเจ็บมีพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้บาดเจ็บ คือมีการดื่มสุรา การใช้ยากระตุ้นประสาท และมีสภาพร่างกายที่อ่อนแอ เมื่อล้ม ก่อนขับขี่ยานพาหนะจนประสบอุบัติเหตุ ดังนั้น ผลการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรดังต่อไปนี้ คือ

1. มาตรการด้านการศึกษา

1.1 ควรจัดโปรแกรมสุขศึกษา เรื่องอุบัติเหตุจราจรทางบกและการป้องกัน ในกลุ่มเยาวชนในสถานศึกษา

1.2 ควรจัดรณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้แก่เยาวชนในสถานศึกษา และ ประชาชนทั่วไปที่ใช้รถใช้ถนน

2. มาตรการด้านการรักษา

2.1 ควรมีการจัดตั้งระบบการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ในโรงพยาบาลชุมชน เพื่อให้การรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บได้เหมาะสม และทันต่อเหตุการณ์

3. มาตรการด้านกฎหมาย

3.1 ควรเข้มงวดต่อผู้กระทำความผิดกฎจราจร โดยมุ่งเน้นการให้การศึกษาแก่ผู้ถูกจับกุม

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณนายแพทย์โสภณ เมฆธน ผู้เชี่ยวชาญด้านเวชกรรมป้องกัน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี นายแพทย์เกษม เวชสุทธานนท์ โรงพยาบาลเจ้าคุณพิบูลย์พนมทวน นายแพทย์ขจร ติรณธนากุล โรงพยาบาลศุภศิริศิริสวัสดิ์ นางสาวมณีนีรัตน์ อีระวิวัฒน์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี ที่ช่วยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล ขอขอบคุณพยาบาลห้องผู้ป่วยฉุกเฉิน ของโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข 13 แห่ง ในจังหวัดกาญจนบุรีที่ช่วยเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

1. กรมตำรวจ. สถิติอุบัติเหตุการจราจรทั่วประเทศ ประจำปี 2536. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย, 2536. (เอกสารอัดสำเนา)
2. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกาญจนบุรี. รายงานสาเหตุการป่วยและตายที่สำคัญ 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2536 - 2538. กาญจนบุรี. (เอกสารอัดสำเนา).
3. เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา. ผู้ป่วยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในโรงพยาบาลสงขลานครินทร์. ในเอกสารประกอบการประชุมวิชาการโรคไม่ติดต่อครั้งที่ 1. ศูนย์พัฒนาการควบคุมโรคไม่ติดต่อ กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข, 2537.
4. อุดม ชมชาญ, อีรสาสน์ ศิริรัฐนิคม, นิรันดร์ เกียรติศิริโรจน์. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์. รายงานการวิจัยเสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2529.
5. เลิศ ธรรมพิทักษ์. อุบัติการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในโรงพยาบาลพะเยา. ลำปางเวชสาร 2536 ; 14 : 13-25.