



บทความวิจัย

Research article

## ระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและแนวทางแก้ไขป้องกัน ของอำเภอท่าช้าง จังหวัดสิงห์บุรี

ธนา พุทธากรณ์, พ.บ.\*

Received: 26 เม.ย.67  
Revised: 01 ก.ค.67  
Accepted: 02 ก.ค.67

### บทคัดย่อ

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญของสาธารณสุข การวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods) เพื่อศึกษาระบาดวิทยา สภาพปัจจุบัน ปัญหาและแสวงหาแนวทางแก้ไขป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เก็บข้อมูลจากเว็บไซต์ ict-pher.moph.go.th จำนวน 555 คน และจากตัวแทนผู้เกี่ยวข้อง โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม จำนวน 61 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้ ความถี่ ร้อยละ และการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัย พบว่า 1) ระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุ พบในเพศชาย อายุ 15-19 ปี อาชีพผู้ใช้แรงงาน ใช้รถจักรยานยนต์ ไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 51.9, 14.4, 31.9, 92.8, 51.5 เกิดในพื้นที่ตำบลโพประทับชัย เวลากลางวันเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด 2) สภาพปัจจุบันปัญหา คือ พฤติกรรมการขับขี่แบบผาดโผน รีบเร่ง ฝ่าฝืนกฎจราจร สิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพของถนน ลื่น ขาดสัญญาณไฟต่างระดับ มีสิ่งกีดขวาง ข้อมูลและนโยบาย ไม่มีการบูรณาการเชื่อมโยง การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด 3) แนวทางการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง ควรประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ คือ ด้านนโยบาย ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน สถานพยาบาล องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น และสถานศึกษา ที่ต้องทำหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องจริงจัง

ข้อเสนอแนะ 1) ศูนย์ปฏิบัติการสร้างพื้นที่ต้นแบบในการป้องกันแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง 2) ควรศึกษาเรื่องผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางเยียวยาผู้ประสบเหตุ

**คำสำคัญ:** ระบาดวิทยา, อุบัติเหตุบนท้องถนน, ความปลอดภัยบนท้องถนน

\* นายแพทย์ชำนาญการพิเศษ, โรงพยาบาลท่าช้าง, E-mail: rachnajun@gmail.com



## Epidemiology of Road Traffic Accidents and Preventive Approaches in Thachang District, Singburi Province

Thana Putthakorn, M.D.\*

### Abstract

Road traffic accidents are a major public health problem. Therefore, this mixed method research aimed to investigate the epidemiology of road traffic accidents and propose preventive approaches. Data were 555 patient records collected from [ict-pher.moph.go.th](http://ict-pher.moph.go.th). In-depth interviews with 61 key informants were also conducted. Data were analyzed by percentage and content analysis.

The results revealed that 1) the epidemiology of road traffic accidents was found to be prevalent among males (51.9%), aged 15-19 years (31.9%). Most of them were labor workers (92.8%), riding a motorcycle (92.8%), and not using safety equipment (51.5%). Road traffic accidents mostly occurred during the daytime in Pho Prachak Sub-district 2) Problems included reckless driving behaviors—aggressive or fast driving, traffic violations, etc.; driving environments, e.g. slippery, irregular or uneven, and obstructed roads, and insufficient traffic lights; and ineffective data integration and policy implementation. 3) To solve the problems, policy makers, road users, hospitals, local administrative organizations, and educational institutions were recommended to take serious actions.

The research recommended that 1) the District Road Safety Operations Center come up with a driving safety zone model in Thachang District, and 2) study effects of road traffic accidents on victims to discover appropriate remedies.

**Keywords:** epidemiology, Road accident, Road Safety

\*Specialist Doctor, Thachang Hospital



## บทนำ

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญ ทำให้ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตประมาณ 1.3 ล้านคนต่อปี หรือทุก 2 นาที จะมีผู้เสียชีวิต 1 ศพ<sup>1</sup> และมีผู้บาดเจ็บ 20-50 ล้านคน ร้อยละ 93 ของผู้เสียชีวิตมาจากประเทศที่มีรายได้น้อยและประเทศที่มีรายได้ปานกลาง สำหรับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยพบว่า มีอัตราการตายเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย อันดับ 2 ของโลก ด้วยอัตราตาย 32.7 ต่อแสนประชากร<sup>2</sup> ทุกจังหวัดในประเทศไทย จึงต้องมีเข้มมุ่งสู่การลดอัตราการเสียชีวิต

จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า พ.ศ.2555 ถึง พ.ศ.2565 ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 19,733 คนต่อปี หรือกล่าวได้ว่าคนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน 2 ศพ ในทุกๆ 1 ชั่วโมง<sup>3</sup> ผลการประเมินตัวชี้วัดเป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสิงห์บุรีพบจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่าเป้าหมายที่กำหนดในปี พ.ศ.2564-พ.ศ.2566 จำนวน 7, 10 และ 5 คน

ท่าช้าง เป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดสิงห์บุรี ที่น่านโยบายสู่การปฏิบัติและพบว่า สถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนนมีแนวโน้มลดลง แต่อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายของประเทศที่กำหนดไว้ กล่าวคือ ปี พ.ศ.2561-ปี พ.ศ.2565 มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน

48.3, 6.9, 20.8, 7.7 และ 14.2 ต่อแสนประชากร<sup>4</sup> ตามลำดับ อาจสรุปได้ว่าการมีมาตรการต่าง ๆ เพื่อพยายามลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตบนท้องถนน แต่ผลลัพธ์ที่ได้นั้นยังไม่เป็นที่น่าพอใจ เหตุผลหนึ่งที่ทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุยังสูงคือการขาดข้อมูลที่เป็นปัจจุบันและครอบคลุม เพื่อใช้ในการวางแผนและปรับปรุงมาตรการอย่างมีประสิทธิภาพ

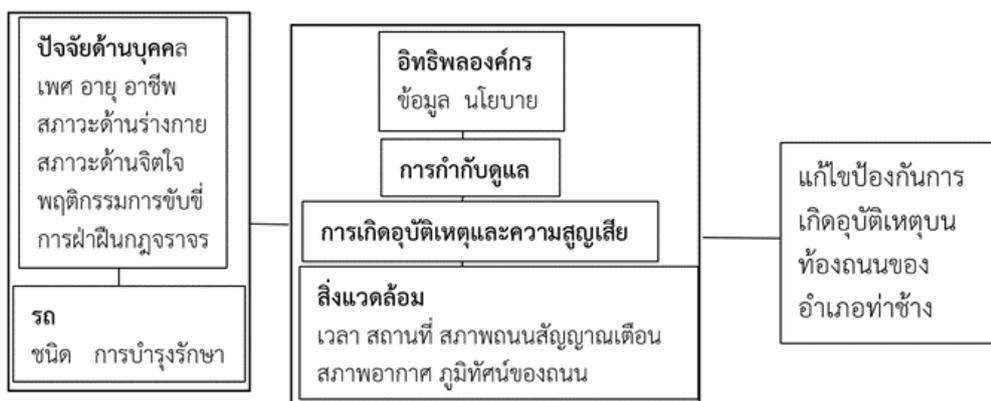
การศึกษานี้จึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุบนท้องถนนในอำเภอท่าช้าง, จังหวัดสิงห์บุรี โดยจะวิเคราะห์แนวโน้มและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะช่วยให้เห็นภาพรวมของปัญหาอย่างชัดเจน และนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุอย่างเป็นรูปธรรม

## วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง
2. เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง
3. เพื่อแสวงหาแนวทางการแก้ไขป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง

## กรอบแนวคิด

ประยุกต์มาจากแนวคิดปัจจัยสามทางระบาดวิทยา<sup>5</sup> และทฤษฎีสวีชีซ (Swiss Cheese Model)<sup>6</sup>



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

## วิธีการศึกษา

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. การวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรที่ใช้ ได้แก่ ผู้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จังหวัดสิงห์บุรี กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอำเภอท่าช้าง จังหวัดสิงห์บุรี ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2560–30 เมษายน 2566 จำนวน 555 คน ได้จากการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

เกณฑ์คัดเข้า (Inclusion criteria) ประกอบด้วย 1) มีเอกสารประวัติการรักษาในฐานข้อมูลโรงพยาบาลท่าช้าง 2) ได้รับการวินิจฉัยโรคหลักเป็น V010-V8929 เกณฑ์คัดออก (Exclusion criteria) คือ ผู้ป่วยที่ไม่ใช่ผู้มีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภอท่าช้าง

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้สำหรับการแสวงหาแนวทางการแก้ไขป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบน



ท้องถิ่นของอำเภอท่าช้าง แบ่งเป็น ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนน กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ตัวแทน กลุ่มผู้ที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน (เยาวชน, ประชาชน) และตัวแทนกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ), ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ, ผู้บังคับใช้กฎหมายจราจร, องค์กรเอกชนบรรเทาสาธารณภัย, แพทย์พยาบาลและเจ้าหน้าที่สาธารณสุข) จำนวน 61 คน คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) โดยมีเกณฑ์คัดเลือกคือ 1) ยินยอมเข้าร่วมกระบวนการวิจัย 2) มีประสบการณ์และรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง และ 3) พุดคุยรู้เรื่องไม่มีอาการทางจิต เกณฑ์คัดออกได้แก่ ไม่สามารถให้ข้อมูลได้ตลอดการศึกษา ย้ายสถานที่ปฏิบัติงาน

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลการวิจัยเชิงปริมาณ แบบบันทึกเผื่อระวังการบาดเจ็บของกระทรวงสาธารณสุข<sup>7</sup> แบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นครั้งนี้โดยประยุกต์ใช้แนวคิดความเชื่อมโยงระหว่างองค์ประกอบ ทั้ง 5 ของการออกแบบการวิจัยจากการออกแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ ของชาย โพธิสิดา<sup>8</sup> ผ่านการตรวจสอบค่า Validity จากผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญด้านการเผชิญเหตุ ผู้เชี่ยวชาญด้านพื้นที่อำเภอท่าช้าง และผู้เชี่ยวชาญด้านกระบวนการวิจัย ด้านละ 1 ท่าน มีค่า IOC = 1 จากนั้นนำไปทดลองใช้และปรับแก้ให้มีความสับสนไหลของภาษาที่เข้าใจตรงกันระหว่างผู้สัมภาษณ์และผู้ให้ข้อมูล

### การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง

งานวิจัยครั้งนี้ผ่านการรับรองจริยธรรมการวิจัยจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จังหวัดสิงห์บุรี ตามเอกสารรับรองโครงการวิจัย เลขที่โครงการวิจัย SEC17/2566 ลงวันที่ 9 มกราคม 2566

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลของการวิจัยเชิงปริมาณจากฐานข้อมูลอุบัติเหตุของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสิงห์บุรี คัดเลือกเอกสารของผู้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง จังหวัดสิงห์บุรี

ที่มีการลงบันทึก การวินิจฉัยโรคหลัก เป็น V010-V8929 และเก็บข้อมูลให้ครบทุก filed ตามแบบบันทึกข้อมูลที่ผู้วิจัยสร้างไว้ การวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้ ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลโดยการแจกแจง ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ในการจัดหมวดหมู่และรหัสข้อมูลจากสัมภาษณ์ลึก กลุ่มสนทนา และการสังเกตการณ์ การตรวจสอบยืนยัน (Triangulation) การใช้หลายแหล่งข้อมูลเพื่อยืนยันผลลัพธ์ เช่น การเปรียบเทียบข้อมูลระหว่างสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือของการวิเคราะห์ และการกำหนดรหัส และการจัดหมวดหมู่ทำการจัดเรียงข้อมูล แสดงข้อมูลแล้วทำการวิเคราะห์ สรุป ตีความ และนำเสนอผลการศึกษา

### 1. ระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง

#### 1.1 การกระจายตามลักษณะของคน (Person)

1.1.1 ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง พบว่า ผู้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 51.9 และ 48.1 ตามลำดับ จำนวนผู้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอยู่ในช่วงอายุ 60-69 ปี เป็นส่วนใหญ่ รองลงมา คือ ช่วงอายุ 15-19 ปี 50-59 ปี และผู้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวนน้อยที่สุด คือ ช่วงอายุตั้งแต่ 70 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 15.0, 14.4, 13.7 และ 7.4 ตามลำดับ ส่วนใหญ่บุคคลที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด คือผู้ใช้แรงงานคิดเป็นร้อยละ 31.9 เกือบทั้งหมดใช้จักรยานยนต์ มีเพียงบางส่วนที่ใช้รถจักรยาน สามล้อเครื่อง/รถเก๋ง/ปิกอัพ คิดเป็นร้อยละ 92.8, 4.9 และ 2.3 ตามลำดับ ส่วนใหญ่ไม่มีการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 51.5 สำหรับการดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง ร้อยละ 71.4 ไม่มีการดื่มแอลกอฮอล์ มีเพียง ร้อยละ 9.5 ที่มีการดื่มแอลกอฮอล์ และร้อยละ 19.1 ไม่ทราบข้อมูลปรากฏดังตาราง 1



**ตาราง 1** จำนวนร้อยละลักษณะของคน (Person) ที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง

ข้อความ	จำนวน (n = 555)	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
ชาย	288	51.9
หญิง	267	48.1
<b>อายุ</b>		
ต่ำกว่า 15 ปี	69	12.4
15-19 ปี	80	14.4
20-29 ปี	72	13.0
30-39 ปี	63	11.4
40-49 ปี	71	12.8
50-59 ปี	76	13.7
60-69 ปี	83	15.0
70 ปีขึ้นไป	41	7.4
Mean = 38.99 Standard deviation = 20.85 Min – Max = 1 – 88		
<b>อาชีพ</b>		
ผู้ใช้แรงงาน	177	31.9
นักเรียน/นักศึกษา	99	17.8
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	80	14.4
นปค.	50	9
ค้าขาย	44	7.9
เกษตรกรกรรม	29	5.2
ไม่มีอาชีพ	27	4.9
พนักงานบริษัท	26	4.7
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	18	3.2
<b>พาหนะ</b>		
จักรยาน	27	4.9
จักรยานยนต์	515	92.8
สามล้อเครื่อง	1	0.2
รถเก๋ง ปิกอัพ	12	2.1
<b>การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย</b>		
ใช้ (ใส่หมวก/คาดเข็มขัดนิรภัย)	78	14.1
ไม่ใช้ (ไม่ใส่หมวก/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย)	286	51.5
ไม่ทราบข้อมูล	191	34.4
<b>การดื่มแอลกอฮอล์</b>		
ไม่ดื่ม	396	71.4
ดื่ม	53	9.5
ไม่ทราบข้อมูล	106	19.1

1.1.2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุเพศชาย มากกว่าเพศหญิง คิดเป็นอัตรา 9.6 และ 7.5 ตามลำดับ ช่วงอายุ 15-19 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด รองลงมา คือช่วงอายุ 20-29 ปี และช่วงอายุน้อยกว่า 15 ปี คิดเป็น อัตรา 21.1, 9.2, 8.8 : 1000 ประชากร ตามลำดับ สำหรับอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยที่สุด ได้แก่ ช่วงอายุ 70 ปีขึ้นไป คิดเป็นอัตรา 4.1 : 1000 ประชากร ปรากฏตาม

## 1.2 การกระจายตามลักษณะสถานที่ (Place)

1.2.1.ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้างราย พบว่า ตำบลลอนสมอความถี่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด รองลงมาคือ ตำบลโพประจักษ์ ตำบลพิบูลทอง และน้อยที่สุดในตำบลวิหารขาว คิดเป็นร้อยละ 36.9, 26.7, 21.4 และ 15.0 ตามลำดับ ส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดบนเส้นทางสัญจรถนนเส้นหลักหรือทางหลวง



1.2.2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของ  
อำเภอท่าช้าง : 1000 ประชากร พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุบน  
ท้องถนนสูงที่สุด อยู่ในพื้นที่ ตำบลโพประจักษ์ รองลงมาคือ ตำบล  
พิบูลทอง วิหารขาว และตำบลถอนสมอ คิดเป็นอัตรา 10.8, 9.8,  
8.2 และ 6.9 : 1000 ประชากร ตามลำดับ

### 1.3 การกระจายตามลักษณะของเวลา (Time)

1.3.1 ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน  
ของอำเภอท่าช้างตามปีที่เกิดอุบัติเหตุระหว่าง ปี พ.ศ.2561-2565  
พบว่าการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้างอย่างต่อเนื่อง  
โดยเกิดมากที่สุดในปี พ.ศ.2564 รองลงมา คือ ปี พ.ศ.2565  
ปี พ.ศ.2562 และเกิดน้อยที่สุดในปี พ.ศ.2561 คิดเป็นร้อยละ  
26.7, 23.4, 20.0 และ 4.3 ตามลำดับ ร้อยละ 67.7 เกิดในช่วง  
เวลากลางวัน

วันที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง  
ส่วนใหญ่เป็นวันศุกร์ รองลงมาคือวันเสาร์ คิดเป็นร้อยละ 17.7  
และ 15.7 ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงต้นเดือน คือ วันที่ 1-10 ของเดือน  
เกิดมากที่สุดในช่วงบ่ายหลังเที่ยงวัน คือ เวลา 12.00 น.–17.59 น.  
คิดเป็นร้อยละ 34.0 โดยพบว่า เวลา 17.00 น.–17.59 น. เกิดอุบัติเหตุ  
บนท้องถนนมากที่สุด และช่วงเวลาหลังเที่ยงคืนถึงก่อนหกโมงเช้า  
พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้างน้อยที่สุด  
คิดเป็นร้อยละ 5.2

1.3.2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน  
ของอำเภอท่าช้าง : 1000 ประชากร พบว่า อัตราการเกิดสูงสุด  
อยู่ในปี พ.ศ.2564 คิดเป็น อัตรา 13.4 : 1000 ประชากร

## 2. สภาพปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ของอำเภอท่าช้าง

### 2.1 บริบทของอำเภอท่าช้าง อำเภอท่าช้างเป็นอำเภอ

เล็กที่สุดของจังหวัดสิงห์บุรี แบ่งเป็น 4 ตำบล 23 หมู่บ้าน  
ประชาชนส่วนใหญ่อาชีพเกษตรกร ค้าขาย และรับจ้าง ตามลำดับ  
โครงสร้างประชากรเป็นรูป “ลูกข้าง” คือจำนวนผู้สูงอายุมาก  
รองลงมาเป็นวัยทำงาน วัยเรียน และวัยเด็ก

การคมนาคมของประชาชนอำเภอท่าช้าง ไม่มีรถ  
โดยสารผ่าน การสัญจรจึงต้องใช้พาหนะส่วนตัวเป็นหลักและส่วน  
ใหญ่จะใช้รถมอเตอร์ไซด์ เส้นทางสัญจรจะเป็นไปตามบริบท  
ของการใช้ชีวิต ในการใช้ ถนนทางหลวงแผ่นดิน ถนนทางหลวง  
ชนบท ถนนในหมู่บ้าน/ซอยต่าง ๆ ในชุมชน

### 2.2 การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง

#### 2.2.1 ปัจจัยด้านบุคคล

เพศ อายุ อาชีพ พบว่า บุคคลที่เกิดอุบัติเหตุบน  
ท้องถนนของอำเภอท่าช้าง ส่วนใหญ่เพศชาย คนช่วงอายุ 15-19 ปี  
เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด ทั้งจำนวนและอัตราการเกิด  
อุบัติเหตุบนท้องถนน : 1000 ประชากร คิดเป็นอัตรา 9.6 : 1000

ประชากร และ 21.1 : 1000 ประชากร ตามลำดับ ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุ  
บนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง มีอาชีพผู้ใช้แรงงานมากที่สุด  
รองลงมา ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา ค้าขาย และประกอบอาชีพ  
พนักงานรัฐวิสาหกิจน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.9, 17.8, 14.4  
และร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

“...ไม่มีรถประจำทางผ่าน มีแต่รถรับส่งนักเรียนมัน  
(ลูกชาย วัย 15 ปี) ก็ไม่ไปบอกเข้าเกิน ตื่นไม่ทัน เราไปส่งก็เปลือง  
น้ำมันเวลาก็ไม่มี ให้มันเอารถไปเองก็สะดวกสุด...”

สภาวะด้านร่างกาย พบว่าสภาพร่างกายไม่มี  
ความบกพร่องหรือบาดเจ็บ แต่ความสูงของผู้ขับขี่และความอ่อนเพลีย  
ในบางคนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

“...คนตัวสั้นไงแล้วขับรถไม่ใช้เบาะรองนั่ง มันร้อน  
รำคาญ พอจะเลี้ยวก็ชะงืดเอา วันนั้นมันถึงทางแยกเลี้ยวเลยมอง  
ไม่เห็นกระจกข้างมันบัง ชนแกงอีกคันที่จอดรอเลี้ยว เขาจอดเฉย ๆ นะ  
เราไปจอบแก้มเขาเลย มันเบลอ ๆ ด้วย อदनอนมาหลายคืน...เสีย  
เงินชิคะ...”

สภาวะด้านจิตใจ พบว่า ความเหม่อลอยไม่มีสมาธิ  
ในการขับขี่เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้บางกรณีดื่มสุราเมาแล้วขับ  
รวมถึงการรับโทรศัพท์ขณะขับขี่ในเวลาสั้น ๆ ก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุ  
เช่นกัน

พฤติกรรมรถขับขี่ พบว่า พฤติกรรมรถขับขี่  
เป็นไปตามช่วงอายุ อายุต่ำกว่า 15 ปี เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยแต่ไม่  
รุนแรงเนื่องจากเป็นช่วงเริ่มขับขี่หรือฝึกหัด อายุ 15-19 ปี ขับขี่  
เพื่อความสนุก เช่น นอนซี้ ยกล้อ ใช้ความเร็วสูง ซี่แบบผาดโผน  
เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งแต่ปล่อยให้หายเอง ทำแผลเองซื้อยากิน  
เองเพราะกลัวเจ็บจากการรักษาหรือไม่อยากเสียเงินตามหลักเกณฑ์  
ของพรบ.

“...มันเห่นะ ขับรถล้อเดียวเนี่ย (ยกล้อ) เห็นเขา  
ขับก็ลองมั่ง ตื่นเต้นดี มี (บาง) ครั้งหยางท้องทั้งรถทั้งคน แม่ด่าฟัง  
ไม่ไหว...บางทีก็ (รถ) เกี่ยวกันเองลงไปเลย”

สำหรับวัยทำงานต้องแบกรับการดูแลระหว่างวัย  
เด็กกับวัยสูงอายุตามพัฒนาการของครอบครัวใน คนวัยนี้  
“รับหลายหน้าที่ มีเวลาน้อย” ต้องเร่งรีบตามบริบทของชีวิต  
วัยสูงอายุเป็นวัยที่มีสมรรถนะในการขับขี่ลดลงตามภาวะร่างกาย  
แต่มีความจำเป็นต้องใช้พาหนะในการดำเนินชีวิตประจำวัน  
ส่วนใหญ่เชื่อว่าอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้นกับตนเอง เนื่องจากตนเอง  
ระมัดระวัง ขับไม่เร็ว ขับรถไม่ไกล การจราจรเบาบาง มีประสบการณ์  
การขับขี่มานาน

“...ส่งลูก (ที่โรงเรียน) ก่อนไปทำงาน (รับจ้าง)  
รถมีคันเดียว ถ้ามีสตางค์จะออกให้มันขับไปเอง วันไหนมันไอ้เอ๋  
ก็ช่างานก็ต้องทำ เคยรีบจนชนหมา ช้ำหนักเข้าไปอีก...”



“...ไม่ซีร็ด (มอเตอร์ไซด์) จะไปไหนอย่างไร เขาไปทำงานกันหมดเหลือแต่เรากับหมา เวลาขับรถก็คิดในใจนะ ถ้าเป็นไรไปขอให้ตายเลย อย่างมากกระดกกระเดี้ยติดเตียงเป็นภาระให้คนในบ้านเลย...”

2.2.2 การฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่า แสงในที่ห้ามแสง ไม่สวมหมวกกันน็อก ฝ่าไฟแดง จอดในที่ห้ามจอด ไม่เปิดไฟเลี้ยว เป็นต้น ที่น่าสนใจ คือ พบว่าเด็กนักเรียนนักศึกษาส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

“...เอารถมาโรงเรียน 150 คน สำรวหน้าเสาธง ให้ยกมือ ว่าใครมีใบขับขี่บ้าง มี 3 คนที่มี แต่ก็มีส่วนที่อยู่ ม. 1 ม. 2 ทำ (ใบขับขี่) ไม่ได้ อายุไม่ถึง...ไปติดต่อกันส่งสิ่งขอร้องขอให้เขาทำที่โรงเรียน เขาบอกไม่มีโครงการนี้แล้ว...ถ้าเป็นไรไป (อุบัติเหตุบนท้องถนน) จะเอาเงินที่ไหนรักษา...”

“...ไม่ใส่ค้ะ (หมวกกันน็อก) มันอึดอัดร้อน เอาจริงแล้วมันทำให้ผมเสียทรง ไม่ได้ไปไหนไกลสักหน่อย ถ้าเข้าตัวเมืองก็ใช้รถยนต์...”

2.2.3 รถ ชนิดรถ พบว่า ที่ใช้และเกิดอุบัติเหตุเกือบทั้งหมดเป็นรถมอเตอร์ไซด์ อีกทั้งยังขาดการบำรุงรักษา ซึ่งผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้ตรวจสอบความพร้อมของรถนั้น ๆ ยกเว้นเรื่องสำคัญ 2 อย่าง คือ ลมยางล้อรถและน้ำมัน

“...ไม่ดูอะไรรอก แค่สตาร์ทติดก็ไปได้ เคยมีน้ำมันหมดกลางทาง (หัวเราะ) ดีไปไม่ไกลยังพอมันรู้จักเขาไปซื้อน้ำมันให้...เช็คซีทีนี่จะไปไหนต้องดูก่อน ยางแบนปาว น้ำมันมีไหม...เวลาต่อทะเบียนก็แค่จ่ายสตางค์มีเล่มไม่เห็นเขาดูอะไร...”

2.2.4 สิ่งแวดล้อม เป็นองค์ประกอบสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง ได้แก่ สภาพอากาศ สัตว์เลื้อยคลาน สุนัข พื้นผิวถนน ธงทิว ป้ายต่าง ๆ ต้นไม้ ความลาดชันของพื้นที่ การก่อสร้างถนน สิ่งกีดขวาง และแสงสว่าง

2.2.5 อิทธิพลองค์กร มีส่วนทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังตัวเพื่อหลีกเลี่ยงการทำผิดเงื่อนไข หรือกฎหมายนั้น เพื่อไม่ต้องรับผลของมาตรการที่มีบทลงโทษไว้เป็นหลัก ไม่ใช่ทำเพื่อความปลอดภัยของตนเองเป็นแต่ละองค์กรที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางท้องถนนในบทบาทของตน แต่เมื่อมีการสั่งการจากหน่วยเหนือเท่านั้นจึงจะเชื่อมโยงหรือรับรู้ข้อมูลร่วมกัน

“...ใส่ (หมวกกันน็อก) เวลาไปตลาดไม่งั้นตำรวจจับโดนปรับ (400 บาท) ไม่คุ้ม บางทีลืมกระวังหน่อยพอเห็นด่านตำรวจก็หลบเอาถนนบ้านเรามันต่อกันหมดแหละ...”

2.2.6 การกำกับดูแล เป็นหน้าที่สถานีตำรวจภูธรท่าช้าง จังหวัดสิงห์บุรี แต่ตามบริบทพื้นที่แล้วไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ เพราะความเข้าใจวิถีชีวิตของประชาชน

“...ระเบียบมีไว้มันใช้ไม่ได้เปะ ๆ ทรอก อำเภอรเราเล็ก ๆ แค่นี้ไปจับอย่างเดียวจะอยู่กันอย่างไง ดูเป็นกรณี ๆ อย่างในรูป น้ำมันหมด เราไปช่วยซื้อน้ำมันมาเติมให้ แล้วจะไปจับปรับที่เขาไม่ใส่หมวกกันน็อก มันคงไม่ใช่...เด็กนักเรียนอีก ถ้ามีแล้วจับหมวกกันน็อกกับใบขับขี่ คิดอื่นๆ ไม่ต้องทำแล้ว เด็กบ้านเราสู้กันอยู่ ไม่มีทรอก จับไปก็เค็ดร้อนพ่อแม่...”

2.3 การแก้ไขป้องกันเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง ดำเนินการโดยยึดข้อสั่งการของคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำเภอ แต่ยังไม่มีการจัดตั้งในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามบริบทและบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานตนเอง เช่น อปท.สนับสนุนงบประมาณในการอยู่จุดบริการของหน่วยบริการประชาชนตามโครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการจัดตั้ง 1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย ภูภัยเข้าเผชิญเหตุ และช่วยเหลือส่งต่อรวดเร็ว โรงพยาบาล แพทย์ พยาบาล และหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ดำรวจอำนวยการทางจราจร และควบคุมกำกับกำกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร สถานศึกษาให้ความรู้และออกมาตรการส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย เป็นต้น

“...เข้าคุณครูยื่นตรวจหมวกกันน็อก...ถ้าเด็กเรียนก็จัดระเบียบการเดินทาง คือ คนที่ผู้ปกครองมารับให้ออก (ประตูโรงเรียน) ก่อน พวกเอารถออกที่หลัง ตำรวจจะมาช่วยโบกรถทางเข้าตอนเช้าๆ ถนนเล็กและเป็นทางแยก จอแจไม่ใช่หน่อย...”

### 3. แนวทางการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง

จากข้อค้นพบ บริบทสภาพปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง และปรากฏการณ์ทางระบาดวิทยา สามารถประมวลเป็นแนวทางการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง ที่อาจเรียกได้ว่า “**ปัญหาพร้อมต้องรวมพลัง**” ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่จำเป็นต้องมีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการ “**ปรับเพื่อเปลี่ยน**” อันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอท่าช้าง จังหวัดสิงห์บุรี สรุปได้ดังนี้

1. มีนโยบาย พัฒนารฐานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละตำบลให้เป็นปัจจุบันสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัย” เป็นวาระของ คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอท่าช้าง รมณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ มีสัญญาณเตือน ติดตั้งยางชะลอความเร็ว ตามระบาดวิทยานโยบายต้องมุ่งเน้นในกลุ่มคนอายุ 15-29 ปี
2. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ควรปฏิบัติตามมาตรฐานการขับขี่อย่างปลอดภัยและระวังเป็นพิเศษในย่านชุมชนถนนสมอ เนื่องจากมีเป็นพื้นที่ซึ่งประชาชนทุกตำบลต้องใช้งานร่วมกัน (ตลาด ธนาคาร และศูนย์ราชการ)



3. สถานพยาบาล สถานพยาบาลต้องให้การช่วยเหลือ หลังเกิดอุบัติเหตุอย่างรวดเร็ว สรุปรายชื่อเหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุนำเสนอ ในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการและกำนันผู้ใหญ่บ้านทุกเดือน และนำวาระเข้าที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตทุกครั้ง ของการประชุม

4. องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นสำรวจผู้ที่เกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนนของแต่ละชุมชนย้อนหลังจัดทำศูนย์ข้อมูลและคืน ข้อมูลให้ชุมชน ร่วมกับดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าการเกิด อุบัติเหตุบนท้องถนนของตนเองอย่างมีส่วนร่วมต่อเนื่องและ สอดคล้องกับบริบทของปัญหานั้น ๆ โดยเฉพาะองค์การบริหาร ส่วนตำบลโพธิ์ประทับช้างที่มีอัตราการเกิดสูงที่สุด

5. สถานศึกษา ต้องปลูกฝังวินัยจราจร ให้นักเรียน ตั้งแต่ชั้นประถมศึกษา

### สรุป

ระบอบวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของ อำเภอนำช้าง พบว่า ส่วนใหญ่เกิดกับบุคคลที่มีลักษณะดังนี้ คือ เพศชาย ช่วงวัยรุ่น อาชีพผู้ใช้แรงงาน ใช้จักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกกันน็อค และไม่ได้สวมแอลกอฮอล์ เกิดในพื้นที่ ตำบลโพธิ์ประทับช้างมากที่สุด สำหรับเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย คือ ถนนเส้นหลักหรือทางหลวง เวลากลางวัน วันศุกร์ ช่วงวันที่ 1-10 ของเดือนมากที่สุด สภาพปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ บนท้องถนนของอำเภอนำช้าง จังหวัดสิงห์บุรี ประกอบด้วย บุคคล สิ่งแวดล้อม ข้อมูล และนโยบาย แนวทางการแก้ไข ต้องใช้ การบูรณาการและสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง **อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ**

อุบัติเหตุบนท้องถนนของอำเภอนำช้างมีอัตราการเกิดมาก ที่สุด ในคนอายุ 15-29 ปี เพศชาย ใช้รถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวก กันน็อค สอดคล้องกับสำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่าง ประเทศ ที่พบว่า สาเหตุหลักของอัตราการ สูญเสียปีสุขภาวะ ในเพศชาย กลุ่มอายุ 15-29 ปี คือ การบาดเจ็บทางถนน รวมถึงรายงาน สถานะความปลอดภัยบนท้องถนน ทั่วโลก ที่พบว่า มากกว่าครึ่ง ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนคือ กลุ่มผู้เดินเท้า ผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ และร้อยละ 30 ถึงร้อยละ 46 ไม่สวมหมวกกันน็อค<sup>10</sup> ทำนองเดียวกับอุบัติเหตุจราจรทางบกที่ได้รับแจ้งและถูกบันทึกไว้ ในระบบ CRIMES ระบุว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์<sup>11</sup> อัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดพื้นที่ ตำบลโพธิ์ประทับช้าง เนื่องจากมีถนนสายหลักของแต่ละหมู่บ้าน เชื่อมต่อกับถนนทางหลวง (ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท) ทำให้เกิดจุดเสี่ยงบนถนนมากขึ้นบริเวณที่เป็นทางแยกจะเป็น บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เพราะว่าที่บริเวณทางแยกมีจุดตัด กระแสการจราจรมากกว่าในบริเวณอื่น ๆ บริเวณที่ถนนสายหลัก ตัดกับถนนสายรองแล้วเกิดทางแยกในลักษณะของมุมแหลม

ยังจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายในบริเวณทางแยก<sup>12</sup> เส้นทางที่เกิด อุบัติเหตุได้บ่อย คือ ถนนเส้นหลักหรือทางหลวง เวลากลางวัน<sup>13</sup> สภาพปัจจุบันปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ของอำเภอนำช้าง จังหวัดสิงห์บุรี เกิดจาก 5 องค์ประกอบ คือ 1) บุคคลมีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัย 2) สิ่งแวดล้อม ไม่เอื้อในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 3) ข้อมูล ไม่ครอบคลุมสถานการณ์จริงของการเกิดอุบัติเหตุและไม่ถูก นำมาใช้ประโยชน์ 4) นโยบายไม่ต่อเนื่องในเรื่องของการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนรวมถึงไม่มีคณะกรรมการ นโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับตำบล 5) การบังคับใช้ กฎหมายขาดความเข้มงวดเนื่องเป็นไปตามวัฒนธรรมวัฒนธรรม คนชนบทที่มีการช่วยเหลือเกื้อกูลกัน เหตุที่ก่อให้เกิดความไม่พอใจ จึงมักถูกหลีกเลี่ยง หรืออาจกล่าวได้ว่า **“ความถูกต้องไม่เท่าไร ความถูกต้องเต็มที”** สอดคล้องกับข้อสรุปด้านสุขภาพเอเชีย แปซิฟิก 2020 ที่รายงานว่า การบังคับใช้กฎหมายมิได้นำมาใช้<sup>14</sup> ในทำนองเดียวกันองค์การอนามัยโลกกล่าวว่าปัจจัยเสี่ยง ของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้แก่การไม่สวมหมวก กันน็อค ขาดสมาธิในการขับขี่ สภาพถนนไม่ปลอดภัย การบังคับใช้ กฎหมาย ไม่เพียงพอ<sup>15</sup> และเป็นไปตามตามทฤษฎีสวิสชีท (Swiss Cheese Model) หรือ ทฤษฎีเนยแข็ง ที่อธิบายบริบทของ ความล้มเหลวหรือความผิดพลาดจากความเปราะบางยี่ 4 ระดับ ได้แก่ อิทธิพลองค์การ การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย สภาพ/เงื่อนไข ที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย

แนวทางการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ของอำเภอนำช้าง ควรประกอบด้วย ด้านนโยบาย คือกำหนด นโยบายลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่จริงจัง ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนต้องปฏิบัติตามกฎจราจร เนื่องจาก อุบัติเหตุทางถนนของไทยเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงและสร้างความเสียหาย ต่อเศรษฐกิจและสังคมสาเหตุน่าร้อยละ 77.9 ของอุบัติเหตุ มาจากการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร<sup>16</sup> สถานพยาบาล ต้องให้บริการตามมาตรฐานและให้คำแนะนำแบบสั้น โดยเน้นการ สร้างแรงจูงใจในผู้รับบริการที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทาง ท้องถนน องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นสำรวจพื้นที่จุดเสี่ยง มีมาตรการการป้องกัน หรือติดตั้งสัญญาณเตือน และจัดทำ ฐานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของชุมชน ในส่วนสถานศึกษา สภาเด็ก และเยาวชนต้องประชาสัมพันธ์และสนับสนุนนโยบายการลด อุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งทุกองค์ประกอบต้องทำหน้าที่ในส่วน ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องจริงจึงอธิบายได้จากความเกี่ยวข้องของแต่ละ ภาคส่วนที่มีความมุ่งหมายเดียวกัน คือ “อยู่ดี มีสุข” ซึ่งแนวทาง ที่กล่าวมาแล้วนั้นสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570 เพื่อบรรลุเป้าหมายลดอัตราผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน 12.คน ต่อแสนประชากร ภายในปี 2570



และบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ “ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง” เกิดการสัญจรทางถนน ที่ปลอดภัย ให้คนไทยห่างไกลอุบัติเหตุ

### ข้อจำกัด

ข้อจำกัดหรือปัจจัยที่อาจมีผลต่อผลลัพธ์ของการวิจัย ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลทางระบาดวิทยาจำกัดเฉพาะผู้ที่มีทะเบียนเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล ในขณะที่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนยังมีคนอีกจำนวนหนึ่งที่ไปรักษาที่อื่นหรือซื้อยามกินเอง ซึ่งไม่สามารถค้นหาข้อมูลได้

### ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

1. ด้านนโยบาย ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ “ศปถ. อำเภอ” กำหนดนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตอำเภอ และนโยบายสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนระดับอำเภอ

#### 2. ด้านการปฏิบัติ

##### 2.1 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

ควรดำเนินการดังนี้

2.1.1 จัดทำแผนปฏิบัติการแผนงานโครงการและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอทำซ้ำ และประสานแผนปฏิบัติการแผนงานและโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.1.2 ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ

2.1.3 เร่งรัดติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการแผนงานโครงการและรายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดทราบ

2.1.4 ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

2.1.5 จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ

2.1.6 เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ

2.1.7 เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ

2.1.8 แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ตามที่เห็นสมควร

2.1.9 ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดมอบหมาย

##### 2.2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.2.1 จากการวิจัย พบว่า ทุกตำบลของอำเภอทำซ้ำมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในอำเภอ

จึงสมควรจัดตั้งให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาโดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน และให้มีคณะกรรมการ ศปถ. อปท. ประกอบด้วยผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นประธานกรรมการโดยมีตัวแทนหน่วยราชการหน่วยงานของรัฐ วิทยาลัยสาขาศึกษาภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวเข้าร่วมเป็นกรรมการและมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.2.2 ศปถ. อปท. สำรวจและกำหนดจุดเสี่ยง (black spot) ของแต่ละพื้นที่

2.2.3 จัดทำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ครบถ้วนทันเวลาในทุกระดับของพื้นที่

2.2.4 มีวาระการนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของแต่ละตำบลทุกเดือนในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการและผู้ใหญ่บ้านกำนัน

2.2.5 สถานศึกษา จัดทำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของนักเรียนนักศึกษาและจัดให้มีการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน และสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน

2.2.6 สภาเด็กและเยาวชน จัดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน

2.2.7 ส่วนราชการ ให้ทุกคนในองค์กรปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน สร้างความรู้ด้านสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้ประชาชนตามกลุ่มวัย

2.2.8 วัด สร้างแรงจูงใจในการเห็นทุกซ์จากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนตามหลักปฏิจจสมุปาบาท

2.2.9 ชุมชน รณรงค์และสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน

2.2.10 ประชาชน ปรับลดพฤติกรรมในการนำพาตนเองและผู้เกี่ยวข้องสู่อุบัติเหตุบนท้องถนน และสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนน ในครอบครัว

### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเรื่องผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางเยียวยาผู้ประสบเหตุ เพื่อก่อให้เกิดการดูแลช่วยเหลืออย่างเป็นระบบต่อไป

2. วิจัยและพัฒนาแนวทางสร้างเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน



## เอกสารอ้างอิง

- World Health Organization. New political declaration to halve road traffic deaths and injuries by 2030 is a milestone achievement. [Internet]. 2022 [cited 2023 Apr 12]. Available from: <https://www.who.int/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement>
- World Health Organization. Global status report on road safety 2018. [Internet]. 2018 [cited 2023 Apr 12]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ). ย้อนดูสถิติเจ็บ-ตายบนถนนไทย ปี 2564 – 2566 เดินหน้าสู่เป้าหมายลดผู้เสียชีวิตก่อนปี 2570. [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 2 มี.ค. 2567]. เข้าถึงได้จาก: <https://tdri.or.th/road-safety/>
- Thai RSC, ศูนย์ข้อมูลทางอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 2 มี.ค.2567]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairsc.com/thai-in-depth-data>
- อาจินต์ สงทับ. การศึกษาทางาระบาดวิทยา. พิษณุโลก : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยนเรศวร; 2564.
- กองโรคไม่ติดต่อ. แนวทางการดำเนินงานและการประเมินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ. นนทบุรี : สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุม กระทรวงสาธารณสุข; 2562.
- กระทรวงสาธารณสุข. คู่มือการลงรหัสแบบบันทึกเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ ฉบับปรับปรุง. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุม กระทรวงสาธารณสุข; 2560.
- ชาย โพธิ์สิตา. ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งฯ; 2550.
- สำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ. รายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ. 2562. นนทบุรี:บริษัท แอนดี เพรส จำกัด ; 2566.
- World Health Organization. Global status report on road safety 2023. [Internet]. 2022 [cited 2023 April 22]. Available from: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2564. [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 2 มี.ค. 2567]. เข้าถึงได้จาก: [https://www.otp.go.th/uploads/tiny\\_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf](https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2565-09/25650919-ReportExcident-2565.pdf)
- กรมทางหลวงชนบท คู่มือปรับปรุงกายภาพ ทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมือง [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 2 เม.ย 2567]. เข้าถึงได้จาก: <https://localkc.drr.go.th/storage/knowledge/files/2021/08/24/612495266e6f61629787430.pdf>
- National Highway Traffic Safety Administration: Overview of Motor Vehicle Crashes in 2020. [Internet]. 2022 [cited 2023 April 22]. Available from: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813266>
- NIH Prevalence of road traffic injuries in South East and South Asian region – A systematic review. [Internet]. 2022 [cited 2023 April 22]. Available from: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC10174148/>
- World Health Organization. Road traffic injuries. [Internet]. 2022 [cited 2023 April 22]. Available from: [https://www-who-int.translate.goog/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=th&\\_x\\_tr\\_hl=th&\\_x\\_tr\\_pto=sc&\\_x\\_tr\\_hist=true#tab=tab\\_1](https://www-who-int.translate.goog/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=th&_x_tr_hl=th&_x_tr_pto=sc&_x_tr_hist=true#tab=tab_1)
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. ทำไมประเทศไทยต้องบังคับใช้ระบบตัดแต้มผู้ขับขี่. [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 2 มี.ค. 2567]. เข้าถึงได้จาก: <https://tdri.or.th/2023/07/demerit-points-system-article/>
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570.[อินเทอร์เน็ต]. 2565 [เข้าถึงเมื่อ 12 เม.ย. 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555>