

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลของการศึกษา และข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive study) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก และการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ระหว่าง พ.ศ.2546-2550 และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรระหว่าง พ.ศ.2548-2550 โดยเก็บข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย ข้อมูลการบันทึกจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำนวน 7,692 ครั้ง และข้อมูลรายงานบันทึกคดีอุบัติเหตุจราจรของตำรวจ จำนวน 178 คดี

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้แก่ แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก แบบรายงานอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เป็นคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และแบบรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เป็นคดี รวบรวมข้อมูลจากระบบรายงาน วิเคราะห์อัตราอุบัติการณ์โดยคำนวณจากจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น ในระหว่างปี (คน) คูณด้วย 100,000 ต่อจำนวนประชากรที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของ อ.เมือง จ.ลำพูน ส่วนข้อมูลการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามบุคคล เวลา สถานที่ และข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1. การศึกษาอุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

จากการศึกษาข้อมูลระหว่าง ปี พ.ศ.2546- 2550 มีอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดขึ้น จำนวน 7,692 ครั้ง โดยมีอัตราอุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ระหว่าง ปี พ.ศ.2546-2550 เท่ากับ 1,051.9, 1,066.7, 929.6, 820.0 และ 911.4 ต่อแสนประชากรตามลำดับ

2. การศึกษาการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูนจำแนกตามบุคคล เวลา สถานที่

2.1 จำแนกตามบุคคล

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามลักษณะบุคคล ด้านเพศ ในระหว่าง พ.ศ.2546–2550 พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เป็นเพศชาย เท่ากับร้อยละ 69.9, 69.6, 69.9, 64.1 และ 66.2 ตามลำดับ และเพศหญิง เท่ากับร้อยละ 30.1, 30.4, 30.1, 35.9 และ 33.8 ตามลำดับ โดยที่ใน พ.ศ.2550 มีแนวโน้มของการประสบอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นทั้งสองเพศและในเพศชายเป็น 2 เท่าของเพศหญิง

2.2 จำแนกตามเวลา

2.2.1 จำแนกตามเดือนที่เกิดเหตุ

ในระหว่าง พ.ศ.2546–2550 จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน พบว่ามีผู้ประสบเหตุ 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 รองลงมาเดือนพฤศจิกายน จำนวน 173 คน พ.ศ.2546 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนธันวาคม จำนวน 163 คน รองลงมาเดือนพฤศจิกายน จำนวน 135 คน พ.ศ.2548 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์เท่ากัน จำนวน 131 คน รองลงมาเดือนมิถุนายน จำนวน 128 คน และในปี 2550 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนพฤศจิกายน จำนวน 157 คน รองลงมาเดือนเมษายน จำนวน 141 คน

2.2.2 จำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามช่วงเวลา พบว่า ในทุกปีช่วงเวลาที่มียุบัติเหตุจราจรทางบกสูงที่สุด 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

2.2.3 จำแนกตามสถานที่ ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามสถานที่เกิดเหตุ ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 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

3. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

3.1 ผู้ใช้รถใช้ถนน

1) เพศ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยในพ.ศ.2548-2550 เพศชาย ร้อยละ 58.2, 69.1 และ 77.4 ตามลำดับ เพศหญิง ร้อยละ 41.8, 30.9 และ 22.6 ตามลำดับ

2) อายุ ลักษณะช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต จำแนกเป็นเด็ก วัยรุ่น วัยแรงงาน และผู้สูงอายุ ระหว่าง พ.ศ.2548-2550 พบว่า กลุ่มวัยแรงงาน (25-59 ปี) มีการประสบเหตุมากที่สุด เท่ากับร้อยละ 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) เท่ากับร้อยละ 2.5, 3.1 และ 8.3 ตามลำดับ

3) ด้านพฤติกรรม คือ ลักษณะพฤติกรรมของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร ระหว่าง พ.ศ. 2548-2550 พบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาทของผู้ขับขี่พาหนะ 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 และ การขับรถชนท้ายรถที่จอดอยู่ 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

3.2 ยานพาหนะ คือ ประเภทของยานพาหนะ ความเร็วของรถ และสภาพความสมบูรณ์ของยานยนต์

ด้านความเร็วของรถ ระหว่างพ.ศ.2548-2550 พบว่า มีการจับรถด้วยความเร็วสูงสุดเท่ากับ ร้อยละ 24.3, 39.3 และ 21.2 ตามลำดับ

ด้านสภาพความสมบูรณ์ของยานพาหนะ พบว่า ในพ.ศ.2549 ยานพาหนะมีระบบ ไฟสัญญาณบกพร่อง เท่ากับร้อยละ 1.8

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

3.3 สภาพแวดล้อม ได้แก่ ถนนและสิ่งแวดลอม

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 และถนน ทางโค้ง เท่ากับร้อยละ 8.6, 5.4 ตามลำดับ สำหรับใน พ.ศ.2550 พบว่า เป็นถนนทางร่วมทางแยก มากที่สุด เท่ากับ ร้อยละ 44.2 รองลงมาเป็นถนนทางตรง ร้อยละ 40.4 และถนนทางโค้ง ร้อยละ 15.4 ตามลำดับ

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

2) ปัจจัยด้านสิ่งแวดลอม

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

อภิปรายผลการศึกษา

1. อุบัติการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

ผลการศึกษาอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ปี พ.ศ.2546– 2550 พบว่า อัตราอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก มีแนวโน้มลดลง ตั้งแต่ พ.ศ.2548 ถึง พ.ศ.2549 เท่ากับ 929.6, 820.0 ต่อแสนประชากร และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ใน พ.ศ.2550 เท่ากับ 911.4 ต่อแสนประชากร เมื่อพิจารณาอัตราอุบัติเหตุการบาดเจ็บ จำแนกรายปี มีอัตราการบาดเจ็บสูงสุดในพ.ศ.2547 เท่ากับ 1,066.7 ต่อแสนประชากร มีอัตราการบาดเจ็บน้อยที่สุด พ.ศ. 2549 เท่ากับ 820.0 ต่อแสนประชากร จากการวิเคราะห์อัตราอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ทำให้เห็นว่าอัตราอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกไม่คงที่ ในระยะแรก ระหว่าง พ.ศ.2546-2549 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ.2547 และลดลงในปี พ.ศ.2548-2549 และในปี พ.ศ.2550 กลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับอัตราอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑลและภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ซึ่งภาพรวมมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ระหว่าง พ.ศ. 2548-2550 มีอัตราเท่ากับ 126.33, 151.94, 151.31, 132.57 และ 125.37 ต่อแสนประชากรตามลำดับ (ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2550) แสดงว่าในภาพรวมของมาตรการป้องกันแก้ไขในระดับประเทศสามารถลดอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกได้

สำหรับอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตอำเภอเมือง จังหวัดลำพูนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อาจเนื่องมาจากความจำเป็นในการใช้รถใช้ถนนและปริมาณการจราจรที่มีมากขึ้น ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจราจรที่มียานยนต์ปนกันหลายชนิด หลายขนาด หลายความเร็ว มีจักรยานและคนเดินเท้า ร่วมบนถนนเหล่านั้นด้วย ซึ่งปัจจุบันในเขตอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน เป็นที่ตั้งของโรงงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด จำนวน 865 โรงงาน มีคนงาน จำนวน 68,776 คน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน, 2549) และมีการใช้ยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งในปี พ.ศ.2550 มีจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียนในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ทั้งหมด จำนวน 71,158 คัน เป็นประเภทรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 70, รถยนต์ ร้อยละ 27.8 รถขนส่งอื่นๆ ร้อยละ 2.2 และมีรถจักรยานยนต์แฝง ประมาณ 40,000 คัน (งานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน, 2550) แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ที่เพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2550 มีความเกี่ยวข้องกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ จากการศึกษาครั้งนี้อัตราอุบัติเหตุการบาดเจ็บจากการบาดเจ็บที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นนั้นเป็น

ดัชนีช่วยแสดงถึงโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมีมากขึ้น ซึ่งไพบูลย์ โล่ห์สุนทร (2548) กล่าวถึงอัตราอุบัติการณ์ของโรค ชุมชนที่มีอัตราอุบัติการณ์ของโรคสูง ความเสี่ยงในการเกิดโรคสูง ดัชนีนี้ยังช่วยประเมินการป้องกันและควบคุมโรคว่าได้ผลมากน้อยเพียงใด ถ้าการป้องกันโรคไม่ดี อัตราอุบัติการณ์ของโรคของโรคจะสูงขึ้น ดังนั้น ปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จึงถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญของจังหวัดลำพูนที่ทุกหน่วยงาน ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ต้องร่วมมือ ร่วมใจในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

2. ผลการศึกษาการกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน จำแนกตามบุคคล เวลา สถานที่

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามลักษณะบุคคล ด้านเพศในระหว่าง พ.ศ.2546–2550 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย โดยใน พ.ศ.2550 มีแนวโน้มของการประสบอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นทั้งสองเพศ และการบาดเจ็บในเพศชายเป็น 2 เท่าของเพศหญิง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลผู้บาดเจ็บจากรายงานการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก (ศูนย์ข้อมูลสนเทศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2550) พบเพศชายมากกว่าเพศหญิงประมาณ 3–4 เท่า และการศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ.2542 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์, 2545) พบว่า ผู้บาดเจ็บเป็นชายมากกว่าหญิง อัตราส่วนประมาณ 2.2 และ 3.6 : 1 และรายงานสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก 7 วันอันตรายสงกรานต์ปี 2550 ระดับประเทศ (สำนักกระบาดวิทยา, 2550) พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อัตราส่วนเพศชาย : เพศหญิง เท่ากับ 2.3 : 1 จากการวิเคราะห์ข้อมูลความแตกต่างด้านเพศ แสดงให้เห็นว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดขึ้นกับเพศชายมากกว่าเพศหญิง เป็นสิ่งที่ตรงกันกับงานวิจัยอื่นๆ นี่อาจจะเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงปัจจัยเสี่ยงที่เพิ่มสูงขึ้นเกี่ยวกับการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกของเพศชาย ทั้งนี้อาจเนื่องจากเพศหญิงมีความระมัดระวัง ระวังใจเย็น ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมากกว่าเพศชายและขับขี่ด้วยความเร็วต่ำกว่า

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามเดือนที่เกิดเหตุ ในระหว่าง พ.ศ. 2546–2550 พบว่า จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด ใน พ.ศ.2547 จำนวน 1,489 คน เมื่อพิจารณารายเดือนที่เกิดเหตุ ส่วนใหญ่เกิดเหตุในเดือนธันวาคม รองลงมาเดือนพฤศจิกายน รองลงมา ใน พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2548 โดย ปี พ.ศ.2546 มีผู้ประสบเหตุ จำนวน 1,458 คน เดือนที่เกิดเหตุสูงสุด คือ เดือนธันวาคม รองลงมา เดือนกันยายน และใน พ.ศ.2548 มีผู้ประสบเหตุ จำนวน 1,295 คน เดือนที่เกิดเหตุสูงสุด คือเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ รองลงมา

เดือนมิถุนายน และในปี 2550 มีผู้ประสบเหตุสูงสุดในเดือนพฤศจิกายน รองลงมา เดือนเมษายน กล่าวโดยสรุปการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกและทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ส่วนมากพบในเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม รองลงมาเดือนเมษายน และมกราคม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ (2545) พบว่ามีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งสูงสุดในเดือนธันวาคม รองลงมาค่อนข้างใกล้เคียงกัน ได้แก่เดือนมกราคม เมษายน และ มีนาคม และจากการศึกษาของ กาญจนีย์ ดำนาจแก้ว (2549) ได้ศึกษาลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เดือนเมษายน และธันวาคม การบาดเจ็บเกิดจากการชนสูงสุด จากการศึกษาระบาดวิทยาของคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่าในเดือนธันวาคม (14.6%) มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด จากการวิเคราะห์ข้อมูลเดือนที่มีการเกิดอุบัติเหตุและทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากนั้น ในบริบทของจังหวัดลำพูนช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน ถึงต้นเดือนธันวาคม (ช่วง 10 วัน) จะมีงานกาชาดประจำปีของจังหวัดลำพูนหรือเรียกว่า งานฤดูหนาว และช่วงเดือนเมษายน เป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ และเดือน มกราคม เป็นช่วงเทศกาลปีใหม่ การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้นจะเกิดมากในช่วงเดือนที่มีเทศกาลต่างๆ ซึ่งช่วงที่มีเทศกาลต่างๆ จะมีสังสรรค์ มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ ประกอบกับมีพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ ไพศาล, 2546) และช่วงเทศกาลนั้นจะเป็นช่วงที่มีการหยุดงานติดต่อกันหลายวันประชาชนเดินทางไปต่างจังหวัดมาก และอำเภอเมือง จังหวัดลำพูนก็มีถนนสายหลัก 3 เส้นทาง ที่เป็นทางผ่านจากจังหวัดลำปางไปเชียงใหม่ ทำให้มีการสัญจรมากในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ช่วงเวลาดังกล่าว

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ในระหว่าง พ.ศ.2546-2550 พบว่า มีอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงที่สุดในช่วงเวลา 18.01-21.00 น.รองลงมา ช่วงเวลา 21.01-24.00น., 15.01-18.00 น. ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ พชราวรรณ กุสกุศลรัตน์ (2542) ได้ศึกษาระบาดวิทยาของคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่าเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ช่วงเวลา 18.01-21.00 น. และการศึกษาของ กาญจนีย์ ดำนาจแก้ว (2549) ถึงลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เวลาที่เกิดเหตุสูงสุดตั้งแต่ช่วงเย็นถึงช่วงค่ำ วันหยุดสุดสัปดาห์ และการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วันอันตราย ปี 2550 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2550) พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ส่วนใหญ่ช่วงเวลา 16.01- 20.00 น. และช่วงเวลา 12.01-16.00 น. จากการวิเคราะห์ลักษณะช่วงเวลาที่เกิดเหตุ เป็นช่วงเวลา 18.01-21.00 น. หรือเป็นช่วงเวลาพลบค่ำและหัวค่ำ อาจเนื่องมาจากช่วงเวลาดังกล่าว โดยเฉพาะอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน เป็นที่ตั้งของการนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จะมีพนักงานบริษัททั้งหมดสัญจรในช่วงเวลาดังกล่าวประมาณ 68,776 คน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน, 2549) ซึ่งจะมี

การจราจรที่คับคั่งและเป็นช่วงเวลาที่มีการเดินทางกลับจากธุรกิจการงาน และมีความเหนื่อยล้าจากการทำงาน

การกระจายของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จำแนกตามสถานที่เกิดเหตุ ในระหว่าง พ.ศ. 2546-2550 พบว่า ถนนที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก สูงที่สุด 3 ลำดับแรก คือ ลำดับ 1 ถนนเชียงใหม่-ลำปาง (ทางหลวงหมายเลข 11) ลำดับ 2 ถนนสันป่าฝ้าย-สันกำแพง (ทางหลวงหมายเลข 1147) และ ลำดับ 3 ถนนเจริญราษฎร์ (เส้นทางสายรอง เขตเทศบาล) จากการวิเคราะห์สถานที่ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า มีอุบัติเหตุสูงสุดเกิดขึ้นบนถนนสายหลักที่ใช้เดินทางระหว่างลำปาง-เชียงใหม่ (ซูเปอร์ไฮเวย์) ในพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรม มีคนประมาณ 68,776 คน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน, 2549) ต้องใช้ทางร่วม มีทางแยกตัดผ่านแยกย่อยเข้าสู่ชุมชนที่พิกจำนวนมาก และจังหวัดลำพูนเป็นทางผ่านจากเชียงใหม่ไปลำปาง โดยใช้เส้นทางถนนสายเชียงใหม่-ลำปาง และประกอบกับบริเวณดังกล่าวเป็นเขตที่ตั้งของเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จึงเกิดความเสี่ยงสูงกว่าพื้นที่อื่นๆ

3. ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

3.1 ผู้ใช้รถใช้ถนน คือ เพศ อายุ และพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน

1) เพศ ลักษณะเพศของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต พบว่า เพศชายมากกว่าเพศหญิง คือ ในเพศชาย เท่ากับร้อยละ 67 และในเพศหญิง เท่ากับ ร้อยละ 33 โดยการบาดเจ็บในเพศชายมากกว่าเพศหญิง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ใน พ.ศ.2548 พบเพศชาย : เพศหญิง 1.4 : 1 พ.ศ.2549 2.2 : 1 และ พ.ศ.2550 3.4 : 1 สอดคล้องกับการศึกษาลักษณะทางระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ.2542 (ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ , 2545) พบว่า ผู้บาดเจ็บเป็นชายมากกว่าหญิง อัตราส่วนประมาณ 2.2 และ 3.6 : 1 ในการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ความแตกต่างด้านเพศ พบเพศชายมากกว่าเพศหญิง ซึ่งถือได้ว่ามีปัจจัยเสี่ยงในเพศชายสูงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ทั้งนี้ การศึกษาพฤติกรรมมาแล้วขั้บระดับชาติ ระหว่าง พ.ศ.2545-2549 (กาญจณีย์ ดำนาคแก้ว, 2549) พบว่า ผู้บาดเจ็บรุนแรงจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับ เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ในแต่ละปีประมาณ 20 เท่า ซึ่งอาจเกิดจากเพศชายมีการใช้สารกระตุ้นทำให้มีเมามา เช่น แอลกอฮอล์ สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทมากกว่าเพศหญิง ประกอบกับเพศชายมีปริมาณการขับขีพาหนะ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง และมีนิสัยกล้าแสดงออก ทำทายเป็นผู้นำ จะมีความคึกคะนอง มีความประมาทและขับขีด้วยความเร็วสูง (เสาวนีย์ ศีมูล, 2547)

2) อายุ ลักษณะช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต จำแนกเป็นเด็ก วัยรุ่น วัยแรงงาน และผู้สูงอายุ พบว่า กลุ่มวัยแรงงาน (25-59 ปี) มีการบาดเจ็บมากที่สุด รองลงมา เป็นกลุ่มวัยรุ่น (15-24 ปี) กลุ่มเด็ก (5-14 ปี) และกลุ่มผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) สอดคล้องกับรายงานการเฝ้าระวังในช่วงเทศกาลปีใหม่ช่วง 7 วันอันตรายปี 2550 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550) พบว่า ช่วงอายุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่พบมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 20-49 ปี รองลงมาคือ กลุ่มอายุต่ำกว่า 19 ปี และการศึกษาระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของ ชไมพันธุ์ สันติกาญจน (2545) พบว่า ผู้บาดเจ็บร้อยละ 80 และผู้ตายร้อยละ 67 มีอายุต่ำกว่า 40 ปี โดยช่วงอายุที่พบมากที่สุดคือ 15-29 ปี เหมือนกันทุกโรงพยาบาล มีสัดส่วนถึงร้อยละ 51.8 ของผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 45.3 ของผู้ตายจากอุบัติเหตุขนส่งทั้งหมด และกลุ่มอาชีพที่มีสัดส่วนสูงสุดในผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร คือ กลุ่มผู้ใช้แรงงาน ในการศึกษานี้ได้วิเคราะห์ข้อมูลของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นช่วงวัย และนำมาเปรียบเทียบกับผลการศึกษาอื่นๆ ที่เป็นกลุ่มอายุ มีความใกล้เคียงกันคือ อยู่ในช่วงวัยแรงงาน (25-59 ปี) มากที่สุด อาจเป็นเพราะว่าคนที่อยู่ช่วงวัยนี้มีการใช้รถใช้ถนนมากกว่ากลุ่มอื่นและส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะประกอบกับพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน มีประชากรแฝงประมาณ 50,000 คน (งานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน, 2550) ซึ่งส่วนใหญ่อยู่เขตนิคมอุตสาหกรรม และเป็นกลุ่มวัยแรงงานที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ

3) ด้านพฤติกรรม คือ ลักษณะพฤติกรรมของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร พบว่า การฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาทของผู้ขับขี่พาหนะเป็นสาเหตุที่พบมากที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เท่ากับร้อยละ 63.5 โดยสาเหตุที่พบมากที่สุด 3 ลำดับแรก คือ 1) การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด 2) ขับรถล้ำเส้นแบ่งกึ่งกลางถนน 3) ขับรถชนท้ายรถที่จอดอยู่ เท่ากับร้อยละ 30.9, 14.6 และ 14.6 ตามลำดับ สาเหตุรองลงมา คือ การดื่มสุราก่อนขับขี่พาหนะ เท่ากับร้อยละ 6.7 และสภาพร่างกายอ่อนเพลีย คือ ง่วงนอน เผลอหลับ เท่ากับร้อยละ 1.1

ปัจจัยด้านพฤติกรรมของการศึกษานี้ พบว่า ส่วนมากเป็นปัจจัยที่มาจากผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว ร้อยละ 63.5 สอดคล้องกับการศึกษาของเวทแลนด์ ที และคณะ (Wetteland T, et al) (1997) ได้ศึกษาปัจจัยเสี่ยงมีในประเทศที่รายได้สูง ด้านอุบัติเหตุจราจร ในประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ พบว่า ปัจจัยส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้ถนน (ร้อยละ 94-95) โดยที่ร้อยละ 57-65 ของอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว ส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 30 เป็นการเกิดโดยมีปัจจัยด้านอื่นร่วมด้วย และการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2546) พบว่า ปัจจัยส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้ถนน ร้อยละ 96 โดยที่ร้อยละ 57 ของอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว และร้อยละ 32 เป็นปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน โดยมีปัจจัยด้านอื่นร่วม

ด้วย ปัจจัยด้านพาหนะ ร้อยละ 2 ปัจจัยด้านพาหนะ ร้อยละ 2 และส่วนที่เหลือร้อยละ 6 เป็น ปัจจัยร่วมหลายประการ ปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ส่วนใหญ่มาจากปัจจัยด้านผู้ใช้ ถนนเพียงด้านเดียวนั้น เป็นตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนว่า สามารถป้องกันได้หากคนที่เกี่ยวข้อง มีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย คนที่ใช้รถใช้ถนนทุกคน ควรมีจิตสำนึกอยู่เสมอว่า ต้องไม่ขับรถ ในขณะที่มีเมฆหรือวงนอน ต้องมีสติ มีการตัดสินใจดี และมีสมาธิตลอดเวลา ที่ขับรถ ไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร และไม่ขับรถด้วยความประมาท ปัจจุบันถึงจะมีกฎหมายลงโทษและมีการจับและปรับผู้กระทำผิด แต่ก็ไม่สามารถทำได้ทั่วถึง (ไพบุลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2546)

ปัจจัยด้านการดื่มสุราก่อนขับขี่ยานพาหนะ เท่ากับร้อยละ 6.7 และสภาพร่างกายอ่อนเพลีย คือ ง่วงนอน เผลอหลับ เท่ากับร้อยละ 1.1 นับได้ว่าเป็นปัจจัยที่พบน้อยมากของพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน เพราะจากการศึกษาด้านพฤติกรรมเสี่ยงในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ของ ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ (2545) พบพฤติกรรมการดื่มสุรา ร้อยละ 33.1 ในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บ และ ร้อยละ 35.9 ในผู้ตายจากอุบัติเหตุชนส่งโรงพยาบาลที่พบการดื่มสุราในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บ 5 ลำดับแรก เป็นโรงพยาบาลเครือข่ายฯ ในภาคเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือ และ ตะวันออก และการศึกษาด้านพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วง 7 วัน อันตรายน ปี 2550 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2550) พบสูงสุด คือ เมาสุรา ร้อยละ 41.97 และการศึกษาของ วีระ กสานติกุล และคณะ (2543) ได้ศึกษาข้อมูลปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย พบว่า พฤติกรรมของคนขับเป็นสาเหตุที่พบบ่อยที่สุด การดื่มแอลกอฮอล์เกี่ยวข้องถึงร้อยละ 30 และการศึกษาข้อมูลปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจรด้านการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ผู้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงเฉพาะ ผู้ขับขี่มีการใช้แอลกอฮอล์สูงถึงร้อยละ 60 โดยพบว่า 2 ใน 3 ของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมีการใช้แอลกอฮอล์ ประมาณร้อยละ 60 ของผู้ขับรถปิกอัพ รถตู้ และรถบรรทุก 6 ล้อ ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง (สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค, 2540) ในส่วนของพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ที่พบว่าปัจจัยด้านการดื่มสุราก่อนขับขี่ยานพาหนะ มีเพียงร้อยละ 6.7 อาจเป็น เพราะข้อมูลที่ปรากฏในฐานข้อมูลของคดีด้านอุบัติเหตุจราจรที่ศึกษาไม่มีการลงรายละเอียดไว้ครบถ้วน ทำให้ไม่ทราบสถานการณ์ที่แท้จริง ซึ่งปัจจุบันมีการบังคับใช้กฎหมายห้ามการขับขี่ด้วยฤทธิ์สุรา คือ คนขับที่มีระดับแอลกอฮอล์เกินกฎหมายกำหนด (ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มก./ดล.) ซึ่งการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดและโอกาสเกิด อุบัติเหตุจราจร มีดังนี้ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด เท่ากับ 20 มก./ดล. ทำให้สมรรถภาพในการขับขี่รถมีผลเพียงเล็กน้อยเฉพาะบางคน โอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรใกล้เคียงกับคนไม่ดื่มสุรา ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 50 มก./ดล. มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 8% เป็น

ระดับที่ยอมรับว่าการขับรถจะเป็นอันตรายโอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 2 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 80 มก./ดล.มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 12% มีผลต่อคนขับรถทุกคนและระดับนี้ใช้เป็นกฎหมายควบคุมในหลายประเทศโอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 100 มก./ดล. มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลงเฉลี่ย 15% มีผลต่อคนขับรถทุกคนและการขับรถจะแย่ลงอย่างรวดเร็วเมื่อถึงระดับนี้โอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 6 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรา ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 150 มก./ดล. มีผลทำให้ความสามารถในการขับรถลดลง เฉลี่ย 33% โอกาสเกิดอุบัติเหตุเป็น 40 เท่าของคนที่ไม่ดื่มสุรามากกว่า และระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 200 มก./ดล. สมรรถภาพลดลงเป็นสัดส่วนกับระดับแอลกอฮอล์ไม่สามารถวัดได้ เนื่องจากควบคุมการทดลองไม่ได้ แต่โอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงมาก (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

3.2 ยานพาหนะ คือ ประเภทของยานพาหนะ ความเร็วของรถ และสภาพความสมบูรณ์ของยานยนต์

ด้านความเร็วของรถ ระหว่าง พ.ศ.2548-2550 พบว่า ใน พ.ศ.2549 มีการขับรถด้วยความเร็วสูงสุดเท่ากับร้อยละ 39.3 รองลงมา พ.ศ.2548 และ พ.ศ.2550 เท่ากับร้อยละ 24.3 และ 21.2 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยทั่วไป เช่น จากการศึกษาของกรมทางหลวง (2538) ระบุว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจากรถชนิดต่างๆ วิ่งด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 37, รถ 4 ล้อ ร้อยละ 56, รถ 6 ล้อขึ้นไป ร้อยละ 54 และเอเรียนา วอร์โก และคณะ (Ariana Vorko-Jovic, 2006) ได้ศึกษาปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนในเมือง (Road Traffic Accident : RTA) ซึ่งเก็บ ประเทศโครเอเชีย ระหว่าง ค.ศ.1990-2000 พบว่าผู้ประสบเหตุอุบัติเหตุรุนแรงขับรถเร็วเกินกำหนด (OR=2.56; 95% CI,1.43-4.61) และการศึกษาของ วิระ กสานติกุล และคณะ (2543) ได้ศึกษาข้อมูลปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย พบว่า พฤติกรรมของคนขับเป็นสาเหตุที่พบบ่อยที่สุด คือ การขับไม่เหมาะสมซึ่งพบในหลายรูปแบบ เช่น การใช้ความเร็วสูง ขับขี่โดยไม่เปิดไฟหน้าในยามค่ำคืนหรือการขับในระยะกระชั้นชิดพาหนะคันอื่น ซึ่งปัจจัยด้านการใช้ความเร็วสูง จึงเป็นความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านความเร็วของรถนั้น ในประเทศไทยมีมาตรการตรวจจับผู้ขับขี่เร็วผิดกฎหมายเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ พ.ศ.2503 ปัจจุบันสถานีตำรวจทางหลวง 35 สถานีทุกแห่งมีปืนเรดาร์อย่างน้อย 2-3 ชุด ดำเนินการตรวจจับความเร็วเน้นจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรหรือมีการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย ซึ่งพื้นที่ดำเนินการและแผนปฏิบัติการถูกกำหนดจากส่วนกลาง มีการรวบรวมสถิติ

การเปรียบเทียบปรับอยู่ในดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ แต่ไม่เกินครั้งละ 1,000 บาท ตามมาตราที่ 67 และ 152 พรบ.จราจรทางบก ปี พ.ศ.2522 (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

สำหรับในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน งานจราจรของสถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูนมีการดูแลด้านการจราจรวางแผนและควบคุมการจราจรในเขตพื้นที่ โดยการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกด้านการจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษา ทางร่วมทางแยก ชุมชน สถานประกอบการ จำนวน 28 จุดในช่วงเวลาเร่งด่วน เช้า-เย็น และจัดสายตรวจแบ่งเขตความรับผิดชอบ 2 โซน คือ โซน 1 ในเขตเทศบาลเมืองลำพูน โซน 2 เขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ และนอกจากในการอำนวยความสะดวกการจราจร มีการบังคับใช้กฎหมายและการเผชิญเหตุด้วย (งานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองลำพูน, 2550) แต่อย่างไรก็ตามก็ยังพบปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดลำพูนจากการใช้ความเร็วรถ

สำหรับปัจจัยสภาพความสมบูรณ์ของยานยนต์ พบว่า มีในปี พ.ศ.2549 มีอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากความบกพร่องของสัญญาณไฟจราจร เพียงร้อยละ 1.8 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2538) ที่กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ด้านยานพาหนะว่า สัดส่วนของอุบัติเหตุจราจรซึ่งเกิดจากความบกพร่องหรือความผิดปกติของเครื่องยนต์ มีส่วนเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยเมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น อาจจะเนื่องจากผู้ขับขี่มีการตรวจสอบดูแลสภาพยานยนต์ของตนเองอยู่ในเกณฑ์ดี

3.3 สภาพแวดล้อม คือ ถนนและสิ่งแวดล้อม

1) ปัจจัยด้านถนน

ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในระหว่าง พ.ศ. 2548 –2550 มีดังนี้ จำแนกตามลักษณะถนน พบว่า ถนนสายหลัก มากที่สุด รองลงมาเป็นถนนสายรอง และถนนในหมู่บ้าน จำแนกตามสภาพถนน พบว่า เป็นถนนทางตรงมากที่สุด รองลงมาถนนทางร่วมทางแยก และถนนทางโค้ง และจำแนกตามพื้นผิวถนน ทั้งหมดเป็นถนนลาดยางคอนกรีต

ปัจจัยด้านถนน ซึ่งพบว่าเป็นถนนทางตรงสายหลัก สภาพเป็นถนนลาดยางคอนกรีตเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด สอดคล้องกับรายงานสถิติคดีอาญาในประเทศไทยพ.ศ.2541 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2541) พบว่า จุดเกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนที่มีเส้นทางตรง ร้อยละ 50.4 บนถนนทางร่วมทางแยก ร้อยละ 28.2 และทางโค้ง ร้อยละ 7.9 และการศึกษาระบาดวิทยาของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลพุทธชินราช พิษณุโลก ของ เสาวนีย์ ดิมูล (2547) พบว่าเส้นทางที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ เป็นทางตรง ร้อยละ 75.7 รองลงมา เป็น

ทางโค้ง ร้อยละ 18.0 และทางแยก ร้อยละ 6.3 แสดงว่า ปัจจัยด้านถนนที่มีประสิทธิภาพเชิงบวก กลับเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดความประมาท ขาดความระมัดระวังมากขึ้น เพราะโดยธรรมชาติการขับ ยานยนต์ ถ้าถนนดีคนขับมักจะขับเร็ว

2) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก พบมากที่สุด ใน พ.ศ. 2550 โดยมี 2 สาเหตุ คือ ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน ร้อยละ 19.2 และ เครื่องหมาย/สัญญาณจราจรไม่ สมบูรณ์ ร้อยละ 11.5 รองลงมาใน พ.ศ. 2549 มี 2 สาเหตุเช่นกัน ไฟส่องสว่างไม่มีหรือไม่ชัดเจน ร้อยละ 1.8 เครื่องหมาย/สัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์ ร้อยละ 1.8 ด้านสภาพแวดล้อมบริเวณที่เกิด เหตุมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจนทำให้ประมาณการณ์ต่างๆ คลาดเคลื่อน ประกอบกับช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุจากรถมากที่สุด เป็นช่วงเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม ช่วง เวลา 18.01 – 21.00 น. ทั้ง 2 ประการอาจเป็นปัจจัยร่วมเพราะเดือนดังกล่าวเป็นฤดูหนาวและเวลา พลบค่ำ ถ้าแสงสว่างของหลอดไฟที่ส่องตามบริเวณที่จราจรคับคั่ง จะส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจากรถ ได้ง่ายขึ้น

ข้อจำกัดในการศึกษา

1. ข้อมูลที่นำมาศึกษาเป็นข้อมูลทุติยภูมิ ดังนั้นข้อมูลบางส่วนอาจไม่สมบูรณ์ โดยเฉพาะ ด้านการตีพิมพ์เอกสารของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก
2. ข้อมูลด้านปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูนได้ จากส่วนของคดีอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งอาจจะไม่ครอบคลุมประชากรทั้งหมดที่ประสบอุบัติเหตุจากรถ ทางบก

ข้อเสนอแนะในการนำผลการศึกษาไปใช้

1. ควรมีการพัฒนากระบวนการข้อมูลอุบัติเหตุจากรถทางบกในเชิงบูรณาการทุกหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน มีระบบการจัดการข้อมูลทั้งที่เป็นอุบัติเหตุจากรถที่มีทั้งผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิต หรือไม่มีผู้บาดเจ็บ และมีการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลและนอกสถานพยาบาล ทั้งที่เป็นกรณีดำเนินการทางกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมหรือเป็นคดี โดยเฉพาะหน่วยงานที่ รับผิดชอบโดยตรง ได้แก่หน่วยงานท้องถิ่น (เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล) ชุมชนหมู่บ้าน

หน่วยงานสาธารณสุข หน่วยงานตำรวจ หน่วยงานบรรเทาสาธารณภัย รวมทั้งฝ่ายปกครอง เพื่อประโยชน์ในการจัดทำยุทธศาสตร์ การป้องกันแก้ไขปัญหาที่มีพื้นฐานจากการใช้ข้อมูลรอบด้าน

2. ควรมีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่ป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ในการลดปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ เช่น การรณรงค์ลดความเสี่ยงจากปัจจัยผู้ใช้รถใช้ถนน การตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะ และการตั้งศูนย์รับแจ้งเหตุจราจรต่างๆ อย่างเข้มงวด

3. ควรมีการรณรงค์ลดพฤติกรรมเสี่ยงโดยใช้กลยุทธ์ใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น “สงกรานต์ปลอดภัย” หรือการตั้งด่านสกัดให้มากขึ้น บังคับใช้กฎหมายเข้มงวดขึ้นในช่วงเทศกาล

4. ควรมีการบันทึกรายละเอียดของถนนจุดที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในระดับของซอยหรือทางแยก เพื่อจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาได้เหมาะสมยิ่งขึ้น

5. ควรมีการตรวจระดับแอลกอฮอล์ในทุกรายที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก และมีการบันทึกข้อมูลไว้ทุกรายในฐานะข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจร

6. ปัจจัยด้านถนนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ง่ายนั้น การแก้ไขปัญหาอาจใช้มาตรการทางเทคนิควิศวกรรมจราจร เช่น การเพิ่มสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางร่วมทางแยก การสร้างไหล่ทางที่กว้างขึ้น หรือทำราวกันแนวถนน รวมทั้งทำลอนคลื่นผิวถนน เพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ลดความเร็ว เป็นต้น

7. ควรผลักดันให้มีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ระดับจังหวัด เนื่องจากเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิภาพ สวัสดิการของประชาชน รวมทั้งเกี่ยวข้องกับชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งการกำหนดยุทธศาสตร์จังหวัดจะก่อให้เกิดโครงการและแผนงานดำเนินการ มีการประเมินผลเพื่อพิจารณาการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ผลการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป ดังนี้

1. ศึกษาการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกระดับ ในการแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก ของจังหวัดลำพูน

2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน โดยการศึกษาย้อนหน้า (Prospective studies) และกลุ่มตัวอย่างควรเป็นผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทุกคน