

สถานการณ์การบาดเจ็บ และปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวง Injury situation and factors related to death from traffic accidents in Tha Luang District

(Received: December 25,2024 ; Revised: December 28,2024 ; Accepted: December 29,2024)

วรารกorn คำน้อย¹ ,พรลักษ์ณณ์ หาญพานิชย์²

Warakorn Kamnoy¹ ,Pornluck Harnphanich²

บทคัดย่อ

การวิจัยย้อนหลัง เพื่อศึกษาสถานการณ์ ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวง และเพื่อหาแนวทางมาตรการในการป้องกันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ท่าหลวงระหว่างเดือนมกราคม 2562 ถึง ธันวาคม 2566 จำนวน 346 คน เก็บรวบรวมข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม วิเคราะห์ข้อมูล โดยสถิติพรรณนา วิเคราะห์ความแตกต่างด้วย ไคสแควร์ และฟิชเชอร์ หาปัจจัยโดยวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก

ผลการวิจัย พบว่า ผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 66.5 เสียชีวิตจำนวน 32 คน ร้อยละ 9.25 ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ได้แก่ ช่วงเวลาเกิดเหตุ กลางคืน ยานพาหนะ 2 ล้อ ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน ความมืด ไม่มีไฟถนน กลไกบาดเจ็บชนิดถูกเฉี่ยวชน

คำสำคัญ: การบาดเจ็บ, การเสียชีวิต, อุบัติเหตุจราจร

Abstract

A retrospective study to examine the situation and factors related to traffic accident-related deaths in Tha Luang District, and to find measures for preventing traffic-related fatalities. The sample group consisted of 346 patients who were injured in road traffic accidents and received treatment at Tha Luang Hospital between January 2019 and December 2023. Data on personal factors, vehicle factors, and environmental factors were collected and analyzed using descriptive statistics, Chi-square test, and Fisher's exact test. Logistic regression was used to identify the factors.

The research findings revealed that most of the patients injured in traffic accidents were male (66.5%). There were 32 deaths, accounting for 9.25%. Factors significantly associated with traffic accident-related deaths ($p < 0.05$) included the time of the accident (nighttime), two-wheeled vehicles, failure to wear protective gear, darkness, lack of street lighting, and the mechanism of injury (collision or side-swipe).

Keywords: Injury, Death, Traffic Accident

บทนำ

อุบัติเหตุจราจร (Road Traffic Accidents) เป็นปัญหาในระดับโลกของสังคมที่ใช้รถในการคมนาคมขนส่งที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ภายในปี พ.ศ. 2573 ในด้านความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปัจจุบันอยู่ในช่วง

ทศวรรษที่สองของแผนปฏิบัติการแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2564 - 2573 (Second Decade of Action Road Safety 2021 - 2030)¹ องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า ปี พ.ศ.2573 หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ซึ่งทำให้อันดับสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขยับสูงขึ้น

¹กลุ่มงานการแพทย์ โรงพยาบาลท่าหลวง

²รองกรรมการผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท บางกอกเชน ฮอสพิทอล จำกัด (มหาชน)

นำหน้าโรคร้ายหลายโรค รวมถึงโรคเอดส์และโรคมะเร็ง² ประเทศไทยเป็นหนึ่งในหลายประเทศทั่วโลกที่กำลังเผชิญกับผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรอย่างหนักหน่วง ทำให้รัฐบาลต้องยกให้ปัญหาดังกล่าวเป็นวาระแห่งชาติ โดยกำหนดให้ปี 2564-2573 ให้ทุกภาคส่วนดำเนินโครงการทศวรรษความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเทศไทยจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมประเทศ มีแนวโน้มลดลง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 มีจำนวน 17,379 ราย (จากข้อมูล 3 ฐาน ของกรมควบคุมโรค) เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 2.5 ซึ่งอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาที่ติดอันดับ 1 ใน 3 ของปัญหาสาธารณสุขของประเทศ ไทยมาโดยตลอด³ โดยในแต่ละปีพบว่ามีผู้เสียชีวิตมากกว่า 10,000 คน มีผู้บาดเจ็บอีกกว่า 1 ล้านคน และผู้พิการอีกหลายหมื่นคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนน ในการเดินทางสัญจรกลับภูมิลำเนา และท่องเที่ยวในช่วงเทศกาล ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ

สำหรับอำเภอท่าหลวง จากสถิติปี 2564-2566 ที่ผ่านมา พบว่ามีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร 717 ราย, 749 ราย และ 809 ราย ตามลำดับ⁴ มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี เนื่องจากมีประชากรอาศัยอยู่จำนวนมาก รวมทั้งเป็นพื้นที่ตั้งโรงงานต่าง ๆ ถนนเส้นใหญ่ผ่านหลายเส้นทาง ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านปริมาณจราจร แสดงถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่จะมีโอกาสสูงขึ้นตามมาอีก การแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงจำเป็นต้องเข้าใจสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น ตลอดจนปัจจัยที่เกี่ยวข้องที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน อันได้แก่ คน รถ และสิ่งแวดล้อม จึงเป็นที่มาของการศึกษานี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวง

2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวง
3. เพื่อหาแนวทาง มาตรการในการป้องกันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

เป็นการศึกษาแบบย้อนหลัง(Retrospective study)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ ผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลท่าหลวงระหว่างเดือนมกราคม 2562 ถึง ธันวาคม 2566 จำนวน 3,487 คน

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลท่าหลวง ระหว่างเดือนมกราคม 2562 ถึง ธันวาคม 2566 คัดเลือกตามเกณฑ์คุณสมบัติ

เกณฑ์การคัดเข้า

1. อายุตั้งแต่ 15 ปี เพศชาย และเพศหญิง
2. เป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน
3. การลงบันทึกในเวชระเบียน ครบถ้วนสมบูรณ์

เกณฑ์การคัดออก

การลงบันทึกในเวชระเบียนไม่สมบูรณ์ ครบถ้วน

กำหนดขนาดตัวอย่าง

คำนวณขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรของเครจซี่และมอร์แกน ที่ใช้การประมาณค่าที่ทราบจำนวนของประชากร และกำหนดให้จำนวนของลักษณะที่สนใจในประชากรที่ศึกษา เท่ากับ 0.5 ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% และระดับความเชื่อมั่น 95% ได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 346 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เป็นแบบบันทึกข้อมูล ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นเอง โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย อายุ เพศ อาชีพ ช่วงเวลาเกิดเหตุ การใช้สารที่มีผลต่อสภาพร่างกาย

ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ ประกอบด้วย ชนิดยานพาหนะ ความแข็งแรง ทนทาน การดัดแปลงสภาพรถ อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ความไม่เหมาะสมในการบรรทุก

ส่วนที่ 3 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย สภาพผิวการจราจร ลักษณะทาง สิ่งบดบังสายตา สภาพลมฟ้าอากาศ ความมืด ป้าย/สัญญาณไฟจราจร

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ความตรงตามเนื้อหา (Content validity) ผู้วิจัยตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือ โดยเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน โดยใช้ดัชนีความตรงตามเนื้อหารายข้อ (item-level CVI) และค่าดัชนีความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือทั้งหมด (scale-level CVI) ผู้เชี่ยวชาญประเมิน 3 ท่าน CVI=0.84

ผลการวิจัย

ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล (N=346)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	230	66.5
หญิง	116	33.5
อายุ		
0-9 ปี	14	4.0
10-19 ปี	95	27.5
20-29 ปี	41	11.8
30-39 ปี	41	11.8
40-49 ปี	62	17.9
50-59 ปี	31	9.0
60-69 ปี	29	8.4
70-85 ปี	33	9.5
Mean=36.94, S.D.= 36.94, min=4, max=84		

ความเที่ยงของเครื่องมือ (Reliability) โดยการนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว นำไปทดลองเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างซึ่งมีคุณลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษา จำนวน 30 คน คำนวณค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ ได้ค่าเท่ากับ 0.84

การวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ที่ใช้ในงานวิจัยนี้ ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ใช้อธิบายลักษณะข้อมูลปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ปัจจัยทางคลินิก

การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่มวิเคราะห์ความแตกต่างด้วย ไคสแควร์ และฟิชเชอร์วิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานของการวิจัย โดยใช้สถิติวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (correlation) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร จากนั้นหาค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยพหุคูณ (Multiple logistic regression) แสดงอัตราปัจจัยเสี่ยงครวละปัจจัยด้วย Odds ratio (OR) ครวละหลายปัจจัยด้วย Adjusted Odds ratio (OR_{adj})

ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล (N=346)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเวลาเกิดเหตุ		
00.01-06.00 น.	23	6.6
06.01-09.00 น.	204	59.0
09.01-12.00 น.	33	9.5
12.01-15.00 น.	4	1.2
15.01-18.00 น.	39	11.3
18.01-21.00 น.	4	1.2
21.01-24.00 น.	39	11.3
ตำบล		
ท่าหลวง	95	27.5
แก่งผักกูด	38	11.0
ทะเลวังวัด	32	9.2
ซับจำปา	52	15.0
หัวลำ	50	14.5
หนองผักแว่น	20	5.8
นอกอำเภอ	59	17.1
การดื่มสุรา		
ดื่มสุรา	71	20.5
ไม่ดื่มสุรา	263	76.0
ไม่ทราบข้อมูล	12	3.5
ใบขับขี่		
มี	255	73.7
ไม่มี	91	26.3
อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย		
สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัด	109	31.5
ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัด	237	68.5

จากตารางที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ป่วยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 230 คน ร้อยละ 66.5 ช่วงอายุ 10-19 ปี จำนวน 95 คน ร้อยละ 27.5 ช่วงเวลาเกิดเหตุ 06.01-09.00 น.จำนวน 204 คน ร้อยละ 59.0

เกิดเหตุที่ตำบลท่าหลวงมากที่สุด 95 คน ร้อยละ 27.5 ดื่มสุราจำนวน 71 คน ร้อยละ 20.5 ไม่มีใบขับขี่ จำนวน 91 คน เป็นผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัด จำนวน 237 คน ร้อยละ 68.5

ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลด้านยานพาหนะ (N=346)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
การขับขี่		
ผู้ขับขี่	282	81.5
ผู้โดยสาร	59	17.1
คนเดินเท้า	5	1.4

ตารางที่ 2 แสดงข้อมูลด้านยานพาหนะ (N=346)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ชนิดยานพาหนะ		
เดินเท้า	10	2.9
จักรยาน	5	1.4
จักรยานยนต์	300	86.7
รถเก๋ง	5	1.4
รถกระบะ (ปิคอัพ)	10	2.9
รถตู้	16	4.6
กลไกบาดเจ็บ		
ล้มเอง	128	37.0
ชนประสานงา	14	4.0
ชนด้านหน้า	53	15.3
ชนท้าย	28	8.1
ชนสัตว์/สิ่งของ	98	28.3
เดินและถูกชน	5	1.4
เฉี่ยวชน	20	5.8
ความแข็งแรงทนทาน		
พร้อมใช้งาน	290	83.8
สภาพรถเก่า/ชำรุด	56	16.2

จากตารางที่ 2 ข้อมูลด้านยานพาหนะ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่จำนวน 282 ราย ร้อยละ 81.5 เกิดเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดจำนวน 300

คน ร้อยละ 86.7 อุบัติเหตุล้มเองจำนวน 128 คน ร้อยละ 37.0 มีสภาพรถเก่า/ชำรุดจำนวน 56 คน ร้อยละ 16.2

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม (N=346)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
ชนิดผิวการจราจร		
ลาดยาง	256	74.0
คอนกรีต	67	19.4
ลูกรัง/ดิน	23	6.6
สภาพผิวการจราจร		
พื้นถนนเรียบ	276	79.8
พื้นขรุขระ/หลุม/บ่อ	70	20.2
ลักษณะถนน		
ถนนทางตรง	209	60.4
ถนนทางแยก	80	23.1
ถนนทางโค้ง	57	16.5
ความกว้างของถนน		
ถนน 1 เลนส์	91	26.3
ถนน 2 เลนส์	140	40.5
ถนน 4 เลนส์	115	33.2

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลด้านสภาพแวดล้อม (N=346)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
สิ่งบดบังสายตา		
ไม่มี	291	84.1
การวางขายสินค้า/ป้ายโฆษณา	1	0.3
รถจอดข้างทาง	32	9.2
ต้นไม้ริมทาง	22	6.4
สภาพลมฟ้าอากาศ		
ไม่มี	275	79.5
ฝนตกหนัก	33	9.5
หมอกกลบหน้าจัด	26	7.5
ลมพัดแรง	12	3.5

จากตารางที่ 3 ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมพบว่า ร้อยละ 60.4 ถนน 2 เลนส์จำนวน 140 คน ร้อยละ ชนิดผิวการจราจรเป็นถนนลาดยางจำนวน จำนวน 256 40.5 สิ่งบดบังสายตาเป็นรถจอดข้างทางจำนวน 32 คน ร้อยละ 74.0 พื้นขรุขระ/หลุม/บ่อจำนวน 70 ร้อยละ ร้อยละ 9.2 ฝนตกหนักช่วงเกิดเหตุจำนวน 33 คน ร้อย 20.2 เกิดเหตุถนนทางตรงมากที่สุด จำนวน 209 คน ละ 9.5

ตารางที่ 4 แสดงปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวง

ปัจจัย	เสียชีวิต (n=34)	ไม่เสียชีวิต (n=312)	Crude OR	95% CI	p-value
เพศ					
ชาย	29 (85.3)	201 (64.4)	3.203	1.206-8.508	0.007*
หญิง	5 (14.7)	111 (35.6)			
อายุ					
<40 ปี	14 (41.2)	177 (56.7)	1.534	1.260-3.906	0.033*
>40 ปี	20 (58.8)	135 (43.3)			
ช่วงเวลาเกิดเหตุ					
กลางคืน	20 (58.8)	49 (15.7)	7.186	2.894-9.390	0.000*
กลางวัน	14 (41.2)	263 (84.3)			
การดื่มสุรา					
ดื่มสุรา	9 (26.5)	62 (19.9)	1.452	0.648-3.267	0.111
ไม่ดื่มสุรา	25 (73.5)	177 (56.7)			
การขับขี่					
ผู้ขับขี่	28 (82.4)	254 (81.4)	1.066	0.422-2.692	0.184
ผู้โดยสาร/เดินเท้า	6 (17.6)	58 (18.6)			
กลไกบาดเจ็บ					
ถูกเฉี่ยวชน	29 (85.3)	189 (60.6)	3.265	2.100-7.703	0.002*
ล้มเอง	5 (14.7)	123 (39.4)			

ตารางที่ 4 แสดงปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ปัจจัย	เสียชีวิต (n=34)	ไม่เสียชีวิต (n=312)	Crude OR	95% CI	p-value
ชนิดยานพาหนะ					
2 ล้อ	25 (73.5)	290 (92.9)	1.211	1.088-3.506	0.001*
4 ล้อขึ้นไป	9 (26.5)	22 (7.1)			
ความแข็งแรงทนทาน					
สภาพรถเก่า/ชำรุด	4 (11.8)	52 (16.7)	1.500	0.507-4.439	0.162
พร้อมใช้งาน	30 (88.2)	260 (83.3)			
อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย					
ไม่สวมอุปกรณ์	7 (20.6)	110 (35.3)	2.947	3.201-8.129	0.036
สวมอุปกรณ์	27 (79.4)	202 (64.7)			
สภาพผิวการจราจร					
พื้นขรุขระ/หลุม/บ่อ	6 (17.6)	64 (20.5)	1.204	0.478-3.038	0.171
พื้นถนนเรียบ	28 (82.4)	248 (79.5)			
ลักษณะถนน					
ถนนทางแยก/โค้ง	14 (41.2)	123 (39.4)	0.930	0.453-1.910	0.143
ถนนทางตรง	20 (58.8)	189 (60.6)			
ความกว้างของถนน					
ทางแคบ	9 (26.5)	39 (12.5)	2.520	1.096-5.794	0.020
ทางกว้าง	25 (73.5)	273 (87.5)			
สิ่งบดบังสายตา					
มี	5 (14.7)	50 (16.0)	1.107	0.409-2.990	0.195
ไม่มี	29 (85.3)	262 (84.0)			
ความมืด (ไม่มีไฟถนน)					
ใช่	12 (35.3)	60 (19.2)	2.291	1.074-4.881	0.018
ไม่ใช่	22 (64.7)	252 (80.8)			
สภาพลมฟ้าอากาศไม่ดี					
ใช่	6 (17.6)	65 (20.8)	1.228	0.488-3.091	0.162
ไม่ใช่	28 (82.4)	247 (79.2)			

จากตารางที่ 4 ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แบบปัจจัยเดียว ที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ได้แก่

เพศ อายุ ช่วงเวลาเกิดเหตุ กลไกการบาดเจ็บ ชนิดยานพาหนะ อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ความกว้างของถนน ความมืด (ไม่มีไฟถนน)

ตารางที่ 5 แสดงปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวงแบบปัจจัยร่วม

ปัจจัย	95% C.I.				
	Wald	Odd ratio	Lower	Upper	P-value
ช่วงเวลาเกิดเหตุกลางคืน	26.873	9.604	4.083	22.589	.000
ยานพาหนะ 2 ล้อ	10.246	21.097	3.261	136.474	.001
ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน	8.412	15.070	2.410	94.235	.004
ความมืด ไม่มีไฟถนน	5.216	5.338	3.133	11.858	.022
กลไกบาดเจ็บชนิดถูกเฉี่ยวชน	6.179	3.834	1.329	11.065	.013
ค่าคงที่	6.571	2.076			.010

* p-value < 0.05 are defined as statistically significant (Nagelkerke R²=0.354, Over percentage correct 92.49%)

จากตารางที่ 5 ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอำเภอท่าหลวงแบบปัจจัยร่วม ที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p<0.05) ได้แก่ ช่วงเวลาเกิดเหตุกลางคืน ยานพาหนะ 2 ล้อ ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน ความมืด ไม่มีไฟถนน กลไกบาดเจ็บชนิดถูกเฉี่ยวชน

สรุปและอภิปรายผล

จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 346 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 230 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 มีอายุในช่วง 10-19 ปี จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 เนื่องจากลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ความตื่นเต้น ขับรถเร็ว ประกอบกับจำนวนผู้ขับขี่บนท้องถนนมีเพศชาย มากกว่า หรือใช้เวลาในการขับขี่ยาวนานกว่า ดังนั้น ผู้ชายจึงเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิง สอดคล้อง กับชุดข้อมูลสรุปของ WHO เรื่องความปลอดภัยทางถนน ข้อเท็จจริงเบื้องต้น พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 ในกลุ่มอายุ 15-29 ปี และ 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนคือเพศชาย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับหลายๆ การศึกษา⁵⁻⁹ ที่พบว่า เพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากช่วงวัยดังกล่าว เป็นวัยที่กระตือรือร้น อยากรู้อยากเห็น และมีอารมณ์เปลี่ยนแปลงได้ง่าย ความเชื่อมั่น ความต้องการตลอดจนความปรารถนาต่าง ๆ เป็นไปอย่างรุนแรงปราศจากความยั้งคิด ชอบทำอะไรตามใจหรือตามความนึกคิดของตน

ต้องการเป็นที่ยอมรับนับถือในหมู่เพื่อนฝูง โดยพยายามทำอะไรให้คล้าย ๆ กัน เลียนแบบตามกัน จึงทำให้ช่วงวัยรุ่นเป็นวัยที่เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด สำหรับช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ 06.01-09.00 น. ร้อยละ 59 เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าว เป็นช่วงที่ออกไปทำงาน ส่งบุตรหลานไปโรงเรียน ปริมาณในการใช้ถนนจำนวนมาก จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้อุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นในเวลากลางวัน มากกว่ากลางคืน

สำหรับด้านยานพาหนะรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ 86.7 ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 81.5 เนื่องจากรูปแบบการขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ที่มักแทรกตัวไปตามกระแสจราจร ขนาดตัวรถที่สังเกตเห็นได้ยากเมื่อเทียบรถยนต์ รวมถึงประสิทธิภาพระบบห้ามล้อของรถจักรยานยนต์ที่อาจมีประสิทธิภาพน้อย จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับการศึกษาของ สรศักดิ์ ต้นทอง และกาญจนา นาคะพินธุ¹⁰ ที่ศึกษาความชุก และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอท่าหลวง จังหวัดอุดรธานี เพศชาย มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง และจากการศึกษาครั้งนี้พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดโดยล้มเองจำนวน 128 คน ร้อยละ 37 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของบุญยืน ศรีสว่าง³ ที่ศึกษาแนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เขตพื้นที่อำเภอสีชล

จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า เกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 88 แต่การเกิดเหตุโดยไม่มีผู้กระทำ ร้อยละ 64.65 สูงกว่าการศึกษาอื่น และผู้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 68.5 ไม่ดื่มสุรา ร้อยละ 76 ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับมีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559 พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์คือ ร้อยละ 43 เมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ขับขี่ พบว่ามีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 51 และ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารมีเพียง ร้อยละ 20 เท่านั้น ซึ่งถือว่าเป็นอัตราที่น้อยมาก แต่แตกต่างจากการศึกษาในต่างประเทศ ที่พบว่า การเกิดเหตุจากรถจักรยานยนต์พบร้อยละ 57.1-63.8

สำหรับสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจากการศึกษานี้ พบการเสียชีวิตจำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 เกิดในเพศชาย มากกว่าเพศหญิง ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ มีการดื่มสุรา ร้อยละ 26.5 ใช้ยานพาหนะรถจักรยานยนต์ ช่วงเวลาเกิดเหตุเป็นเวลากลางคืน ไม่สวมอุปกรณ์ป้องกัน (หมวกกันน็อค) เมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิต พบว่า มี 3 ปัจจัยหลักร่วมกัน ได้แก่ ด้านผู้ขับขี่ สภาพยานพาหนะ ด้านสภาพแวดล้อม เป็นปัจจัยร่วมประกอบการทำนายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) โดยมีปัจจัย 3 อันดับแรก คือ การขับขี่ยานพาหนะ 2 ล้อมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 21 เท่าของผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะ 4 ล้อ การไม่สวมอุปกรณ์ป้องกันมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 15 เท่าของผู้สวมอุปกรณ์ป้องกัน ช่วงเวลาเกิดเหตุกลางวันมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 9.6 เท่าของการเกิดเหตุกลางคืน และความมืด ไม่มีไฟถนน กลไกบาดเจ็บชนิดถูกเฉี่ยวชน ตามลำดับ เนื่องจากด้านผู้ขับขี่ที่มีสภาวะทางกายที่ไม่พร้อม เช่น ช่วงหลังเลิกงาน ทำให้มีความอ่อนล้าจากการคร่ำเคร่งทำงานมาทั้งวัน ผู้ที่กลับจากการทำงานดึก ผู้ที่ดื่ม

สุรา ทำให้การตัดสินใจช้าลง บางรายหลับใน ไม่สามารถประเมินสถานการณ์การขับขี่ได้ ประกอบกับลักษณะของรถจักรยานยนต์ปัจจุบันเป็นระบบเกียร์ 4 จังหวะ ขับเคลื่อนรวดเร็วจึงส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของอนัญญา หาบุญมี¹¹ ที่ศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษาจังหวัดหนองคาย พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ระบบเกียร์ 4 จังหวะ มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์เป็น 2.98 เท่าของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ระบบ 2 จังหวะ นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับการศึกษาในต่างประเทศ เช่น การศึกษาของ Kirshan Hanse Chinthong, Jenita Baruah, Ishan Phukan¹² ที่พบว่า การใช้ยานพาหนะ 2 ล้อ มีโอกาสเสี่ยงและเสียชีวิตร้อยละ 58.2 และการศึกษาของ Meisam Abolvardi และคณะ¹³ พบว่า ความมืด ไม่มีไฟถนน มีโอกาสเสี่ยง 2.52 เท่า เมื่อเทียบกับถนนที่มีไฟสว่าง ซึ่งแตกต่างจากหลายการศึกษาทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่พบว่า เพศ อายุ ประสบการณ์การขับขีมีผลต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

ข้อเสนอแนะแนวทาง มาตรการในการป้องกันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

1. ด้านการบริหารจัดการ โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงาน กิจกรรม เช่น
 - 1.1) มีโครงสร้างและกลไกขับเคลื่อน ศปด.อำเภอ + พชอ./ศปด.อปท. ที่ชัดเจน
 - 1.2) มีแผนปฏิบัติการ หรือ ประกาศเป็นวาระอำเภอ
 - 1.3) มีการประชุมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ
 - 1.4) มีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในพื้นที่
 - 1.5) มีการติดตามประเมินผลเปรียบเทียบผลการเกิดเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิต เทียบกับปีที่ผ่านมา
 - 1.6) มีการนำข้อมูลไปใช้งาน (การจัดเก็บ-สำรวจข้อมูล บาดเจ็บ เสียชีวิต จำนวนการ

สวมหมวก นิรภัย ฯลฯ) และคืนข้อมูลให้ ศปถ. อำเภอบ. ศปถ.อปท. เพื่อวางแผนป้องกัน

2. ด้านถนนและสภาพแวดล้อมปลอดภัย โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงาน กิจกรรม เช่น

2.1) มีการจัดการด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อม เพื่อลดอันตรายและความเสี่ยง เช่น แก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย มีการติดตั้งป้าย อุปกรณ์ ความปลอดภัย สัญญาณจราจร ฯลฯ

2.2) มีการควบคุม กำหนดเส้นทางถนน ปลอดภัย เช่น เขตจำกัดความเร็ว เขตสวมหมวก นิรภัย เขตโรงเรียน เขตชุมชน ฯลฯ

3. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (แก้ไข พฤติกรรมเสี่ยง) โดยพิจารณาการจากผลการ ดำเนินงาน/ กิจกรรม เช่น

3.1) มีการจัดอบรม ส่งเสริมและสร้าง การเรียนรู้หรือมีแหล่งเรียนรู้ (สนามจำลอง) ฐาน เรียนรู้ ฝึกอบรม ฯลฯ

3.2) มีกิจกรรมโครงการขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% ในโรงเรียน, ศูนย์พัฒนา เด็กเล็ก, ชุมชน, สถานประกอบการ ฯลฯ

3.3) มีกิจกรรมที่ส่งผลต่อการลดพฤติกรรม เสี่ยงอื่น ๆ เช่น ดื่มไม่ขับ ขับรถเร็ว คาดเข็มขัด ฯลฯ

3.4) มีการบูรณาการเข้ากับวิถีชุมชน เอื้อ ต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหรือนวัตกรรมใหม่ ๆ

3.5) มีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ สร้าง การรับรู้ ก่อกระแส

3.6) มีส่วนร่วมของประชาชน เช่น ฝึา ระวัง แจ้งเตือน

เอกสารอ้างอิง

1. WHO. Disease, injury, and causes of death country estimates, 2000–2022 [Internet]. World Health Organization; 2022. https://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/estimates_country_2000_2015/en/
2. WHO. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020 [Internet] World Health Organization; 2011. https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/global_plan_decade.pdf.
3. บุญยืน ศรีสว่าง. แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เขตพื้นที่ อำเภอสหัส จังหวัดนครศรีธรรมราช. วารสารวิชาการแพทย์เขต.2561, 11, 32(4), 1451 – 1462.
4. งานสารสนเทศ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลพบุรี. สถิติอุบัติเหตุทางจราจร จังหวัดลพบุรี. สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดลพบุรี. 2566.
5. วชิระ สุริยะวงศ์ และคณะ. (2561). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่นแห่งหนึ่งเขตอำเภอสอง แฉ่น จังหวัดแพร่. วารสารพยาบาลศาสตร์และสุขภาพ,41(4),105-114.
6. Balikuddembe KJ, Ardalan A, Khorasani ZD, Nejati A, Kasiima MS. (2016). Road traffic incidents in Uganda: A systematic review study of five years trend. *Jour of Injury Viol Research*. 9(1). 229-237.
7. Chang FR, Huang HL, Schwebel DC, Chan AHS, Hu GQ. (2020). Global road traffic injury statistics: Challenges, mechanisms and solutions. *Chin J Traumatol*, 23(4), 216–8.
8. Cullen P, Moller H, Woodward M, Senserrick T, Boufous S, Rogers K, et al. (2021). Are there sex differences in crash and crash-related injury between men and women? A13-year cohort study of young drivers in Australia. *SSM Popul Health*, 14(1), 100-116.
9. Rune Elvik. (2024). Risk factors as causes of accidents: Criterion of causality, logical structure of relationship to accidents and completeness of explanations. Elsevier, 11(4), 129-149.
10. สรศักดิ์ ต้นทอง และ กาญจนา นาละพินิจ. (2560). ความชุก และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอน้ำโสม จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2560. วารสารวิชาการ สคร., 25(2), 62-67.

11. อนัญญา ทาบุญมี. (2567). ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย. *วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน*, 10(1), 171-179.
12. Kirshan Hanse Chinthong, Jenita Baruah, Ishan Phukan. (2023). Road traffic injuries and their associated risk factors in Dibrugarh district, Assam: a cross-sectional study. *Med Public Health*,10(8), 2839-2844.
13. Meisam Abolvardi. (2022). Human Risk Factors for Severity of Injuries in Urban and Suburban Traffic Accidents in Southern Iran: An Insight from Police Data. *High Risk Behav Addict*,11(4),129-139.