

สถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก อ.เมือง จ.ชุมพร

กอบกุล พูลปัญญาวงศ์ พ.บ.*

บทคัดย่อ: จากรายงานประจำปีของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชุมพร และ trauma registry ของโรงพยาบาลชุมพร ระหว่าง ปี พ.ศ. 2541-2542 พบว่าการบาดเจ็บเป็นสาเหตุการตายอันดับแรก และส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก (ร้อยละ 70) โดยมีอำเภอเมืองเป็นพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมากที่สุด (ร้อยละ 42.6) ดังนั้น การศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกของ อ.เมือง จ. ชุมพร ทั้งด้านระบาดวิทยาเชิงพรรณนาและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยศึกษาทบทวนข้อมูลแหล่งต่าง ๆ คือ ข้อมูลการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก จากรายงานประจำปีสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และจากโรงพยาบาลชุมพร ข้อมูลการศึกษาพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถในเขตเทศบาลเมืองชุมพร โดยการสังเกตพื้นที่เกิดเหตุถึงลักษณะสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยเสี่ยง และการศึกษาเชิงคุณภาพในผู้ป่วยในที่ได้รับบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในพื้นที่อำเภอเมือง เพื่อนำผลการศึกษาเสนอต่อคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระดับจังหวัดต่อไป ผลการศึกษาพบว่าผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุเฉลี่ย 28.5 ปี ส่วนใหญ่เป็นการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มักไม่ได้สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 76 และ 96.3) สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 54.5 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จุดที่เกิดเหตุมากที่สุดบนถนนเพชรเกษม (ร้อยละ 76) จากการสังเกตจุดเกิดเหตุ พบว่า ถนนที่พบอุบัติเหตุคือ ถนนสายหลักเข้าสู่เมือง เส้นทางไปสถานที่ท่องเที่ยว ร่วมกับลักษณะถนนที่แคบ ไม่มีเกาะกลางถนน ไม่มีไหล่ทาง ไม่มีป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน ต้นไม้หนาที่บบริเวณข้างถนนและบริเวณโค้งถนน ไม่มีไฟฟ้า ไฟสัญญาณจราจรชำรุด นอกจากนี้การสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ พบว่าการใช้มาตรการทางกฎหมายไม่เคร่งครัด ประชาชนไม่ตระหนักถึงการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถ ความรีบเร่งในการเดินทาง สภาพจิตใจที่มีความกังวล การพูดคุยหยอกล้อกันระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การขับขี่ที่ไม่ชำนาญ และการเลี้ยวผิดบริเวณข้างถนน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 80) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ และร้อยละ 30 ไม่ได้ทำประกันชีวิต ตามพระราชบัญญัติประกันภัยจากรถ ข้อเสนอแนะจากการศึกษา คือ เร่งปรับปรุงสภาพแวดล้อมของถนนเส้นทางจุดเกิดเหตุ พร้อมทั้งปรับปรุงป้ายจราจร สัญลักษณ์เส้นจราจรต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน ร่วมไปกับมาตรการการกวดขันและการณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทั่วไป นอกจากนี้ควรมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของจังหวัด เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานให้เป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสมกับปัญหาที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

Abstract: Situation Analysis on Traffic Injury of Muang District, Chumphon Province

Korbkul Poonpanyavong, M.D.

Chumphon Hospital, Chumphon Province, 86000

Nakhon Ratch Med Bull 1999;23:129-41.

According to Chumphon Provincial Health Office annual report and 1998-1999 trauma registry of Chumphon Hospital, injury was the first leading cause of death. The majority was traffic injury (70%). Muang District was the main area where the traffic injury was taken place. To revise the pattern of the traffic injury in Muang District both descriptive epidemiological study and the cause of the traffic injury is the objective of this study. The study was based on the traffic injury records in the Chumphon Provincial Health Office and Chumphon Hospital annual reports. The behavior on traffic safety equipment usage in Chumphon Municipal area was revised by observing the environment of the high risk area and conducting the qualitative study on the admitted traffic injury patients in Muang District. The result of this study should be proposed to the Provincial Accident Prevention Committee.

This study found out that the major patients were male with 28.5 years average age. The motorcycle accident was the main cause of the traffic injury. The riders and the passengers did not wear safety helmets (76% and 96.3%) and 54.5% of the car drivers did not fasten the safety belts. The main road which the accidents often took place was Pethchakasame Road (76%). This road was the main one that led to the city and several tourist places. The characteristic of the road was narrow without road shoulder and road isle, no traffic signs and road lights and the traffic lights were broken. The patients interviewing found out that the traffic law control process was not stricted and people did not aware of traffic safety equipment usage. The riders and drivers usually drove with high speed and without driving skill, the drivers played with the passengers while driving and the riders and the drivers was in anxious stage. There were livestock along the roadside. Eighty percent of the motorcycle riders had no driving license and 30% of them had no traffic insurance contract. It is recommended that the road condition and the traffic signs should be improved, the traffic law control should be more restricted and the traffic safety campaign should be conducted among the drivers and the people. The Provincial Accident Prevention Committee's activities should be followed up and evaluated in order to improve the work process in the proper way and suitable for the changeable problems.

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่ทวีความรุนแรงและเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของประเทศ ซึ่งการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บนั้น พบว่าเกิดจากการจราจรทางบกมากที่สุด⁽¹⁾ ซึ่งทำให้เกิดการสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ร่างกาย และจิตใจ ตลอดจนบุคคลในครอบครัว ซึ่งไม่สามารถประเมินค่าเป็นเงินได้ จากรายงานประจำปีของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชุมพร ปี พ.ศ. 2541⁽²⁾ พบว่าอุบัติเหตุจากรถ

จักรยานยนต์เป็นสาเหตุการป่วยอันดับ 3 ของผู้ป่วยในทั้งหมด สำหรับสาเหตุการตายนั้นพบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับแรก โดยพบมากในกลุ่มอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (ร้อยละ 70) และจากการศึกษาระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในโรงพยาบาลชุมพร ปี พ.ศ. 2540⁽³⁾ และจาก trauma registry ปีงบประมาณ 2542 ของโรงพยาบาลชุมพร⁽⁴⁾ อำเภอเมืองเป็นพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทาง

บมากที่สุด (ร้อยละ 42.6) โดยรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 68.5) การประเมินสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกนั้นทำให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้เกี่ยวข้องได้เข้าใจถึงสภาพปัญหาและสามารถศึกษาวางแผนทางในการแก้ไขปัญหาต่อไป

การศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกครั้งนี้ เพื่อศึกษาทบทวนสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกของอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ในด้านระบาดวิทยาทางด้านสถานที่ของการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถ เพื่อนำผลการศึกษามาวิเคราะห์ ประมวลผล และนำผลการศึกษา ข้อเสนอแนะสู่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระดับจังหวัดต่อไป

วัสดุและวิธีการ

1. จัดตั้งคณะทำงานโดยผสมผสานร่วมกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของจังหวัด

2. ศึกษาทบทวนสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก ดังต่อไปนี้

2.1 ด้านระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกโดยใช้แหล่งข้อมูล ดังนี้

2.1.1 ศึกษาทบทวนข้อมูลระบาดวิทยาจากการจราจรทางบก อ.เมือง จ.ชุมพร ย้อนหลัง 3 ปี จากรายงานประจำปี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชุมพร

2.1.2 ศึกษาพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์การป้องกันภัยจากการใช้รถในเขตเทศบาลเมืองชุมพรโดยการสังเกต ระยะเวลา 1 สัปดาห์ 3 ช่วงเวลา คือ ระหว่างเวลา 07.00-09.00 11.30.-13.30 และ 15.30-17.30 น.

2.1.3 การศึกษาระบาดวิทยาทางด้านสถานที่และปัจจัยที่เกี่ยวข้องในกลุ่มตัวอย่างทุกรายที่เป็นผู้ได้รับบาดเจ็บจากการจราจรทางบกเกิดเหตุในพื้นที่อำเภอ

เมือง จังหวัดชุมพร ระยะเวลา 1 เดือน จำนวนทั้งหมด 219 ราย โดย

ก. การศึกษาแบบไปข้างหน้า (prospective study) โดยรวบรวมข้อมูลด้วยแบบที่สร้างขึ้นจากสถานที่เป้าหมาย คือ สถานีอนามัย จำนวน 18 แห่ง โรงพยาบาลทั่วไป 1 แห่ง โรงพยาบาลชุมชน 1 แห่ง และสถานีตำรวจ 3 แห่ง

ข. การสังเกตพื้นที่เกิดเหตุถึงลักษณะสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

2.1.4 ศึกษาทบทวนทะเบียนรายงานผลการศึกษา หรือวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น จากข้อมูลการบาดเจ็บในโรงพยาบาลจากตึกผู้ป่วยนอก ตึกผู้ป่วยใน และกลุ่มงานวิชาการ

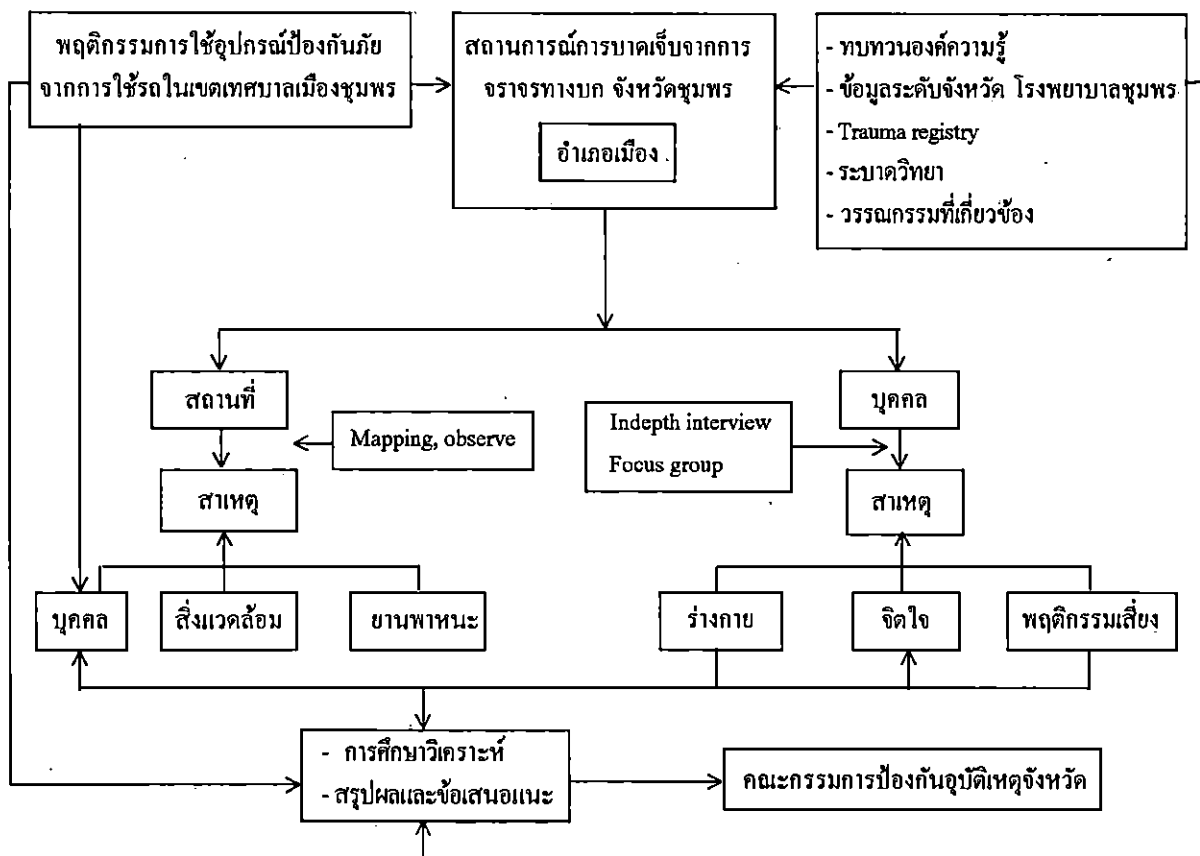
2.2 ด้านปัจจัยที่เกี่ยวข้องโดย

2.2.1 ศึกษาเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (indepth interview) และการสนทนากลุ่ม (focus group) ในผู้ป่วยในที่ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกประเภทรถจักรยานยนต์ โดยเกิดเหตุในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร ในช่วงระยะเวลาเดียวกับที่ศึกษาระบาดวิทยาจากข้อ 2.1 ทุกราย จำนวน 20 ราย

2.2.2 ศึกษาทบทวนทะเบียนรายงาน ผลการศึกษา หรือวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น จากการศึกษาระบาดวิทยาจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในโรงพยาบาลชุมพร เดือนมีนาคม-สิงหาคม 2540

ผลการศึกษา

จากการศึกษาระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในโรงพยาบาลชุมพร พบว่าผู้บาดเจ็บเป็นเพศชายร้อยละ 78.8 และเพศหญิงร้อยละ 21.2 อายุเฉลี่ย 28.5 ปี อายุต่ำสุด 1 ปี สูงสุด 86 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 51.7) แต่งงานแล้ว (ร้อยละ 52.7) และมีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 32.9) วันเวลาเกิด



แผนภูมิ แสดงกรอบแนวคิดของการศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก

เหตุพบมากที่สุด คือวันอาทิตย์ (ร้อยละ 17.8) เวลา 16.01-24.00 น. (ร้อยละ 48.3) พบเกิดเหตุมากที่สุดบนถนนเพชรเกษม (ร้อยละ 76) โดยเป็นอุบัติเหตุในอำเภอเมือง (ร้อยละ 42.6) ประเภทของการเกิดเหตุที่พบมากที่สุด คือรถชนกัน (ร้อยละ 50.2) และเป็นอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 68.5) (ตารางที่ 1)

การศึกษาระบาดวิทยาทางด้านสถานที่จากการจราจรทางบก ในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดชุมพรพบการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 155 ครั้ง โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บ 219 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 64.8) มีที่พัก

อาศัยในเขตอำเภอเมือง (ร้อยละ 86.8) ยานพาหนะที่เกิดเหตุมากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 79.9) เป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ (ร้อยละ 62.1) รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 88.9) ซึ่งทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 76.0 และ 96.3 ตามลำดับ) สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ (ร้อยละ 8.1) ส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 54.5) และผู้โดยสารไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยทุกราย (ทางด้านสถานที่หรือจุดที่เกิดเหตุ นั้น แบ่งเป็น 3 จุดใหญ่ ๆ ดังนี้ (แผนภาพที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ป่วยจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกจำแนกตามลักษณะข้อมูลทั่วไป วัน เวลา สถานที่เกิดเหตุ และชนิดของยานพาหนะ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ	ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ (n=410)			วันที่เกิดเหตุ (n=410)		
ชาย	323	78.8	อาทิตย์	73	17.8
หญิง	87	21.2	จันทร์	58	14.1
อายุ (ปี) (n=410)			อังคาร	54	13.2
< 14	37	9.0	พุธ	63	15.4
15-24	165	40.2	พฤหัสบดี	67	16.3
25-60	194	47.3	ศุกร์	42	10.2
> 60	14	3.4	เสาร์	53	13.0
mean=28.5, SD=14.7, range=1-85			เวลาที่เกิดเหตุ (n=402)		
ระดับการศึกษา (n=410)			08.01-16.00	121 (11.9 คน)*	30.1
ไม่ได้เรียนหนังสือ	8	2.0	16.01-24.00	194 (2.4 คน)*	48.3
ประถมศึกษา	212	51.7	24.01-08.00	87 (2.3 คน)*	21.6
มัธยมศึกษา	124	30.2	สถานที่เกิดเหตุ (อำเภอในจังหวัดชุมพร) (n=209)		
ปวช/ปวท/ปวส/อนุปริญญา	50	12.2	เมือง	89	42.6
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	10	3.9	ปะทิว	35	16.7
สถานภาพสมรส (n=410)			ท่าแซะ	23	11.0
โสด	187	45.6	อื่นๆ	66	29.7
คู่/สมรส	216	52.7	ชนิดของอุบัติเหตุ (n=410)		
ม้าย/หย่า/แยก	7	1.7	รถชนกัน	203	50.2
อาชีพ (n=410)			รถพลิกคว่ำ/ตกถนน	182	43.7
รับจ้าง	135	32.9	รถชนคน	25	6.1
เกษตรกรรวม	98	23.8	ชนิดของยานพาหนะ (n=410)		
นักเรียน/นักศึกษา	59	14.4	รถจักรยานยนต์	281	68.5
ข้าราชการ	31	7.6	รถยนต์	129	31.5
ค้าขาย	23	5.6			
อื่นๆ	64	15.7			

* เฉลี่ยต่อวัน

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บจำแนกตามเพศ ยานพาหนะ และการป้องกันการบาดเจ็บ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพศ (n=219)		
ชาย	142	64.8
หญิง	77	35.2
ประเภทของยานพาหนะ (n=219)		
รถจักรยานยนต์	175	79.9
รถยนต์	37	16.9
รถจักรยาน	4	1.8
คนเดินเท้า	3	1.4
การสวมหมวกนิรภัย (n=175)		
ผู้ขับขี่	121	69.1
ไม่สวม	92	76.0
ผู้โดยสาร	54	30.9
ไม่สวม	52	96.3
การคาดเข็มขัดนิรภัย (n=37)		
ผู้ขับขี่	11	29.7
ไม่คาด	6	54.5
ผู้โดยสาร	26	70.3
ไม่คาด	26	100.0

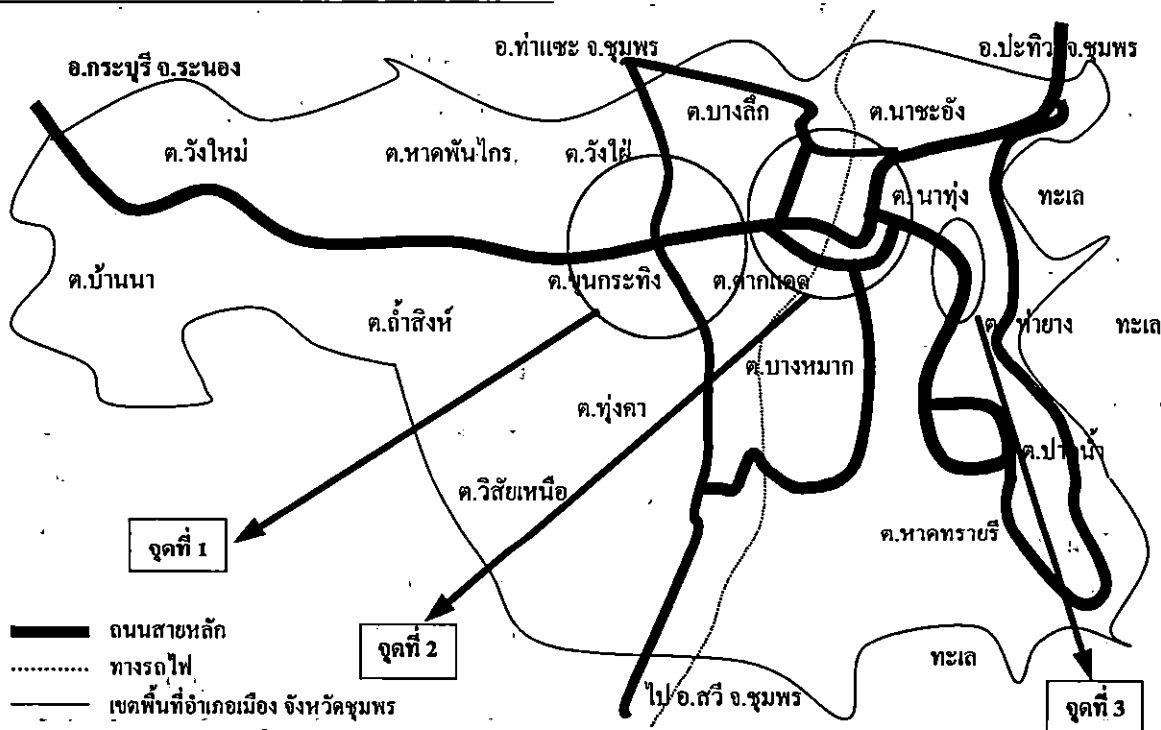
1. จุดเกิดเหตุที่ 1 (แผนภาพที่ 2) เกิดอุบัติเหตุ 44 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 74 ราย ดังนี้

1.1 ถนนจากสี่แยกปฐมพร ไปตามถนนเพชรเกษมสู่อำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง เกิดอุบัติเหตุ 7 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 16 ราย โดยเฉพาะบริเวณส่วนโค้งของถนน

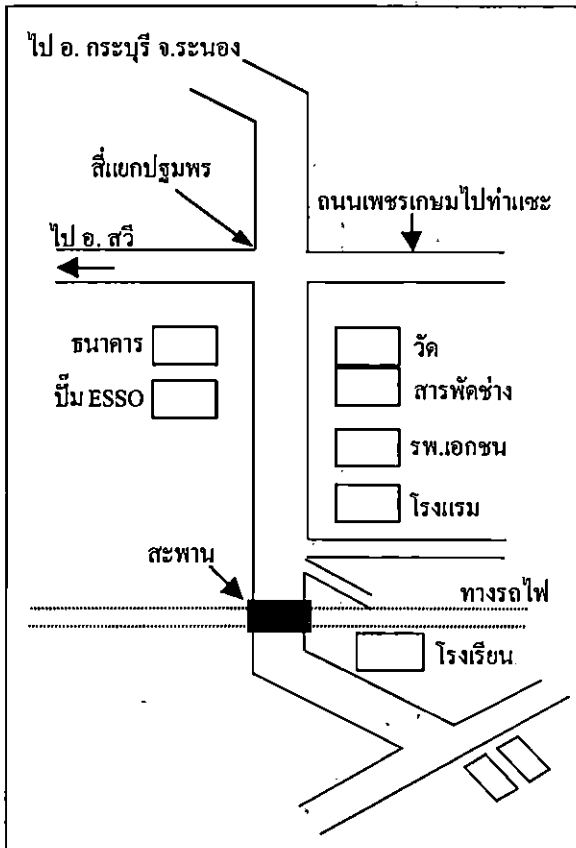
1.2 ถนนจากสี่แยกปฐมพรไปตามถนนเพชรเกษมสู่อำเภอสวี จังหวัดชุมพร เกิดอุบัติเหตุ 6 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 15 ราย โดยเฉพาะบริเวณจุดกลับรถหน้าขนส่งชุมพรเมืองใหม่ วิทยาลัยพลศึกษาและปั๊มน้ำมัน

1.3 ถนนจากสี่แยกปฐมพรไปตามถนนเพชรเกษมสู่อำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร เกิดอุบัติเหตุ 4 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 6 ราย โดยเฉพาะหน้าปั๊มน้ำมันเอสโซ่ ซึ่งเป็นจุดจอครถทัวร์และจุดกลับรถ

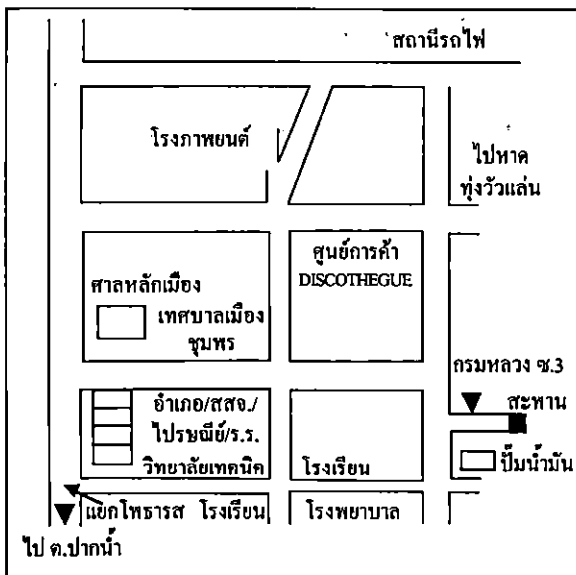
1.4 จากสี่แยกปฐมพรเข้าสู่ตัวอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร เกิดอุบัติเหตุ 31 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 37 ราย โดยเฉพาะหน้าวัดเขาล่อม วัดค้ออม ปั๊มน้ำมันเอสโซ่



แผนภาพที่ 1 แสดงสถานที่เกิดเหตุจากการจราจรทางบก เขตอำเภอเมือง จ.ชุมพร



แผนภาพที่ 2 แสดงจุดเกิดเหตุที่ 1



แผนภาพที่ 3 แสดงจุดเกิดเหตุที่ 2

โรงแรม โรงพยาบาลเอกชน

2. จุดเกิดเหตุที่ 2 (แผนภาพที่ 3) ซึ่งเป็นเขตเทศบาลเมือง จังหวัดชุมพร เกิดอุบัติเหตุ 33 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 50 ราย โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกโพธาราส หน้าโรงเรียนอนุบาลชุมพร ที่ทำการไปรษณีย์ ที่ว่าการอำเภอเมือง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด วิทยาลัยเทคนิค โรงพยาบาล เทศบาลเมืองชุมพร และ หั่วสะพานถนนกรมหลวง ชอย 3

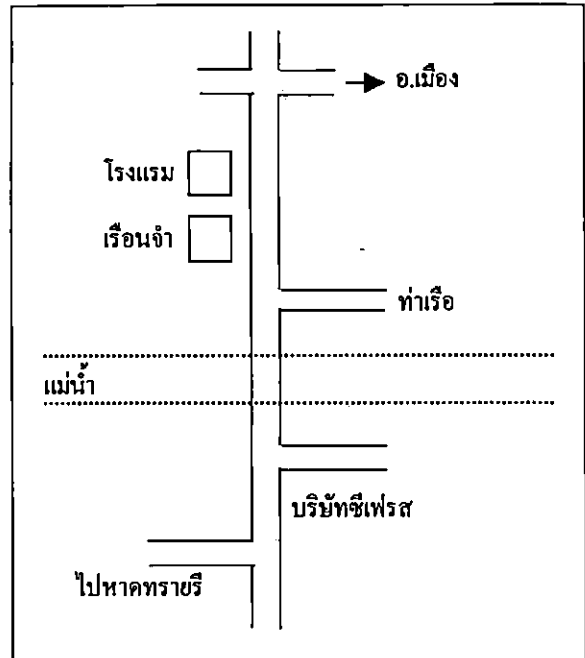
3. จุดเกิดเหตุที่ 3 (แผนภาพที่ 3) ถนนชุมพร-ปากน้ำ เกิดอุบัติเหตุ 25 ครั้ง มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 39 ราย โดยเฉพาะบริเวณโรงแรม เรือนจำ แยกเข้าปากน้ำสายเก่าไปท่าเรือเกาะเต่า แยกเข้าบริษัทซีเฟรส และแยกไปอนุสาวรีย์เสด็จในกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์

การศึกษาพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถในเขตเทศบาลเมืองชุมพร พบการใช้รถทั้งหมด 309,182 คัน เป็นรถจักรยานยนต์ 196,742 คัน (ร้อยละ 63.6) และรถยนต์ 112,440 คัน (ร้อยละ 36.4) ในการขับใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่แล้วขับขี่คนเดียว (ร้อยละ 56.4) รองลงมาคือมีผู้โดยสาร 1 คน (ร้อยละ 37.7) และมีผู้โดยสาร 2 คน (ร้อยละ 5.9) ในการใช้ อุปกรณ์ป้องกันภัยในการใช้รถนั้น พบว่าในการใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยถูกวิธี (ร้อยละ 50.9) รองลงมาสวมไม่ถูกวิธี (ร้อยละ 25.3) และ ไม่สวม (ร้อยละ 23.8) ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ทั้งคนที่ 1 และ 2 ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 98.5 และ 99.3 ตามลำดับ) สำหรับรถยนต์ ผู้ขับขี่ และผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 75.9 และ 87.0 ตามลำดับ) (ตารางที่ 3)

เมื่อสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและสนทนากลุ่มถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้พบว่าสาเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลทางด้านร่างกาย ร้อยละ 40.0 ไม่ค่อยสบาย เป็นไข้หวัด มึนศีรษะ ปักผ่อนน้อย ทางด้านจิตใจ ร้อยละ 20.0 บอกว่าเป็นห่วงลูกอายุ 5 เดือนฝากตาเลี้ยงไว้ แม่

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถ

ลักษณะข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ชนิดของรถ (n=309,182)		
รถจักรยานยนต์	196,742	63.6
รถยนต์	112,440	36.4
จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสาร		
ในการใช้รถจักรยานยนต์ (n=196,742)		
ขับขี่คนเดียว	111,015	56.4
ผู้โดยสาร 1 คน	74,131	37.7
ผู้โดยสาร 2 คน	11,596	5.9
จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสาร		
ในการใช้รถยนต์ (n=112,440)		
ขับขี่คนเดียว	55,403	49.3
ผู้โดยสารนั่งคู่คนขับ	57,037	50.7
การสวมหมวกนิรภัย		
ผู้ขับขี่ (n=196,742)		
สวมถูกต้อง	100,169	50.9
สวมไม่ถูกต้อง	49,788	25.3
ไม่สวม	46,785	23.8
ผู้โดยสารคนที่ 1 (n=74,131)		
สวมถูกต้อง	812	1.1
สวมไม่ถูกต้อง	328	0.4
ไม่สวม	72,991	98.5
ผู้โดยสารคนที่ 2 (n=11,596)		
สวมถูกต้อง	31	0.3
สวมไม่ถูกต้อง	46	0.4
ไม่สวม	11,519	99.3
การคาดเข็มขัดนิรภัย		
ผู้ขับขี่ (n=112,440)		
คาด	27,038	24.1
ไม่คาด	85,402	75.9
ผู้โดยสารคู่คนขับ (n=57,037)		
คาด	7,430	13.0
ไม่คาด	49,607	87.0



แผนภาพที่ 4 แสดงจุดเกิดเหตุที่ 3

สั่งให้รีบกลับ คิดถึงเรื่องส่วนตัวและครอบครัว กังวลกับเสียงเรียกจากเพื่อนในขณะที่ขับขี่ ทางด้านพฤติกรรมเสี่ยงพบว่า ร้อยละ 90.0 ไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากขับรถในเวลากลางคืน ไปทำสวน ระยะเวลาสั้นๆ ไม่จำเป็นต้องสวม ตำรวจไม่จับ เจอตำรวจแล้วค่อยสวม ไม่เคยสวมเลยตั้งแต่ขับรถมา และเมื่อเข้าเขตเทศบาลแล้วค่อยสวม พฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ รองลงมา คือ บรรทุกของหนักบนถังน้ำมันรถ (รถจักรยานยนต์แบบผู้ชาย) ผู้ขับขี่กับผู้ซ้อนคู่กัน หยอกล้อกัน ขับขี่ยังไม่ชำนาญ ปกติขี่เฉพาะกลางวัน ไม่ขับรถซิคซาย คีมเบียร์ เลี้ยวรถโดยไม่ได้มองให้รอบคอบ ทางด้านอุปกรณ์ ร้อยละ 60.0 บอกว่าสาเหตุเกิดจากอุปกรณ์ คือ อุปกรณ์ขับขี่รถล้าเข้ามา มาสุรา ไม่เปิดไฟหน้าในเวลากลางคืน ขับเร็ว และอายุยังน้อยสำหรับสาเหตุทางด้านสิ่งแวดล้อมนั้น พบว่า ร้อยละ 60.0 เกิดจากลักษณะถนนที่เป็นเนินสูง แคบ ชำรุด มีหลุม มีต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัยบริเวณโค้งถนน รองลงมาเรื่องแสงสว่างและแสงไฟ เครื่องหมายจราจร ไม่มีเครื่องหมาย

หมายจราจร ไฟสัญญาณเลียบบอย และมีการเลี้ยงสัตว์ บริเวณข้างถนน เช่น วัว ทางด้านสาเหตุจากยานพาหนะนั้น ร้อยละ 50.0 อาศัยการใช้งานนานมากกว่า 10 ปี รองลงมา คือห้ามล้อชำรุด ขางรถระเบิด และไม่มีกระจกส่องหลัง และร้อยละ 20.0 สาเหตุเกิดจากโชคชะตา เมื่อสอบถามทางด้านความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก การมีใบอนุญาตขับขี่รถ และพระราชบัญญัติประกันภัยจากรถ พบว่าทุกคนมีความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ร้อยละ 80 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ ร้อยละ 30 ไม่ได้ทำประกันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

วิจารณ์

จากการศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในเขตพื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดชุมพรพบว่าเพศชายเป็นเพศที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมากกว่าเพศหญิงเสมอ เนื่องด้วยลักษณะความแตกต่างระหว่างเพศรวมทั้งพฤติกรรมการใช้รถของเพศชายด้วยพบว่าผู้ที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ทำหน้าที่ในการขับขี่รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ สำหรับประเทศไทยแล้วถือได้ว่ารถจักรยานยนต์เป็นรถประจำครอบครัว (family vehicle) ต่างจากอารยะประเทศที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เพื่อการแข่งขัน (sport vehicle)⁽⁵⁾ เนื่องจากว่ารถจักรยานยนต์เป็นรถที่มีสภาพการใช้งานคล่องแคล่ว ราคาไม่แพงเกินไป ใช้ได้นานจนบางครั้งใช้งานเป็นเวลานานจนเกิดภาวะเสื่อมสภาพ ซึ่งทำให้เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการชำรุดของรถสูงกว่าประเทศอื่น ๆ เนื่องจากภาวณ้ำท่วมเป็นประจำและการดูแลรักษารถยังไม่ดีพอ รวมทั้งระบบการตรวจสภาพรถประจำปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีประสิทธิภาพ⁽⁶⁾ สิ่งเหล่านี้จึงได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้อุบัติเหตุลดลงได้ ในด้านการป้องกันการบาดเจ็บหรือความรุนแรงที่อาจจะเกิดจากอุบัติเหตุ

เหตุจากการจราจรทางบกนั้น ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังคงไม่สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับขี่ รวมทั้งบุคคลที่นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และผู้ที่นั่งรถยนต์ด้วย ถึงแม้ว่าหมวกนิรภัย และเข็มขัดนิรภัยไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้⁽⁵⁾ แต่สามารถลดความรุนแรงการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุได้ โดยการคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถทำให้การบาดเจ็บและการตายลดลงร้อยละ 40.0-60.0 มีโอกาสกระเด็นจากรถ 0.1 เท่าของคนที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งคนที่หลุดกระเด็นจากรถมีโอกาสตายมากกว่าคนในรถถึง 6 เท่า และการสวมหมวกนิรภัย มีโอกาสที่จะได้รับการบาดเจ็บบริเวณศีรษะน้อยกว่าคนที่ไม่สวมหมวกถึง 3 เท่า⁽⁶⁾ จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกซึ่งสอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุในประเทศไทย ที่พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดของสถิติอุบัติเหตุและสูงกว่าประเทศอื่น ๆ มาก⁽⁷⁾ การให้รถจักรยานยนต์เปิดไฟหน้าตลอดเวลาจึงเป็นมาตรการที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ขับขี่คันอื่น ๆ มองเห็นแต่ไกล นอกจากนี้การจำกัดขนาดแรงแม่ของเครื่องยนต์เพื่อการจำกัดความเร็ว รวมทั้งการจัดช่องทางการวิ่งเฉพาะ (motorcycle lane) ก็เป็นมาตรการลดอุบัติเหตุได้

สำหรับเรื่องทางและสภาวะแวดล้อมนั้น ลักษณะที่ถนนเป็นเนินสูง แคบ ชำรุด มีหลุม มีคันไม้ที่บหนาแน่นบริเวณโค้ง แสงสว่างไม่เพียงพอ หรือไม่มีไฟฟ้า บริเวณถนน ไม่มีเครื่องหมายจราจรหรือชำรุดบอยเหล่านี้คือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนหนึ่งเนื่องจากการชำรุดของทางที่เกิดจากดินฟ้าอากาศและสภาวะน้ำท่วมประจำ การขุดถนนเพื่องานสาธารณูปโภค ทำให้สภาพทางชำรุดเกือบตลอดปี โดยเฉพาะในประเทศไทย หินที่ใช้สร้างทางเป็นหินปูน (limestone) เพราะภูเขาในประเทศไทยหาหินแข็ง (granite) ยาก ทำให้ถนนสึกเร็ว และเป็นสาเหตุให้ถนนลื่น (ค่าความฝืดต่ำ) งบประมาณ

ส่วนใหญ่ใช้สร้างถนนให้ได้มากที่สุด ทำให้งบประมาณอำนวยความสะดวก (เช่น สีสะท้อนแสง แสงสว่าง ป้าย สัญญาณสะท้อนแสง และรั้วเหล็กกั้นถนน) มีน้อยมาก แสงสว่างเป็นปัญหาสำคัญ ซึ่งจากการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าร้อยละ 60.0 ของอุบัติเหตุที่ทำให้เสียชีวิตเกิดขึ้นในเวลากลางคืน และแสงสว่างที่เพียงพอจะช่วยลดความถี่หรือความถี่ของผู้ขับขี่ได้ถึงร้อยละ 20.0 สภาพฝนตกและน้ำท่วมทำให้ถนนลื่นซึ่งพบว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากถนนลื่นนั้น มีประมาณร้อยละ 13.0 ของอุบัติเหตุทั้งหมด^(๑) ในด้านเครื่องหมายการจราจรหรืออุปกรณ์ความปลอดภัย (safety device) ยังขาดความสมบูรณ์ ได้แก่ ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน ควรติดตั้งให้อยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง นอกจากนี้ ในการสร้างทางนั้นควรมีไหล่ทางที่กว้างพอสำหรับคนเดินเท้า บริเวณทางโค้งไม่ควรมีต้นไม้หนาทึบ เพราะการขับชี่รถเข้าทางโค้ง หากสภาพถนนสร้างไม่ได้มาตรฐานด้วยแล้วจะทำให้ไม่สามารถมองเห็นรถคันหน้า หรือรถที่สวนมาได้ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก

ในด้านจุดเกิดเหตุหรือสถานที่เกิดเหตุ นั้น จุดที่เกิดเหตุสูงสุดเป็นถนนสายหลักจากอำเภอต่าง ๆ มุ่งเข้าสู่เขตอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร หรือเทศบาลเมืองชุมพร (สี่แยกชุมพร-อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร) ซึ่งเป็นถนนที่เพิ่งขยายทางเดินรถจาก 2 ช่องทางเดินรถเป็น 6 ช่องทางเดินรถ แต่ช่องทางเดินรถ 2 ช่องทางซ้ายและขวาสุดมีความแคบ (ไม่มีเครื่องหมายห้ามจอดรถ ทำให้มีรถจอดข้างทางเป็นประจำ ยิ่งทำให้ถนนแคบขึ้น) ไม่มีเกาะกลางถนนเนื่องจากมีข้อจำกัดในด้านเนื้อที่และชุมชน รวมทั้งเส้นทางถนนส่วนใหญ่เป็นทางตรง จึงเป็นปัจจัยเอื้อให้เกิดการขับชี่รถด้วยความเร็วสูง ถนนสายนี้เป็นแหล่งชุมชน ส่วนหนึ่งเป็นเทศบาลเมืองชุมพร เป็นที่ตั้งของโรงแรมชั้น 1 ของจังหวัด (มีสถานที่ท่องเที่ยว

กลางคืน คือ ดิสโก้เธค คาราโอเกะ ฯลฯ) ที่เป็นที่นิยมของวัยรุ่นและผู้ชอบเที่ยวกลางคืน) โรงพยาบาลเอกชน สถานที่ราชการ วัด โรงเรียน ธนาคาร สถานบริการน้ำมัน ศูนย์การค้า และบริษัทเอกชนต่าง ๆ รวมทั้งเป็นจุดที่มีตลาดเปิดท้ายขายของขนาดใหญ่ 2 จุด 2 วันต่อสัปดาห์ ทำให้เป็นถนนที่มีการจราจรคับคั่ง สัญญาณไฟจราจรและถนนชำรุดบ่อเนื่องจากสภาวะน้ำท่วมหรือน้ำขังในช่วงฤดูฝน รวมทั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย ได้แก่ ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือนมีน้อยมาก ทำให้จุดนี้จากการศึกษาเกิดเหตุถึง 44 ครั้ง (ร้อยละ 28.4) มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 74 ราย (ร้อยละ 33.8) สำหรับจุดเกิดเหตุรองลงมาคือ เขตเทศบาลเมืองชุมพร ซึ่งเกิดเหตุ 33 ครั้ง (ร้อยละ 21.3) มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 50 ราย (ร้อยละ 22.8) เขตเทศบาลเมืองชุมพรมีอัตราการใช้รถสูงประมาณ 300,000 คันต่อสัปดาห์ โดยเป็นรถยนต์ ร้อยละ 36.4 และรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 63.6 เนื่องจากเป็นแหล่งชุมชนและเป็นที่ตั้งของหน่วยงานราชการต่าง ๆ เช่น ศาลากลางจังหวัด โรงเรียน โรงพยาบาล รวมทั้งหน่วยงานเอกชน บริษัท ศูนย์การค้า และธนาคาร สัญญาณไฟจราจร ไฟถนนชำรุดบ่อ ถนนแคบ ป้ายแนะนำ ป้ายเตือน หรือป้ายบังคับแทบจะไม่มี ในส่วนที่มีกั้นจราจร หรือสื่อโฆษณาไม่สามารถเห็นหรืออ่านได้ ทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความรีบเร่งและมีการแข่งขันในการสร้างรายได้ขับชี่รถอย่างประมาทไม่ระมัดระวัง และทำผิดกฎจราจรมากขึ้น ประกอบกับความหย่อนยานในการบังคับการตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ทำให้ผู้กระทำผิดกฎจราจรเกิดมากขึ้นด้วย และในเขตชุมชนเมืองมีกลุ่มวัยรุ่นใช้รถใช้ถนนกันมากโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เนื่องจากพื้นที่นี้เป็นที่ตั้งของโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาประจำจังหวัด ถึง 2 โรง และวิทยาลัยเทคนิค 1 โรง ในกลุ่มวัยรุ่นเหล่านี้อาจเกิดเจตคติในทางที่ผิดได้ ซึ่งถือว่าการทำผิดกฎจราจรเป็นของโก้เก๋ เช่น การดัดแปลงแต่งรถ การติดท่อไอเสียเพื่อให้เกิดเสียงดัง การดัดแปลง

เพื่อความเร็วของรถ การขับซัดโดยไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับซัดจักรยานยนต์โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน เหล่านี้หากไม่มีมาตรการลงโทษทางกฎหมายที่เคร่งครัดอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกสูงขึ้น และมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นด้วย จุดเกิดเหตุสุดท้ายคือ เส้นทางถนนปากน้ำ-ชุมพร ซึ่งเป็นเส้นทางจากตัวเมืองจังหวัดชุมพร มุ่งสู่ตำบลปากน้ำอำเภอเมืองจังหวัดชุมพร เป็นชุมชนหนึ่งที่มีความหนาแน่น เป็นเส้นทางสำหรับนักท่องเที่ยว คนต่างจังหวัด หรือชาวต่างประเทศ เพื่อเดินทางไปท่องเที่ยวทะเล เกาะต่าง ๆ ที่มีชื่อเสียงและสวยงาม เช่น เกาะเต่า เกาะนางยวน เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์เสด็จในกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ หน่วยราชการ และเอกชนต่าง ๆ ทำให้มีการสัญจรไปมาของทั้งนักท่องเที่ยวและประชาชนในท้องที่สูง ถนนเป็นถนนลาดยางที่มีความแคบ มีสองช่องทางเดินรถ ไม่มีไหล่ทาง ชำรุดทรุดโทรม เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางโค้ง มีต้นไม้ที่หนาแน่นบริเวณทางโค้ง ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ และป้ายบังคับมีน้อยมาก ทางแยกที่สำคัญ เช่น ทางเข้าบริษัทซีเฟรส ซึ่งเป็นบริษัทส่งออกอาหารทะเล มีพนักงานจำนวนมาก มีการจราจรคับคั่ง และทางแยกไปหาดทรายรี เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์เสด็จในกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ไม่มีไฟสัญญาณจราจร ทำให้เป็นส่วนหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ถึง 25 ครั้ง (ร้อยละ 16.1) มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึง 39 ราย (ร้อยละ 17.8) จากการศึกษาสามารถจำแนกสาเหตุจากการจราจรทางบกนั้นเกิดจากปัจจัยที่เกี่ยวกับ คน รถและ ยานพาหนะทางและสภาพแวดล้อม ซึ่งปัจจัยดังกล่าวควรนำมาสู่การกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกดังนี้^(๑)

1. การศึกษาและอบรม (education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้นตั้งแต่เด็กขึ้นมาจนถึงประชาชนทั่วไปมีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้และให้เกิดจิตสำนึก ของความปลอดภัย

2. การบังคับตามกฎหมาย (enforcement) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัยรวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบข้อใบขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย

3. มาตรการทางวิศวกรรม (engineering) โดยปรับปรุงทางและสิ่งแวดล้อม เช่น ปรับปรุงผิวจราจร ความกว้างของทางให้สมดุลกับปริมาณรถ ออกแบบบริเวณสี่แยกปลูกต้นไม้เกาะกลางถนนเพื่อช่วยสายตาคนขับ จัดให้มีแสงสว่างเพียงพอ จัดระบบทางเท้า และปรับปรุงแก้ไขการชำรุดของระบบถนนและสัญญาณไฟจราจรให้ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยเร็วที่สุด

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาศถานการณ์การบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในเขตอำเภอเมือง จังหวัดชุมพร พบอุบัติเหตุในเพศชายมากกว่าเพศหญิง ยานพาหนะคือรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 25-60 ปี เฉลี่ย 28.5 ปี จบการศึกษาระดับประถมศึกษา แต่งงานแล้ว อาชีพรับจ้าง เกิดเหตุวันอาทิตย์ ช่วงเวลา 16.01-24.00 น. เกิดในอำเภอเมือง เกิดจากรถชนกัน ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือคาดเข็มขัดนิรภัย เกิดเหตุในถนนสายหลักเข้าสู่เมือง ท้องที่เทศบาล ชุมชน และเส้นทางไปสถานที่ท่องเที่ยวและสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ โดยถนนแคบ ไม่มีเกาะกลางถนน ไม่มีไหล่ทาง ไม่มีป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน ต้นไม้หนาที่บริเวณข้างถนนและบริเวณโค้งถนน ไม่มีไฟฟ้า ไฟสัญญาณจราจรชำรุดบ่อย สัญญาณจราจรอื่นๆ เสื่อมโทรม ไม่มีประสิทธิภาพ การใช้มาตรการทางกฎหมายไม่เคร่งครัด ประชาชนไม่ตระหนักถึงการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถ การบรรทุกของเกินพิกัด ความรีบเร่งในการเดินทาง สภาพจิตใจที่มีความกังวล การพูดคุยหยอกล้อกันระหว่างผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การขับขี่ที่ไม่ชำนาญ และการเลี้ยวสัดวับบริเวณ

ข้างถนน ซึ่งจากผลดังกล่าว มีข้อเสนอแนะในการป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรดังนี้

1. การรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนในประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะในกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ นักเรียน นักศึกษา ผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบการ กลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง

2. จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกในสถานศึกษาทุก ๆ โรงเรียน โดยเฉพาะโรงเรียนระดับมัธยมศึกษาและวิทยาลัยเทคนิค ให้มีหน้าที่ในการวางแผนควบคุมป้องกันอุบัติเหตุในเยาวชนในสถานศึกษา โดยจัดให้มีการสำรวจข้อมูลพื้นฐานการใช้รถ ลักษณะและความถูกต้องของยานพาหนะที่ใช้ และพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันภัยจากการใช้รถ อบรมการขับขี่รถอย่างปลอดภัย กำหนดบทลงโทษในการกระทำผิดเกี่ยวกับการใช้รถไว้ในระเบียบของสถานศึกษา รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยให้ผู้โดยสารได้เพียงคนเดียว สอดแทรกความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุในหลักสูตรการเรียนการสอนทุกระดับชั้น และกำหนดบทลงโทษประสานกับกฎโรงเรียนสำหรับนักศึกษาที่กระทำผิดกฎจราจร ดัดแปลงเปลี่ยนสภาพรถ และขับขี่หรือโดยสารรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย

3. จัดทำสื่อ อุปกรณ์แจกจ่ายให้กับหน่วยงานสถานประกอบการ โรงเรียน ศูนย์การค้า โรงภาพยนตร์ (ขอความร่วมมือในการจัดฉายก่อนฉายภาพยนตร์) โรงเรียน ศูนย์การค้า โรงพยาบาล เพื่อใช้ประกอบการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์ เช่น วีดีโอ สไลด์ โปสเตอร์ และเอกสาร แผ่นพับ

4. ปรับปรุงถนนเส้นทางจุดเกิดเหตุที่ 3 ให้เป็นถนนอย่างน้อย 4 ช่องทาง มีไหล่ทาง และจัดการไม่ให้มีป่าหรือต้นไม้ทึบ และการเลี้ยงสัตว์บริเวณข้างทางถนน

5. ปรับปรุงสภาพถนน ป้ายเตือนต่าง ๆ ป้ายจราจร สัญลักษณ์เส้นจราจรต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน และ

สร้างเพิ่มในจุดที่เกิดเหตุบ่อยทั้ง 3 จุด รวมทั้งพัฒนาระบบไฟสัญญาณจราจรที่เสียบ่อยให้มีประสิทธิภาพ

6. จัดตั้งจุดตรวจรถผิดกฎจราจรในเส้นทางที่มีความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุสูงทั้ง 3 จุด โดยกำหนดจุดตรวจที่มีความถี่ห่างพอสมควร จัดตั้งหลายจุดตรวจกระจาย ครอบคลุมถึงพื้นที่ที่เกิดเหตุประจำและขยายไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ต่อไป

7. การดำเนินการเข้มงวดในการตรวจจับและลงโทษ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ทำผิดกฎจราจร รถจักรยานยนต์บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 1 คน ดัดแปลงหรือเปลี่ยนสภาพรถ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเย็น และกลางคืน

8. การรณรงค์ให้ประชาชนหน่วยงานต่างๆ นักเรียน นักศึกษา ขับขี่รถโดยสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เช่น การคาดสายรัดคาง มาตรฐานของหมวก

9. การรณรงค์ส่งเสริมให้ใช้รถจักรยานแทนรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองชุมพร เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถและเพื่อการออกกำลังกาย

10. การรณรงค์ให้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเปิดไฟหน้าในเวลากลางวัน โดยเฉพาะในเขตเทศบาล เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นซึ่งกันและกันได้อย่างชัดเจน

การดำเนินกิจกรรมทุกประเภทต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ผู้ที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องต้องตระหนักในหน้าที่ ไม่หย่อนยานหรือละเลย ไม่นานแล้วไม่สามารถลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกได้ การควบคุมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนั้นต้องทำงานเป็นทีม ประกอบด้วย คณะกรรมการ หรือผู้ที่รับผิดชอบเกี่ยวข้องหลาย ๆ หน่วยงาน มีคณะกรรมการหลาย ๆ ระดับ ซึ่งกรรมการเหล่านี้จำเป็นต้องวางแผน ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง สม่าเสมอเพื่อให้กิจกรรมการป้องกันการ

เกิดอุบัติเหตุกลายเป็นงานประจำต่อไป

เอกสารอ้างอิง

1. สมศักดิ์ ชุณหรัศมิ์, ปฐม สวรรค์ปัญญาเลิศ, วรณิภา วงศ์ไกรศรีทอง และคณะ. ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ดีไซน์; 2539.
2. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชุมพร. รายงานประจำปี 2539-2541.
3. กอบกุล พูลย์ปัญญาวงศ์, ศันสนี สมบูรณ์กุล, กฤษณ์ดิวัฒน์ ถิระทอง. ระบาดวิทยาของการบาดเจ็บจากการจราจรทางบกในโรงพยาบาลชุมพร มีนาคม-สิงหาคม 2540. วารสารวิชาการสาธารณสุข 2541;3:311-8.
4. โรงพยาบาลชุมพร. รายงานประจำปี 2540-2542.
5. วิบูลย์ สุพุทธิธาดา, เขียวชัย บุรพชนก, ศันสนีย์ ยูวาพัฒน์. อุบัติการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ยานพาหนะจังหวัดระยอง ปี 2538. ม.ป.ท.; 2538.
6. วิจิตร บุญยะโทตระ. วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุลสภา; 2530.
7. นุสบา เพ็ญสุวรรณ. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกของผู้ป่วยใน ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเวชศาสตร์ชุมชน. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2540.
8. Bradbury A, Robertson C. Prospective audit of the pattern severity and circumstance of injury sustained by vehicle occupants as a result of road traffic accident. Arch Emerg Med 1993;10:15-23.