

ชื่องานวิจัย	สถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บ เสียชีวิต และปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุคนส่ง จังหวัดเชียงใหม่ ปีพ.ศ.2549-2551
ผู้วิจัย	นางกณีนสุคนธ์ จิวารมณ นางนุชบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข นางอัญชลี เอี่ยมสุนทร
ปีที่ศึกษา	2552

### บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บ เสียชีวิต และปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุคนส่งจังหวัดเชียงใหม่ โดยวิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลชุมชน ทุกแห่ง จำนวน 23 แห่งใน จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งปกติเป็นรายงาน ประจำเดือนของโรงพยาบาลชุมชนของจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วง 3 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2549 – 2551 ซึ่งอยู่ในเขตรอบปริมณฑลและเขตชนบทของจังหวัดเชียงใหม่ จำนวนทั้งสิ้น 48,543 ราย ทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ ร้อยละ จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่ามัธยฐาน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการศึกษา พบว่าอุบัติเหตุจากการขนส่งเป็นสาเหตุอันดับแรกของการบาดเจ็บจากทุกสาเหตุ (19 สาเหตุ) เฉลี่ยร้อยละ 32.19 จากสาเหตุทั้งหมด โดยในช่วง ปีพ.ศ. 2549 – 2551มีแนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง พบว่าเกิดอุบัติเหตุในเพศชายเป็น 2.2 เท่าของเพศหญิง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.14 อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี  $\bar{X} = 30.53$  ปี  $SD = 16.66$  ปี  $Median = 27$  ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยแรงงานและร้อยละ 42.69 มีอาชีพรับจ้าง ที่สำคัญคือ เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษาสูงถึงร้อยละ 24.11 การบาดเจ็บและเสียชีวิตในวัยแรงงานและนักศึกษา ควรให้ความสำคัญอย่างยิ่งเพราะเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติ และส่งผลกระทบต่อปัญหาสังคมด้านอื่นตามมา

รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุดร้อยละ 87.72 กลุ่มอายุ 15-19 ปี มีอัตราการขับขี่จักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 18.01 ส่วนใหญ่เป็นการขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย เนื่องจากผู้ขับขี่อายุน้อย และยังไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่จักรยานยนต์ได้ตามที่กฎหมายกำหนด ประกอบกับ การขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ใช้จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย มีสูงถึง ร้อยละ 96.02 มีอัตราป่วยตาย ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 0.75 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด

พบว่ามีการใช้รถจักรยานยนต์ สูงสุด รองลงไปเป็นรถกระบะ หรือ รถตู้ มีสัดส่วนของการบาดเจ็บมากกว่าพาหนะอื่นๆ ร้อยละ 85.79 และ ร้อยละ 5.46 โดยเฉพาะการโดยสารรถในช่วงเทศกาลที่มีการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมด้วย

การดื่มแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่จักรยานยนต์ มีร้อยละ 42.72 รถเก๋งสูงถึงร้อยละ 45.70 โดยเฉพาะ การดื่มในช่วงเทศกาลโดยการดื่มแอลกอฮอล์ร่วมกับการขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท เฉลี่ยร้อยละ

ละ 40.60 การจับขีรยนต์สาธารณะ รถรับจ้าง รถกระบะ รถตู้ รถโดยสารสองแถว ร่วมกับการดื่ม แอลกอฮอล์ ร้อยละ 36.36-42.55 การดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขีรยานพาหนะ นับว่าเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยบนท้องถนน เพราะนอกจากจะทำให้ผู้ขับขี่เสี่ยงต่อการประสูอุบัติเหตุแล้ว ยังทำให้ ผู้ร่วมทางมีโอกาสได้รับอันตรายเช่นกัน หรือที่กันเรียกว่า “เหยื่ออุบัติเหตุ”

คนเดินเท้าเป็นกลุ่มที่มีการบาดเจ็บที่รุนแรง มีอัตราAdmit สูงถึงร้อยละ 11.87 อัตราป่วยตาย สูงสุดร้อยละ 1.92 ส่วนใหญ่เป็นเด็กกลุ่มอายุต่ำกว่า 10ปี และกลุ่มอายุ 60ปีขึ้นไป

สำหรับการจับขีรยนต์ พบว่าผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 79.71 ผู้โดยสาร ไม่คาดร้อยละ 93.61 ซึ่งการคาดเข็มขัดนิรภัยน่าจะเป็นความตระหนักของผู้เดินทางเอง เนื่องจากการตรวจจับค่อนข้างลำบาก แต่อย่างไรก็ตาม การรณรงค์หรือการสร้างความตระหนักในการคาดเข็มขัดนิรภัยควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

การเกิดเหตุมักเกิดในช่วงเวลากลางคืน สูงสุด ระหว่าง 16.00-24.00 น. ร้อยละ 52.02-54.35 โดยเฉพาะพบสูงสุดเวลา16.00 -20.00น.อุบัติเหตุเกิดในวันเสาร์ และอาทิตย์ มากที่สุดร้อยละ 16.0 ช่วงเทศกาลสงกรานต์ เดือนเมษายน เป็นเดือนที่มีการบาดเจ็บมากที่สุด ร้อยละ 10.61 แต่การเสียชีวิต สูงสุดพบใน ช่วงเทศกาลปีใหม่คือเดือนธันวาคม ร้อยละ 11.18 ขณะเดียวกัน ช่วงปิดเทอมเดือนมีนาคมมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูงเช่นกัน

การนำส่งผู้บาดเจ็บไปยังสถานพยาบาลโดยผู้เห็นเหตุการณ์เฉลี่ยร้อยละ 65.68 การนำส่งโดยหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ร้อยละ14.51

ผลจากการศึกษาชี้ให้เห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาเชิงซ้อนที่ไม่อาจแก้ไขได้โดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง ทุกภาคส่วนควรบูรณาการตามยุทธศาสตร์ 5 ด้าน อย่างต่อเนื่อง ไม่เฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น แต่ควรดำเนินการทั้งในช่วงปกติ เช่น วันหยุดสุดสัปดาห์ ที่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูง และหากจะลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง ควรต้องให้ความสำคัญกับนโยบายการป้องกันใน กลุ่มเด็กและเยาวชน ต่อการขับขี่และโดยสารจักรยานยนต์ รวมถึง การสวมหมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์ การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินที่ครอบคลุม และ ควรสนับสนุนองค์กรท้องถิ่น เครือข่ายภาคประชาชน สนับสนุนการจัดการปัญหาโดยชุมชนมีส่วนร่วม เพื่อให้เกิดความตระหนัก มีจิตสำนึกสาธารณะ ซึ่งน่าจะส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ปลอดภัยในอนาคต และสามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงได้ในที่สุด