

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา โดยศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ ซึ่งเป็นข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ระหว่าง พ.ศ. 2546-2550 และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากรในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ระหว่าง พ.ศ.2548-2550 ผลการวิเคราะห์นำเสนอเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 อุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

ส่วนที่ 2 การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามบุคคล เวลา สถานที่

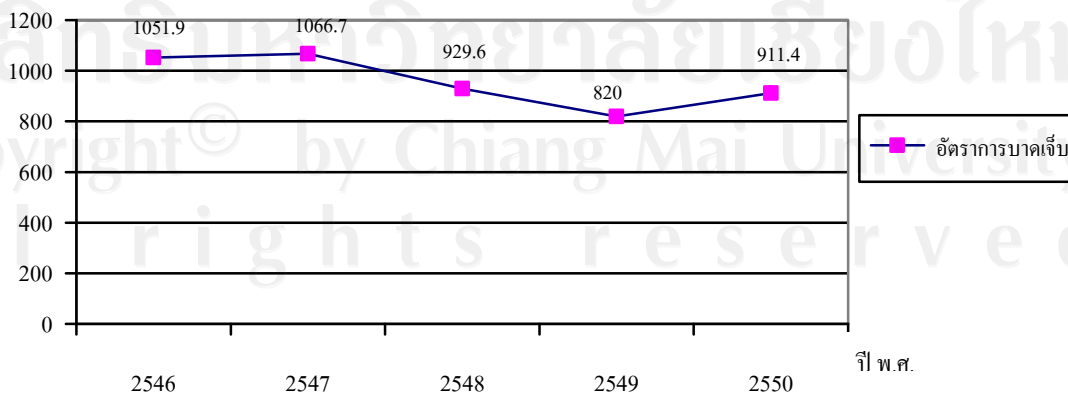
ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

ส่วนที่ 1 อุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เท่ากับ 1,051.9 1,066.7 929.6 820.0 และ 911.4 ต่อแสนประชากรตามลำดับ ดังแสดงในกราฟ 1

กราฟ 1 แสดงอัตราอุบัติการณ์การบาดเจ็บต่อแสนประชากร อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ.2546–2550

อัตราต่อแสนประชากร



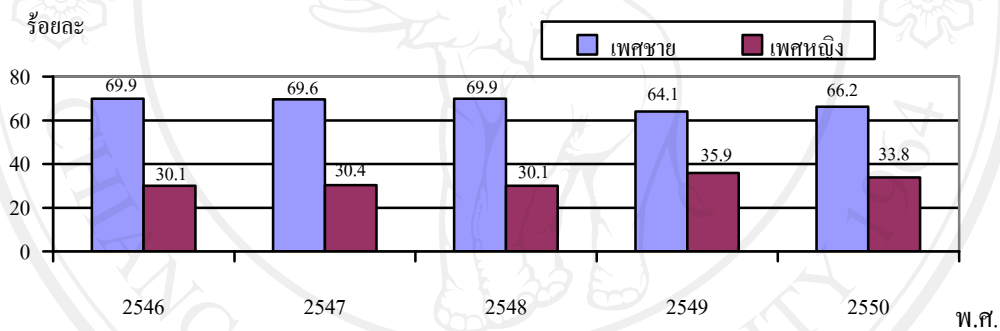
ข้อมูลระบบรายงานรับแจ้งเหตุของวิทยุสื่อสาร สถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน

ส่วนที่ 2 การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามบุคคล เวลา สถานที่

2.1 จำแนกตามบุคคล

ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามเพศ พบว่าในเพศชาย เท่ากับร้อยละ 69.9 69.6 69.9 64.1 และ 66.2 ตามลำดับ และเพศหญิง เท่ากับ ร้อยละ 30.1 30.4 30.1 35.9 และ 33.8 ตามลำดับ ดังแสดงในแผนภูมิแท่ง 1

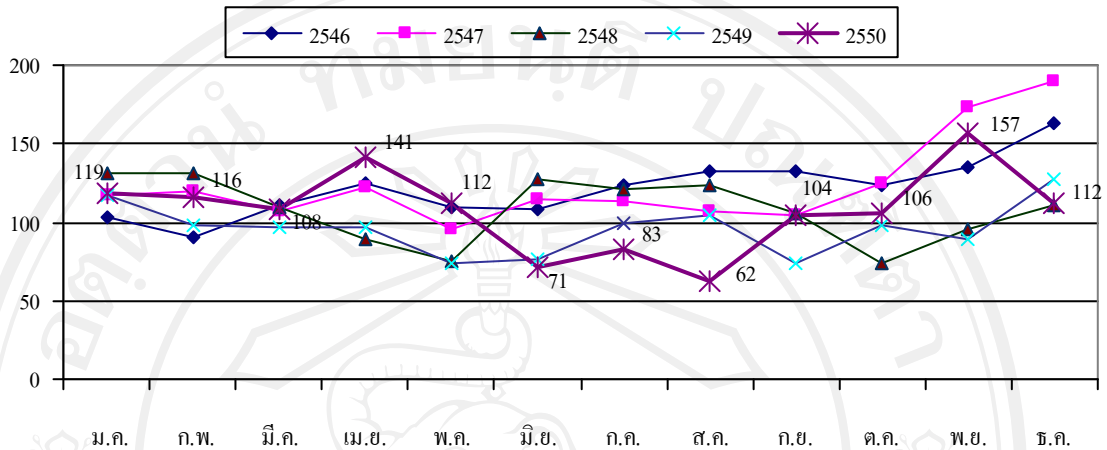
แผนภูมิแท่ง 1 แสดงร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามเพศ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ. 2546-2550



2.2 จำแนกตามเดือนที่เกิดเหตุ

ในระหว่าง พ.ศ.2546–2550 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พบว่า มีผู้ประสบเหตุ สูงสุด 3 ลำดับแรก คือ ใน พ.ศ. 2547 จำนวน 1,489 คน รองลงมา พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2548 จำนวน 1,458 คน และ 1,295 คน จำแนกตามเดือนที่เกิดเหตุ พบว่า ใน พ.ศ. 2547 ส่วนใหญ่เกิดเหตุในเดือนธันวาคม จำนวน 190 คน รองลงมา เดือนพฤศจิกายน จำนวน 173 คน พ.ศ.2546 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนธันวาคม จำนวน 163 คน รองลงมาเดือนพฤศจิกายน จำนวน 135 คน พ.ศ.2548 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ เท่ากัน จำนวน 131 คน รองลงมาเดือนมิถุนายน จำนวน 128 คน และในปี 2550 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนพฤศจิกายน จำนวน 157 คน รองลงมา เดือนเมษายน จำนวน 141 คน ดังแสดงในกราฟ 2

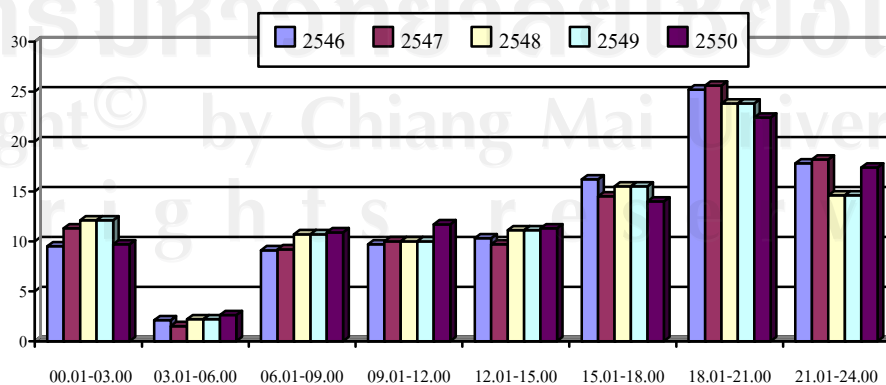
กราฟ 2 แสดงจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามเดือนที่เกิดเหตุ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ. 2546-2550



2.3 จำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 การเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามช่วงเวลา พบว่า ในทุกปีช่วงเวลาที่มียุบัติเหตุจากรถทางบกสูงที่สุด คือ 18.01-21.00 น. เท่ากับร้อยละ 25.2 , 25.6, 24.5 , 23.8 และ 22.4 ตามลำดับ รองลงมาช่วงเวลา 21.01-24.00 น. เท่ากับร้อยละ 17.8, 18.2, 18.1, 14.6 และ 17.4 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในแผนภูมิแท่ง 2

แผนภูมิแท่ง 2 แสดงร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ.2546-2550



2.4 จำแนกตามสถานที่ ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามถนนที่เกิดเหตุ พบว่า ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก สูงที่สุด 3 ลำดับแรก คือ ลำดับ 1 ถนนเชียงใหม่ – ลำปาง (ทางหลวงหมายเลข 11) เท่ากับ ร้อยละ 18.0 , 17.0 , 15.7 , 18.9 และ 16.7 ตามลำดับ ลำดับ 2 ถนนสันป่าฝ้าย-สันกำแพง (ทางหลวงหมายเลข 1147) เท่ากับร้อยละ 14.2, 14.2 , 14.6, 12.2 และ 11.4 ตามลำดับ ลำดับ 3 ถนนเจริญราษฎร์ (เส้นทางสายรอง เขตเทศบาล) เท่ากับร้อยละ 6.3, 5.8, 6.7, 5.1 และ 6.0 ตามลำดับ รายละเอียดดังแสดงในรูป 1

รูป 1 แสดงถนนที่เกิดเหตุอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงสุด 5 ลำดับแรก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ. 2546-2550



ตาราง 1 แสดงจำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามเส้นทางสายถนนที่เกิดเหตุ
ระหว่าง พ.ศ.2546-2550 อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

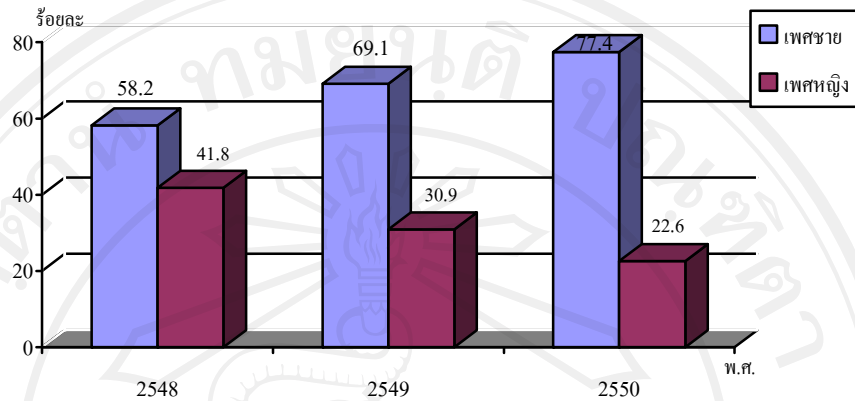
เส้นทางสายถนนที่เกิดเหตุ	จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (ร้อยละ)				
	พ.ศ.2546 N=1,586	พ.ศ.2547 N=1,832	พ.ศ.2548 N=1,541	พ.ศ.2549 N=1,326	พ.ศ.2550 N=1,407
1.เชียงใหม่-ลำปาง(ทางหลวงหมายเลข11)	286(18.0)	312(17.0)	242(15.7)	250(18.9)	235(16.7)
2.สันป่าฝ้าย-สันกำแพง(ทางหลวงหมายเลข1147)	226(14.2)	260(14.2)	225(14.6)	162(12.2)	161(11.4)
3.ลำพูน-ป่าซาง(เส้นทางสายหลัก)	100(6.3)	107(5.8)	103 (6.7)	68(5.1)	85 (6.0)
4.เชียงใหม่-ลำพูน(ทางหลวงหมายเลข106)	120(7.6)	120 (6.6)	68 (4.4)	71(5.4)	82 (5.8)
5.ถนนเจริญราษฎร์(เส้นทางสายรองเขตเทศบาล)	108(6.8)	100 (5.5)	109 (7.1)	91(6.9)	80(5.7)
6.ถนนทางเลียบริมรถไฟ	0	59(3.2)	71(4.6)	61(4.6)	77(5.5)
7.ถนนศรีบุญยืน-สันป่าฝ้ายนิคม	111(7.0)	111(6.1)	80(5.2)	77(5.8)	63(4.5)
8.รอบเมืองใน(เส้นทางสายรอง เขตเทศบาล)	112(7.1)	98(5.3)	88(5.7)	71(5.4)	57(4.1)
9.ลำพูน-สันป่าตอง(ทางหลวงหมายเลข1015)	88(5.5)	83(4.5)	89(5.8)	74(5.6)	57(4.1)
10.อินทงยศ	41(2.6)	46(2.5)	33(2.1)	22(1.7)	35(2.5)
11.ถนนลำพูน-คอยติ(ทางหลวงหมายเลข114)	46(2.9)	49(2.7)	40(2.6)	28(2.1)	32(2.3)
12.ถนนในนิคม	35(2.2)	50(2.7)	21(1.4)	27(2.0)	28(2.0)
13.ถนนสันเหมือง-ลำเหมืองจำแลง	12(0.8)	20(1.1)	14(0.9)	14(1.1)	24(1.7)
14.ถนนสันป่าซาง	32(2.0)	40(2.2)	34(2.2)	34(2.6)	18(1.3)
15.ถนนริมปิง-ป่าเหว(ทางหลวงหมายเลข1030)	23(1.5)	16(0.9)	13(0.8)	12(0.9)	18(1.3)
16.ถนนบ้านกลาง-ร่องสำว	5(0.3)	6(0.3)	10(0.6)	10(0.8)	15(1.1)
17.ถนนสนามกีฬา	17(1.1)	21(1.1)	13(0.8)	8(0.6)	13(0.9)
18.ถนนเทคโนโลยีหมู่บ้านครู	3(0.2)	7(0.4)	7(0.5)	2(0.2)	4(0.3)

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

3.1 ผู้ใช้รถใช้ถนน

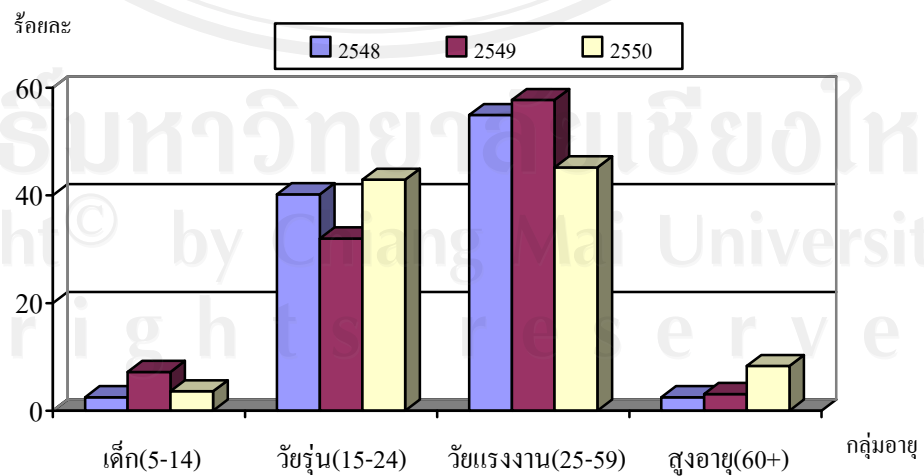
1) เพศ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นเพศชายมากกว่า เพศหญิง โดยใน พ.ศ.2548 เพศชาย ร้อยละ 58.2 เพศหญิง ร้อยละ 41.8 พ.ศ. 2549 เพศชาย ร้อยละ 69.1 เพศหญิง ร้อยละ 30.9 และ พ.ศ.2550 เพศชาย ร้อยละ 77.4 เพศหญิง ร้อยละ 22.6 ตามลำดับ

แผนภูมิแท่ง 3 แสดงร้อยละของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามเพศ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ. 2548-2550



2) อายุ ลักษณะช่วงอายุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จำแนกเป็นเด็ก วัยรุ่น วัยแรงงาน และผู้สูงอายุ ระหว่าง พ.ศ. 2548-2550 พบว่า กลุ่มวัยแรงงาน (25-59 ปี) มีการบาดเจ็บมากที่สุด เท่ากับ ร้อยละ 54.9, 57.7 และ 45.2 รองลงมาเป็นกลุ่มวัยรุ่น (15-24 ปี) เท่ากับร้อยละ 40.2, 32.0 และ 42.9 และกลุ่มเด็ก (5-14 ปี) เท่ากับร้อยละ 2.5, 7.2 และ 3.6 และกลุ่มผู้สูงอายุ (60+ ปี) เท่ากับ ร้อยละ 2.5, 3.1 และ 8.3 ตามลำดับ

แผนภูมิแท่ง 4 แสดงร้อยละของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามกลุ่มอายุ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ. 2548-2550



3) ด้านพฤติกรรม คือ ลักษณะพฤติกรรมของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ระหว่าง พ.ศ. 2548-2550 พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ เป็นสาเหตุที่พบมากที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก คือ เท่ากับร้อยละ 70.0, 53.6 และ 65.4 ตามลำดับ โดยพฤติกรรมที่พบมากที่สุด คือ การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด เท่ากับร้อยละ 27.1, 33.9 และ 32.7 รองลงมา คือ การขับรถล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน เท่ากับร้อยละ 17.1, 7.1 และ 19.2 และการขับรถชนท้ายรถที่จอดอยู่ เท่ากับร้อยละ 2.9, 3.6 และ 7.6 ตามลำดับ

สาเหตุรองลงมา คือ การดื่มสุราก่อนขับขี่ยานพาหนะ พ.ศ.2548-2550 เท่ากับร้อยละ 4.3, 5.4 และ 11.5 ตามลำดับ และสภาพร่างกายอ่อนเพลีย คือ ง่วงนอน เผลอหลับ ในปี พ.ศ. 2548 ร้อยละ 1.4 และ พ.ศ.2550 ร้อยละ 1.9

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของปัจจัยด้านพฤติกรรม ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก
อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ.2548-2550

รายละเอียด	พ.ศ.2548	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
จำนวนคดี (N=178)	N=70	N=56	N=52
พฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ	49 (70.0)	30 (53.6)	34(65.4)
ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	19 (27.1)	19 (33.9)	17 (32.7)
ขับรถล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน	12 (17.1)	4 (7.1)	10 (19.2)
ขับรถชนท้ายรถที่จอดอยู่	2 (2.9)	2 (3.6)	4 (7.6)
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	7 (10.0)	0	0
แซงรถในที่คับขัน	3 (4.3)	2 (3.6)	1 (1.9)
ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	2 (2.9)	2 (3.6)	2 (3.8)
กลับรถกลางถนน	2 (2.9)	0	0
ขับรถไม่ยอมให้รถมีสิทธิไปก่อน	1 (1.4)	0	0
ประมาทออกกรวดเร็วก่อนผู้โดยสารลงรถ	1 (1.4)	0	0
ขับรถหักหลบรถที่สวนมาทำให้พุ่งไปชนรถจักรยาน	0	1 (1.8)	0
การดื่มสุรา	3 (4.3)	3 (5.4)	6 (11.5)
การง่วงนอน เผลอหลับ	1(1.4)	0	1 (1.9)

3.2 ยานพาหนะ

ด้านความเร็วของรถ ระหว่าง พ.ศ.2548-2550 พบว่าใน พ.ศ.2549 มีการขับรถด้วยความเร็วสูงสุดเท่ากับร้อยละ 39.3 รองลงมา พ.ศ.2548 และ พ.ศ.2550 เท่ากับร้อยละ 24.3 และ 21.2 ตามลำดับ

ด้านสภาพความสมบูรณ์ของยานพาหนะ พบว่าใน พ.ศ.2549 ยานพาหนะมีระบบไฟสัญญาณบกพร่อง เท่ากับร้อยละ 1.8 ดังตาราง 3

ชนิดของยานพาหนะที่เกิดเหตุ พบว่ารถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์มากที่สุด เท่ากับร้อยละ 55.7, 42.9 และ 59.6 ตามลำดับ รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ เท่ากับร้อยละ 18.6, 16.1 และ 17.3 ตามลำดับ

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละของปัจจัยด้านยานพาหนะต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก
อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ.2548 – 2550

รายละเอียด	พ.ศ.2548	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ด้านความเร็วของยานพาหนะ	N=70	N=56	N=52
การขับรถด้วยความเร็วสูง	17 (24.3)	22 (39.3)	11 (21.2)
สภาพความสมบูรณ์ของยานพาหนะ			
ระบบไฟสัญญาณบกพร่อง	0	1 (1.8)	0
ชนิดของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ			
จักรยานยนต์ชนกับรถยนต์	39 (55.7)	24 (42.9)	31 (59.6)
จักรยานยนต์ชนกับจักรยานยนต์	13 (18.6)	9 (16.1)	9 (17.3)
จักรยานยนต์ชนกับรถชนิดอื่นๆ	0	2 (3.6)	1 (1.9)
จักรยานยนต์ชนกับคนเดินถนน	2 (2.9)	6 (10.7)	1 (1.9)
จักรยานยนต์แล่นเอง	1 (1.4)	3 (5.4)	2 (3.8)
จักรยานยนต์ชนกับสิ่งกีดขวางอื่นๆ	4 (5.7)	2 (3.6)	0
รถยนต์ชนกับรถยนต์	6 (8.6)	3 (5.4)	5 (9.6)
รถยนต์ชนกับรถไฟ	0	1 (1.8)	1 (1.9)
รถยนต์ชนกับคนเดินถนน	0	3 (5.4)	1 (1.9)
รถยนต์ชนกับจักรยาน	1 (1.4)	3 (5.4)	1 (1.9)
รถยนต์ชนกับสิ่งกีดขวาง	2 (2.9)	0	0
รถยนต์ชนแล่นเอง	2 (2.9)	0	0

3.3 สภาพแวดล้อม คือ ถนนและสิ่งแวดล้อม

1) ปัจจัยด้านถนน

ในระหว่าง พ.ศ.2548–2550 ปัจจัยด้านถนนในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก มีดังนี้
 จำแนกตามลักษณะถนน พบว่า ถนนสายหลัก มากที่สุด ระหว่าง พ.ศ.2548–2550 เท่ากับ ร้อยละ 60.0, 51.8 และ 57.5 รองลงมาเป็นถนนสายรอง เท่ากับร้อยละ 32.9, 21.4 และ 21.2 และ ถนนในหมู่บ้าน เท่ากับร้อยละ 7.1, 26.8 และ 21.2 ตามลำดับ

จำแนกตามสภาพถนน พบว่า ใน พ.ศ. 2548–2549 เป็นถนนทางตรงมากที่สุด เท่ากับ ร้อยละ 54.3 และ 58.9 รองลงมาเป็นถนนทางร่วมทางแยก เท่ากับร้อยละ 37.1, 35.7 และถนนทางโค้ง เท่ากับร้อยละ 8.6, 5.4 ตามลำดับ สำหรับใน พ.ศ.2550 พบว่า เป็นถนนทางร่วมทางแยกมากที่สุด เท่ากับร้อยละ 44.2 รองลงมาเป็นถนนทางตรง ร้อยละ 40.4 และถนนทางโค้ง ร้อยละ 15.4 ตามลำดับ

จำแนกตามพื้นผิวถนน พบว่า ใน พ.ศ. 2548–2549 เป็นถนนลาดยางคอนกรีต เท่ากับ ร้อยละ 100 ตามตาราง 4

ตาราง 4 จำนวนและร้อยละของปัจจัยด้านถนน ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ.2548-2550

ปัจจัยด้านถนน	พ.ศ.2548	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ลักษณะถนน	N=70	N=56	N=52
ถนนสายหลัก	42 (60.0)	29 (51.8)	30 (57.7)
ถนนสายรอง	23 (32.9)	12 (21.4)	11 (21.2)
ถนนในหมู่บ้าน	5 (7.1)	15 (26.8)	11 (21.2)
สภาพถนน			
ทางตรง	38 (54.3)	33 (58.9)	21 (40.4)
ทางร่วมทางแยก	26 (37.1)	20 (35.7)	23 (44.2)
ทางโค้ง	6 (8.6)	3 (5.4)	8 (15.4)
พื้นผิวถนน			
ลาดยางคอนกรีต	70 (100)	56 (100)	52 (100)

2) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ในระหว่าง พ.ศ. 2548–2550 ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบมากที่สุด ใน พ.ศ.2550 โดยมี 2 สาเหตุ คือ ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน ร้อยละ 19.2 และเครื่องหมาย/สัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์ ร้อยละ 11.5 รองลงมาใน พ.ศ. 2549 มี 2 สาเหตุเช่นกัน ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน ร้อยละ 1.8 เครื่องหมาย/สัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์ ร้อยละ 1.8

ตาราง 5 จำนวนและร้อยละของปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก
อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พ.ศ.2548-2550

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม	พ.ศ.2548	พ.ศ.2549	พ.ศ.2550
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
สิ่งแวดล้อม	N=70	N=56	N=52
ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน	0	1 (1.8)	10 (19.2)
เครื่องหมาย/สัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์	0	1 (1.8)	6 (11.5)