

การศึกษาศถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ :
กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง

A Study of Situations and Impacts of Road Accidents: A Case Study of the Death
Cases in Pa Bon District, Phatthalung Province

ภูวนาท ณรงค์รัตน์^{1*}

Puvanat Narongrat^{1*}

^{1*} สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเขาชัยสน อำเภอเขาชัยสน จังหวัดพัทลุง 93130

^{1*} Khao Chaison District Public Health Office, Khao Chaison District, Phatthalung Province. 93130

* Corresponding author: ภูวนาท ณรงค์รัตน์ E-mail: sso.pabon@hotmail.com

Received : 13 July 2023

Revised : 15 August 2023

Accepted : 28 August 2023

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง รูปแบบการวิจัยเป็นการศึกษาเชิงพรรณนา เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ส่วนข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า ระหว่างปี 2563 - 2565 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 30 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 70.0 ช่วงอายุมากที่สุดคือ 31 - 45 ปี ร้อยละ 33.3 เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 53.3 เกิดเหตุช่วงเวลา 16.31 - 00.30 น. มากที่สุด ร้อยละ 46.7 เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 83.3 ถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุดคือถนนสายหลัก ร้อยละ 60.0 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุรถชนกับรถ ร้อยละ 56.7 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จากคน ร้อยละ 76.7 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 87.5 การดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนน ดำเนินงานภายใต้คณะกรรมการ พขอ. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลการดำเนินงานตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก ที่ผ่านมา พบว่า ดำเนินการครอบคลุมในเสาหลักที่ 1 และ 5 ยังดำเนินงานไม่ครอบคลุมในเสาหลักที่ 2, 3 และ 4 อุบัติเหตุก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคม และเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบต่อครอบครัว และชุมชน ควรมีการบูรณาการความร่วมมือ เพื่อกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลักให้เป็นรูปธรรม จัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น คัดเลือกข้อมูลให้ประชาชนได้รับทราบเพื่อสร้างการรับรู้ และความตระหนักผลกระทบจากอุบัติเหตุให้ประชาชนในพื้นที่ เพื่อแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืนต่อไป

คำสำคัญ: ผลกระทบอุบัติเหตุ สถานการณ์อุบัติเหตุ อุบัติเหตุทางถนน

Abstract

The purpose of descriptive study were to study the situations and impacts of road accidents : a case death accident study in Pa Bon District, Phatthalung Province. The data were collected

by questionnaire of case series report accident case and descriptive statistics by interviews sample group 30 samples. The quantitative data were analyzed by namely numbers and percentages. The data obtained from the interviews were analyzed by content analysis. The result showed that in 2020 - 2022, there were 30 deaths. The most of them were male (70.0%), 31 - 45 years old (33.3%) and on motorcycle (53.3%). The peak time of accident was 4:31 p.m. - 0:30 a.m. (46.7%). Normally road accident victims were a driver (83.3%). The road with the most accidents is the main road (60.0%), car crashes were found with the highest rate of accidents (56.7%). Most of the accidents were caused by people (76.7%). That most casualties were not wearing safety helmets (87.5%). Road accident prevention and control operations operates under the Board of Directors performance according to 5 pillars of road safety measures, Comprehensive coverage pillar 1 and 5 not comprehensive in pillar 2, 3, and 4 As for the impacts of accidents, road accidents cause physical, psychological, social, and economic effects. Cooperation integration to determine the duties according to the 5 pillar measures, establish a road safety center in the area. Return information to the public to raise awareness and recognize the impact of accidents to the public to solve sustainable problems.

Keywords: Impact of accident, Accident situation, Road accident

บทนำ

จากรายงานโลกด้านสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 4 ปี 2018 (Global status report on road safety; 2018) พบว่าในปี 2016 ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดเป็นอันดับที่ 9 ของโลก อันดับ 1 ของเอเชีย และอันดับ 1 ของอาเซียน คือ ประเมินการว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 22,491 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต สูงถึง 32.7 ต่อประชากรแสนคน โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (เฉลี่ย 60 คนต่อวัน) อัตราการเสียชีวิตของประเทศไทยมากกว่าประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำที่สุดประมาณ 10 เท่า จากรายงานดังกล่าว พบว่า อัตราการเสียชีวิตที่มีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยสูงถึง ร้อยละ 74.0 จากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ซึ่งมากเป็นอันดับหนึ่งของโลก รองลงมาสาเหตุจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้นานอื่นๆ ร้อยละ 2.3 [1]

รัฐบาลได้กำหนดให้การลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน โดยได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้นเพื่อดูแลกำกับการทำงานของหน่วยงานต่างๆ ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัยตามนโยบายของรัฐบาล และกำหนดแนวทางในการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาว โดยให้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานในระยะ 20 ปี แบ่งเป็น 4 ระยะ (ระยะที่ 1 พ.ศ. 2558 - 2561 ระยะที่ 2 พ.ศ. 2562 - 2566 ระยะที่ 3 พ.ศ. 2567 - 2571 และระยะที่ 4 พ.ศ. 2572 - 2576) ได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกัน และแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน

การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ และขอให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมร่วมกัน ดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติ 5 ด้าน เพื่อให้ทุกภาคส่วน มีทิศทางการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน ได้กำหนด กรอบแนวทางการบริหารที่เรียกว่า 5 เสาหลักแห่งความปลอดภัย ดังนี้ 1) การจัดการความปลอดภัย 2) ถนน ที่ปลอดภัย 3) ยานพาหนะที่ปลอดภัย 4) สมรรถนะผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย 5) การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ มาจัดทำแผนแม่บทดำเนินการ และตั้งเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตลงให้มีรูปธรรมที่ชัดเจน [2]

จากรายงานและการรวบรวมข้อมูล 3 ฐาน สาธารณสุข บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และตำรวจ พบว่า ในปี 2563 จังหวัดพัทลุง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 123 ราย คิดเป็นอัตรา 23.5 ต่อแสนประชากร อำเภอที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด 3 ลำดับแรกได้แก่ อำเภอเมืองพัทลุง อำเภอควนขนุน และ อำเภอป่าบอน ปี 2562 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 161 ราย คิดเป็นอัตรา 30.7 ต่อแสนประชากร อำเภอที่มีผู้เสียชีวิต มากที่สุด 3 ลำดับแรกได้แก่ อำเภอเมืองพัทลุง อำเภอป่าบอน และป่าพะยอม และปี 2563 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 138 ราย คิดเป็นอัตรา 26.3 ต่อแสนประชากร อำเภอที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ อำเภอเมือง พัทลุง อำเภอศรีนครินทร์ และอำเภอป่าพะยอม [3] จากสถิติการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนของจังหวัดพัทลุง สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลาได้กำหนดอำเภอที่มีความเสี่ยง อุบัติเหตุทางถนนที่จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาลดความเสี่ยงอุบัติเหตุ โดยดำเนินการ DHS-RTI ใน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองพัทลุง อำเภอป่าบอน อำเภอศรีนครินทร์ และอำเภอควนขนุน [4] เมื่อพิจารณาเหตุ ปัจจัยที่ทำให้จังหวัดพัทลุงมีสถิติผู้เสียชีวิตหรือมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก พบว่า จังหวัดพัทลุงเป็นทาง ผ่านหลักที่จะมุ่งสู่ภาคใต้ตอนล่าง มีเส้นทางเดินรถจากฝั่งอันดามันผ่านอำเภอศรีนครินทร์ เส้นทางหลักถนน เพชรเกษมทั้งฝั่งขาขึ้น และขาล่อง ผ่านอำเภอป่าพะยอม อำเภอควนขนุน อำเภอเมือง อำเภอเขาชัยสน และอำเภอป่าบอน ความยาวประมาณ 85 กิโลเมตร เป็นถนนสายหลักในการเดินทางทั้งขาขึ้น และขาล่อง ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วในการขับขี่ คดีที่พบการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง 3 ปี 2561 – 2563 พบว่า เกิดจากการกระทำ ความผิดวินัยจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ จากรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุก เช่น เมาแล้วขับ ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด การไม่เคารพ กฎจราจร ฝ่าสัญญาณไฟจราจร ตัดหน้ากระชั้นชิด เป็นต้น [5] ซึ่งสอดคล้องกับมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก กำหนดเรื่อง ถนน รถ คน ที่ทำให้เป็นปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีผู้บาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตที่มีแนวโน้มที่สูงขึ้น และมีมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้นตามลำดับ

อำเภอป่าบอน เป็นอำเภอที่มีถนนสายหลักทางหลวงหมายเลข 4 มีความยาว 22 กิโลเมตรผ่าน มีลักษณะทางภูมิประเทศเป็นถนนทางตรง และทางโค้งหักศอกหลายโค้งที่อยู่ห่างกันเป็นระยะๆ จึงเป็นสาเหตุ สำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงก่อให้เกิดการเสียชีวิต และสูญเสียทรัพย์สิน จากการทบทวน วรรณกรรม พบว่า การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1) ปัจจัยจากคน 2) ปัจจัย จากรถ และ 3) ปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน ซึ่งที่ผ่านมาเครือข่ายอำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง ได้มีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เห็นแนวทางที่ชัดเจนเป็นรูปธรรมในการแก้ไขปัญหา ยังส่งผล ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรง และเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้น ซึ่งยังไม่มีรายงานการศึกษาศาสนาการณ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน และผลกระทบของอุบัติเหตุ ขาดการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล อันจะทำให้ เกิดความตระหนักในการแก้ปัญหามากขึ้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษา การศึกษาศาสนาการณการเกิดอุบัติเหตุ

ทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุงโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกรณีเสียชีวิตในพื้นที่อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุงเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานให้ประชาชนในพื้นที่ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นในท้องถนน ในพื้นที่อำเภอป่าบอนต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research) โดยวิธีวิจัยเชิงปริมาณ และวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน และผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย 3 กลุ่ม โดยเลือกตัวอย่างแบบคัดเลือกแบบมีจุดประสงค์/เฉพาะเจาะจง (Purposive selection)

1) กลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณ

1.1 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565 จำนวน 30 คน (เก็บข้อมูลจากรายงานแบบสอบสวนการบาดเจ็บ และเสียชีวิตทางถนน)

1.2 คณะทำงานผู้เกี่ยวข้องกับการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ และตำบล จำนวน 31 คน ประกอบด้วย คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอป่าบอน (ศปถ.อ.ป่าบอน) จำนวน 2 คน ตำรวจจราจร จำนวน 2 คน เจ้าหน้าที่หมวดการทาง จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุโรงพยาบาลป่าบอน จำนวน 1 คน พยาบาลห้องฉุกเฉิน จำนวน 1 คน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุสำนักงานสาธารณสุขอำเภอป่าบอน จำนวน 1 คน ทีมเฝ้าระวังสอบสวนเคลื่อนที่เร็วระดับอำเภอ (Surveillance and Rapid Response Team : SRRT) จำนวน 1 คน ตัวแทนครู จำนวน 1 คน ตัวแทนนักเรียนจำนวน 1 คน ตัวแทนหน่วยงานระดับตำบล 5 ตำบล จำนวน 20 คน ประกอบด้วย นายกองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ผอ.รพ.สต.) เจ้าหน้าที่กู้ชีพ แกนนำเครือข่ายดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

เกณฑ์การคัดเลือก

1) มีประสบการณ์ในการทำงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนอำเภอป่าบอน เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 1 ปี

2) มีประสบการณ์การช่วยเหลือส่งต่อ ดูแล พ้นฟู ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนอำเภอป่าบอน เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 1 ปี

2) กลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพ

ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเป็นผู้ประสบอุบัติเหตุร่วมหรือสมาชิกในครอบครัว ในอำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง จำนวน 30 คน

เกณฑ์การคัดเลือก

- 1) เป็นบุคคลที่อาศัยอยู่ในอำเภอป่าบอน อย่างน้อย 1 ปี
- 2) เป็นบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุร่วมกับผู้เสียชีวิตหรือเป็นญาติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

ประกอบด้วย 3 ส่วน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) แบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง ตามแบบสอบถามการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุทางถนน [6] โดยบันทึกเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะอุบัติเหตุ สถานที่เกิดอุบัติเหตุและสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ พฤติกรรมผู้โดยสาร หรือคนเดินเท้า

2) แบบสอบถามคณะทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มี 2 ตอนดังนี้ ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล 5 ข้อ ตอนที่ 2 การดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการความปลอดภัย 5 เสาหลัก มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) จำนวน 5 ข้อ

3) แบบสัมภาษณ์ผู้ที่ประสบเหตุหรือสมาชิกครอบครัวถึงผลกระทบที่ได้รับ เป็นคำถามปลายเปิด มี 2 ตอนดังนี้ ตอนที่ 1 ประกอบด้วยข้อคำถามที่เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ สิ่งแวดล้อมขณะเกิดเหตุ ตอนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับผลกระทบที่ได้รับทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคม เศรษฐกิจ ผลกระทบต่อตนเองต่อครอบครัว และต่อชุมชน รวมทั้งข้อเสนอแนะแก่ผู้ขับขี่ และต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ ผู้วิจัยได้นำไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) และนำมาปรับปรุงก่อนนำไปใช้จริง (ได้ค่า IOC = 0.67 -1.00)

4. การรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ข้อมูลจากเอกสารแบบสอบถามการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุทางถนน แบบสอบถามคณะทำงาน และแบบสัมภาษณ์คณะทำงาน และผู้ที่ประสบเหตุหรือสมาชิกครอบครัวถึงผลกระทบที่ได้รับจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 เอกสารแบบสอบถามการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุทางถนน ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลเอกสารจากแบบสอบถามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาระหว่าง 1 มกราคม 2563 – 31 ธันวาคม 2565 โดยการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ รวบรวมข้อมูลจากเอกสารแบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบันทึกโดยเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในห้องอุบัติเหตุ และฉุกเฉินโรงพยาบาลป่าบอน ผู้ปฏิบัติงานสำนักงานสาธารณสุขอำเภอป่าบอน และผู้ปฏิบัติงานจากฝ่ายจราจรสถานีตำรวจภูธรป่าบอน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามคณะทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มี 2 ตอนดังนี้ ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล จำนวน 5 ข้อ ตอนที่ 2 การดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการความปลอดภัย 5 เสาหลัก มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) จำนวน 5 ข้อ

ส่วนที่ 3 การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ แบบสัมภาษณ์ผู้ที่ประสบเหตุร่วมหรือสมาชิกครอบครัวถึงผลกระทบได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอป่าบอน โดยในขั้นนี้ผู้วิจัยดำเนินการร่วมกับทีมช่วยเหลือเยียวยาจิตใจสำนักงานสาธารณสุขอำเภอป่าบอน โดยผู้วิจัยทำการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูล ดังต่อไปนี้

1) ผู้วิจัยแนะนำตัวเอง อธิบายวัตถุประสงค์ รวมทั้งขั้นตอน และรายละเอียดในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ และขออนุญาตบันทึกเทป เพื่อความถูกต้องในการบันทึกข้อมูล และให้ผู้ให้ข้อมูลลงลายชื่อยินยอมเป็นหลักฐาน

2) อธิบายให้ทราบว่าผู้ให้ข้อมูลมีสิทธิในการตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยหรือไม่ก็ได้ และถ้าหากตัดสินใจเข้าร่วมการวิจัยสามารถออกจากกรวิจัยได้ตลอดเวลา โดยไม่มีผลต่อผู้ให้ข้อมูลแต่อย่างใด

3) ตลอดการวิจัยผู้ให้ข้อมูลสามารถซักถามข้อมูลเกี่ยวกับการทำวิจัยครั้งนี้ได้

4) ผู้วิจัยเตรียมทีมงานโดยแบ่งทีมงานเป็น 3 ส่วน คือ

- ผู้วิจัยเป็นผู้แนะนำตัวอธิบายวัตถุประสงค์ รวมทั้งขั้นตอน และรายละเอียดในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีผู้ช่วยในการรวบรวมข้อมูล คือ

- ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุสำนักงานสาธารณสุขอำเภอป่าบอน เป็นผู้ช่วยนักวิจัย มีหน้าที่สนับสนุนเติมคำถามเพื่อให้ประเด็นบางประเด็นสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

- นักวิชาการสาธารณสุขทีมช่วยเหลือเยียวยาจิตใจเป็นผู้สังเกตการณ์ สังเกตลักษณะท่าทีผู้ถูกสัมภาษณ์ หากพบว่าทิศทางการสัมภาษณ์เบี่ยงเบนไปจากวัตถุประสงค์หรือประเด็นที่ตั้งไว้สามารถยุติการสัมภาษณ์

5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

1) การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง ตามแบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตทางถนนจากอุบัติเหตุทางถนน วิธีการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ

2) การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการแบบสอบถามคณะทำงานเกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการความปลอดภัย 5 เสาหลัก มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) วิธีการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ เพื่อบรรยายการดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนอำเภอป่าบอน

3) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ วิธีการวิเคราะห์จะเป็นไปตามแนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative data) คือ พรรณนาข้อมูลในปรากฏการณ์หรือรูปแบบ และวิเคราะห์ตีความข้อมูลเพื่อสร้างข้อสรุปเกี่ยวกับประเด็นสัมภาษณ์ ทำความเข้าใจบทสนทนา ทบทวนข้อมูล จัดกลุ่มคำ (Code) ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้

3.1 ผู้วิจัยทำการลดทอนข้อมูล (Data reduction) จากการค้นหาจุดที่น่าสนใจ และทำความเข้าใจปรับข้อมูลดิบให้เหมาะสมตลอดเวลา บันทึกข้อสรุปชั่วคราว จนสามารถสรุปเป็นข้อมูลการวิจัยที่สมบูรณ์

3.2 นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ และข้อมูลจากเอกสารมาบันทึกความถี่ของข้อมูลที่ซ้ำกัน จากนั้นนำมาสู่การให้ความหมายหรือการตีความ

3.3 ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content analysis) โดยผู้วิจัยจะวิเคราะห์ข้อมูลไปพร้อมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลตลอดเวลาการวิจัย ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยนำกรอบแนวคิดที่กำหนดไว้มาช่วยในการสร้างข้อสรุปหรือเชื่อมโยงข้อมูลตามแนวคิดของสุรางค์ จันทวานิช [7] เพื่อหาข้อสรุปตามวัตถุประสงค์การวิจัย

3.4 สรุปผล และการรายงาน ผู้วิจัยนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา และวิเคราะห์เรียบร้อยแล้ว มาจัดทำเป็นรายงานการวิจัย

ผลการศึกษา

1) สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอบ้านบอง จังหวัดพัทลุง พ.ศ. 2563 - 2565

จากการศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนน : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอบ้านบอง จังหวัดพัทลุง ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2565 มีจำนวน 30 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 30 คน โดยในปี พ.ศ. 2563 มีจำนวนอุบัติเหตุ 15 ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน 15 คน อัตราการเสียชีวิตคิดเป็น 31.9 ต่อแสนประชากร เพศชาย 9 คน ร้อยละ 60.0 เพศหญิง 6 คน ร้อยละ 40.0 ในปี พ.ศ. 2564 มีจำนวนอุบัติเหตุ 10 ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน 10 คน อัตราการเสียชีวิตคิดเป็น 21.28 ต่อแสนประชากร เพศชาย 8 คน ร้อยละ 80.0 เพศหญิง 2 คน ร้อยละ 20.0 และในปี พ.ศ. 2565 มีจำนวนอุบัติเหตุ 5 ครั้ง ผู้เสียชีวิต จำนวน 5 คน อัตราการเสียชีวิตคิดเป็น 10.64 ต่อแสนประชากร เป็นเพศชาย 4 คน ร้อยละ 80.0 เพศหญิง 1 คน ร้อยละ 20.0 ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต ในพื้นที่ อำเภอบ้านบอง จังหวัดพัทลุง ปี พ.ศ.2563 - 2565 (n = 30)

ปี พ.ศ.	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร	เพศ			
				ชาย		หญิง	
				จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2563	15	15	31.9	9	60.0	6	40.0
2564	10	10	21.3	8	80.0	2	20.0
2565	5	5	10.6	4	80.0	1	20.0
รวม	30	30	21.3	21	70.0	9	30.0

ช่วงอายุของผู้เสียชีวิต พบว่า ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด คืออายุ 31 - 45 ปี จำนวน 10 คน ร้อยละ 33.3 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 46 - 60 จำนวน 8 คน ร้อยละ 26.7 และช่วงอายุ 16 - 30 ปี จำนวน 6 คน ร้อยละ 20.0 อายุที่น้อยที่สุด 3 ปี มากที่สุด 79 ปี ค่าเฉลี่ยอายุของผู้เสียชีวิต เท่ากับ 44 ปี ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงอายุผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่ อำเภอบำบอน จังหวัดพัทลุง ปี พ.ศ.2563 – 2565 (n = 30)

ช่วงอายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
0 - 15	1	3.3
16 - 30	6	20.0
31 - 45	10	33.3
46 - 60	8	26.7
61 - 80	5	16.7
รวม	30	$\bar{X} = 44$

สำหรับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2563 - 2565 ประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ พบว่า เป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 16 คัน ร้อยละ 53.3 รองลงมา คือ รถกระบะ จำนวน 6 คัน ร้อยละ 20.0 และรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง จำนวน 5 คัน ร้อยละ 16.7 ส่วนใหญ่เหตุเกิดในช่วงเวลา 16.31 - 00.30 น. จำนวน 14 ครั้ง ร้อยละ 46.7 ช่วงเวลา 08.31 - 16.30 น. จำนวน 13 ครั้ง ร้อยละ 43.3 และช่วงเวลา 00.31 - 08.30 น. จำนวน 3 ครั้ง ร้อยละ 10.0 เป็นผู้ขับขี่ จำนวน 25 คน ร้อยละ 83.3 ผู้โดยสาร จำนวน 4 คน ร้อยละ 13.3 และคนเดินเท้า จำนวน 1 คน ร้อยละ 3.3 ถนนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุด คือ ถนนสายหลัก ทางหลวงหมายเลข 4 จำนวน 18 ครั้ง ร้อยละ 60.0 และในถนนสายรองต่างๆ จำนวน 12 ครั้ง ร้อยละ 20.0 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า รถชนกับรถ จำนวน 17 ครั้ง ร้อยละ 56.7 เสียหลักล้มเอง จำนวน 6 ครั้ง ร้อยละ 20.0 ชนต้นไม้ จำนวน 3 ครั้ง ชนเสาไฟฟ้า จำนวน 3 ครั้ง ร้อยละ 10.0 และชนคนเดินเท้า จำนวน 1 ครั้ง ร้อยละ 3.3 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากคน จำนวน 23 ครั้ง ร้อยละ 76.7 ปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน จำนวน 6 ครั้ง ร้อยละ 20.0 ปัจจัยจากรถ จำนวน 1 ครั้ง ร้อยละ 3.3 โดยพฤติกรรมส่วนใหญ่ของคนไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 14 ครั้ง ร้อยละ 87.5 จากอุบัติเหตุประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 16 ครั้ง ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (กรณีมีผู้เสียชีวิต) ในพื้นที่ อำเภอบำบอน จังหวัดพัทลุง ปี พ.ศ. 2563 – 2565 (n = 30)

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประเภทของรถ		
รถยนต์กระบะ	6	20.0
รถจักรยานยนต์	16	53.3
รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง	5	16.7
รถบรรทุก	2	6.7
รถยนต์เก๋ง	1	3.3

รายการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เวลาที่เกิดเหตุ		
08.31 - 16.30 น.	13	43.3
16.31 - 00.30 น.	14	46.7
00.31 - 08.30 น.	3	10.0
ประเภทผู้ประสบเหตุ		
ผู้ขับขี่	25	83.4
ผู้โดยสาร	4	13.3
คนเดินเท้า	1	3.3
สถานที่เกิดเหตุ		
ถนนสายหลัก	18	60.0
ถนนสายรอง	12	40.0
ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ		
รถชนกับรถ	17	56.7
เสียหลักล้มเอง	6	20.0
ชนต้นไม้	3	10.0
ชนเสาไฟฟ้า	3	10.0
ชนคนเดินเท้า	1	3.3
ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ		
ปัจจัยจากคน	23	76.7
ปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน	6	20.0
ปัจจัยจากรถ	1	3.3

เมื่อวิเคราะห์พื้นที่รายตำบล ในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2563 - 2565 พบว่า ตำบลที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ ตำบลป่าบอน จำนวน 14 คน รองลงมา คือ ตำบลโคกทราย จำนวน 9 ราย ตำบลป่าบอน จำนวน 4 คน และตำบลวังใหม่ ตำบลทุ่งนารี จำนวน 3 คน เท่ากัน

2) ผลการศึกษาการดำเนินงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนน อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง

จากแบบสอบถามคณะทำงานเกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง สามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แสดงการดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนน อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง จากมุมมองของคณะทำงาน (n = 31)

การดำเนินงานตามมาตรการความ ปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก	การรับรู้			
	มี		ไม่มี	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มาตรการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน				
1. จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อกำหนดแนวทางมาตรการ ในการปฏิบัติป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	18	58.1	13	41.9
2. บูรณาการและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุร่วมกับหน่วยงาน อื่น	16	51.6	15	48.4
3. กำหนดมาตรการแนวทางในป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนน	19	61.3	12	38.7
มาตรการปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม				
1. การสำรวจและตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน จุดเสี่ยง	10	32.3	21	67.7
2. การปรับปรุงซ่อมแซมจุดเสี่ยง อันตรายที่เกิดอุบัติเหตุ บ่อยครั้ง	11	35.5	20	64.5
3. ขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการซ่อม แซมถนน	17	54.8	14	45.2
มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านรถ				
1. ตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถทุกประเภท	8	25.8	23	74.2
2. การขอความร่วมมือการตรวจสอบรถจากสถาบันศึกษา	9	29.0	22	71.0
3. ขอความร่วมมือจากบริษัทประกันภัยกลางในการทำ พรบ.	18	58.1	13	41.9
มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน				
1. มาตรการจัดทำประชาคมให้กำหนดข้อปฏิบัติด้านความ ปลอดภัยทางถนน	8	25.8	23	74.2
2. มาตรการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	5	16.1	26	83.9
3. การประชาสัมพันธ์หรือคืนข้อมูลในพื้นที่ให้ประชาชน ได้รับทราบ	9	29.0	22	71.0
4. การใช้กลไกสถาบันครอบครัวในการควบคุมปัจจัยเสี่ยง	11	35.5	20	64.5
5. การสร้างการรับรู้และความตระหนักผลกระทบจาก อุบัติเหตุ	11	35.5	20	64.5

การดำเนินงานตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก	การรับรู้			
	มี		ไม่มี	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มาตรการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ				
1. มาตรการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุที่เน้นเตรียมความพร้อมระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินการเชื่อมโยงการแจ้งเหตุ	22	71.0	9	29.0
2. การจัดเตรียมความพร้อมของระบบการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุของแต่ละพื้นที่	24	77.4	7	22.6
3. การประชาสัมพันธ์ระบบการช่วยเหลือต่างๆ ที่ผู้ประสบเหตุควรจะได้รับ	18	58.1	13	41.9
4. การจัดเตรียมความพร้อมของหน่วยกู้ชีพและกู้ภัย	21	67.7	10	32.3

เมื่อพิจารณาการดำเนินงานการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนน อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง ของคณะทำงานตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก พบว่า การดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนน อำเภอป่าบอน ดำเนินงานโดยมีคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) มีบทบาทในการกำหนดเป้าหมายแนวทางการดำเนินขับเคลื่อนให้เกิดการดำเนินงาน สนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วมให้ข้อเสนอแนะ และคำปรึกษา กำกับติดตาม และประเมินผล และประสานงานหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนภาคประชาชนในการดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และปฏิบัติการอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมาย คณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานมีบทบาทในการเสนอข้อมูล และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุแก่คณะกรรมการ พชอ. ในที่ประชุมเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ และขอสนับสนุนงบประมาณขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับพื้นที่ ส่วนบทบาทในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน พบว่า หมวดการทาง องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และโรงงาน ทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัย สำนักงานขนส่ง วิทยาลัยการอาชีพ สำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบ และการศึกษาตามอัธยาศัย (กศน.) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (บ.กลาง) ทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับยานพาหนะที่ปลอดภัย สถานีตำรวจภูธรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) โรงพยาบาล (รพ.) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และสถานประกอบการ ทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ (สสอ.) รพ. รพ.สต. อบต. อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) และกู้ชีพ ทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ

การดำเนินงานตามบทบาทต่างๆ ของคณะทำงานป่าบอนในการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก พบว่า ดำเนินการครอบคลุมในเสาหลักที่ 1 บทบาทการกำหนดเป้าหมาย และแนวทางดำเนินการ บทบาทการขับเคลื่อนให้เกิดการดำเนินงาน ดำเนินงานครอบคลุมตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน เสาหลักที่ 2 การดำเนินงานด้านการจัดการปัจจัยเสี่ยง ส่งเสริมการสัญจรอย่างปลอดภัย ตรวจสอบจุดเสี่ยง และปรับปรุงจุดเสี่ยง ดำเนินการไม่ครอบคลุม เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ

ที่ปลอดภัยดำเนินการไม่ครอบคลุมในส่วนการตรวจสภาพรถ เสาหลักที่ 4 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคนยังดำเนินการไม่ครอบคลุมทั้งในส่วนของการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นการประชาสัมพันธ์หรือการคืนข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้ประชาชนได้รับทราบ การสร้างการรับรู้ และความตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุ และเสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุดำเนินการครอบคลุมตามมาตรการทั้งในส่วนการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุที่เน้นเตรียมความพร้อมระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินการเชื่อมโยงการแจ้งเหตุ การจัดเตรียมความพร้อมของระบบการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุของแต่ละพื้นที่ การจัดเตรียมความพร้อมของหน่วยกู้ชีพและกู้ภัยในตำบลต่างๆ

3) ผลกระทบของสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุร่วมกับญาติผู้เสียชีวิตหรือสมาชิกในครอบครัวของผู้ประสบเหตุสามารถสรุปได้ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ พบว่า เป็นผู้ที่ประสบอุบัติเหตุร่วมในเหตุการณ์ จำนวน 4 คน ร้อยละ 13.3 และเป็นสมาชิกของครอบครัวผู้เสียชีวิต จำนวน 26 คน ร้อยละ 86.7 ผู้เสียชีวิตมีบทบาทในครอบครัว เป็นหัวหน้าครอบครัว จำนวน 14 คน ร้อยละ 60.0 และเป็นสมาชิกในครอบครัว จำนวน 16 คน ร้อยละ 40.0 สำหรับสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น พบว่า เกิดจากปัจจัยต่างๆ ทั้งปัจจัยจากคน ปัจจัยจากรถ และปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน ซึ่งปัจจัยจากคนส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงมักได้รับบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิต บางรายมีการตีศีรษะก่อนขับขึ้นรถมี 1 ใน 30 รายที่ถึงแก่ชีวิตจากการเมาแล้วขับ และขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด บางรายเป็นผู้สูงอายุมีปัญหาสายตา และมีหนึ่งรายที่มีอาการวูบหมดสติขณะขับขี่รถ สำหรับปัจจัยจากรถ พบว่ารถจักรยานยนต์บางคันมีสภาพเก่า ไม่มีไฟส่องสว่างเพียงพอ สภาพยางรถชำรุด ไม่มีกระจกมองข้าง เบรครถไม่ดี และมีการดัดแปลงรถ โดยพบว่า มีการดัดแปลงรถจักรยานยนต์เป็นรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ส่วนปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน พบว่า สภาพถนนเป็นหลุมบ่อ มีน้ำขัง พื้นถนนขรุขระไม่เรียบ ไม่มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ไม่มีไฟแสดงข้างถนน บางจุดมีต้นไม้ หน้างัดบังการมองเห็น ไม่มีป้ายสัญญาณเตือนให้ระวัง ไม่มีป้ายสัญลักษณ์ในช่วงทางโค้ง เส้นทางไม่ชัดเจน ไม่มีไหล่ทาง ถนนแคบ มีการก่อสร้างถนนโดยไม่มีป้ายบอกอันตราย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และชีวิตของผู้ประสบเหตุ

สำหรับผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนก่อให้เกิดผลกระทบ ดังนี้

- **ผลกระทบทางด้านร่างกาย** อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากจะส่งผลทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตแล้ว บางเหตุการณ์ยังส่งผลทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ทำให้ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บไม่สามารถทำกิจวัตรประจำวันได้อย่างปกติ มีความยากลำบากในการใช้ชีวิต ช่วยเหลือตัวเองได้น้อยลง ไม่สามารถทำงานหาเลี้ยงชีพได้ตามปกติ บางรายต้องทนทุกข์ทรมานจากความเจ็บปวด ดังจากข้อมูลการสัมภาษณ์

“หลังจากที่ถูกรถชนเมื่อปี 2563 พร้อมกับสามี วันนั้นกลับจากซื้อของที่ตลาดแม่ขริ รถกระบะเสียหลักชนรถพ่วงข้างฉับกับสามี สามีสลบไม่รู้สติตัว มีแผลที่หัว กู้ชีพพยายามช่วยชีวิตแต่ไม่สำเร็จ ส่วนฉันเจ็บขาข้างขวาบริเวณหัวเข่า ตั้งแต่วันนั้นจนถึงปัจจุบันยังมีการเจ็บต่อเนื่อง เดินมากไม่ได้หัวเข่าจะมีอาการบวม ปวด เดินตัวยากไม่ได้ ทำให้ต้องเลิกอาชีพตัดยาง”

(C7: 2 - 3)

- **ผลกระทบทางด้านจิตใจ** ผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวเกิดการสูญเสียจากบุคคลอันเป็นที่รัก ทั้งการได้รับความทุกข์ มีความพิการหรือสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักของครอบครัว รวมทั้งเกิดการการเสียชีวิต และวิตกกังวลกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บางรายมีความเครียด ตกใจ ส่งผลให้นอนไม่หลับ ดังจากข้อมูลการสัมภาษณ์

“วันนั้นแค้นงินเหล้าอยู่ที่บ้าน เมานิดๆ พอเหล้าหมดแก้วแฉะออกไปร้านค้าที่หน้าโรงเรียน พี่ก็ได้ยินตอนแกพูดแต่ก็ไม่นึกห้าม พอซักเดียวเพื่อนบ้านขับรถมาบอกว่าแกขับรถแหกโค้ง พี่นึกเสียใจจนทุกวันนี้ว่าพี่ไม่ห้ามไม่ให้แกขับรถออกไป ตอนแรกๆ ที่เกิดเหตุการณ์ใหม่ๆ พี่นอนไม่หลับเลย เครียดต้องไปหาหมอเอายามากิน เป็นอยู่หลายเดือนแต่ตอนนี้ก็ดีขึ้น”

(C17: 30 - 34)

“วันนั้นพอได้รับโทรศัพท์ว่าลูกถูกรถชน และลูกเสียชีวิต ยายกับตา ได้รับบาดเจ็บ หัวใจพี่เหมือนอืดขาดั้น”

(C10: 22 - 24)

- **ผลกระทบทางด้านสังคม** พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุต้องกลายเป็นผู้พึ่งพา เป็นภาระการดูแลของสมาชิกในครอบครัวหรือญาติพี่น้อง ทั้งในเรื่องของการกินอยู่ หลับนอน การทำความสะอาดร่างกาย การทำกิจวัตรประจำวันอื่นๆ บางคนสูญเสียโอกาสในชีวิต ต้องกลายเป็นคนพิการ ส่วนนักเรียนนักศึกษาขาดโอกาสในการเรียนรู้ ต้องขาดเรียน เรียนไม่ทันเพื่อน

- **ผลกระทบทางเศรษฐกิจ** ทำให้สูญเสียทรัพย์สิน ทั้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมรถที่เสียหาย สูญเสียโอกาสในการใช้รถ บางคนต้องรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาล ค่าทำขวัญ และค่าซ่อมแซมรถของคู่กรณี มีกรณีฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย เป็นคดีความ ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาหนี้สิน

“รถเครื่องไม่มี พรบ. ค่ายาก็ต้องออกเอง ซ่อมรถก็หลายบาท เบี้ยเก็บเกือบหมดกับซ่อมรถคันนั้น”

(C15:: 110 - 115)

นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในท้องถนนส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้สูญเสียบุคคลสำคัญซึ่งเป็นแกนนำในการพัฒนาชุมชน สูญเสียกำลังสำคัญของครอบครัว และประเทศชาติ หากผู้ประสบเหตุเป็นหัวหน้าครอบครัว ทำให้ขาดกำลังในการหารายได้มาจุนเจือครอบครัว หากเกิดกับวัยรุ่นสาวหรือคนในวัยทำงาน ก็จะทำให้สูญเสียกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ ดังนั้น ผู้ได้รับผลกระทบจึงมีข้อเสนอแนะต่อผู้ขับขี่ คือ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถไม่เร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่ดื่มสุราก่อนขับขี่ พักผ่อนให้เพียงพอ ข้อเสนอแนะต่อผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ การซ่อมแซมปรับปรุงพื้นผิวถนน ให้มีความปลอดภัย ช่วงถนนที่มีการซ่อมแซมควรมีป้ายเตือน เพิ่มไฟจราจร ไฟส่องสว่าง และป้ายสัญลักษณ์

ต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณทางแยก ทางโค้ง และร่วมกันปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างถนนให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งการรณรงค์อบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

“ซ่อมถนน ซ่อมบ่อ แต่ไม่มีป้ายเตือน ทางแคบ ทางต่างระดับ ขับรถกลางคืนมองไม่เห็น ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนนี้”

(C27: 44 - 45)

อภิปราย

1) สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง ปี พ.ศ. 2562 - 2665 : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต

1.1 ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย 21 คน ร้อยละ 70.0 ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคืออายุ 31 - 45 ปี จำนวน 10 คน ร้อยละ 33.3 เนื่องจากลักษณะนิสัยของเพศชายเป็นเพศที่ชอบเสี่ยงภัย ความตื่นเต้น ขับรถเร็ว ประกอบกับจำนวนผู้ขับขี่บนท้องถนนมีเพศชายมากกว่าเพศหญิงหรือใช้เวลาในการขับขี่ยาวนานกว่า เพศชายจะประกอบอาชีพเกี่ยวกับการขับรถมากกว่า ดังนั้นผู้ชายจึงเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าเพศหญิงสอดคล้องกับการศึกษาของอนุชิต วังทอง และคณะ [8] ที่พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 83.3 สอดคล้องกับผลการศึกษาของ Gichaga [9] ที่พบว่าผู้ขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 49.4

1.2 ประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 53.3 เนื่องจากรูปแบบการขับขี่รถจักรยานยนต์มักใช้ความเร็ว ขนาดตัวรถที่สังเกตเห็นได้ยากเมื่อเทียบกับรถยนต์ รถบรรทุก รวมถึงประสิทธิภาพระบบห้ามล้อของรถจักรยานยนต์ที่อาจมีประสิทธิภาพน้อย จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับผลการรวบรวมข้อมูลของสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2661 - 2565 พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากเป็นอันดับ 1 ของทุกปีคือ รถจักรยานยนต์

1.3 การเกิดอุบัติเหตุเกิดส่วนใหญ่ในช่วงเวลา 16.31 น. - 00.30 น. มากที่สุด จำนวน 14 ครั้ง ร้อยละ 46.7 เมื่อพิจารณาพบว่า เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงหลังเลิกงาน ทำให้ปริมาณรถบนท้องถนนมากกว่าปกติ ผู้ขับขี่อาจเกิดความอ่อนล้าจากการทำงานมาทั้งวัน เมื่อต้องมีการขับขี่รถเพื่อเดินทางจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สอดคล้องกับการศึกษาของบุญยืน ศรีสว่าง [10] พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางวันมากกว่ากลางคืน

1.4 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากคน จำนวน 23 ครั้ง ร้อยละ 76.7 โดยพฤติกรรมส่วนใหญ่ของผู้ประสบเหตุ ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 14 ครั้ง ร้อยละ 87.5 จากอุบัติเหตุประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 16 ครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2564 [11] พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ คือ ร้อยละ 43.0 เมื่อพิจารณาเฉพาะพบว่า ผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 51.0 และผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 20.0 เท่านั้น ซึ่งถือว่าเป็นอัตราที่น้อยมาก ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในภาคใต้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อยสุด คือ ร้อยละ 14.0 และกลุ่มวัยรุ่นมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยรวมผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ต่ำกว่ากลุ่มผู้ใหญ่ คือ ร้อยละ 26.0 และ 47.0 ตามลำดับ นอกจากนี้

จากการศึกษาของเกรียงศักดิ์ ปินตาธรรม และวศินี ปล้องนิราศ [12] พบว่าปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่มีผลต่อการเสียชีวิตใน 24 ชั่วโมงในผู้ป่วยอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาโดยได้รับการนอนในโรงพยาบาล คือ อาการบาดเจ็บที่ศีรษะ อันเกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษารังนี้ยังพบว่า ปัจจัยอีกประการที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งคือ ปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน ร้อยละ 20.0 สอดคล้องกับการศึกษาของภูวดล พลศรีประดิษฐ์ และมะลิ โพธิพิมพ์ [13] พบว่า จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีทั้งหมด 7 ลักษณะ คือ ถนนที่มีผิวถนนไม่เรียบ ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นทางสี่แยก เป็นทางสามแยก ถนนมีสิ่งกีดขวางวิสัยทัศน์ ถนนมีจุดมุมมืด แสงสว่างน้อย และถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง

2) การศึกษาการดำเนินงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนน อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง

เมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตระหว่างปี พ.ศ. 2562 - 2565 คิดเป็นร้อยละ 31.9, 21.3 และ 10.6 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ พบว่า มีแนวโน้มอัตราการเสียชีวิตลดลง ทั้งนี้อาจเนื่องจากการกำหนดนโยบายด้านการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการ พขอ. ถึงแม้ว่าอัตราการเสียชีวิตจะมีแนวโน้มลดลงแต่กลับพบว่าจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนมากขึ้น การดำเนินงานตามบทบาทต่างๆ ของคณะทำงานอำเภอป่าบอนในการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก พบว่า ดำเนินการครอบคลุมในเสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และเสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ แต่ดำเนินการไม่ครอบคลุมในเสาหลักที่ 2 ถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัย เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย และเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย

3) ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคม และเศรษฐกิจ ส่งผลต่อตัวผู้ประสบเหตุ ครอบครัว และชุมชน สอดคล้องกับเศรษฐกาญจน์ ทิพโอสถ [14] กล่าวว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ไม่ควรมองข้าม นอกจากทำให้เกิดความสูญเสียจากการได้รับบาดเจ็บทุพพลภาพหรือเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุแล้ว ยังมีผลกระทบไปถึงครอบครัวของผู้ประสบอุบัติเหตุ หน่วยงานในสังกัด และภาพรวมในระดับองค์กรที่ขาดบุคลากรในการทำงาน และขับเคลื่อนทำให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการดูแลรักษาผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตไปจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายทางสังคมที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่พัฒนาแล้วคิดเป็นร้อยละ 0.5 - 6.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ส่วนประเทศที่กำลังพัฒนา และประเทศด้อยพัฒนามีค่าใช้จ่ายทางสังคมที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 1.1 - 2.9 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่สัมพันธ์กับการบาดเจ็บ ดังนั้นการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสามารถเริ่มต้นได้จากระดับท้องถิ่น และระดับชุมชนเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของชุมชนซึ่งจะช่วยลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในระดับท้องถิ่น และระดับประเทศต่อไป

สรุป

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน และผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ และเสียชีวิต

เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง การเกิดอุบัติเหตุเกิดในช่วงเวลา 16.31 น. - 00.30 น. มากที่สุด ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากคน โดยพฤติกรรมส่วนใหญ่ของผู้ประสบเหตุไม่สวมหมวกนิรภัย หน่วยงานทางด้านสาธารณสุข หน่วยงานราชการ องค์กรส่วนท้องถิ่นและทุกภาคส่วน ต้องร่วมมือกันทั้งในด้านการประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ กับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร กฎหมาย และระเบียบจราจร เครื่องหมายจราจร อีกทั้งส่งเสริมให้บุคลากรในหน่วยงาน และประชาชนมีวินัยจราจร มีมาตรการด้านกฎหมายอย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นการรณรงค์ปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง การกำหนดมาตรการบังคับใช้หมวกนิรภัยหรือการคาดเข็มขัดนิรภัยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

การดำเนินงานป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุทางถนน ดำเนินงานภายใต้คณะกรรมการ พขอ.ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลการดำเนินงานตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก ที่ผ่านมามีพบว่ายังดำเนินงานไม่ครอบคลุมในเสาหลักที่ 2 ถนน และการสัญจรอย่างปลอดภัย เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย ควรมีการบูรณาการความร่วมมือในภาคส่วนต่างๆ เพื่อกำหนดนโยบายความปลอดภัย บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ตามมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 เสาหลัก ให้เป็นรูปธรรม จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นประชาสัมพันธ์หรือคืนข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้ประชาชนได้รับทราบเพื่อสร้างการรับรู้ และความตระหนัก ผลกระทบจากอุบัติเหตุให้ประชาชนในพื้นที่ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืนต่อไปในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

คณะกรรมการ พขอ. และคณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุควรกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นรูปธรรม และมีการติดตามผลการดำเนินงานทุกๆ 3 เดือน ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกำหนดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายที่ต้องปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง และในอนาคตควรมีการศึกษาการวิจัยโดยใช้รูปแบบการวิจัยแบบ Participation research เพื่อกำหนดแผน และโครงการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุให้มีความยั่งยืน เพื่อนำข้อค้นพบจากการศึกษานำไปเป็นนโยบายในการป้องกันมิให้เกิดการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ และทุพพลภาพหรือเป็นแนวทางในการลดอัตราการสูญเสียให้ลดน้อยลงเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในอำเภอป่าบอนต่อไป

แหล่งสนับสนุนทุนวิจัย

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอป่าบอน อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง

จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

กลุ่มตัวอย่างได้รับการชี้แจงวัตถุประสงค์ของการวิจัย การตอบแบบสัมภาษณ์ ชักถามข้อสงสัย และมีการคุ้มครองสิทธิของกลุ่มตัวอย่างตามหลักจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ และได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพัทลุง

การอ้างอิง

ภูวนาท ณรงค์รัตน์. การศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ : กรณีผู้ประสบเหตุเสียชีวิต อำเภอป่าบอน จังหวัดพัทลุง. วารสารการศึกษาและวิจัยการสาธารณสุข. 2567; 2(1): 17-34.

Narongrat P. A Study of Situations and Impacts of Road Accidents: A Case Study of the Death Cases in Pa Bon District, Phatthalung Province. Journal of Education and Research in Public Health. 2024; 2(1): 17-34.

เอกสารอ้างอิง

- [1] World Health Organization. Global status report on road safety 2018. Accessed 25 Jan 2023 from <https://www.who.int/publications-detail-redirect/9789241565684>.
- [2] อธิราช มณีภาค. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร. วารสารธรรมศาสตร์. 2558; 34(1): 145-155.
- [3] สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพัทลุง. รายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนข้อมูล 3 ฐาน พ.ศ. 2563. พัทลุง. 2563.
- [4] สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพัทลุง. รายงานสรุปผลการดำเนินงาน. 2563.
- [5] สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดพัทลุง. รายงานสรุปผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563. พัทลุง. 2563.
- [6] นันทพร กลิ่นจันทร์. การสอบสวนเชิงลึกสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนน. พิมพ์ครั้งที่ 1. สงขลา, โรงพิมพ์ธีระวัฒน์เซ็นเตอร์. 2558.
- [7] สุภางค์ จันทวานิช. การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร, สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2552.
- [8] อนุชิต วังทอง, อังคณา วังทอง, ดารารัตน์ บุญไชยสุริยา, นุรไอนี ลาเตะ, และนิมาเรนี ดอเลาะ. ผลการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนน อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี. วารสารวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยทักษิณ. 2562; 1(1): 33-41.
- [9] Gichaga FJ. The impact of road improvements on road safety and related characteristics. IATSS Research. 2017; 40(2): 72-75. DOI: 10.1016/j.iatssr.2016.05.002.
- [10] บุญยีน ศรีสว่าง. แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเขตพื้นที่อำเภอสีล จังหวัดนครศรีธรรมราช. วารสารวิชาการแพทย์เขต 11. 2561; 32(4): 1451-1462.
- [11] มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ.2562. สืบค้นเมื่อ 17 มกราคม 2566 จาก <http://trso.thairoads.org/statistic/helmet>.
- [12] เกรียงศักดิ์ ปินตาธรรม, และวศินี ปล้องนิราศ. ปัจจัยที่มีผลต่อการเสียชีวิตใน 24 ชั่วโมงในผู้ป่วยอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาโดยได้รับการนอนในโรงพยาบาลเชิงรายประชาชนุเคราะห์. วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย. 2565; 2(1): 66-76. DOI: 10.14456/jemst.2022.7.

- [13] ภูวดล พลศรีประดิษฐ์, และมะลิ โพธิพิมพ์. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา. 2561; 4(1): 66-76.
- [14] เศรษฐกาญจน์ ทิพย์โอสถ. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน กรณีศึกษาถนนศุภสารรังสรรค์ เขตเทศบาลนครหาดใหญ่. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2565 จาก http://www.ba-abstract.ru.ac.th/AbstractPdf/2561-5-6_1565863377.pdf.