

**การศึกษาอุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุ
การจราจรในจังหวัดตรัง
ปี 2536**

วิภา	ดั่งบ้าน	พยาบาลวิชาชีพ
มณฑา	คันฉ่อง	นักวิชาการสาธารณสุข
พัชนี	ค่านวนิช	พยาบาลเทคนิค
อนันต์	ชูหอยทอง	นักวิชาการควบคุมโรค

**สนับสนุนทุนวิจัย โดย สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข
สนับสนุนทางวิชาการ โดย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์**

รายนามคณะผู้วิจัย

- | | | |
|-----------|----------|--|
| 1. วิชา | ผู้บ้าน | วทบ. (พยาบาลศาสตร์) ม.สงขลานครินทร์
พยาบาลวิชาชีพ 6 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง |
| 2. มณฑา | กันฉ่อง | ศษ.บ (สุขศึกษา) ม.สงขลานครินทร์
นวก.สาธารณสุข 7 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง |
| 3. พัทนี | คำนวนิช | พยาบาลศาสตร์และผดุงครรภ์ระดับต้น วิทยาลัย
พยาบาลนราธิวาส
พยาบาลเทคนิค 5 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง |
| 4. อนันต์ | ชูหอยทอง | สาธารณสุขศาสตร์ ม.สุโขทัยธรรมาธิราช
นวก.ควบคุมโรค 5 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง |

รายนามคณะที่ปรึกษา

- | | | |
|------------------|------------------|--|
| 1. นพ.วิเชียร | แก่นพลอย | แพทยศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดตรัง |
| 2. นพ.วีระศักดิ์ | จงสู่วิวัฒน์วงศ์ | หน่วยระบาดวิทยา
คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ |
| 3. ดร.สุภาพ | พัลลิ่ง | หน่วยระบาดวิทยา
คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ |
| 4. พญ.รัตนา | จิรกาลวิสัย | แพทยศาสตร์บัณฑิต ม.สงขลานครินทร์
วว. (เวชศาสตร์ป้องกัน)
นายแพทย์ 7 โรงพยาบาลห้วยยอด |
| 5. นายจำเป็น | ชาญชัย | สาธารณสุขศาสตร์บัณฑิต มสธ.
ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต ม.สงขลานครินทร์
นักวิชาการสุขศึกษา 5 |

กิติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษา "อุบัติเหตุการฉีกและการตายจากอุบัติเหตุจากรถทางบกในจังหวัดตรัง" สามารถสำเร็จลุล่วงได้ดี ด้านความสนับสนุนจากหลาย ๆ ส่วน สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข เป็นผู้สนับสนุนแหล่งเงินทุน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เป็นผู้สนับสนุนแหล่งวิชาการ แนวทางการวิจัย และข้อเสนอแนะ นายแพทย์วิเชียร แก่นพลอย นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดตรัง เป็นผู้ให้นโยบาย ควบคุมกำกับ และสนับสนุนการดำเนินงานของโครงการ ตั้งแต่ต้นจนสำเร็จ แพทย์หญิงรัตนา จิรกาลวิศิษฐ์ และคุณจำเป็น ชาญชัย เป็นพี่เลี้ยงในการดำเนินงานทั้งในด้านแนวคิด ความรู้ และเทคนิควิธีการ ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

การศึกษานี้จะสำเร็จไม่ได้ถ้าขาดความร่วมมือจาก งานเวชระเบียนของโรงพยาบาลทุกแห่ง หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรทุกแห่งในจังหวัดตรัง ได้ให้การช่วยเหลือในการค้นหาข้อมูลผู้ป่วยและผู้ประสบคดีอุบัติเหตุจากรถทางบก คณะผู้ทำการศึกษาวินิจฉัยขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง มา ณ โอกาสนี้ด้วย

คณะผู้ดำเนินการ

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของจังหวัดตรัง โดยมีอุบัติการณ์ของการบาดเจ็บและตายสูงขึ้นตามลำดับทุกปี ข้อมูลผู้บาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบกในโรงพยาบาลของรัฐ จ.ตรัง พบอุบัติการณ์เท่ากับ 725, 964, 1,085, 1,092, 1,243 และ 1,385 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับใน ปี พ.ศ.2531 - 2536 นอกจากปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาทางสาธารณสุขที่สำคัญ ยังเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม ที่สำคัญของจังหวัดตรังด้วย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ร่วมกับสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ร่วมมือในการศึกษาวิจัยปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของจังหวัดตรัง พิจารณาคัดเลือกปัญหาดังกล่าวเพื่อการศึกษาและหาแนวทางในการแก้ปัญหาต่อไป

การศึกษ้อัตราอุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง เพื่อศึกษาลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางระบาดวิทยาเกี่ยวกับ บุคคล เวลา สถานที่ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการศึกษา สุ่มตัวอย่าง 383 คนจากประชากรผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุการจราจรที่เข้ารับการรักษานในโรงพยาบาลของรัฐ ในช่วงเวลา 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2536 โดยใช้แบบสอบถามบันทึกข้อมูลจากบัตรประจำตัวผู้บาดเจ็บ (รบ. 1 ต.02) และแบบบันทึกคดีผู้ประสบอุบัติเหตุการจราจร ในสถานตำรวจภูธรระดับอำเภอ ทุกแห่งในจังหวัดตรัง ในช่วงเวลา 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2536

ผลการศึกษา ผู้บาดเจ็บและตายในการศึกษาคครั้งนี้จำนวน 383 ราย ส่วนใหญ่ เป็นชายร้อยละ 68 ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 39.4 ผู้บาดเจ็บมีอาชีพเกษตรกรรมมากที่สุดรองลงมา คือ อาชีพรับจ้างคือร้อยละ 35 และ 24 ตามลำดับ ผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุมีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดตรัง ร้อยละ 93.21 เหตุเกิดในเวลา 12.01-18.00 น มากที่สุดคือร้อยละ 34 เดือนที่เกิดไม่มีความแตกต่างที่ชัดเจน ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุเป็นการล้มรถมอเตอร์ไซด์มากที่สุดคือ ร้อยละ 37.9 รองลงมาคือรถมอเตอร์ไซด์ชนกันร้อยละ 16.7 ลักษณะบาดเจ็บเป็นแผลลวกร้อยละ 51.2 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บพบมากที่สุดคือศีรษะคือร้อยละ 44 ขาและแขนร้อยละ 41 ผลการรักษา หายร้อยละ 53 พิการและตาย ร้อยละ 1.2

จากการศึกษาคดีอุบัติเหตุทางบกของจังหวัดตรัง ในปี พ.ศ.2536 จากแบบรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในสถานตำรวจภูธรระดับอำเภอ ทั้งหมด 9 แห่ง จำนวน 141 คดี จากจำนวนคดี ทั้งหมด 144 คดี พบว่า

การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง เกิดจากสาเหตุชนกันมากที่สุด คือร้อยละ 80.9 วันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือวันศุกร์ร้อยละ 19.9 เดือนที่เกิดคดีมากที่สุด คือเดือนพฤษภาคม ร้อยละ 18.4 รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์และรถกระบะร้อยละ 48.2 รถของคู่กรณีส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ร้อยละ 21.1 ผู้ขับขี่รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นผู้ชายร้อยละ 80.9 และคู่กรณีส่วนใหญ่เป็นผู้ชายร้อยละ 65.2

ความรุนแรงของคดี รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจะทำให้มีผู้โดยสารในรถรวมทั้งผู้ขับขี่เสียชีวิต ร้อยละ 2.8 ส่วนรถของคู่กรณีจะมีผู้เสียชีวิตมากกว่า คือสูงถึงร้อยละ 20.6

ในกรณีที่เกิดชนคนเดินถนนเนื่องจากคนเดินถนนที่ไม่ข้ามทางม้าลายสูงที่สุด 46.2 การฝ่าฝืน พ.ร.บ. จราจรเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ถึงร้อยละ 50.4 ลักษณะการวิ่งของรถ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่จะวิ่งตรงไปประมาณร้อยละ 75.9 ส่วนรถของคู่กรณีจะวิ่งตรงไปมากที่สุดเช่นเดียวกัน ร้อยละ 62.4 ในวันเกิดเหตุส่วนใหญ่ภูมิอากาศแจ่มใส ร้อยละ 66.7 เวลาที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นเวลากลางวัน ร้อยละ 67.7

ย่านที่เป็นจุดเกิดเหตุส่วนใหญ่ จะเป็นย่านที่อยู่อาศัย ร้อยละ 34.8 ระบบของถนนส่วนใหญ่ จะวิ่งสวนทางกัน ร้อยละ 66 และมีระบบการเดินรถทางเดียว 2 ช่องทาง ร้อยละ 26.2 สภาพถนน ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดีร้อยละ 92.9 และผิวจราจรส่วนใหญ่ จะเป็นทางลาดยาว และทางโรยกรวด ร้อยละ 87.2 และ 7.1 ตามลำดับ

โดยสรุป ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุต่ำกว่า 20 ปี และประเภทของการฝ่าฝืนกฎจราจร ส่วนใหญ่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และพบว่าครึ่งเป็นอริยະที่ ได้รับการบาดเจ็บมากที่สุด

สารบัญ

หน้าที่

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	3
ระเบียบวิธีการวิจัย	7
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	10
บทวิจารณ์และข้อเสนอแนะ	43
เอกสารอ้างอิง	44

สารบัญตาราง - 1

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดตรัง ที่รักษาในโรงพยาบาลของรัฐ ปี พ.ศ.2536	10
2	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามภูมิลำเนาในจังหวัดและต่างจังหวัด	11
3	จำนวนและร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามภูมิลำเนา เป็นรายอำเภอ	12
4	อัตราการป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจรของประชากรจำแนกรายอำเภอ	13
5	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยอุบัติเหตุจำแนกตามเพศ	14
6	จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	15
7	จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามอาชีพของผู้ป่วย	16
8	จำนวนและร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามระยะเวลาเป็นเดือน	17
9	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยด้วยอุบัติเหตุในช่วงเวลาต่าง ๆ ของแต่ละวัน	18
10	จำนวนและร้อยละของสาเหตุการป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามสาเหตุ	19
11	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยจำแนกตามการดื่มสุรา	20
12	จำนวนและร้อยละของลักษณะบาดเจ็บและความรุนแรงของผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุ	21
13	จำแนกประเภทของผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุ	22
14	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยจำแนกตามอวัยวะที่ได้รับการบาดเจ็บ	23
15	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยจำแนกตามผลการรักษา	23
16	จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยจำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามวันในสัปดาห์	24
17	จำนวนคดีทางอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกรายเดือน	25
18	จำนวนและร้อยละของสาเหตุอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดตรัง	26
19	จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามเพศของผู้ขับขี่	27
20	จำนวนและร้อยละของรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง	28
21	จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิต	29

		หน้า
22	จำนวนและร้อยละของผู้เดินทางที่ทำให้ถูกรถชน ในจังหวัดศรี	30
23	จำนวนและร้อยละของลักษณะการวิ่งของรถ	31
24	จำนวนและร้อยละประเภทการฝ่าฝืน พรบ.จราจรที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร	32
25	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามสภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ	33
26	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของแสงสว่าง ขณะเกิดอุบัติเหตุ	33
27	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของถนนของ จุดที่เกิดเหตุ	34
28	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานที่เกิดอุบัติเหตุ	35
29	จำนวนและร้อยละระบบการเดินรถของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ	36
30	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามสภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุ	37
31	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะผิวจราจรของถนนที่เกิด อุบัติเหตุ	38
32	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ	38
33	จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของผิวจราจรของถนนที่ เกิดอุบัติเหตุ	39

บทที่ 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยได้รับการพัฒนาทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่เป็นมาตามลำดับ ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ.2504 เป็นต้นมา การพัฒนาประเทศรุดหน้าอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านการคมนาคม การขนส่ง การอุตสาหกรรม และการเกษตรกรรม ซึ่งจากรายงานกรมทางหลวง พบว่าปริมาณรถและปริมาณถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในปี พ.ศ. 2513 อัตราเท่ากับ 25.9 ต่อประชากรแสนคน เพิ่มขึ้นเป็น 29.3 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ.2519 และ 35.6 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2526 ซึ่งผลจากการคาดประมาณ ถ้าไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ของโรคได้ในปี พ.ศ. 2543 จะเพิ่มขึ้นเป็น 91.8 ต่อแสนประชากร (เอกสารพิมพ์แจกในการสัมมนา เรื่อง กลวิธีกำกับการดำเนินงานป้องกันควบคุมโรคไม่ติดต่อ ณ อำเภอ พัทลุง จังหวัดชลบุรี) และจากการศึกษาของธนาคารโลกพบว่าประเทศไทยต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เพียงอย่างเดียว ในปี พ.ศ.2525 มากกว่า 8,000 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 1 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (GNP) (กระทรวงสาธารณสุข 2533 :162-163)

จังหวัดตรัง เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีผลการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเจริญรุดหน้าอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2534 มีมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ 12,166.7 ล้านบาท เป็นอันดับห้าของภาคใต้ มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อคน 21,765 บาท และจากการสำรวจของสำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง ปี 2531-2537 มีรถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้น จำนวน 61,282 คัน (จาก 51,019 คัน ในปี 2531 เป็น 112,301 คัน ในปี พ.ศ.2537 คิดเป็นร้อยละ 120.1 (สำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง 2537 :1 เอกสารโรเนียว)

สถิติผู้ป่วยในโรงพยาบาลของรัฐที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นเช่นกัน กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2531 อัตราการป่วย 725.85 ต่อประชากรแสนคน และอัตราตาย 7.67 ต่อประชากรแสนคน เพิ่มขึ้นเป็น 1,384.79 และ 15.55 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ ในปี พ.ศ.2536พบว่า อัตราการตายเพิ่มขึ้น ร้อยละ 111.47 ในช่วงเวลา 6 ปี และสาเหตุการตายด้วยอุบัติเหตุจราจร เป็นสาเหตุการตายอันดับ 2 รองมาจากโรคหัวใจ นับว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญ ทำให้เกิดความพิการ สูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งงบประมาณของรัฐในการดูแลผู้ป่วยและผู้พิการอย่างมาก และนับวันจะทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ตามจำนวนประชากรที่เพิ่มความแออัดขึ้นและการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัด

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ในขณะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตรัง ยังไม่มีรายละเอียดข้อมูลพื้นฐานเพียงพอในการนำไปใช้ประกอบการวางแผนป้องกันและควบคุมปัญหาจากอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดตรังได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นเพื่อให้มีข้อมูลสำหรับนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการพิจารณาบริหารจัดการ วางแผนแก้ไข และควบคุมป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และช่วยประหยัดงบประมาณของรัฐได้อีกส่วนหนึ่ง คณะผู้วิจัยจึงเห็นความจำเป็น จะต้องดำเนินการศึกษาอุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดตรัง ครั้งนี้ ขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1 เพื่อศึกษาอัตราอุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดตรัง
- 2 เพื่อศึกษาลักษณะของผู้กระทำผิดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดตรัง
- 3 เพื่อศึกษาสถานที่และสภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดตรัง
- 4 เพื่อศึกษาความสูญเสียจากเกิดอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดตรัง

ความสำคัญและประโยชน์ของการวิจัย

จากการศึกษาวิจัย "อุบัติการณ์ และการตายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบกในจังหวัดตรัง" ครั้งนี้ สามารถทำให้ทราบกลุ่มประชากรเป้าหมายในอวัยวะที่บาดเจ็บ ประเภทของการรักษา ประเภทของรถ ระยะเวลา และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ในการนำมาใช้วางแผนควบคุม ป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในจังหวัดตรัง ต่อไป

และจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จะทำให้ผู้ที่ศึกษาต่อไปได้ใช้เป็นข้อมูลเพื่อการวางแผนการวิจัยในขั้นลึกต่อไปด้วย

บทที่ 2

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กิตติ พุฒิกานนท์ (๒๕๓๑:๒๕-๕๒) ศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง ระหว่างวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๒๘ ถึงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๒๙ พบว่า นักเรียนเดินทางไปกลับโรงเรียนโดยใช้รถโดยสารสองแถวหรือรถโดยสารประจำทางมากที่สุด (ร้อยละ ๓๗.๕) รองลงมาได้แก่ รถจักรยานสองล้อ (ร้อยละ ๒๗.๕) และใช้รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ ๑๘.๒) แต่ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ และพบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในกลุ่มนักเรียนที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

ก้าไธ ศรีชัยเวริ (๒๕๓๖:๓๑-๕๑) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาจังหวัดสระบุรี ปี พ.ศ.๒๕๓๕ พบว่า อุบัติเหตุเกิดในเพศชายร้อยละ ๕๕.๑ และเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของตนเอง

จางวรณ คังคะเกตุ (Kangkagate C. ๑๕๗๕) ศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.๒๕๑๕ พบว่า รถจักรยานยนต์มีความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด

ประพรศรี นรินทรีย์รักษ์ (๒๕๒๕:๑๐-๔๖) ศึกษาขนาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ตปี พ.ศ.๒๕๒๘ พบว่า ส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุพบสูงในช่วงอายุ ๑๔-๒๔ ปี เพศชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราเท่ากัน ๓.๕: ๑ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นโสด ร้อยละ ๕๘.๐ เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์และมีประสบการณ์ในการขับขี่รถอยู่ในช่วง ๑-๔ ปี

กรต โทนแก้ว (๒๕๒๕: ๒๒-๒๖, ๕๒-๖๕) ศึกษาขนาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา ปี พ.ศ.๒๕๒๗ พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๗๘.๘ เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่เป็นโสด นักเรียน นัก

ศึกษา ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ ๒๕.๗ รองลงมาได้แก่ อาชีพเกษตรกรกรรม และอาชีพรับจ้าง ร้อยละ ๑๘.๕ และร้อยละ ๑๘.๖ ตามลำดับ

ขงยุทธ สัจจาวณิชย์ และสุนทร ชมนันติ (๒๕๑๖:๓๑๓-๓๒๘) ศึกษาภัยพิบัติบนถนนหลวง และการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุบนถนนในจังหวัดเชียงใหม่ โดยการรวบรวมข้อมูลผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาลนครเชียงใหม่ (มกราคม ๒๕๑๔-มิถุนายน ๒๕๑๕) พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ ๕๖.๑ และผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนมากมีอายุระหว่าง ๑๕-๒๕ ปี

วนิดา กำจัดค์สกร (๒๕๒๕:๗๐-๘๕) ศึกษาผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลตากสิน ระหว่างวันที่ ๑-๓๑ มีนาคม ๒๕๓๐ พบว่า ช่วงอายุ ๒๓-๓๗ ปี เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ ๓๐.๕) ส่วนใหญ่เป็นโสด มีระดับการศึกษาในระดับประถมศึกษามากที่สุด ร้อยละ ๓๘.๑) ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๖๓.๓ เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบริเวณทางตรง ถนนลาดยางหรือถนนคอนกรีต ผู้ประสบอุบัติเหตุ ร้อยละ ๑๘.๖ยอมรับว่าดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ ๑๕.๓ ยอมรับว่ามีสภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติ ความเร็วของรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือความเร็วระหว่าง ๔๑ - ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ยังพบว่า รถที่ไม่เคยได้รับการตรวจเช็คเลยหรือรถที่ไม่ได้รับการตรวจเช็คเป็นประจำ เกิดอุบัติเหตุได้สูงถึงร้อยละ ๕๑.๗ ผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง ๑-๓ ปี จะประสบอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ยาวนานกว่า และพบว่า รถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถที่มีอายุการใช้งานน้อยกว่า ๑ ปี

วนิดา เมธาลักษณ์ (๒๕๓๔:๓๕๐) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลสังกัดกรุงเทพมหานครในระหว่างวันที่ ๑ มกราคม ถึงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔ จำนวน ๓๐๐ รายพบว่า ช่วงอายุ ๒๐-๒๔ ปี ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ ๒๖.๐) ส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๕๕.๐) เป็นโสดมีการศึกษาระดับประถมศึกษาและมีอาชีพรับจ้างมากที่สุด (ร้อยละ ๗๕) นอก

จากนี้ยังพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีประสบการณ์การขับขีรถน้อยอยู่ในช่วง ๑-๓ ปี (ร้อยละ ๓๘.๐) และมีการดื่มสุราก่อนขับขีรถจักรยานยนต์เป็นบางครั้ง (ร้อยละ ๓๑.๓) และรถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานน้อยอยู่ในช่วง ๑-๓ ปี

วิจิตร บุญยะโหดระ และคณะ (๒๕๒๕) ศึกษาการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.๒๕๑๕-๒๕๒๒ พบว่า ประมาณ ๓ ใน ๔ ของกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย ส่วนใหญ่ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อยู่ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุ ๑๔-๒๔ ปี) และกลุ่มวัยผู้ใหญ่ (อายุ ๒๕-๓๕ ปี) อาชีพรับจ้างได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์สูงสุด

วิจิตร บุญยะโหดระ (๒๕๓๐:๕-๕๓) ศึกษาภาวะบาดเจ็บของอุบัติเหตุในประเทศไทย ในปีพ.ศ.๒๕๒๒-๒๕๒๕ พบว่าอุบัติเหตุในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์พบในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ๔ เท่า มีระดับการศึกษาในชั้นประถมศึกษามากที่สุด ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์น้อยอยู่ในช่วง ๑-๓ ปี นอกจากนี้ยังพบว่า รถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานอย่างมาก ๑ ปี และเกือบ ๑ ใน ๔ ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ดื่มสุราก่อนการเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ ๑๕ ของผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความตึงเครียดและหมกหมุ่นภายในจิตใจ

ศิริวรรณ จันทร์วิโรจน์ (๒๕๒๘:๓๕-๔๓) ศึกษาวิธีการวิเคราะห์สถิติผู้ป่วยอุบัติเหตุของโรงพยาบาลในเขตกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ.๒๕๒๔-๒๕๒๖ พบว่า อุบัติเหตุจราจรเกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ในด้านสถานภาพสมรสไม่ว่าจะเป็นโสดหรือแต่งงานแล้วมีลักษณะการเสี่ยงต่ออุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน

อนันต์ ตันมุขกุล (๒๕๒๐: ๑๘๑-๑๘๑) ศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของโรงพยาบาลศิริราชในปี พ.ศ.๒๕๑๖-๒๕๑๗ พบว่า ช่วงอายุ ๑๕-๓๐ ปี ซึ่งเป็นวัยที่โลดโผนและมีความนิยมใช้รถจักรยานยนต์สูงได้รับอุบัติเหตุมากที่สุด และพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุขับรดด้วยความเร็วสูงเกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความรุนแรงของการบาดเจ็บจะสูงขึ้นเป็น ๓ ถึง ๓๐ เท่า และถ้าความเร็วสูงกว่า ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตราการตายสูงถึง ๓๐ เท่า ของความเร็วต่ำกว่า ๒๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ดำรงค์ แจ่มใจ (๒๕๓๖:๕๕-๕๘,๖๓-๖๔) ศึกษาขนาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๘๐.๕) เป็นเพศชายอายุ ระหว่าง ๑๖-๓๐ ปี (ร้อยละ ๕๑.๗) มีสถานภาพสมรสคู่มากที่สุด (ร้อยละ ๕๕.๗) รองลงมาเป็นโสด (ร้อยละ ๓๕.๘) มีการศึกษาระดับประถมศึกษา อาชีพเกษตรกร รายได้เฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง ๒,๐๐๑-๔,๐๐๐ บาท ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๘๐.๕) เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยที่เมาสุราขณะขับขี่ร้อยละ ๒๓.๕ และยังพบว่า ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า ๑๐ ปี (ร้อยละ ๓๐.๔๕) ความเร็วรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ น้อยกว่า ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๓๗.๕๐) และ ๕๑-๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ร้อยละ ๓๕.๑๕)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

ในการศึกษา "อุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดศรีสะเกษ" ครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจแบบย้อนหลัง(Retrospective Survey Research) โดยได้ดำเนินการเพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นระบบ บรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัย สามารถอธิบายอุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดศรีสะเกษ ผู้วิจัยจึงได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้ คือ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. การศึกษาผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก

1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่เข้ารับบริการในโรงพยาบาลของรัฐของจังหวัดศรีสะเกษ ในปีพ.ศ. 2536 จำนวน 7,479 คน

1.2 กลุ่มตัวอย่าง

1.2.1 ประชากรที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐ จำนวน 8 แห่ง ในปี พ.ศ. 2536 จำนวน 383 คน ซึ่งได้มาโดย

- การหาร้อยละของผู้เข้ารับการรักษาพยาบาลด้วยอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาลของรัฐ ทั้งหมด 8 แห่ง ในปี พ.ศ. 2536 แล้วแบ่งสัดส่วนของตัวอย่างให้กระจายทุกอำเภอตามร้อยละของการป่วย จึงหาจำนวนตัวอย่างผู้ป่วยจากโรงพยาบาล ต่าง ๆ ดังนี้คือ

การคำนวณจำนวนตัวอย่าง

ชื่อโรงพยาบาล	จำนวนป่วย (คน)	ร้อยละ (%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)
รพ. ตรัง	2,602	34.79	133
รพ. ห้วยยอด	989	13.22	51
รพ. ปะเหลียน	443	5.92	23
รพ. ย่านตาขาว	1,282	17.14	66
รพ. กันตัง	1,186	15.85	61
รพ. สีเกา	451	6.03	23
รพ. วังวิเศษ	368	4.92	18
รพ. นาโยง	158	2.11	8
รวม	7,479	100.00	383

2. การศึกษาผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง

ศึกษาผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก ที่มีคดีในสถานีตำรวจภูธรทุกแห่งในจังหวัดตรัง
จำนวน 141 ราย จากจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจร ทั้งหมด 144 คดี

วิธีการเก็บข้อมูล

เมื่อได้จำนวนตัวอย่างของแต่ละโรงพยาบาลแล้ว ใช้วิธีการเรียงลำดับเลขที่
ทั่วไปของผู้ป่วยอุบัติเหตุ และใช้จำนวนตัวอย่างเป็นตัวหารจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทั้งหมด
ของแต่ละโรงพยาบาล ในปี 2536 (Cluster) และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง (simple Random
Sampling) เลขที่เริ่มต้น (Random start) และบวกกับจำนวนตัวอย่าง(ตัวหาร) เพื่อหา
ค่าเลขที่ผู้ป่วยในลำดับต่อไป

การจัดเก็บข้อมูล แบบitudinal จากบัตรผู้ป่วย (OPD card)

ประชากรที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่มีคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในสถานี่ตำรวจภูธร
ระดับอำเภอ ทุกแห่ง รวมทั้งหมด 141 คดี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบบันทึกข้อมูล(Questionnaires) และแบบรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก
ที่คณะผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยมีขั้นตอนดำเนินการดังนี้

1.1 ศึกษาเอกสาร ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน
ของผู้วิจัย เพื่อรวบรวมข้อมูลเป็นแนวทางในการสร้างแบบบันทึกข้อมูล

1.2 นำแบบบันทึกข้อมูล ไปทดลองบันทึกเพื่อทดสอบแหล่งความครบถ้วนของข้อมูล แล้วนำ
ข้อมูลมาทดสอบการวิเคราะห์เพื่อทดสอบความเป็นไปได้ในการค้นหาคำตอบจากการวิจัย ครั้งนี้

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/PC สถิติที่
ใช้เป็นสถิติบรรยาย ได้แก่ ร้อยละ สัดส่วน ค่าเฉลี่ย

บทที่ 4
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ผู้ป่วยที่รับบริการในโรงพยาบาลของรัฐ

ตารางที่ 1

จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยและตายด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดตรัง
ที่รักษาในโรงพยาบาลของรัฐปี พ.ศ.2536

โรงพยาบาล	ผู้ป่วยนอกและใน		ตาย จำนวน	อัตราส่วน ผู้ป่วย ต่อ ผู้เสียชีวิต
	จำนวน	ร้อยละ		
1. รพ.ตรัง	2,602	34.79	62	2.38
2. รพ.ย่านตาขาว	1,282	17.14	4	0.31
3. รพ.กันตัง	1,186	15.85	1	0.08
4. รพ.ห้วยยอด	989	13.22	7	0.70
5. รพ.สิเกา	451	6.03	1	0.22
6. รพ.ปะเหลียน	443	5.92	9	2.03
7. รพ.วังวิเศษ	368	4.92	0	
8. รพ.นาโยง	158	2.11	0	
รวม	7,479	100.00	84	1.12

จากตารางที่ 1 พบว่า จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐของจังหวัดตรัง มีอัตราการตายร้อยละ 1.12 โดยมีอัตราการตายสูงที่สุดในโรงพยาบาลตรังคือร้อยละ 2.38 ซึ่งเป็นโรงพยาบาลทั่วไป ทั้งนี้ น่าจะเกิดจากสาเหตุการส่งต่อผู้ป่วยจากโรงพยาบาลชุมชนและโรงพยาบาลตรังตั้งอยู่ศูนย์กลางของจังหวัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุโอกาสที่จะส่งผู้ป่วยหนักเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลตรังมากกว่าโรงพยาบาลอื่น ๆ และในระดับโรงพยาบาลชุมชนโรงพยาบาลปะเหลียนมีอัตราการป่วยตายสูงที่สุด คือร้อยละ 2.03

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรและเข้ารับการรักษานในโรงพยาบาล
ของรัฐจังหวัดตรัง ปี 2536

ผู้ป่วยที่ประสบ อุบัติเหตุ	การป่วย	
	จำนวน	ร้อยละ
ในจังหวัดตรัง	357	93.21
ต่างจังหวัด	26	6.79
รวม	383	100.00

จากตาราง 2 พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เข้ารับการรักษานในโรงพยาบาล
ของรัฐในจังหวัดตรังร้อยละ 93.21ส่วนใหญ่ เป็นประชากรในจังหวัดตรัง และเป็นประชากรต่าง
จังหวัดร้อยละ 6.79

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามภูมิลำเนาเป็นรายอำเภอ
ของจังหวัดตรัง ประจำปี 2536

อำเภอ	จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ	
	คน	ร้อยละ
1. อ. เมือง	80	22.4
2. อ. กันตัง	67	18.77
3. อ. ปะเหลียน	44	12.32
4. อ. ป่านตาขาว	47	13.17
5. อ. สіเกา	25	7.00
6. อ. ท้ายยอด	33	9.24
7. อ. วังวิเศษ	26	7.28
8. อ. นาโยง	19	5.32
9. อ. รัชฎา	16	4.48
รวม	357	100.00

จากตารางที่ 3 พบว่า จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภอเมืองตรัง
คือร้อยละ 22.40 รองลงมาคืออำเภอกันตัง และอำเภอป่านตาขาว ร้อยละ 18.17 และ 13.17
ตามลำดับ

ตารางที่ 4 อัตราการป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจรของประชากรจำแนกรายอำเภอ
ของจังหวัดตรัง ปี พ.ศ. 2536

อำเภอ	การป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจร		
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	จำนวนป่วย (คน)	อัตราป่วยต่อแสน
อ. เมืองตรัง	80	1562	1177
อ. กันตัง	67	1308	1816
อ. ปะเหลียน	44	859	1220
อ. ย่านตาขาว	47	917	1568
อ. สіเกา	25	488	1794
อ. ห้วยยอด	33	644	754
อ. วังวิเศษ	26	507	1627
อ. นาโยง	19	371	931
อ. รัชฎา	16	312	1354
อำเภอ	357	6971	1291

จากตาราง 4 พบว่า อัตราการป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจรของประชากรในจังหวัดตรัง
พบส่วนใหญ่เป็นของประชากรอำเภอกันตัง รองลงมาคืออำเภอสิเกาและอำเภอวังวิเศษตามลำดับ
และพบอัตราการป่วยต่ำสุดที่อำเภอห้วยยอดและอำเภอนาโยง ตามลำดับ

ตารางที่ 5

จำนวน/ร้อยละของผู้ป่วยอุบัติเหตุจำแนกตามเพศ
จังหวัดตรัง ปี 2536

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	262	68.4
หญิง	121	31.6
รวม	383	100.0

จากตาราง 5 พบว่าผู้ป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นเพศชาย ร้อยละ 68.4 และเป็นเพศหญิงเพียงร้อยละ 31.6 เท่านั้น

ตารางที่ 6

จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจังหวัดตรัง จำแนกตามกลุ่มอายุ

กลุ่มอายุ	จำนวน	ร้อยละ
< 10	27	7.0
11 - 20	124	32.4
21 - 30	109	28.5
31 - 40	56	14.6
41 - 50	31	8.1
51 - 60	17	4.4
61 - 70	10	2.6
มากกว่า 70 ปี	1	.3
ไม่ทราบ	8	2.1
รวม	383	100.0

จากตาราง 6 พบว่า ผู้ป่วยอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 11-20 ปี ร้อยละ 32.4 รองลงมาอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 28.5 และผู้ป่วยที่มีอายุมากกว่า 70 ปี น้อยที่สุด ร้อยละ 0.3

ตารางที่ 7

จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจังหวัดตรัง จำแนกตามอาชีพของผู้ป่วย
จังหวัดตรัง ปี 2536

อาชีพ	ผู้ป่วย	
	จำนวน	ร้อยละ
1. เกษตรกรรม	134	35.0
2. รับจ้าง	93	24.3
3. นักเรียน/นักศึกษา	53	13.8
4. ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	22	5.7
5. ค้าขาย	16	4.2
6. อื่น ๆ	38	9.9
7. ไม่ทราบ	27	7.0
รวม	383	100.00

จากตาราง 7 พบว่าผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง ร้อยละ 35.0 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม รองลงมาคือประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 24.3 และ นักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 13.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 8

จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามระยะเวลาเป็นเดือน
ของจังหวัดตรัง ปี 2536

เดือน	จำนวนผู้ป่วย	ร้อยละ
1. มกราคม	32	8.4
2. กุมภาพันธ์	30	7.8
3. มีนาคม	33	8.6
4. เมษายน	24	6.3
5. พฤษภาคม	27	7.0
6. มิถุนายน	38	9.9
7. กรกฎาคม	33	8.6
8. สิงหาคม	34	8.9
9. กันยายน	26	6.8
10. ตุลาคม	37	9.7
11. พฤศจิกายน	34	8.9
12. ธันวาคม	28	7.3
ไม่ทราบ	7	1.8
รวม	383	100.00

จากตาราง 8 พบว่าการป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดตรัง ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างเดือนหรือฤดูกาลมากนัก เดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือเดือนมิถุนายน และรองลงมาคือเดือนตุลาคมและเดือนพฤศจิกายน ตามลำดับ

ตารางที่ 9

จำนวน/ร้อยละ ของผู้ป่วยด้วยอุบัติเหตุในช่วงเวลาต่าง ๆ ของแต่ละวัน
จังหวัดตรัง ปี 2536

ระยะเวลา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
00.00 - 06.00	27	7.05
06.01 - 12.00	88	22.97
12.01 - 18.00	131	34.20
18.01 - 24.00	93	24.28
ไม่ทราบ	44	11.48
รวม	383	100.00

จากตาราง 9 พบว่าช่วงเวลาที่มีผู้ป่วยประสบอุบัติเหตุและเข้ารับการรักษาน
โรงพยาบาลมากที่สุด คือช่วงเวลากลางเที่ยง (12.01-18.00 น)คือร้อยละ 34.20
และรองลงมาคือช่วงเวลาค่ำ(18.01-24.00น)ร้อยละ 24.28

ตารางที่ 10

จำนวน/ร้อยละของสาเหตุการป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามสาเหตุ
จังหวัดตรัง ปี 2536

	จำนวน	ร้อยละ
1. ล้มมอเตอร์ไซด์	145	37.9
2. รถมอเตอร์ไซด์ชนกัน	64	16.7
3. รถมอเตอร์ไซด์ชนรถยนต์	34	8.9
4. รถมอเตอร์ไซด์ชนสัตว์	20	5.2
5. คนถูกรถชน(ไม่ระบุรถ)	15	3.9
6. รถจักรยานชนคน	10	2.6
7. รถยนต์พลิกคว่ำ	8	2.1
8. รถยนต์ชนรถยนต์	6	1.6
9. รถยนต์ชนคน	2	0.5
10. อื่น ๆ	35	9.1
11. ไม่ทราบสาเหตุ	38	9.9
รวม	383	100.00

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ส่วนใหญ่เกิดจากล้มมอเตอร์ไซด์ ร้อยละ 37.9 รองลงมาคือรถมอเตอร์ไซด์ชนกัน ร้อยละ 16.7 และไม่ทราบสาเหตุ 9.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยอุบัติเหตุจำแนกตามการดื่มสุรา

การดื่มสุราก่อนหรือขณะ เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ดื่ม	20	5.2
ไม่ดื่ม	263	94.8
รวม	283	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า ผู้ป่วยที่ดื่มสุรา และประสบอุบัติเหตุ มีเพียงร้อยละ 5.2 เท่านั้น
แต่ส่วนใหญ่ไม่ได้ดื่มสุรามิมากถึงร้อยละ 94.8

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะบาดแผลและความรุนแรง

ลักษณะของบาดแผล	จำนวน	ร้อยละ
1. ไม่มีบาดแผล	12	3.1
2. แผลถลอก	196	51.2
3. แผลฉีกขาด แผลลึก	115	30.0
4. กระดูกหัก	37	9.7
5. หมดสติ	16	4.2
6. ไม่ทราบ	7	1.8
รวม	383	100.00

จากตาราง 12 พบว่าลักษณะของบาดแผลของผู้ป่วยอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นแผลถลอก ร้อยละ 51.2 และรองลงมาคือแผลฉีกขาดและแผลลึก ร้อยละ 30 อย่างไรก็ตามการบาดเจ็บที่สำคัญคือการหมดสติประมาณร้อยละ 4.2 ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความพิการทางสมองได้ด้วย

ตารางที่ 13

จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทของผู้ป่วย

ประเภทของผู้ป่วย	จำนวน	ร้อยละ
ผู้ป่วยนอก	275	71.8
ผู้ป่วยใน	99	25.8
สังเกตอาการ	2	0.5
อื่น ๆ	7	1.9
รวม	383	100.00

จากตาราง 13 พบว่าผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก และเข้ารับการรักษากลายเป็นผู้ป่วยนอกมากที่สุด คือร้อยละ 71.8 รองลงมาเป็นผู้ป่วยใน ร้อยละ 25.8 และสังเกตอาการเพียงร้อยละ 0.5 และนอกจากนั้นสามารถกลับบ้านได้

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยอุบัติเหตุจำแนกตาม อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ

อวัยวะ	จำนวน	ร้อยละ
ศีรษะ	167	43.60
ขา	156	40.73
แขน	155	40.46
ลำตัว	48	12.53
คอ	8	2.08

จากตาราง 14พบว่าผู้ป่วยอุบัติเหตุ ร้อยละ 43.6 จะบาดเจ็บที่ศีรษะซึ่งเป็นอวัยวะที่สำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานสมอง และรองลงมาคือแขนและขา บาดเจ็บประมาณ ร้อยละ 40.73 และ 40.46 ตามลำดับ

ตารางที่ 15

ผลการรักษา

ผลการรักษา	จำนวน	ร้อยละ
หาย	191	52.90
พิการ	2	0.55
ตาย	2	0.55
ส่งตรวจรักษาต่อ	19	5.26
ไม่สมัครใจรักษา	11	2.90
ไม่ทราบ	158	40.72
รวม	383	100.00

ผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก ประมาณ ร้อยละ 52.90 หายจากการป่วย แต่ที่มีการตาย ประมาณร้อยละ 1 ซึ่ง เป็นการสูญเสียที่รุนแรงพอสมควร จึงจำเป็นต้องรณรงค์ให้มีการลดอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรังให้ลดลงน้อยที่สุด ต่อไป

2 . ผลการวิเคราะห์ผู้ป่วยที่มีคดีจากสถานตำรวจภูธร

ตารางที่ 16 การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง จำแนกวันในสัปดาห์

วัน	จำนวนผู้ประสบ อุบัติเหตุ (คน)	ร้อยละ
อาทิตย์	22	15.6
จันทร์	11	7.8
อังคาร	25	17.7
พุธ	10	7.1
พฤหัสบดี	18	12.8
ศุกร์	28	19.9
เสาร์	26	18.4
ไม่ทราบ	1	.7
รวม	141	100.00

จากตาราง 16 พบว่าผู้ป่วยส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุในวันศุกร์ คือร้อยละ 19.9 รองลงมา คือวันเสาร์ ร้อยละ 18.4

ตารางที่ 17 จำนวนคดีทางอุบัติเหตุจราจรทางบก ในจังหวัดตรัง ปี 2536 จำแนกรายเดือน

เดือน	จำนวนคดี (ครั้ง)	ร้อยละ
มกราคม	11	7.8
กุมภาพันธ์	9	6.4
มีนาคม	12	8.5
เมษายน	15	10.6
พฤษภาคม	26	18.4
มิถุนายน	10	7.1
กรกฎาคม	15	10.6
สิงหาคม	8	5.7
กันยายน	11	7.8
ตุลาคม	4	2.8
พฤศจิกายน	4	2.8
ธันวาคม	15	10.6
ไม่ทราบ	1	.7
รวม	141	100.0

จากตารางที่ 17 พบว่าอุบัติเหตุเกิดมากที่สุดประมาณเดือนพฤษภาคม รองลงมาคือ เมษายน กรกฎาคม และเดือนธันวาคม

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุอุบัติเหตุจราจร
ในจังหวัดตรัง

ลักษณะอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. รถชนคน	14	9.9
2. รถชนกัน	114	80.9
3. รถชนจักรยาน	5	3.5
4. รถชนรถเลื่อน หรือรถลาก	1	.7
5. รถชนสิ่งก่อสร้าง	3	2.1
6. รถคว่ำ	1	.7
7. รถตกถนน	1	.7
8. ไม่ทราบ	2	1.4
รวม	141	100.0

จากตาราง 18 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากรถชนกัน ประมาณร้อยละ
ร้อยละ 80.9 รองลงมาคือรถชนร้อยละ 9.9

ตารางที่ 19 การเกิดอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดตรัง จำแนกตามเพศของผู้ขับขี่รถที่ทำให้เกิดเหตุและคู่กรณี

เพศ	รถที่ทำให้เกิดเหตุ		คู่กรณี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	114	80.9	92	65.2
หญิง	11	7.8	25	17.7
ไม่ทราบ	16	11.3	24	17.0
รวม	141	100.0	141	100.0

ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทของรถที่ทำให้
เกิดอุบัติเหตุจราจรทางในจังหวัดตรัง

ประเภทรถ	ผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ		คู่กรณี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. จักรยาน	1	.7	4	2.8
2. รถจักรยานยนต์	43	30.5	72	21.1
3. รถยนต์	43	30.5	19	13.5
4. รถกระบะ	25	17.7	18	12.8
5. รถบรรทุก	17	12.1	3	2.1
6. รถสามล้อ	4	2.8	0	0
7. รถแทรกเตอร์	1	.7	0	0
8. ไม่ทราบ	7	5.0	25	17.7
รวม	141	100.0	141	100.0

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกที่
ก่อให้เกิดการเสียชีวิต

ความรุนแรง	ผู้ก่อให้เกิดเหตุ		คู่กรณี	
	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ (%)	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ (%)
ไม่มีผู้เสียชีวิต	137	97.2	112	79.4
มีผู้เสียชีวิต	4	2.8	29	20.6
รวม	141	100.0	141	100.0

จากตาราง 21 พบว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิต
ร้อยละ 2.8 ขณะที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถคู่กรณีเสียชีวิตร้อยละ 20.6

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของ ประเภทผู้เดินถนนที่ทำให้ถูกรถชน ในจังหวัดตรัง

ลักษณะอุบัติเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. ไม่ข้ามทางม้าลาย	6	46.2
2. ผ่าฝืนสัญญาณ	1	7.7
3. ลังเลใจ	1	7.7
4. เดินบนผิวจราจร ตามเส้นทางเดินรถ	2	15.4
5. เล่นบนถนน	1	7.7
6. วิ่งตัดหน้ารถ	1	7.7
7. เมาสูรา	1	7.7
รวม	13	100.0

จากตาราง 22 พบว่า ผู้ป่วยเดินถนนที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่ข้ามทางม้าลาย ร้อยละ 46.2 รองลงมาเดินบนทางจราจร ร้อยละ 15.4

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะการวิ่งของรถ

ลักษณะการวิ่งของรถ	รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ		คู่กรณี	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. รถวิ่งตรงไป	107	75.9	88	62.4
2. เลี้ยวขวา	19	13.5	18	12.8
3. เลี้ยวซ้าย	1	.7		0.0
4. เลี้ยวกลับรถ			1	.7
5. เบาหรือหยุดรถ			1	.7
6. ออกจากทางวิ่ง	3	2.1		0
7. ออกจากที่จอด	1	.7	1	.7
8. จอดอยู่			3	2.1
9. ถอยหลัง	1	.7	0	0.0
10. แซงรถ	4	2.8	5	3.5
11. หลบรถ คน สิ่ง	1	.7	0	0.0
ขี่ควาง	4	2.8	24	17.0
12. ไม่ทราบ				
รวม	141	100.0	141	100.0

ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทการฝ่าฝืน
พ.ร.บ.จราจร ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดศรี

ประเภทฝ่าฝืน พ.ร.บ. จราจร	จำนวน	ร้อยละ
1. ขับรถขณะมีเมเา	3	2.1
2. ขับรถเกินอัตราที่ กฎหมายกำหนด	71	50.4
3. ไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ ไปก่อน	17	12.1
4. ตามกระชั้นชิด	12	8.5
5. เลี้ยวตัดหน้า	11	7.8
6. เมาสุรา	2	1.4
7. ขับรถคล่อมเส้น	5	3.5
8. ขับรถผิดช่องทาง	3	2.1
9. ฝ่าฝืนเครื่องหมาย จราจร	1	.7
10. แชรรถในที่คับขัน	6	4.3
11. ไม่ทราบ	10	7.1
รวม	141	100.0

จากตารางที่ 24 พบว่าผู้ขับรถและประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ขับรถเร็ว
เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 50.4 รองลงมาไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิ
ไปก่อน ร้อยละ 12.1

ตารางที่ 25 สภาพอากาศขณะเกิดอุบัติเหตุ

สภาพอากาศ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. แจ่มใส	94	66.7
2. มีดกครึ้ม	41	29.1
3. ฝนตก	5	3.5
4. หมอกควัน	1	.7
รวม	141	100.0

จากตาราง 25 พบว่า สภาพอากาศขณะเกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นอากาศแจ่มใส ร้อยละ 66.7 รองลงมาคืออากาศมีดกครึ้มร้อยละ 29.1

ตารางที่ 26 ลักษณะของแสงสว่างขณะเกิดอุบัติเหตุ

แสงสว่าง	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. กลางวัน	87	67.7
2. หัวค่ำ	20	14.2
3. ค่ำมืด	29	20.6
4. เข้าตรู่	5	3.5
รวม	141	100.0

จากตาราง 26 พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในเวลากลางวันร้อยละ 67.2 รองลงมาคือ ตอนค่ำมืดร้อยละ 20.6

ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของถนน ณ จุดที่เกิดเหตุ

สภาพจุดที่เกิดเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. เลี้ยวทางแยก	15	10.6
2. ตรอกหรือซอย	2	1.4
3. ทางข้าม	1	.7
4. หัวเลี้ยวทางแยกที่ มองไม่เห็น	1	.7
5. ไม่ระบุ	122	86.5
รวม	141	100.0

จากตาราง 27 พบว่าจุดที่เกิดเหตุบริเวณทางแยกประมาณร้อยละ 10.6

ตารางที่ 28. จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามย่านที่เกิดอุบัติเหตุ

ย่านที่เกิดเหตุ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. ใกล้โรงงาน	1	.7
2. ย่านการค้าธุรกิจ	35	24.8
3. ย่านที่อยู่อาศัย	49	34.8
4. โรงเรียน	4	2.8
5. โรงมโหรีสห	2	1.4
6. สถานที่ราชการ	4	2.8
7. ที่โล่งแจ้ง	32	22.7
8. อื่น ๆ ระบุ	8	5.7
9. ไม่ระบุ	6	4.3
รวม	141	100.0

จากตาราง 28 พบว่าบริเวณที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัย ร้อยละ 34.8 รองลงมาคือย่านธุรกิจ ร้อยละ 24.8

ตารางที่ 29 ระบบการเดินรถของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

ระบบการเดินรถ	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1.รถวิ่งทางเดียว1ช่องทาง	3	2.1
2.รถวิ่งทางเดียว2ช่องทาง	37	26.2
3.รถวิ่งทางเดียว3ช่องทาง	1	.7
4.รถวิ่งทางเดียวไม่กำหนด ช่องทาง	2	1.4
5.รถวิ่งสวนทาง	93	66.0
6.ไม่ระบุ	5	3.5
รวม	141	100.0

จากตาราง 29 การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในระบบการเดินรถของถนนที่รถวิ่งสวนทางกันมากที่สุดคือร้อยละ 66.0 รองลงมาคือรถวิ่งทางเดียว 2 ช่องทาง ร้อยละ 26.2

ตารางที่ 30 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกสภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

สภาพถนน	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. เป็นหลุมขรุขระ	1	.7
2. ระหว่างการก่อสร้าง	1	.7
3. ทางแคบ	4	2.8
4. สะพานแคบ	3	2.1
5. ดี	131	92.9
6. ไม่ระบุ	1	.7
รวม	141	100.0

จากตาราง 30 การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดที่สภาพถนนดี ร้อยละ 92.9
รองลงมาคือทางแคบ ร้อยละ 2.8

ตารางที่ 31 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะผิวจราจรของถนน
ที่เกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะผิวจราจร	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. แห้ง	127	90.1
2. เปียก	11	7.8
3. ไม่ระบุ	3	2.1
รวม	141	100.0

ตารางที่ 32 ลักษณะของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะถนน	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. ทางตรง	106	75.2
2. ทางแยก	19	13.5
3. ทางลาดชัน	2	1.4
4. สูงชัน	1	.7
5. ทางโค้ง	11	7.8
6. ไม่ระบุ	2	1.4
รวม	141	100.0

ตารางที่ 33 จำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะของผิวจราจรของ
ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

ผิวจราจร	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
1. คอนกรีต	6	4.3
2. ลาดยาง	123	87.2
3. กรวด	10	7.1
4. ลูกรีง	1	.7
5. ดิน	1	.7
รวม	141	100.0

จากตาราง 33 พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนถนนลาดยาง ร้อยละ 87.2

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

รายงานการศึกษาผู้ป่วยที่รับบริการในโรงพยาบาลของรัฐ

อุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของจังหวัดตรัง โดยมีอุบัติการณ์ของการบาดเจ็บและตายสูงขึ้นตามลำดับทุกปี ข้อมูลผู้ป่วยด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบกในโรงพยาบาลของรัฐ จ.ตรัง พบอุบัติการณ์เท่ากับ 725, 964, 1,085, 1,092, 1,243 และ 1,385 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับใน ปี พ.ศ.2531 - 2536 นอกจากปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาทางสาธารณสุขที่สำคัญ ยังเป็นปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม ที่สำคัญของจังหวัดตรังด้วย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ร่วมกับสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ร่วมมือในการศึกษาวิจัยปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของจังหวัดตรัง พิจารณาคัดเลือกปัญหาดังกล่าวเพื่อการศึกษาและหาแนวทางในการแก้ปัญหาต่อไป วัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาอัตราอุบัติการณ์และการตายจากอุบัติเหตุของการจราจรในจังหวัดตรังศึกษาลักษณะทางบุคคล เวลา ของผู้ได้รับบาดเจ็บ ตลอดจนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

วิธีการศึกษา สุ่มตัวอย่าง 383 คนจากประชากรผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุทางการจราจรในจังหวัดตรัง ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐ ในช่วงเวลา 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2536 โดยวิธี

แบบสอบถาม บันทึกจากบัตรประจำตัวผู้รับบริการ (รบ. 1 ต 02) ในขณะบัตร

ผลการศึกษา ผู้ป่วยและตายในการศึกษาคัดครั้งนี้จำนวน 383 ราย ส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 68

อยู่ในกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ถึงร้อยละ 40 รองลงมาอายุ 21 - 30 ร้อยละ 29 และ อายุ 31 - 40

ปี ร้อยละ 15 ผู้ป่วยส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรม และ รับจ้างร้อยละ 35 และ 24 ตามลำดับ

เหตุเกิดที่จังหวัดตรังร้อยละ 93.21 เหตุเกิดในเวลา 12.01-18.00 น.มากที่สุดคือร้อยละ 34 เวลา

18.01-24.00 ร้อยละ 27 และ เวลา 06.01-12.00 เดือนที่เกิดไม่มีความแตกต่างที่ชัดเจน ลักษณะ

การเกิดอุบัติเหตุเป็นการล้มจากรถมอเตอร์ไซด์ร้อยละ 37.9 รถมอเตอร์ไซด์ชนคนร้อยละ 16.7 รถมอ

เตอร์ไซด์ชนรถยนต์ร้อยละ 9 มีบันทึกการดื่มสุราของผู้ประสบเหตุร้อยละ 5 ความรุนแรงของการบาดเจ็บ

เป็นผู้ป่วยนอกร้อยละ 72 ผู้ป่วยในร้อยละ 26 ลักษณะบาดแผล เป็นแผลถลอก ร้อยละ 51.2 แผลฉีกขาด

และแผลลึก ร้อยละ 32 กระดูกหักร้อยละ 9 หมดสติร้อยละ 4 และอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บศีรษะร้อยละ

44 ขา ร้อยละ 41 แขน ร้อยละ 40 ลำตัว ร้อยละ 13 ผลการรักษา หายร้อยละ 53 พิการ

ร้อยละ 0.6 ตายร้อยละ 0.6 ส่งต่อร้อยละ 5

รายงานการศึกษาจากคดีผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก

จากการศึกษาคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกของจังหวัดตรัง ในปี พ.ศ. 2536 จากแบบรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในสถานีภูธรระดับอำเภอ ทั้งหมด 9 แห่งจำนวน 141 คดี จากจำนวนคดีทั้งหมด 144 คดี พบว่า

การเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในจังหวัดตรัง เกิดจากสาเหตุรถชนกันร้อยละ 80.9 รองลงมาคือรถชนคน ร้อยละ 9.9 และรถชนจักรยาน ร้อยละ 3.5 นอกจากนั้น จะเป็นรถชนสิ่งก่อสร้าง รถพลิกคว่ำ รถตกถนน และรถชนรถลาก วันที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ วันศุกร์ ร้อยละ 19.9 รองลงมาคือวันเสาร์ วันอังคาร และวันอาทิตย์ ร้อยละ 18.4, 17.7 และ 15.6 ตามลำดับ เดือนที่เกิดคดีมากที่สุดคือเดือนพฤษภาคม ร้อยละ 18.4 รองลงมาคือ เดือนเมษายน กรกฎาคม และเดือนธันวาคม ประมาณเดือนละ 10.6 รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่จะเป็นรถยนต์หรือรถกระบะ ร้อยละ 48.2 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 30.5 รถคู่กรณีส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51.1 รองลงมาคือรถยนต์หรือรถกระบะ ร้อยละ 26.3 ผู้ขับขี่รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นผู้ชายร้อยละ 80.9 และคู่กรณีส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย ร้อยละ 65.2

ความรุนแรงของคดี รถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจะทำให้มีผู้โดยสารในรถรวมทั้งผู้ขับขี่ เสียชีวิต ร้อยละ 2.8 ส่วนรถของคู่กรณีจะมีผู้เสียชีวิตมากกว่า คือสูงถึงร้อยละ 20.6

ในกรณีที่รถชนคนเดินถนน เกิดจากคนเดินข้ามถนนที่ไม่ข้ามทางม้าลาย ร้อยละ 46.2 รองลงมาคือคนเดินบนผิวจราจรตามเส้นทางจราจร นอกจากนั้น จะเป็นการฝ่าฝืนสัญญาณ การล้งเล็จ การเล่นบนถนน การวิ่งตัดหน้ารถ และการเมาสุรา

การฝ่าฝืน พรบ.จราจรที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดตรัง ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดถึงร้อยละ 50.4 รองลงมาคือการไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน ร้อยละ 12.1 การขับรถตามในระยะกระชั้นชิด ร้อยละ 8.5 และการเลี้ยวตัดหน้า ร้อยละ 7.8

ลักษณะการวิ่งของรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่จะวิ่งตรงไป ประมาณ ร้อยละ 75.9 รองลงมาคือการเลี้ยวขวา ร้อยละ 13.5 ส่วนรถของรถคู่กรณีจะวิ่งตรงไป ร้อยละ 62.4 และเลี้ยวขวา ร้อยละ 12.8 ในวันเกิดเหตุส่วนใหญ่ภูมิอากาศแจ่มใส ร้อยละ 66.7 รองลงมาคือมีดครึ้ม ร้อยละ 29.1 และในขณะฝนตก ร้อยละ 3.5 ระยะเวลาที่เกิดอุบัติเหตุจะเป็นเวลากลางวัน ร้อยละ 61.7 เป็นเวลาค่ำมืด ร้อยละ 20.6 เป็นเวลาหัวค่ำร้อยละ 14.2 และเวลาเช้ามืด ร้อยละ 3.5

ย่านที่เป็นจุดเกิดเหตุส่วนใหญ่จะเป็นย่านที่อยู่อาศัย ร้อยละ 34.8 รองลงมาคือย่านการค้า
ธุรกิจ ร้อยละ 24.8 ที่ที่โล่งแจ้งร้อยละ 22.7 ระบบของรถส่วนใหญ่จะวิ่งสวนทางกันร้อยละ 66.0
รองลงมาคือช่องทางเดียว 2 ช่องทางร้อยละ 26.2 และระบบการควบคุมจราจรที่มีการแบ่งเส้นช่องทาง
ร้อยละ 60.3 ไม่มีระบบควบคุมร้อยละ 18.4 และมีเครื่องหมายจราจร ร้อยละ 17.6 สภาพถนนส่วน
ใหญ่อยู่ในสภาพที่ดีร้อยละ 92.9 รองลงมาคือ เป็นทางแคบและสะพานแคบ ร้อยละ 2.7 และ 2.1
ตามลำดับนอกจากนั้นจะอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง เป็นหลุมขรุขระ สำหรับผิวจราจรส่วนใหญ่จะเป็น
ทางลาดยางร้อยละ 87.2 กรวด ร้อยละ 7.1 และนอกจากนั้นจะเป็นคอนกรีต ถนนลูกรัง และถนนดิน
ลักษณะของถนนส่วนใหญ่เป็นทางตรง ร้อยละ 75.2 เป็นทางแยกร้อยละ 13.5 ทางโค้ง 7.8 นอกจาก
นั้นเป็นทางลาดชัน และสูงชัน ร้อยละ 1.4 และ .7 ตามลำดับ

บทที่ 5

บทวิจารณ์และข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษา พบว่าการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร พบมากในกลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี ถึงร้อยละ 40 ในการวางแผนผังเมือง เพื่อแก้ปัญหาควรเจาะกลุ่มเป้าหมายนี้เป็นหลัก

ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ น่าจะศึกษาต่อไปว่าการเกิดอุบัติเหตุกับรถจักรยานยนต์เกิดจากสาเหตุใด เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือเป็นเหยื่อของผู้กระทำ ประมาทจากรถประเภทอื่น ๆ พฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ การปฏิบัติการกฎจราจรเคร่งครัดแค่ไหน

อวัยวะที่บาดเจ็บ พบว่าศีรษะได้รับการบาดเจ็บถึงร้อยละ 40 การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย น่าจะเป็นกิจกรรมที่สำคัญในการป้องกันความพิการที่เกิดจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์

การฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นสาเหตุที่สำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ควรจะศึกษาต่อว่าประเภทของการฝ่าฝืนกฎจราจร เพื่อที่จะชี้ประเด็นให้ประชาชนได้ตระหนัก และกวดขันพฤติกรรมของคนส่วนใหญ่ให้เคารพกฎจราจร และการเคร่งครัดในการออกใบอนุญาตขับขี่รถด้วย

เอกสารอ้างอิง

กระทรวงสาธารณสุข. สถิติสาธารณสุข ๒๕๓๑ กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., ๒๕๓๓

กิตติ พุฒิกานนท์ การศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับโรงเรียนในจังหวัดลำปาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการระบาด มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๓๑.

กำไล ตรีชัยศรี. การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดสระบุรี วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการระบาด มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๓๖

เจริญ โชติกวนิชย์ และคณะ. Musculoskeletal injuries from motorcycle accident" สารศิริราช ๒๕๒๕; ปีที่ ๓๘, เล่มที่ ๒, ๕๗-๑๐๗

กรมทางหลวง. ทางหลวงในประเทศไทย ๒๕๒๗. กรุงเทพฯ: บริษัทริคคอรี่เพาเวอร์พอยท์จำกัด ๒๕๒๗.

ดำรงค์ แจ่มใจ. การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง ภาคนิพนธ์หลักสูตรปริญญาสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล ๒๕๓๖

ธงชัย สมณมิตร. การวิเคราะห์สาเหตุและวิธีการจัดลำดับการปรับปรุงแก้ไขอุบัติเหตุจราจร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๒๓.

ประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี และคณะ. การศึกษาวิจัยเรื่องอุบัติเหตุจราจรทางบก และการรักษาพยาบาลของโรงพยาบาลเลิศจีน. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ป.

ปุ่น ปิยะศิลป์. อุบัติเหตุจราจรทางบก โรคที่กำลังเป็นปัญหาทางสังคม วารสารโรงพยาบาล ๒๕๒๓; ฉบับเดือนพฤศจิกายน: ๑๓-๑

ประพรศรี นรินทร์รักษ์. การศึกษาเชิงระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการระบาด มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๕.

ภรต โทนแก้ว การศึกษาระบาดของอุบัติเหตุจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาลและนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา วิทยา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการระบาด มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๒๕

วิจิตร บุญชะโหดระ. อุบัติภัยเอกสารสรุปผลการสัมมนาเพื่อเป็นแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ ม.ป.ท., ๒๕๓๑

วิจิตร บุญชะโหดระและคณะ. รายงานการวิจัย การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, ๒๕๒๕.

วิจิตร บุญชะโหดระ. ระบาดของอุบัติเหตุ ในประเทศไทยวารสารอุบัติเหตุ ๒๕๓๐: ปีที่ ๖, เล่มที่ ๑: ๕-๕๓

วนิดา กำจัดค์สกร. การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ศึกษาเฉพาะผู้ป่วยโรงพยาบาลตากสิน. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมสงเคราะห์ทางการแพทย์. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๒๕

วนิดา เมธาลักษณ์ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบ
อุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะโรงพยาบาล ในสังกัด
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาชีวสถิติ.
มหาวิทยาลัยมหิดล, ๒๕๓๔

อนันต์ ตันमुखกุล. อุบัติเหตุจากการรถจักรยานยนต์. สารศิริราช ๒๕๒๐, ปีที่ ๒๘,
เล่มที่ ๒ ๑๘๑-๑๘๑.

อารี มูลพันธ์ อุบัติเหตุบนถนนการศึกษาวิจัยผู้ป่วยอุบัติเหตุบนถนนของโรงพยาบาล
สวรรค์ประชารักษ์ในระยะ ๓ ปี (๒๕๒๒-๒๕๒๔) วารสารกระทรวงสาธารณสุข
๒๕๒๖ ปีที่ ๒, เล่มที่ ๒:๘๒-๑๑๒
