

# สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถ ในอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

อดุลย์ บำรุง\*

จิรพรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์\*\*

\*กลุ่มงานศัลยกรรม โรงพยาบาลบ้านไผ่ ขอนแก่น

\*\*กลุ่มงานพยาบาล โรงพยาบาลบ้านไผ่ ขอนแก่น

## บทคัดย่อ

อุบัติเหตุจากรถ เป็นสาเหตุของการตายและบาดเจ็บที่สำคัญของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และมีแนวโน้มการเกิดที่สูงขึ้น การแก้ไขปัญหาจำเป็นต้องอาศัยหลายหน่วยงานร่วมกันทำงาน นอกจากนี้สาเหตุและองค์ประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน ทิมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจ โรงพยาบาล ขนส่ง แขวงทางหลวง กู้ภัยเอกชน(พุทธญาณสมาคม) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น จึงได้ร่วมกันศึกษาถึงสาเหตุ และองค์ประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถและเสียชีวิต โดยเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา จากข้อมูลอุบัติเหตุจากรถทั้งหมดที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ระหว่าง 1 สิงหาคม 2552 ถึง 31 กรกฎาคม 2553 จากการเก็บบันทึกของ 3 หน่วยงาน คือ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลและกู้ภัยเอกชน(พุทธญาณสมาคม) ซึ่งมีทั้งสำนวนการสอบสวนคดี ข้อมูลจากเวชระเบียนและฐานข้อมูลจากคอมพิวเตอร์ ข้อมูลภาพถ่าย ข้อมูลภาพเคลื่อนไหว ทำการสอบสวนอุบัติเหตุด้วยการประชุมแบบมีส่วนร่วม (case conference) วิเคราะห์หาสาเหตุ และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจากรถ องค์ประกอบสนับสนุนให้มีการเสียชีวิตร่วมกันโดยแบ่งเป็นสาเหตุหลักคือ มนุษย์ ถนน สิ่งแวดล้อมและยานพาหนะ และรายละเอียดที่เป็นปัญหาในแต่ละกรณี พบว่า จำนวนการเกิดเหตุ 55 กรณี เหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ (67.27%) รองลงมาเป็นรถปิคอัพ (36.36%) ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่อายุ 20-60 ปี (71.43 %) เหตุเกิดในเวลากลางคืน สาเหตุส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ (72.73%) ได้แก่ ขับรถเร็วและขับรถขณะมีเมเินมา สิ่งแวดล้อม (15.58%) ถนน (10.39%) และรถยนต์(1.30%) มีองค์ประกอบสนับสนุนให้มีการเสียชีวิต (50%) คือไม่สวมหมวกนิรภัย (45%) และไม่รัดเข็มขัดนิรภัย(5%) พบจุดเสี่ยงสำคัญคือหน้าสถานีเติมน้ำมันของการปิโตรเลียมฯ (ปตท.)ริมถนนมิตรภาพ รถจักรยานยนต์ขับชนท้ายรถบรรทุกซึ่งจอดรอเติมน้ำมันเกิดเหตุ 4 ครั้ง เสียชีวิต 3 คน จากการศึกษาในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่พบข้อแตกต่างจากพื้นที่อื่นคือมีผู้ตายเป็นคนวัยทำงาน สาเหตุจากขับรถเร็ว สิ่งแวดล้อมและถนนมากกว่าจากรายงานอื่น ๆ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อภาครัฐในการแก้ไขปัญหาต่อไป

## คำสำคัญ:

สาเหตุและองค์ประกอบ, อุบัติเหตุจากรถ, การประชุมแบบมีส่วนร่วม

## บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจากรถเป็นปัญหาสำคัญทั่วโลก สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 983,076 ครั้ง

ยังอยู่ใน 5 อันดับแรกของสถิติโลก มูลค่าความเสียหายในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาสูงมากกว่า 2 แสนล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของ GDP คนไทยเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุจากรถปีละประมาณ 15,000 คน เฉลี่ยชั่วโมงละ 2 คน จังหวัดขอนแก่นเป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถสูงใน ปี 2549 - 2551 มีผู้บาดเจ็บ 21,737, 32,642 และ 27,653 คน ผู้เสียชีวิต 293, 240 และ 303 คนตามลำดับ<sup>(1)</sup> อำเภอบ้านไผ่ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทั้งทางรถไฟและรถยนต์ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ)และหมายเลข 23 (ถนนแจ้งสนิท) ผ่านมีการจราจรมาก ส่งผลให้มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถจำนวนมาก จากสถิติอุบัติเหตุจากรถของโรงพยาบาลบ้านไผ่ในปี 2549 มีผู้บาดเจ็บ 1,985 คน เสียชีวิต 30 คน ปี 2550 ผู้บาดเจ็บ 1,914 คน เสียชีวิต 30 คน และปี 2551 ผู้บาดเจ็บ 1,841 คน เสียชีวิต 30 คน เฉลี่ยผู้เสียชีวิต 2-3 คนต่อเดือน จึงมีอัตราตายสูงและมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

ทฤษฎีองค์ประกอบของสาเหตุการบาดเจ็บได้แก่ มนุษย์ ยานยนต์ ถนนและสิ่งแวดล้อม<sup>(2)</sup> ซึ่งมักมีความแตกต่างกันในรายละเอียดตามบริบทของพื้นที่และเวลาที่เปลี่ยนไป โดยเฉพาะจุดเสี่ยงทางถนน คนในพื้นที่มีข้อมูลรายละเอียดที่ดีกว่า ดังนั้นในแต่ละพื้นที่ต้องมีการศึกษาปัญหาในพื้นที่ตัวเองจึงจะแก้ปัญหาได้ตรงจุด ปัจจุบันหน่วยงานส่วนใหญ่ที่ดำเนินการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถ มีการเก็บข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจากรถ แยกส่วนตามหน่วยงาน ขาดการรวบรวมข้อมูลที่มีคุณภาพและการวิเคราะห์ข้อมูลที่น่าไปถึงเหตุปัจจัย เพื่อการแก้ไขปัญหาร่วมกัน วิวัฒน์ ศีตมโหชนีย์และชุตินา กิตติธรรกุล<sup>(3)</sup> รายงานว่า ได้มีการทำงานร่วมกันหลายหน่วยงานเพื่อศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถร่วมกันในจังหวัดภูเก็ต โดยใช้ข้อมูลจากสำนวนคดีของตำรวจเป็นหลัก เกิดการผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากรถ และอรรถกร สาละ<sup>(4)</sup> ได้ศึกษาแนวทางการสืบสวนอุบัติเหตุจากรถเชิงลึกที่ทำให้ได้ข้อมูลสำคัญจำนวนมากเมื่อมีการตั้งทีมทำงานเฉพาะกิจขึ้น

ที่ผ่านมาพื้นที่อำเภอบ้านไผ่มีหน่วยงานหลักที่เก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากรถคือ ตำรวจ เก็บเป็นสำนวนการ

สอบสวนคดี, กู้ภัยเอกชน (พุทธญาณสมาคม) เก็บข้อมูลเป็นภาพถ่าย ข้อมูลภาพเคลื่อนไหว การสัมภาษณ์ผู้อยู่ในเหตุการณ์ โรงพยาบาลบ้านไผ่ เก็บเป็นฐานข้อมูลในคอมพิวเตอร์และเวชระเบียน แต่ยังไม่มีการนำข้อมูลมารวมกัน เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถ จำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหามีระบบและมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน ทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งประกอบด้วย ตำรวจ โรงพยาบาลบ้านไผ่ กู้ภัยเอกชน ขนส่ง แขวงการทาง จึงได้รวบรวมข้อมูล เพื่อศึกษา วิเคราะห์ โดยทำในลักษณะการประชุมแบบมีส่วนร่วม (case conference) อย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัญหาสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ ปัจจัยที่ส่งเสริมให้มีการเสียชีวิต ซึ่งจุดเสี่ยงทางถนน เพื่อนำเสนอให้หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบได้มีการแก้ปัญหาได้ตรงจุด โดยคาดหวังว่าการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่จะลดลง

## วิธีการศึกษา

การศึกษาเชิงพรรณนา (descriptive study) โดยทำการเก็บข้อมูลแบบไปข้างหน้าในอุบัติเหตุจากรถกรณีที่มีการเสียชีวิตหรือมีผู้บาดเจ็บสาหัสที่เกิดขึ้นในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ ตั้งแต่ 1 สิงหาคม 2552 จนถึง 31 กรกฎาคม 2553 ทั้งหมด 55 กรณี ศึกษาโดยทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ อำเภอบ้านไผ่ ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จากโรงพยาบาลบ้านไผ่ ตำรวจ ขนส่ง แขวงการทาง กู้ภัยเอกชน (พุทธญาณสมาคม) ข้อมูลที่นำมาศึกษามาจาก 3 หน่วยงาน คือ สถานีตำรวจ พุทธญาณสมาคม และโรงพยาบาลบ้านไผ่ ลักษณะของข้อมูลเป็นบันทึกสำนวนการสอบสวนคดี ข้อมูลภาพถ่าย ภาพเคลื่อนไหว บันทึกการสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ ฐานข้อมูลจากคอมพิวเตอร์ และรายงานการชันสูตรกรณีเสียชีวิต ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดเกี่ยวกับสถานที่เกิดเหตุ สภาพแวดล้อม สภาพยานพาหนะที่ประสบเหตุ

สภาพการบาดเจ็บของผู้ประสบเหตุ โดยภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทำการประชุมแบบมีส่วนร่วม (case conference) อย่างสม่ำเสมอ เพื่อวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยแบ่งตาม สาเหตุหลัก คือ สาเหตุจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ จุดเสี่ยงทางถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งแต่ละสาเหตุหลักจะแบ่งสาเหตุย่อยลงไปอีก เพื่อให้ได้รายละเอียดของการเกิดเหตุมากที่สุด และนำไปสู่การหาแนวทางแก้ไขในแต่ละกรณี

ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการประชุมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง และนำมา

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย)

### ผลการศึกษา

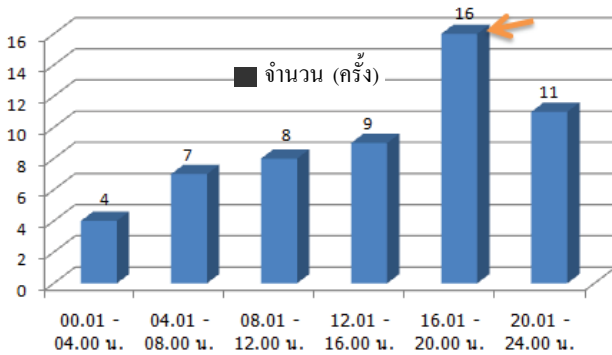
จากการศึกษาพบว่ามีเหตุเกิดทั้งหมด 55 กรณี มีเหตุที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต 20 กรณี มีผู้เสียชีวิต 21 คน และบาดเจ็บ 79 คน ส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ (67.27%) รองลงมาคือ รถปิคอัพ (36.36%) (ตารางที่ 1)

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเย็นและ

ตารางที่ 1 เหตุที่เกิดทั้งหมด (n=55 กรณี) และเหตุที่มีผู้เสียชีวิต (n=20 กรณี)

ยานพาหนะ	คู่กรณี	กรณีเหตุทั้งหมด		กรณีเหตุที่มีการเสียชีวิต	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ รายละเอียด	รวม	37	67.27	16	29.09
	- รถปิคอัพ	5	9.09	2	3.64
	- รถเก๋ง	9	16.36	2	3.64
	- รถจักรยานยนต์	6	10.91	1	1.82
	- รถบรรทุก	4	7.27	4	7.27
	- สิ่งแวดล้อมข้างถนน	6	10.91	4	7.27
	- ไม่มี(ล้ม/พลิกคว่ำเอง)	5	9.09	2	3.64
	- จักรยาน	1	1.82	0	0
- ไม่ทราบคู่กรณี	1	1.82	1	1.82	
รถปิคอัพ รายละเอียด	รวม	15	27.27	3	5.45
	- รถปิคอัพ	1	1.82	0	0
	- รถเก๋ง	4	7.27	2	3.64
	- รถบรรทุก	4	7.27	0	0
	- สิ่งแวดล้อมข้างถนน	2	3.64	0	0
	- ไม่มี(ล้ม/พลิกคว่ำเอง)	3	5.45	0	0
- รถไฟ	1	1.82	1	1.82	
รถบรรทุก	รวม	2	3.64	0	0
	- รถบรรทุก	1	1.82	0	0
- สิ่งแวดล้อมข้างถนน	1	1.82	0	0	
รถเก๋ง	รวม	1	1.82	1	1.82
รวมทั้งหมด		55	100	20	36.36

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ในอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น



รูปที่ 1 สถิติอุบัติเหตุแบ่งตามช่วงเวลา

ตารางที่ 2 ช่วงอายุของผู้เสียชีวิต

อายุของผู้เสียชีวิต (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
< 20	2	9.52
20-40	7	33.33
40-60	8	38.10
> 60	4	19.05
รวม	21	100

กลางคืน เวลา 16.01-20.00 น. (29.09%) และ 20.01-24.00 น. (20.00%) (รูปที่ 1)

ผู้ที่เสียชีวิตส่วนใหญ่ อายุระหว่าง 40-60 ปี (38.10%) และ 20-40 ปี (33.30%) (ตารางที่ 2)

จากเหตุทั้งหมด 55 กรณี เมื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (ตารางที่ 3) พบว่าในบางกรณีมีสาเหตุและปัจจัยมากกว่า 1 อย่าง ทำให้มีสาเหตุและปัจจัยทั้งหมด 77 อย่าง ส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมมนุษย์ (72.73%) รองลงมา คือ สิ่งแวดล้อม (15.58%) ถนน (10.39%) และรถยนต์ (1.30%) ตามลำดับ

ส่วนปัจจัยสนับสนุนให้มีการเสียชีวิตนั้น ใน 20 กรณี มี 10 กรณี (50%) ที่มีปัจจัยที่สนับสนุนคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย 9 กรณี (45%) และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 1 กรณี (5%)

จากการศึกษาพบว่าจุดเสี่ยงบนถนนที่สำคัญคือ ถนนมิตรภาพ หน้าสถานีเติมน้ำมันของการปิโตรเลียม

(ปตท.) มีรถบรรทุกจอดข้างทางเพื่อรอเติมแก๊ส บริเวณดังกล่าวมีแสงสว่างไม่พอ ทำให้รถจักรยานยนต์ขับชนท้ายรถบรรทุก เกิดเหตุ 4 ครั้ง เสียชีวิต 3 คน บาดเจ็บสาหัส 1 คน

วิจารณ์

จากการศึกษาพบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย (ตารางที่ 1) คือ รถจักรยานยนต์ (67.27%) รองลงมา คือ รถปิคอัพ (36.36%) จะเห็นว่าถึงแม้เป็นพื้นที่ที่มีถนนใหญ่ผ่าน มีรถบรรทุกวิ่งผ่านมาก แต่อุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็ยังคงเกิดจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่กล่าวว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 60-70<sup>(5)</sup> และข้อมูลของดารณี สุวพันธ์<sup>(6)</sup> ที่กล่าวว่าการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 70-80 และผลจากการศึกษาเป็นที่น่าสังเกตว่ามีรถจักรยานยนต์ที่เกิดเหตุแต่ไม่ได้ชนรถอื่น (ชนสิ่งแวดล้อมข้างถนนและล้มเอง) เกิดเหตุ 11 ครั้ง (ตารางที่ 2) มีการเสียชีวิตถึง 6 ครั้ง

จากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก<sup>(7)</sup> พบว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมีสาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ร้อยละ 77.5 สภาพรถ ร้อยละ 1.3 สิ่งแวดล้อม ร้อยละ 0.4 อื่น ๆ ร้อยละ 17.5 ไม่ทราบ ร้อยละ 3.3 ถนน ร้อยละ 0.0 ในขณะที่ผลการศึกษารุ่นนี้ พบว่าเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ร้อยละ 72.73 สิ่งแวดล้อม ร้อยละ 15.58 ถนน ร้อยละ 10.39 และสภาพรถ ร้อยละ 1.30 (ตารางที่ 3) จะเห็นได้ว่า สาเหตุจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ใกล้เคียงกัน ขณะที่สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมและถนน แตกต่างกันอย่างมาก น่าจะเกิดจากการที่การศึกษาครั้งนี้มีการใช้ข้อมูลจากหลายหน่วยงานมีข้อมูลหลายประเภท วิเคราะห์ข้อมูลร่วมกันโดยทีมสหสาขาวิชาชีพ และมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานในการเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดประสิทธิภาพในการแยกแยะสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดีกว่า ไม่มี

ตารางที่ 3 สาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ (n=77 ปัจจัย)

สาเหตุหลัก	จำนวนปัจจัย	ร้อยละ	รายละเอียดของสาเหตุ	ปัจจัย				
				จำนวน	ร้อยละ			
พฤติกรรมมนุษย์	56	72.73	ขับรถด้วยความเร็วสูง	29	37.66			
			ขับขี่ขณะเมาสุรา	10	12.99			
			ขับรถฝ่าฝืนกฎ/ป้ายจราจร	5	6.49			
			ขับรถโดยประมาท (ขับตาม/ตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด)	6	7.79			
			ผู้ขับขี่อายุมาก/น้อย (ขาดทักษะในการขับขี่ ตัดสินใจล่าช้า)	4	5.19			
			หลับใน	2	2.60			
สิ่งแวดล้อม	12	15.58	ฝนตกถนนลื่น	4	5.19			
			แสงสว่างไม่เพียงพอ	4	5.19			
			มีวัตถุตกบนถนน	1	1.30			
			ตั้งแผงลอยไม่เป็นระเบียบ	1	1.30			
			ควันไฟมากจากการเผาหญ้าข้างทาง	1	1.30			
			ทางรถไฟไม่มีแผงกั้น	1	1.30			
			ถนน	8	10.39	ทางโค้ง	2	2.60
						ราวกันทางโค้งมองไม่เห็นแสงสะท้อน	1	1.30
ถนนกำลังก่อสร้าง	1	1.30						
สภาพจราจรหนาแน่น	1	1.30						
เส้นจราจรมีสภาพเก่าซีดจาง	1	1.30						
จุดตัดทางเลี้ยวมองไม่เห็น	1	1.30						
ผิวถนนชำรุดเป็นร่อง	1	1.30						
สภาพรถ	1	1.30	เพลานไม่สามารถบังคับใช้การได้	1	1.30			

ข้อมูลที่ไม่ทราบสาเหตุหรือจัดกลุ่มไม่ได้ อีกทั้งยังเป็นการศึกษาโดยคนในพื้นที่เองซึ่งจะทราบรายละเอียดของพื้นที่ได้ดีกว่า

ด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ (ตารางที่ 3) เกิดจากการขับรถด้วยความเร็วสูง (37.66%) ขับขี่ขณะเมาสุรา (12.99%) เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลของสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (2550)<sup>(8)</sup> ที่ทำการศึกษปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจาก ขับขี่ขณะเมาสุรา (39.56%) ขับรถเร็วเกินกำหนด (18.67%) ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด (10.67%) จากการเปรียบเทียบจะเห็นว่า ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นปัญหา

มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ เนื่องจากด้วยบริบทของอำเภอบ้านไผ่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทั้งทางรถไฟและรถยนต์โดยมีถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ถนนแจ้งสนิท ผ่านอำเภอบ้านไผ่

ส่วนปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการเสียชีวิต คือ มีปัจจัยที่สนับสนุนคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย 9 กรณี (45%) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 1 กรณี (5%) ผู้ที่เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดในเวลากลางคืน และส่วนใหญ่ อายุ 40-60 ปี (38.10%) รองลงมา 20-40 ปี (33.33%) ซึ่งเป็นวัยทำงานและเป็นผู้นำครอบครัว อาจเนื่องจากอำเภอบ้านไผ่มีพนักงานโรงงานและผู้ค้าขายเร่ จำนวนมาก

เดินทางกลับบ้านในตอนค่ำโดยรถจักรยานยนต์ แตกต่างจากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2553<sup>(9)</sup> ที่กล่าวว่าสัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 15 - 24 ปี ซึ่งเป็นวัยศึกษาคะนอง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ

จากการศึกษาพบว่าปัญหาที่เกิดในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่หลายด้าน แตกต่างจากการศึกษาในพื้นที่อื่น ซึ่งเป็นประโยชน์คณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยระดับอำเภอ ในการนำไปแก้ปัญหาให้ตรงจุด เช่น จุดเสี่ยงที่สำคัญที่มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ บริเวณถนนมิตรภาพหน้าสถานีเติมน้ำมันของการปิโตรเลียม (ปตท.) ซึ่งมีรถบรรทุกจอดริมถนนเพื่อรอรับการเติมแก๊สจำนวนมาก ทำให้เกิดเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุกเนื่องจากไม่มีแสงสว่างเพียงพอในเวลากลางคืนซึ่งในพื้นที่อื่น ๆ น่าจะมีลักษณะเช่นนี้

นอกจากนี้ยังมีผลที่ได้นอกเหนือจากเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้คือ ทำให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ในการแก้ปัญหาและเกิดทีมภาคีเครือข่ายที่เหนียวแน่นในการเกาะติดปัญหาอุบัติเหตุจากรถ

### สรุป

ผลการศึกษาพบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยคือรถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ รถปิคอัพ ส่วนใหญ่เหตุเกิดในช่วงเวลากลางคืนในตอนหัวค่ำ ผู้เสียชีวิตเป็นคนวัยทำงานและเป็นผู้นำครอบครัว สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถคือ พฤติกรรมผู้ขับขี่ โดยเฉพาะการขับเร็วและขับขณะมีเมามา ปัจจัยสนับสนุนให้มีการเสียชีวิตคือ ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จุดเสี่ยงที่สำคัญ คือ ถนนมิตรภาพหน้าสถานีเติมน้ำมันของการปิโตรเลียม (ปตท.) ซึ่งแสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุกที่จอดรอเติมแก๊ส และจากการศึกษานี้พบว่า ผู้ตายเป็นคนวัยทำงาน สาเหตุจากการขับเร็ว สิ่งแวดล้อมและถนน เป็นปัจจัยที่พบมากในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่เมื่อเทียบกับรายงานอื่น

บ้านไผ่เมื่อเทียบกับรายงานอื่น

### ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาโดยทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นคนในพื้นที่ มีหลายสาขาวิชาชีพที่มีความชำนาญในสาขาวิชาชีพตนเองมาศึกษาร่วมกัน และไม่มีผลต่อคดีอุบัติเหตุจากรถของตำรวจแต่ประการใด การศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่าปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและถนนพบได้มาก ถึงแม้จะเป็นปัจจัยรองลงมาจากพฤติกรรมมนุษย์ จึงแนะนำให้แต่ละพื้นที่ได้ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถในพื้นที่ตนเองเพราะการแก้ไขด้านสิ่งแวดล้อมและถนนจะทำได้ง่ายกว่าการแก้ไขพฤติกรรมมนุษย์ซึ่งต้องใช้เวลามากกว่าจะเปลี่ยนพฤติกรรมได้

### กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่สนับสนุนงบประมาณ ผู้ทรงคุณวุฒิที่ปรึกษางานวิจัย นายแพทย์วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์ รองศาสตราจารย์ณรงค์ สุธรรณไชยมาตย์ นายแพทย์ประยูร โกวิทย์ นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ อาจารย์สุพล เหลี่ยมสูงเนิน อาจารย์สมบัติ เทศกุล และครอบครัวผู้ประสพภัย รวมทั้งทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทุกท่านที่ทุ่มเท เสียสละ ให้ความร่วมมือ ร่วมแรง ร่วมใจ เดิมกำลังใจ เป็นกัลยาณมิตรที่ดีต่อกัน จนทำให้โครงการสำเร็จไปได้ด้วยดี และทุกท่านมีความสุข

### เอกสารอ้างอิง

1. วิทยา ชาติบัญชาชัย. สถิติอุบัติเหตุจากรถทางบก ขอนแก่น. จดหมายข่าว สจร 2551;3(4):5.
2. สมตระกูล ราศิริ, ประสิทธิ์ อ่อนดี. ประสิทธิผลการดำเนินโครงการ “เล่นน้ำอย่างปลอดภัย สงกรานต์ไร้อุบัติเหตุ” ปี 2549. ครั้งที่ 1. นนทบุรี: สมาคมหมออนามัย. สถาบันพระบรมราชชนก; 2550.
3. วิวัฒน์ ศิตมโนชญ์, ชุตินา กิตติธรรณกุล. ตำราพิชัยสงคราม (สาม

- เหลี่ยมเขยื้อนภูเขา) กัก (เดียวกัน) ฉบับจอมยุทธ์ท้องถนน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: เวิลด์ออฟเซ็ท พรินติ้ง; 2553.
4. อรรถกร สาละ, พนกฤษณ์ คลังบุญครอง, บรรณาธิการ. การสืบสวนอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก กรณีศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน.เอกสารประกอบการประชุมวิชาการสมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 6; 28 - 30 ตุลาคม 2552; ณ โรงแรมท็อปแลนด์. พิษณุโลก: วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ร่วมกับภาควิชาวิศวกรรมโยธา. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น; 2552.
  5. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. หมวกนิรภัย คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ. ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ; 2553.
  6. ดารณี สุวพันธ์. รายงานการวิจัยเรื่อง อุบัติการณ์ความพิการและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากสาเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2549. กรุงเทพมหานคร: เบญจพล; 2551.
  7. ยอดพล ธนาภิรมณ์. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน. สถานการณ์สุขภาพประเทศไทย 2549; 2(9):2.
  8. ศิริพร แก้วไทย. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2550. สถานการณ์ข่าวสุขภาพ [online] 2550 [สืบค้นเมื่อ 15 กันยายน 2553]; แหล่งข้อมูล: URL: [http://www.hiso.or.th/hiso/health\\_eveny3.php](http://www.hiso.or.th/hiso/health_eveny3.php)
  9. ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ.2553. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.); 2554.

**Abstract Causes of Traffic Accidents in Ban Phai District**

**Adun Bamrung\*, Jirawan Kijlerdpornpairoj\*\***

\*Department of Surgery, \*\*Department of Nurse, Ban Phai Hospital, Khon Kaen Province

*Journal of Health Science* 2012; 21:964-71.

Traffic accident has been a major cause of injury and death at Ban Phai District, Khon Kaen Province and the incidence has shown an increasing trend. The causes and factors contributing to traffic accidents in each area should be different. Ban Phai Road Safety Team which consists of representatives of the hospital, the police station, public transportation, the Regional Center of the Highway Department, a local government and the local volunteer rescue team, was formed in order to study the causes and contributing factors of traffic accidents at Ban Phai District, Khon Kaen Province. The multidisciplinary team investigated all 55 fatal traffic accidents causing deaths and serious injuries that were documented at police stations, district hospital and rescue team during August 1,2009 -July 31,2010. The records were collected from various forms such as injury surveillance record, pictures and videos. Each case of accidents was analyzed by the team in case conferences to identify causes and contributing factors of traffic accidents. The study revealed that most traffic accidents were related to motorcycles (67.27%) and pick up (36.36%). Most accidents occurred at night-time. Most reported deaths were in the 20-60 year age group (71.43 %). Major causes of traffic accidents were miss-driving behavior (72.73%) such as speed and drunk driving; environments (15.58%), roads (10.39%) and by poor condition of vehicles (1.3%). Precipitating factors on death were driving motorcycle without wearing helmet and driving without seat belt. In addition, the team identified one major black spot at the gas station on a highway where there was always a truck line-up for services under the dim street-lights. This black spot had caused 4 cases with 3 fatal motorcyclists colliding with the back of the trucks. The causes of traffic accidents in this area differ from those in other reports as they are related to more drivers in working age group, speed, environments and road.

**Key words:** causes and contributing factors, traffic accident, case conference