

การศึกษาระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสุพรรณบุรี และการทบทวนมาตรการเกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย Epidemiological study on Road traffic injury in Suphanburi Province and policy recommendations

(Received: September 21, 2026; Revised: September 23, 2026 ; Accepted: September 25, 2026)

เท็ดศักดิ์ จารุจารีต¹

Terdsak Charuchareet¹

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาและแนวโน้มของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล พฤติกรรมและสถานที่กับความรุนแรงของการบาดเจ็บและการเสียชีวิต รวมทั้งทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เหมาะสมกับบริบทของจังหวัดสุพรรณบุรี เป็นการวิจัยเชิงสำรวจแบบย้อนหลัง (Survey research by Retrospective study) โดยวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) ของกรมควบคุมโรค ซึ่งบันทึกโดยโรงพยาบาลในจังหวัดสุพรรณบุรี ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึง 31 สิงหาคม พ.ศ. 2568 จำนวน 60,545 ราย วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและสถิติเชิงอนุมานด้วยการทดสอบไคสแควร์ (Chi-square test)

ผลการศึกษาพบว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยพบสูงสุด ในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 12,857 ราย รองลงมาคือปี พ.ศ. 2567 จำนวน 12,801 ราย ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 60.11 อายุ 15–19 ปี ร้อยละ 16.24 ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 39.87 และเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 79.40 รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องมากที่สุด ร้อยละ 85.28 พื้นที่เกิดเหตุสูงสุดคืออำเภอเมืองสุพรรณบุรี ร้อยละ 37.85 และส่วนใหญ่เกิดบนถนนของกรมทางหลวง ร้อยละ 68.99 ช่วงเวลาเกิดเหตุสูงสุดคือ 16.01–18.00 น. ร้อยละ 16.14 พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 81.60 และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 68.82 ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บที่ไม่ใช่ศีรษะ ร้อยละ 69.60 และมีอาการทุเลาหลังการรักษา ร้อยละ 98.40 ปัจจัยด้านเพศ อายุ อาชีพ ประเภทยานพาหนะ การดื่มแอลกอฮอล์ การใส่ยาและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย และการใช้โทรศัพท์มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บและ/หรือการเสียชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$)

คำสำคัญ: อุบัติเหตุจราจรทางถนน, ระบาดวิทยาการบาดเจ็บ, ปัจจัยเสี่ยง, ความปลอดภัยทางถนน, ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ABSTRACT

This study aimed to describe the epidemiological characteristics and trends of road traffic injuries and deaths, examine the associations between personal, behavioral, and location-related factors and injury severity and mortality, and review road safety measures to develop policy recommendations appropriate to the context of Suphan Buri Province. A survey research by retrospective study was conducted using secondary data from the Injury Surveillance System of the Department of Disease Control. The data comprised 60,545 road traffic injury cases recorded by hospitals in Suphan Buri Province between January 1, 2018, and August 31, 2025. Data were analyzed using descriptive statistics, including frequency, percentage, mean, and standard deviation, and inferential statistics using the chi-square test.

The results showed an increasing trend in road traffic injuries. The highest number of cases was recorded in 2023 (12,857 cases), followed by 2024 (12,801 cases). Most injured individuals were male (60.11%), aged 15–19 years (16.24%), general laborers (39.87%), and drivers (79.40%). Motorcycles were the most frequently involved type of vehicle (85.28%). Mueang Suphan Buri District accounted for the highest proportion of cases (37.85%), and most crashes occurred on roads under the jurisdiction of the Department of Highways (68.99%). The highest proportion of crashes

¹ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี

occurred between 4:01 p.m. and 6:00 p.m. (16.14%). Major risk behaviors included not wearing a helmet (81.60%) and not using a seat belt (68.82%). Most injuries were non-head injuries (69.60%), and 98.40% of injured individuals showed clinical improvement following treatment. Sex, age, occupation, vehicle type, alcohol consumption, psychoactive substance use, seat belt use, helmet use, and mobile phone use were significantly associated with injury severity and/or mortality ($p < .05$).

Keywords: road traffic injuries, injury epidemiology, risk factors, road safety, policy recommendations

บทนำ

อุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขสำคัญระดับโลก ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต การบาดเจ็บ ความพิการ คุณภาพชีวิต ตลอดจนผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) รายงานว่า ในปี ค.ศ. 2021 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วโลกประมาณ 1.19 ล้านคน หรือมากกว่า 3,200 คนต่อวัน โดยเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับหนึ่งของเด็กและเยาวชนอายุ 5–29 ปี มากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ใช้ถนนที่มีความเปราะบาง ได้แก่ คนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 92 ของการเสียชีวิตเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง สถานการณ์ดังกล่าวทำให้องค์การสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกกำหนดทศวรรษแห่งการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021–2030 (Decade of Action for Road Safety 2021–2030) โดยตั้งเป้าลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั่วโลกลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 ผ่านการดำเนินมาตรการอย่างเป็นระบบทั้งด้านการบริหารจัดการ ถนนและยานพาหนะที่ปลอดภัย พฤติกรรมผู้ใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมาย และการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ¹

สำหรับประเทศไทย ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนยังคงมีความรุนแรงในระดับสูง โดย WHO ประเมินการว่า ในปี ค.ศ. 2021 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตประมาณ 18,218 คน หรือเฉลี่ย 50 คนต่อวัน คิดเป็นอัตรา 25.4 คนต่อประชากรแสนคน และอยู่ในอันดับที่ 9 จาก 175 ประเทศสมาชิกที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูง โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 83.8 ของผู้เสียชีวิต

ทั้งหมด² นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2565 ประเทศไทยมีความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนประมาณ 531,058 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.06 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สะท้อนให้เห็นว่าปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบไม่เพียงต่อผู้ประสบเหตุและครอบครัว แต่ยังรวมถึงระบบบริการสุขภาพ ผลิตภาพแรงงานและเศรษฐกิจของประเทศ ประเทศไทยได้พัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อเพิ่มความครอบคลุมและความถูกต้องของข้อมูลสำหรับการกำหนดนโยบาย การวางแผน และการติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตามลักษณะและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตมีความแตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่ การวิเคราะห์ข้อมูลทางระบาดวิทยาในระดับจังหวัดจึงมีความสำคัญต่อการกำหนดมาตรการที่ตรงกับปัญหาและกลุ่มเสี่ยงในพื้นที่³

จังหวัดสุพรรณบุรียังคงประสบปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนอย่างต่อเนื่อง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 พบผู้บาดเจ็บจำนวน 9,795 ราย โดยอำเภอที่พบปัญหาสูง ได้แก่ อำเภอเมืองสุพรรณบุรี อำเภอสองพี่น้อง และอำเภออู่ทอง รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุสูงสุด ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 79.65 อุบัติเหตุเกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมากที่สุด ร้อยละ 55.75 และช่วงเวลา 16.01–20.00 น. เป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ร้อยละ 29.77⁴ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 พบผู้บาดเจ็บจำนวน 10,022 ราย และเสียชีวิต 204 ราย

คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 24.42 คนต่อประชากรแสนคน ขณะที่ผู้บาดเจ็บสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 11.53 และคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 13.76 โดยอำเภอเมืองสุพรรณบุรียังคงมีสัดส่วนผู้บาดเจ็บสูงที่สุด ร้อยละ 33.13 รองลงมาคืออำเภอสองพี่น้อง ร้อยละ 19.02 และอำเภออู่ทอง ร้อยละ 9.77⁵ แม้ว่าจังหวัดสุพรรณบุรีจะดำเนินมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ทั้งการส่งเสริมความปลอดภัยในเด็กและเยาวชน การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย การจัดการจุดเสี่ยง และการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ยังคงพบข้อจำกัดด้านการจัดเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงและการสอบสวนอุบัติเหตุที่ยังไม่ครอบคลุม ตลอดจนพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การใช้ความเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และการละเมิดกฎจราจร จึงจำเป็นต้องทบทวนสถานการณ์และมาตรการที่ดำเนินการอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

ดังนั้น การศึกษาระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของจังหวัดสุพรรณบุรี โดยใช้ข้อมูลจากระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) จึงมีความสำคัญในการอธิบายขนาด แนวโน้ม และการกระจายของปัญหาตามบุคคล เวลา สถานที่ พฤติกรรมเสี่ยง ประเภทยานพาหนะ และลักษณะการเกิดเหตุ รวมทั้งวิเคราะห์ปัจจัยที่สัมพันธ์กับความรุนแรงและผลลัพธ์ของการบาดเจ็บ การนำหลักฐานทางระบาดวิทยามาพิจารณา ร่วมกับการทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนจะช่วยให้ระบุช่องว่างของการดำเนินงาน และนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายบนฐานหลักฐานเชิงประจักษ์ (evidence-based policy recommendations) เพื่อสนับสนุนการวางแผน กำหนดมาตรการ และจัดสรรทรัพยากรในการป้องกันและลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนของจังหวัดสุพรรณบุรีอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาและแนวโน้มการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสุพรรณบุรี
2. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี
4. เพื่อทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง และพัฒนาข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับจังหวัดสุพรรณบุรี

วิธีการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาย้อนหลังเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ (Retrospective descriptive and analytical study) โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) จากระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) เฉพาะข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่โรงพยาบาลในพื้นที่ จังหวัดสุพรรณบุรีบันทึกเข้าสู่ระบบ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึง 31 สิงหาคม พ.ศ. 2568 ร่วมกับการทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการพัฒนาข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับจังหวัดสุพรรณบุรี

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรศึกษา ได้แก่ ระเบียบข้อมูลผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ได้รับการบันทึกในระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) โดยโรงพยาบาลในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2568 โดยการศึกษาครั้งนี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิและศึกษาระเบียบข้อมูลทั้งหมดที่เป็นไปตามเกณฑ์การคัดเลือก (total population study) ซึ่งในฐานข้อมูลที่น่ามาศึกษามีจำนวน 60,545 ระเบียบ ทั้งนี้ จำนวนระเบียบสุดท้าย

ที่นำเข้าสู่การวิเคราะห์ควรพิจารณาภายหลังการตรวจสอบคุณภาพและทำความสะอาดข้อมูล โดยมีเกณฑ์คัดเข้า-ออก ดังนี้

เกณฑ์การคัดเข้า (Inclusion criteria) ได้แก่ (1) เป็นระเบียบผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่บันทึกในระบบ Injury Surveillance โดยโรงพยาบาลในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี (2) เหตุการณ์เกิดขึ้นภายในช่วงวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2568 และ (3) มีข้อมูลเพียงพอสำหรับระบุว่าเป็นการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนและสามารถนำมาจัดกลุ่มตามตัวแปรหลักที่ใช้ในการศึกษาได้

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria) ได้แก่ (1) ระเบียบที่ไม่ใช่การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน (2) ระเบียบที่มีวันเกิดเหตุนอกช่วงเวลาที่กำหนด (3) ระเบียบซ้ำของเหตุการณ์เดียวกันที่สามารถตรวจสอบได้จากตัวแปรส่วนตัวตนหรือรหัสเหตุการณ์ที่มีอยู่ในฐานข้อมูล โดยเก็บไว้เพียงระเบียบที่มีข้อมูลสมบูรณ์ที่สุดตามเกณฑ์ที่ผู้วิจัยกำหนด และ (4) ระเบียบที่ไม่สามารถระบุข้อมูลของตัวแปรผลลัพธ์หลักที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย เครื่องมือสำหรับรวบรวมข้อมูลทางระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน และเครื่องมือสำหรับทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยผู้วิจัยพัฒนาขึ้นตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดของการวิจัย แบ่งเป็น 2 ชุด ดังนี้

1. แบบบันทึกข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ผู้วิจัยจัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งเป็นข้อมูลที่โรงพยาบาลในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีบันทึกเข้าสู่ระบบ ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึง 31 สิงหาคม พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่

1) ข้อมูลด้านบุคคลและยานพาหนะ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ สถานะของผู้ประสบเหตุ และประเภทยานพาหนะ

2) ข้อมูลด้านพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การใช้ยาและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย และการใช้โทรศัพท์ขณะเกิดเหตุ

3) ข้อมูลด้านสถานที่ เวลา และลักษณะการเกิดเหตุ ได้แก่ อำเภอที่เกิดเหตุ ประเภทหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบถนน วันและช่วงเวลาที่เกิดเหตุ และลักษณะหรือคู่มือของการเกิดอุบัติเหตุ

4) ข้อมูลด้านความรุนแรงและผลลัพธ์ของการบาดเจ็บ ได้แก่ การบาดเจ็บที่ศีรษะ ประเภทรายการมาโรงพยาบาล การนำส่งโรงพยาบาล ระดับของหน่วยนำส่ง การส่งต่อ ผลการรักษาจากห้องฉุกเฉิน และสถานภาพหลังการรักษาพยาบาล

2. แบบบันทึกการทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยจัดทำขึ้นสำหรับรวบรวมและสังเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร นโยบาย แผนงาน โครงการ และมาตรการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่เกี่ยวข้องกับจังหวัดสุพรรณบุรี โดยกำหนดประเด็นการทบทวนให้เชื่อมโยงกับแนวคิด Safe System Approach และหลักการ 5E ได้แก่ 1) Education: การให้ความรู้และสร้างความตระหนัก 2) Enforcement: การบังคับใช้กฎหมาย 3) Engineering: วิศวกรรมและการจัดการสภาพแวดล้อมทางถนน 4) Emergency Medical Services: ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และ 5) Evaluation: การติดตามและประเมินผล เพื่อนำผลการทบทวนมาพิจารณาพร้อมกับข้อมูลทางระบาดวิทยาระบุช่องว่างของมาตรการ และพัฒนาข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เหมาะสมกับบริบทของจังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดให้มีการทบทวนมาตรการโดยเชื่อมโยงกับ Safe System Approach และ 5E

การตรวจสอบคุณภาพข้อมูล

แบบบันทึกข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนและแบบบันทึกการทบทวน

มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่สร้างขึ้นได้รับการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน ซึ่งมีความเชี่ยวชาญด้านระบาดวิทยาและการประเมินผลโดยพิจารณาความสอดคล้องของรายการข้อมูลกับวัตถุประสงค์การวิจัย นิยามตัวแปร และข้อมูลที่มีอยู่ในระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS) ก่อนนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ได้ตรวจสอบคุณภาพข้อมูลด้านความครบถ้วน (completeness) ความถูกต้อง (accuracy) ความสอดคล้อง (consistency) และข้อมูลซ้ำ (duplicate records) รวมทั้งตรวจสอบการกำหนดรหัสและค่าของตัวแปรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์และเหมาะสมสำหรับการวิเคราะห์ทางสถิติ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยศึกษาข้อมูลและกำหนดตัวแปรที่เกี่ยวข้อง จากนั้นขออนุญาตใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากระบบสารสนเทศการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance: IS) ของกรมควบคุมโรค ซึ่งบันทึกโดยโรงพยาบาลในจังหวัดสุพรรณบุรี ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึง 31 สิงหาคม พ.ศ. 2568 จำนวน 60,545 ราย โดยรวบรวมข้อมูลด้านบุคคล ยานพาหนะ พฤติกรรมเสี่ยง สถานที่และเวลาเกิดเหตุ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงของการบาดเจ็บ และผลลัพธ์การรักษา ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนก่อนนำไปวิเคราะห์ทางสถิติ พร้อมทั้งทบทวนเอกสาร นโยบาย และมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสังเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาตามแนวคิด Safe System Approach และ 5E และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เพื่ออธิบายลักษณะทางระบาดวิทยา สถานการณ์ และแนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิต

จากอุบัติเหตุจราจรทางถนน และใช้ สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบไคสแควร์ (Chi-square test) เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล พฤติกรรม และสถานที่ กับความรุนแรงของการบาดเจ็บและการเสียชีวิต กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 สำหรับข้อมูลด้านมาตรการความปลอดภัยทางถนน ใช้การวิเคราะห์และสังเคราะห์เนื้อหาตามกรอบแนวคิด Safe System Approach และ 5E เพื่อระบุช่องว่างของมาตรการ และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จริยธรรมการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี COE No.010/2569 REC No.019/2569 ลงวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2568

ผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสุพรรณบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2561–2568 จำนวน 60,545 ราย สามารถนำเสนอผลการวิจัยได้ 4 ส่วน ดังนี้

1. สถานการณ์ แนวโน้ม และลักษณะทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนระหว่างปี พ.ศ. 2561–2568 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนรวม 60,545 ราย โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และพบจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 12,857 ราย รองลงมาคือปี พ.ศ. 2567 จำนวน 12,801 ราย ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 60.11 กลุ่มอายุ 15–19 ปี ร้อยละ 16.24 ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 39.87 และมีสถานะเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 79.40 รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บมากที่สุด ร้อยละ 85.28 พื้นที่เกิดเหตุสูงสุดคืออำเภอเมืองสุพรรณบุรี ร้อยละ 37.85 ส่วนใหญ่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ร้อยละ 68.99 และช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงสุดคือ 16.01–18.00 น. ร้อยละ 16.14

2. ความรุนแรงของการบาดเจ็บและผลลัพธ์การรักษา

ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บที่ไม่ใช่ศีรษะ (Non-head injury) ร้อยละ 69.60 ขณะที่การบาดเจ็บที่ศีรษะมีจำนวน 18,236 ราย คิดเป็นประมาณร้อยละ 30.40 การเข้าถึงการรักษาผ่านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) คิดเป็นร้อยละ 50.01 และหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (First Responder: FR) มีบทบาทในการนำส่งร้อยละ 53.60 โดยหลังการรักษาผู้บาดเจ็บมีอาการทุเลาร้อยละ 98.40

3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บและการเสียชีวิต

ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และประเภทยานพาหนะ มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเพศสัมพันธ์กับการบาดเจ็บที่

ศีรษะ ($\chi^2=61.990$, $p<.001$) อายุ ($\chi^2=118.911$, $p<.001$) และประเภทยานพาหนะ ($\chi^2=104.974$, $p<.001$) ทั้งนี้ รถจักรยานยนต์มีจำนวนผู้บาดเจ็บที่ศีรษะสูงถึง 15,361 ราย

ด้านพฤติกรรมพบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยมีผู้บาดเจ็บที่ศีรษะ 16,418 ราย และสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ($\chi^2=396.901$, $p<.001$) ส่วนการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีผู้บาดเจ็บที่ศีรษะ 16,217 ราย และสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ($\chi^2=933.292$, $p<.001$)

สำหรับการเสียชีวิต พบว่าเพศมีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต โดยเพศชายเสียชีวิต 662 ราย และเพศหญิง 228 ราย ขณะที่ประเภทยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิต โดยรถจักรยานยนต์มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 668 ราย รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ 63 ราย และรถแท็กซี่ 57 ราย ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ปัจจัย	χ^2	p-value
เพศ	61.990	<.001
อายุ	118.911	<.001
อาชีพ	995.433	<.001
ประเภทยานพาหนะ	104.974	<.001
การดื่มแอลกอฮอล์	733.210	<.001
การใส่ยา/วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท	10.462	.005
การคาดเข็มขัดนิรภัย	933.292	<.001
การสวมหมวกนิรภัย	396.901	<.001
การใช้โทรศัพท์	20.238	<.001

$p < .001$

ตารางที่ 2 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ปัจจัย	χ^2	p-value
เพศ	695.642	.005
อายุ	1,790.743	.005
อาชีพ	3,229.718	<.001
ประเภทยานพาหนะ	345.521	<.001
การดื่มแอลกอฮอล์	5,400.168	.005
การใส่ยา/วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท	906.505	<.001
การคาดเข็มขัดนิรภัย	543.885	<.001
การสวมหมวกนิรภัย	658.892	<.001
การใช้โทรศัพท์	743.446	<.001

$p < .05$

จากตารางที่ 2 พบว่า เพศ อายุ อาชีพ ประเภท ยานพาหนะ การดื่มแอลกอฮอล์ การใช้ยาและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกนิรภัย และการใช้โทรศัพท์ มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) โดยพบจำนวนผู้เสียชีวิตสูงในเพศชาย ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และกลุ่มที่ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย

4. ผลการทบทวนมาตรการและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ผลการทบทวนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับข้อมูลทางระบาดวิทยา

สะท้อนว่า การดำเนินงานควรเปลี่ยนจากการมุ่งเน้นพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียวไปสู่การจัดการเชิงระบบ โดยบูรณาการมาตรการหลายระดับตามแนวคิด Safe System Approach และ 5E ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เด็กและเยาวชน และวัยแรงงาน ควบคู่กับการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย การบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจุดและช่วงเวลาเสี่ยง การปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางถนน และการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การสังเคราะห์ผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายตามกรอบ 5E

5E	ประเด็นจากผลการศึกษา	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย
Education	กลุ่มเยาวชนและวัยแรงงานเป็นกลุ่มสำคัญ	พัฒนาการสื่อสารและมาตรการเฉพาะกลุ่ม
Enforcement	ไม่สวมหมวก/ไม่คาดเข็มขัดสัมพันธ์กับความรุนแรง	เพิ่มการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่และช่วงเวลาเสี่ยง
Engineering	พบการเกิดเหตุสูงบนถนนกรมทางหลวงและพื้นที่เสี่ยง	วิเคราะห์และปรับปรุงจุดเสี่ยงและสภาพแวดล้อมทางถนน
Emergency Medical Services	EMS และ FR มีบทบาทสำคัญ	เพิ่มศักยภาพและความครอบคลุมของระบบช่วยเหลือฉุกเฉิน
Evaluation	จำเป็นต้องใช้ข้อมูลหลายหน่วยงานร่วมกัน	พัฒนาระบบข้อมูลและติดตามผลมาตรการอย่างต่อเนื่อง

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาระบาดวิทยาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสุพรรณบุรี ระหว่างปี พ.ศ. 2561–2568 จากข้อมูลจำนวน 60,545 ราย พบว่าการบาดเจ็บมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยพบจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. 2566 จำนวน 12,857 ราย และปี พ.ศ. 2567 จำนวน 12,801 ราย สะท้อนว่าอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสาธารณสุขสำคัญของพื้นที่สอดคล้องกับการศึกษาของ ชนาติป ไชเล็กและวรพร นาเกเสนสิน⁶ ที่ศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเด็กและเยาวชน อำเภอมะนังกาญจนบุรี พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 579 ราย ในปี พ.ศ. 2565 เป็น 761 ราย ในปี พ.ศ. 2567 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 31.4 ขณะที่องค์การอนามัยโลกระบุว่า

แม้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจะลดลง แต่ยังมีผู้เสียชีวิตประมาณ 1.19 ล้านคนต่อปี และอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับหนึ่งของประชากรอายุ 5–29 ปี¹

เมื่อพิจารณาลักษณะทางระบาดวิทยา พบว่าผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 60.11 และกลุ่มอายุ 15–19 ปีมีสัดส่วนสูงที่สุด ร้อยละ 16.24 นอกจากนี้ เพศและอายุมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเพศชายมีการบาดเจ็บที่ศีรษะและเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง สอดคล้องกับการศึกษาของชนาติป ไชเล็กและวรพร นาเกเสนสิน⁶ ที่ศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเด็กและเยาวชน อำเภอมะนังกาญจนบุรี พบว่าในอำเภอมะนัง

กาญจนบุรีที่พบว่าผู้บาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 58.5 และส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ ธิตา ธรรมรักษา, บุปผา ลาภทวีและอมรพล กันเลิศ⁷ ที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ในหอผู้ป่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติซึ่งพบว่าผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 68.7 และอยู่ในช่วงอายุ 15-40 ปี ร้อยละ 65.4³ ทั้งนี้อาจเกี่ยวข้องกับการเดินทางและการใช้ยานพาหนะของวัยรุ่นและวัยทำงาน ซึ่งทำให้มีโอกาสสัมผัสสภาพแวดล้อมการจราจรมากกว่ากลุ่มอื่น

ด้านยานพาหนะ ผลการศึกษาพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บมากที่สุด ร้อยละ 85.28 และพบผู้บาดเจ็บที่ศีรษะจากรถจักรยานยนต์ 15,361 ราย ขณะที่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่พบจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดที่สุด 668 ราย สอดคล้องกับการศึกษาของชนาติป ไชเล็กและวรพร นาเกเสนสิน⁶ ที่ศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเด็กและเยาวชนอำเภอเมืองกาญจนบุรี พบว่าในอำเภอเมืองกาญจนบุรีที่พบวารถจักรยานยนต์เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บในเด็กและเยาวชนถึงร้อยละ 90.1 และสอดคล้องกับสถานการณ์ระดับประเทศของ World Health Organization² รายงานว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 25.4 ต่อประชากรแสนคน และผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มสำคัญของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจึงแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ควรเป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัดสุพรรณบุรี

ด้านการใช้อุปกรณ์นิรภัย พบว่าการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ($\chi^2=396.901$, $p<.001$) และการเสียชีวิต ($\chi^2=658.892$, $p<.001$) โดยกลุ่มที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีผู้บาดเจ็บที่ศีรษะ 16,418 ราย และเสียชีวิต 730 ราย ขณะที่การคาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับการ

บาดเจ็บที่ศีรษะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\chi^2=933.292$, $p<.001$) สอดคล้องกับการศึกษาของชนาติป ไชเล็กและวรพร นาเกเสนสิน⁶ ที่ศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเด็กและเยาวชน อำเภอเมืองกาญจนบุรี ที่พบว่าผู้บาดเจ็บที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 91.1 สอดคล้องกับการศึกษาของธิตา ธรรมรักษา, บุปผา ลาภทวีและอมรพล กันเลิศ⁷ ที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ในหอผู้ป่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ ซึ่งพบว่าการใช้อุปกรณ์ป้องกัน ได้แก่ หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ สอดคล้องกับ World Health Organization² ที่ระบุว่าหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและใช้อย่างถูกต้องสามารถลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บทางสมองได้อย่างมาก ผลการศึกษาจึงสนับสนุนความสำคัญของการเพิ่มการใช้อุปกรณ์นิรภัยควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง

ด้านการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผลการศึกษาพบว่าการดื่มแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญ ($\chi^2=733.210$, $p<.001$) สอดคล้องกับการศึกษาของธิตา ธรรมรักษา, บุปผา ลาภทวีและอมรพล กันเลิศ⁷ ที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ในหอผู้ป่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ ที่พบการดื่มแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญ ($p<.001$) และสอดคล้องกับการศึกษาของเพ็ญสิริ ต่อดำรงศรี⁸ พบผู้ดื่มแอลกอฮอล์มีโอกาสเกิดการบาดเจ็บศีรษะระดับปานกลางถึงรุนแรง 6.52 เท่า ขณะที่ Prommoon et al.⁹ พบว่าการใช้แอลกอฮอล์และสารออกฤทธิ์สัมพันธ์กับโอกาสเกิดการบาดเจ็บรุนแรงหรือวิกฤตและสอดคล้องกับการศึกษาของกฤษณะ สุภาพงค์และคณะ¹⁰ ที่พบการดื่มแอลกอฮอล์

เป็นหนึ่งในปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นมาตรการควบคุมการดื่มแล้วขับยังเป็นองค์ประกอบสำคัญของมาตรการลดความรุนแรงและการเสียชีวิต

การैयाและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในการศึกษาครั้งนี้มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของธิดา ธรรมรักษา, บุปผา ลาภทวีและอมรพล กันเลิศ⁷ ที่พบว่าการैयाที่มีฤทธิ์ต่อระบบประสาทมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ และสอดคล้องกับการศึกษาของ Prommoon et al.⁹ ที่พบการใช้สารออกฤทธิ์สัมพันธ์กับการบาดเจ็บระดับรุนแรงหรือวิกฤตอย่างไรก็ตามในฐานข้อมูล Injury Surveillance อาจมีข้อมูลไม่ทราบหรือข้อมูลพฤติกรรมที่ได้จากการซักประวัติจำนวนหนึ่ง การตีความความสัมพันธ์นี้จึงควรคำนึงถึงข้อจำกัดด้านความครบถ้วนของข้อมูลด้วย

ด้านสถานที่และเวลา พบว่าอำเภอเมืองสุพรรณบุรีมีส่วนการเกิดเหตุสูงที่สุด ร้อยละ 37.85 ส่วนใหญ่เกิดบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง ร้อยละ 68.99 และช่วงเวลา 16.01–18.00 น. มีการเกิดเหตุสูงที่สุด ร้อยละ 16.14 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของชนาติป ไชเล็กและวรรณานาเกเสนสิน⁶ ที่ศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในเด็กและเยาวชน อำเภอเมืองกาญจนบุรี ที่พบว่าอุบัติเหตุเกิดบนทางหลวงเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 89.8 และพบว่าช่วงเวลาที่เกิดเหตุมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บ แม้ช่วงเวลาที่พบสูงสุดจะแตกต่างกันตามบริบทของแต่ละพื้นที่ แต่ผลการศึกษาสนับสนุนการนำข้อมูลเชิงพื้นที่และเวลามาใช้กำหนดจุดเฝ้าระวัง การจัดการจุดเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย และการจัดกำลังระบบบริการฉุกเฉินให้เหมาะสมกับช่วงเวลาที่มีความเสี่ยง

โดยสรุป ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสุพรรณบุรีเป็นผลจากหลายองค์ประกอบ ทั้งบุคคล ยานพาหนะ พฤติกรรม และสภาพแวดล้อม จึงไม่ควรมุ่งแก้ไขเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แต่ควรดำเนินมาตรการหลายระดับตาม

แนวคิด Safe System Approach โดยให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานยานยนต์ เยาวชนและวัยแรงงาน การเพิ่มการใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย การลดพฤติกรรมเสี่ยง การจัดการพื้นที่และช่วงเวลาเสี่ยง ตลอดจนการพัฒนาาระบบช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางขององค์การอนามัยโลกที่เน้นการจัดการความปลอดภัยทั้งระบบเพื่อบรรลุเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนภายในปี ค.ศ. 2030

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มุ่งเน้นกลุ่มเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เยาวชน และประชากรวัยแรงงาน โดยเฉพาะการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มแอลกอฮอล์ การैयाและวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท และการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

2. ควรใช้ข้อมูลพื้นที่และช่วงเวลาเสี่ยงในการกำหนดมาตรการเชิงพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณที่เกิดเหตุสูง ถนนสายหลัก และช่วงเวลา 16.01–18.00 น. เพื่อจัดจุดเฝ้าระวัง เพิ่มการบังคับใช้กฎหมาย ปรับปรุงจุดเสี่ยง และเตรียมความพร้อมของระบบการแพทย์ฉุกเฉิน

3. ควรบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานสาธารณสุข ตำรวจ คมนาคม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา และสถานประกอบการ ตามแนวคิด Safe System Approach และ 5E พร้อมพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อใช้ติดตามและประเมินผลมาตรการอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

1. ควรศึกษาปัจจัยที่สัมพันธ์กับการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตด้วยการวิเคราะห์พหุปัจจัย เช่น multivariable logistic regression เพื่อควบคุมปัจจัยกวน

2. ควรศึกษาการกระจายเชิงพื้นที่ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เพื่อระบุจุดเสี่ยงและ

เชื่อมโยงกับลักษณะถนน การจราจร และสิ่งแวดล้อม
เพื่อสนับสนุนการออกแบบมาตรการเฉพาะพื้นที่

3. ควรศึกษาประสิทธิภาพของมาตรการป้องกัน
อุบัติเหตุและระบบการแพทย์ฉุกเฉิน โดยใช้การศึกษา

เปรียบเทียบบefore-after หรือการศึกษาเชิงทดลอง เพื่อ
ประเมินผลต่อการลดการบาดเจ็บรุนแรงและการ
เสียชีวิตอย่างชัดเจนมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization.(2023). Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023.
2. World Health Organization.(2024). Road safety Thailand 2023 country profile. Geneva: World Health Organization; 2024.
3. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. ข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ล้าน). นนทบุรี: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
4. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี.(2566). รายงานประจำปีสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี ปีงบประมาณ 2566. สุพรรณบุรี: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี; 2566.
5. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี.(2566). แผนปฏิบัติการด้านสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรี ประจำปีงบประมาณ 2566. สุพรรณบุรี: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุพรรณบุรี; 2566.
6. ขนานิป ไชยเหล็ก, วราพร นาคเสนสิน.(2569). การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและเยาวชน: แนวโน้ม ลักษณะทางระบาดวิทยา และปัจจัยที่สัมพันธ์กับการบาดเจ็บรุนแรงในอำเภอเมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี. วารสารควบคุมโรค. 2569;52(1):125-38. doi:10.14456/dcj.2026.11.
- 7.ธิดา ธรรมรักษา, นุศพา ลาภทวีและอมรพล กันเลิศ.(2016). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ในหอผู้ป่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. TUH Journal online. 016;1(1):13-25.
8. เพ็ญสิริ ต่อดำรงค์.(2560). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระดับความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ประสบอุบัติเหตุจักรยานยนต์. วารสารแพทย์เขต 4-5. 2560;36(3):138-44.
9. Prommoon P, Phibalsak T, Netwachirakul J, Mekthat M, Jitpi boon W, Sangthong R.(2021). Epidemiological characteristics of traffic and non-traffic injuries and quality of emergency medical services in Southern Thailand. J Health Sci Med Res. 2021;39(4):273-82. doi:10.31584/jhsmr.2021783.
10. ฤกษ์ณะ สุภาวงศ์, นำพร อินสิน, พิชิต ขวัญเหลือ้ม, พูลทรัพย์ โพนสิงห์และกัญชรส ว่างมุข. (2566). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตและการทำนวยรูปแบบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในพื้นที่เขตสุขภาพที่ 8. วารสารสาธารณสุขล้านนา. 2566;19(2):129-41.