

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บ พิการ และการเสียชีวิตของประชาชนของแต่ละประเทศทั่วโลกซึ่งเพิ่มสูงขึ้นทั้งด้านปริมาณและความรุนแรง โดยจากการศึกษาภาระโรคขององค์การอนามัยโลกร่วมกับมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ดได้ประมาณการว่ามีผู้เสียชีวิตจากการจราจรในปี 2542 ประมาณ 1.2 ล้านคนและทำให้ทุพพลภาพอีก 20-50 ล้านคนต่อปี ข้อมูลขององค์การอนามัยโลกและธนาคารโลก ล้วนยืนยันว่า หากไม่มีการดำเนินการที่เหมาะสม การบาดเจ็บนี้จะเพิ่มสูงขึ้นจนกลายเป็นสาเหตุการสูญเสียก่อนวัยอันควร ลำดับที่ 3 และเป็นสาเหตุตายสำคัญลำดับ 6 ของโลก ภายในปี พ.ศ.2563 โดยจะเพิ่มมากขึ้นเป็นพิเศษในประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำ คิดเป็นร้อยละ 90 ของภาระปัจจุบัน (Global Burden Of Disease 2002-version1, WHO) และสูญเสียเศรษฐกิจถึงร้อยละ 1-2 ของ gross national product (GNP) แต่ละประเทศ (Weekly Epidemiological Surveillance Report, 2004)

ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนาประเทศหนึ่งซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนนับว่าเป็นปัญหาสำคัญ สถิติของประเทศไทย มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนกว่า 8-9 หมื่นรายต่อปี เฉลี่ยวันละ 249 คน มีผู้เสียชีวิตกว่าหมื่นรายต่อปี และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา โดยพบว่าในปี พ.ศ. 2546-2550 มีอุบัติเหตุจราจรทางบก จำนวน 107,565, 124,530, 122,040, 110,686 และ 101,752 ครั้ง ตามลำดับ อัตราการบาดเจ็บ เท่ากับ 126.33, 151.94, 151.31, 132.57 และ 125.37 ต่อแสนประชากรและอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 22.21, 22.21, 20.62, 20.20 และ 19.82 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ (ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2550)

อุบัติเหตุจราจรทางบก เมื่อจำแนกตามภูมิภาคและเขตกรุงเทพมหานครปริมณฑลของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2546 - 2550 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครปริมณฑลมากกว่าตามภูมิภาค โดยเฉลี่ยเป็น 4 : 1 เท่า ด้านอัตราการบาดเจ็บในเขตกรุงเทพมหานครปริมณฑลมากกว่าตามภูมิภาค โดยเฉลี่ยเป็น 2 : 1 เท่า คือ เขตกรุงเทพมหานครปริมณฑลมีอัตราการบาดเจ็บ เท่ากับ 240.42, 244.86, 250.29, 251.98 และ 229.75 ต่อแสนประชากร ตามภูมิภาคมีอัตราการบาดเจ็บ เท่ากับ 105.31,

134.83, 132.91, 110.10, 105.53 ต่อแสนประชากร สำหรับอัตราการเสียชีวิตตามภูมิภาคมากกว่าใน เขตกรุงเทพมหานคร เฉลี่ยเท่ากับ 2 : 1 เท่า คือเขตกรุงเทพมหานครมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 15.19, 8.98, 10.71, 14.91 และ 12.94 ต่อแสนประชากร ตามภูมิภาคมีอัตราการเสียชีวิต เท่ากับ 23.51, 24.65, 22.46, 21.19, 21.12 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ (ศูนย์ข้อมูลสนเทศสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ, 2550)

จังหวัดลำพูน พ.ศ.2547 – 2550 พบว่ามีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก จำนวน 8,534, 8,402, 8,406 และ 7,859 คน ตามลำดับ โดยคิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 2,086.34, 2,054.07, 2,077.82 และ 1,937.79 ต่อแสนประชากรตามลำดับ (ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จังหวัดลำพูน, 2550) มี ผู้เสียชีวิต จำนวน 107, 123, 124 และ 88 คน อัตราการเสียชีวิตเท่ากับ 26.16, 30.07, 30.63 และ 21.70 ต่อแสนประชากรตามลำดับ (มรณบัตร สำนักทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย, 2550) ซึ่ง ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก นับได้ว่าเป็นปัญหาด้านสาธารณสุข ลำดับ 4 ของจังหวัดลำพูน

ผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้านความสูญเสียทางเศรษฐกิจ เป็นมูลค่าถึง 61,079 ล้านบาทต่อปี (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2545) และด้านความรุนแรงของปัญหา ในระดับจังหวัดพบว่า ในปี พ.ศ.2550 มีผู้ได้รับบาดเจ็บเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลจังหวัดจำนวน 3,133 คน ผู้เสียชีวิต 55 คนโดยเสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล 34 คน เสียชีวิตที่ห้องฉุกเฉิน 4 คน เสียชีวิตที่ตึกผู้ป่วย 17 คน จำแนกตามระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ (AIS) พบว่า ผู้บาดเจ็บ เล็กน้อย (AIS1) จำนวน 2,268 คน ผู้บาดเจ็บปานกลาง(AIS2) จำนวน 725 คน ที่มีความรุนแรงมาก (AIS ระดับ3-6) จำนวน116 คนได้รับการบาดเจ็บของส่วนหัวและคอ (Head/Neck) จำนวน 393 คน (AIS : Abbreviated injury scale) (ข้อมูลหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน โรงพยาบาลลำพูน, 2550)

เมื่อจำแนกอัตราบาดเจ็บและเสียชีวิต พ.ศ. 2550 เป็นรายอำเภอ พบว่า อัตราป่วยสูงสุด คือ อำเภอเมืองลำพูน เท่ากับ 3,240.13 ต่อแสนประชากร รองลงมา คือ อำเภอแม่ทา บ้านโฮ้ง หุ่นหัวช้าง บ้านธิ ลี้ และป่าซาง (รวมกิ่งเวียงหนองล่อง) เท่ากับ 1,966.31, 1,747.69, 1,363.47, 1,343.19, 1,321.04 และ 1,294.50 ต่อแสนประชากรตามลำดับ (ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ จังหวัดลำพูน, 2550) และอัตราการตายสูงสุดคือ อำเภอเมืองลำพูน เท่ากับ 38.77 ต่อแสนประชากร รองลงมา คือ อำเภอป่าซาง (รวมกิ่งเวียงหนองล่อง) หุ่นหัวช้าง แม่ทา บ้านโฮ้ง และลี้ อัตราเท่ากับ 27.39, 20.74, 15.22, 10.96, 4.66 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ (มรณบัตร สำนักทะเบียนราษฎร กระทรวงมหาดไทย, 2550) และผลกระทบอื่นๆ ที่ตามมา ทำให้ต้องรักษาตัวในโรงพยาบาล มีการ เสียชีวิตเกิดขึ้น และความสูญเสียในค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ เช่น ค่ารักษาพยาบาล การขาด งาน การดูแลรักษาสุขภาพ ความสูญเสียในค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย เช่น ค่าซ่อม ยานพาหนะ ทรัพย์สินส่วนอื่นๆที่เสียหาย กลุ่มค่าใช้จ่ายทั่วไปที่เกี่ยวกับการชน เช่น การจัดการ

ประกันภัย การจัดการของตำรวจ การดำเนินการของศาล ค่าใช้จ่ายของหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน ค่าความล่าช้าในการเดินทาง และภายหลังจากการประสบอุบัติเหตุ ยังพบภาวะพิการทางสมองและแขนขาของผู้ป่วย และส่งผลร้ายยาวนาน จากอาการบาดเจ็บเรื้อรัง ความเครียด ภาวะจิตใจของผู้บาดเจ็บ และบุคคลใกล้ชิดนำไปสู่การทำร้ายร่างกาย จนเกิดความสูญเสียอีกครั้ง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก สามารถอธิบายได้ ด้วยองค์ประกอบทางระบาดวิทยา คือ คน (Host) สิ่งก่อโรค (Agent & Vector) และสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยรายละเอียดขององค์ประกอบที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุดังนี้ 1) ผู้ใช้รถใช้ถนน (Host) หมายถึง เพศ อายุ และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของผู้ประสบอุบัติเหตุ 2) ยานพาหนะ (Agent & Vector) หมายถึง ความเร็วของรถและสภาพความพร้อมของยานยนต์ 3) สภาพแวดล้อม (Environment) หมายถึง สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เช่น ทางตรง ทางโค้ง ทางร่วมทางแยก ทางลาดชัน ถนนลื่น (ญัฐกานต์ ไวยเนตร, 2549)

จากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษ พบว่ามีหลายปัจจัยร่วมกัน ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้ถนน ร้อยละ 94 โดยที่ร้อยละ 57-65 ของอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียวส่วนที่เหลือประมาณ ร้อยละ 30 เป็นการเกิดโดยปัจจัยด้านอื่นร่วมด้วย และจากการศึกษาปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกของประเทศไทย (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2546) จำนวนตัวอย่าง 2,496 ราย จากพื้นที่จังหวัดที่มีอุบัติเหตุจราจรสูง 10 อันดับแรกได้แก่ กรุงเทพฯ พระนครศรีอยุธยา เชียงใหม่ กำแพงเพชร ชลบุรี จันทบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น นครศรีธรรมราช และสงขลา พบว่า ปัจจัยส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้ถนน ร้อยละ 96 โดยที่ร้อยละ 57 ของอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว และร้อยละ 32 เป็นปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนโดยมีปัจจัยด้านอื่นร่วมด้วย ปัจจัยด้านพาหนะร้อยละ 2 ปัจจัยด้านพาหนะ ร้อยละ 2 และส่วนที่เหลือร้อยละ 6 เป็นปัจจัยร่วมหลายประการ

ด้านพฤติกรรมเสี่ยงในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์, 2545) พบการไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถที่ได้รับบาดเจ็บ ร้อยละ 83.0 ส่วนภูมิภาคพบพฤติกรรมเสี่ยงนี้ค่อนข้างมาก ร้อยละ 74-99 ของผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 88-100 ของผู้ตาย สำหรับพฤติกรรมการดื่มสุรา พบร้อยละ 33.1 ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บและร้อยละ 35.9 ในผู้ตายจากอุบัติเหตุขนส่งโรงพยาบาลที่พบการดื่มสุราในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บ 5 ลำดับแรก เป็นโรงพยาบาลเครือข่ายฯ ในภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และตะวันออก และพบว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วันอันตราย ปี 2550 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) พบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงสุดคือ เมาสุรา ร้อยละ 41.97 ขับรถเกินกำหนดร้อยละ 22.46

จากรายงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ.2542 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์, 2545) ผู้บาดเจ็บเป็นชายมากกว่าหญิง อัตราส่วนประมาณ 2.2 และ 3.6 : 1 ผู้บาดเจ็บร้อยละ 80 และผู้ตายร้อยละ 67 มีอายุต่ำกว่า 40 ปี ผู้บาดเจ็บอายุ 15-29 ปี บาดเจ็บมากที่สุดเหมือนกันทุกโรงพยาบาล มีสัดส่วนถึงร้อยละ 51.8 ของผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 45.3 ของผู้ตายจากอุบัติเหตุชนส่งทั้งหมด ยานพาหนะที่พบสูงสุด คือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 80.1 สำหรับกลไกการเกิดอุบัติเหตุชนส่งในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดจากการชน ร้อยละ 60.2 ของผู้บาดเจ็บ และในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วันอันตราย ปี 2550 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) พบว่าช่วงอายุผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ กลุ่มอายุต่ำกว่า 19 ปี ร้อยละ 30.29 กลุ่มอายุ 20-49 ปี ร้อยละ 57.75

สถานที่เกิดเหตุบาดเจ็บจากอุบัติเหตุชนส่งที่พบบ่อยที่สุด (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์, 2545) คือถนนและทางหลวง โดยเกิดเหตุในอำเภอเมืองกว่าร้อยละ 50 ของการบาดเจ็บ และกว่าร้อยละ 30 ของผู้ตายในแต่ละโรงพยาบาลที่เฝ้าระวังบ่งชี้ว่าถนนและทางหลวงในเขตอำเภอเมือง เป็นพื้นที่เสี่ยงที่ต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก ในการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุชนส่งในระดับจังหวัด และในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วันอันตราย ปี 2550 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) พบว่าประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ นอกเขตทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 66.01 ในเขตทางหลวงร้อยละ 33.99 บริเวณจุดเกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรง ร้อยละ 57.84 ทางโค้งร้อยละ 19.33

การกระจายของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุชนส่งตามเดือนต่างๆ พบสูงสุดในเดือนธันวาคม ร้อยละ 9.5 รองลงมาค่อนข้างใกล้เคียงกัน คือประมาณร้อยละ 8.7 ได้แก่ เดือนมกราคม เมษายน และมิถุนายน เมื่อจำแนกเป็นรายสัปดาห์พบในเกือบทุกโรงพยาบาลที่เฝ้าระวังฯ ว่า วันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ จะมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุชนส่งมากกว่าวันอื่นๆ และในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วันอันตราย ปี 2550 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) พบว่าช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ส่วนใหญ่ ช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. ร้อยละ 30.20 ช่วงเวลา 12.01-16.00 น. ร้อยละ 21.12

อุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วันอันตราย ปี 2550 (28 ธ.ค.49-3 ม.ค.50) (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) ได้เปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2549 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 6.25 ผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.58 และผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.81 โดยประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.53 และผลการดำเนินการตามมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. ยานพาหนะถูกเรียกตรวจ 12,562,745 คัน ถูกดำเนินคดี 252,516 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.01

ด้านมาตรการการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยนั้น จากลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่แตกต่างไปจากประเทศตะวันตก คือ มียานพาหนะส่วนใหญ่ เป็นจักรยานยนต์

รัฐบาลเริ่มมีมาตรการต่างๆในปี 2536 ได้เริ่มมีกฎหมายหมวกนิรภัยบังคับใช้ในกรุงเทพฯ และ พ.ศ.2539 มีการขยายบังคับใช้ทั่วประเทศ และในปี 2539 ได้มีกฎหมายและมาตรการเรื่องเข็มขัดนิรภัยในปี 2543 มีมาตรการเรื่องเมาไม่ขับเพิ่มเข้ามาจากมาตรการด้านกฎหมายหมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย และการจำกัดระดับแอลกอฮอล์ยังไม่ปรากฏผลในแง่การลดอัตราการตายที่ชัดเจน ในปี 2546 รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นแกนประสานการทำงานและผลักดันนโยบายระดับประเทศโดยมีการกำหนดยุทธศาสตร์หลักไว้ 5 ด้าน คือ (1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (2) ด้านการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (3) ด้านวิศวกรรมจราจร (4) ด้านการจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (5) ด้านการประเมินและพัฒนาระบบสารสนเทศ

การควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากรถนั้น ต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีแนวทางการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ชัดเจน โดยมีประเด็นสำคัญประกอบด้วย (1) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดทำแผนบูรณาการ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในด้านการปฏิบัติงานและงบประมาณ โดยบูรณาการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง (2) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ใช้กระบวนการที่เข้มแข็ง จริงจังต่อเนื่อง เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญ (3 ม. 2 ข. 1 ร.) โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น (3) สนับสนุนและพัฒนาระบบการเดินทาง เพื่อความปลอดภัย ได้แก่ ช่องทางเดินรถจักรยานยนต์ รถโรงเรียน ระบบความปลอดภัย สำหรับคนเดินเท้าครอบคลุมพื้นที่และเส้นทางหลักในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ (4) ส่งเสริม และสนับสนุน ให้มีหน่วยสืบสวน/สืบค้น สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการพัฒนาระบบรายงานและเชื่อมโยงข้อมูล ให้สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง (5) ส่งเสริม สนับสนุน ยกย่องระดับความเข้มแข็งขององค์กรความปลอดภัยทางถนนของไทยให้มีความต่อเนื่อง ยั่งยืนและมุ่งสู่มาตรฐานสากล (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน , Road Map 2550)

ผู้ศึกษาเป็นนักวิชาการสาธารณสุข และรับผิดชอบงานด้านระบาดวิทยา มีความสนใจปัญหาของอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญของจังหวัดลำพูน และนับวันจะมีความรุนแรงมากขึ้น จึงได้ศึกษาอุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของประชากรอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ซึ่งจะเป็นข้อมูลที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อการวางแผนในการดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาอุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
2. เพื่อศึกษาการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามบุคคล เวลา และสถานที่
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ได้แก่ ปัจจัย 3 ด้าน 1) ผู้ใช้รถใช้ถนน 2) ยานพาหนะ 3) สภาพแวดล้อมและถนน

คำถามการวิจัย

1. อุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน เป็นอย่างไร
 2. การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามบุคคล เวลา และสถานที่ เป็นอย่างไร
- ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน คืออะไร

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก รวบรวมข้อมูลจาก 1) ระบบรายงานการบันทึกของตำรวจ ได้แก่ แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 และ 2) แบบรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ระหว่าง พ.ศ. 2548–2550 ของสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน โดยเก็บข้อมูลจากรายงานดังกล่าวในเดือน กรกฎาคม 2551

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

อัตราอุบัติการณ์ หมายถึง จำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูนทั้งหมดต่อหน่วยประชากรแสนคนในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ในช่วงระยะเวลา 1 ปี (พ.ศ. 2546-2550)

ข้อมูลอุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง การบันทึกจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของหน่วยวิทยุสื่อสารสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน ระหว่างปี พ.ศ.2546-2550

ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของประชากรในอำเภอเมืองจังหวัดลำพูน

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามลักษณะ บุคคล เวลา สถานที่ ระหว่างปี พ.ศ.2546-2550 ข้อมูลได้จากการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ของหน่วยวิทยุสื่อสารสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง ข้อมูลการรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรของฝ่ายคดีตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูนระหว่างปี พ.ศ.2548-2550 โดยข้อมูลจากรายงานคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จะคัดเลือกเฉพาะคดีที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรและได้รับความเสียหายและไม่นับรวมคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกตามนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมาย คือ เมาไม่ขับ ซึ่งกรณีคดีเมาไม่ขับนั้น ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเพียงแค่เมาแล้วขับ

ปัจจัยที่ใช้อธิบายถึงระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ มีองค์ประกอบการเกิดโรค 3 ประการ คือ

2.1 ผู้ใช้รถใช้ถนน หมายถึง เพศ อายุ และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของผู้ประสบอุบัติเหตุ

2.2 ยานพาหนะ ประกอบด้วย 2 ส่วน ส่วนที่ 1 สิ่งก่อโรค หมายถึง พลังงานกลที่เกิดขึ้นในขณะที่ยานยนต์เคลื่อนที่ เช่น ความเร็วของรถ ส่วนที่ 2 พาหะ หมายถึง ตัวนำพลังงาน คือ ยานยนต์ (สภาพความสมบูรณ์ของยานยนต์)

2.3 สภาพแวดล้อม หมายถึง สภาพถนน และสิ่งแวดล้อม เช่น ทางตรง ทางโค้ง ทางร่วมทางแยก ทางลาดชัน ถนนลื่น

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง อุบัติเหตุทางบกที่เกิดจากการเดินทางไปตามทางเดินรถ ซึ่งมียานพาหนะเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยอย่างน้อย 1 คัน ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหาย