

สถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ เทศบาลตำบลนาตุ้ม อำเภอนาตุ้ม จังหวัดมหาสารคาม

แจ่มจันทร์ เทศสิงห์¹, จีระวรรณ ศรีจันทร์ไชย¹, ชาตธนา บัดดาลาโพธิ์², สมัย ทองพลู³

บทคัดย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สิน การศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุ้ม อำเภอนาตุ้ม จังหวัดมหาสารคาม ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการศึกษา จากเอกสารการบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและสัมภาษณ์ผู้ที่ประสบเหตุหรือสมาชิกครอบครัวถึง ผลกระทบที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุใน ปี พ.ศ. 2562-2563 จำนวน 30 คน วิเคราะห์ข้อมูลการ เกิดอุบัติเหตุด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ส่วนข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ นำมา วิเคราะห์โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุ้ม อำเภอนาตุ้ม จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562-2563 จำนวน 115 ครั้ง มีผู้ประสบเหตุ จำนวน 124 คน มีผู้บาดเจ็บ 115 คน ร้อยละ 92.74 มีผู้เสียชีวิต 9 คน ร้อยละ 7.26 ประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 85.54 มักเกิดในช่วงเช้า เวลา 06.01-12.00 น. คิดเป็น ร้อยละ 44.35 ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ดื่มเอง ร้อยละ 68.70 สถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็น ถนนสายรอง ร้อยละ 79.13 สำหรับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากคน ร้อยละ 54.61 ไม่สวม หมวกนิรภัย ร้อยละ 54.93 รองลงมาคือปัจจัยจากถนนร้อยละ 42.31 ซึ่งส่งผลกระทบด้านร่างกาย จิตใจ สังคมและเศรษฐกิจ ของผู้ประสบเหตุ ครอบครัวและชุมชน ดังนั้น จึงควรรณรงค์การสวม หมวกนิรภัย อบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย พัฒนารูปแบบการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนาระบบการดูแลผู้ได้รับผลกระทบ

คำสำคัญ : สถานการณ์, ผลกระทบ, อุบัติเหตุทางถนน, มหาสารคาม

¹พยาบาลวิชาชีพชำนาญการพิเศษ วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม คณะพยาบาลศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก

² สาธารณสุขอำเภอนาตุ้ม สำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาตุ้ม จังหวัดมหาสารคาม

³ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาตุ้ม จังหวัดมหาสารคาม

Corresponding Author; แจ่มจันทร์ เทศสิงห์, Email: chaemchant@gmail.com

Received; October 24, 2022; Revised December 26, 2022; Accepted December 27, 2022

Situation and impact of road accidents in Na Dun Sub-district

Municipality Area Na Dun District, Maha Sarakham Province

*Chaemchan Thessingha¹, Jeerawan Srichanchai¹, Chattana Pattalapo²,
Samai Thongpool³*

ABSTRACTS

Road accidents are a major public health problem affecting lives and properties. The objective of this study was to study the situation and the impact of road accidents in Na Dun Sub-district Municipality Area, Na Dun District, Maha Sarakham Province. Data collection was carried out by studying the document of accident records and interviewed 30 people who were involved in the accident or their family members about the impact of road traffic accidents in the year 2019-2020. Data of accidents were analyzed by descriptive statistics, ie number, percentage. The information from the interview were analyzed using content analysis.

The results showed that situation of road accidents in Na Dun Sub-district Municipality, Na Dun District, Maha Sarakham Province, 2019-2020, 115 times, with 124 victims, 115 injured, 92.74%, 9 deaths, 7.26%. Most accidents were caused by motorcycles, 85.54%, usually in the morning between 06.01-12.00 am, 44.35%. Most of the motorcyclists fall by themselves, 68.70%. Most of the accident sites were secondary roads, 79.13%. The factors of accidents were mostly people (54.61%), who were not wearing helmets (54.93%), followed by road factors (42.31%). As for the impact of road accidents, it was found that road accidents cause physical, psychological, social and economic consequences, affecting the victim himself to the family and to the community. Therefore, a helmet-wearing campaign should be promoted. Training on safe driving and developing a model for managing risk points to reduce road accidents in Na Dun Sub-district Municipality, Na Dun District, Maha Sarakham Province.

Key words: Situation, Impact, Road Accident, Maha Sarakham Province

¹Registered Nurse, Senior Professional Level, Srimahasarakham Nursing College, Faculty of Nursing, Praborommarajchanok Institute

²Public Health Na Dun District, Na Dun District Health Office, Maha Sarakham Province

³Public Health Technical Officer, Professional Level, Na Dun District Health Office, Maha Sarakham Province

บทนำ (Introduction)

อุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาสำคัญของหลายประเทศทั่วโลก ที่องค์การสหประชาชาติมุ่งแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง จากรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization : WHO) ถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) พบว่า อัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี คิดเป็นค่าเฉลี่ยวันละ 3,700 คน¹ องค์การสหประชาชาติ ได้เรียกร้องให้ทุกประเทศดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโล โดยกำหนดให้ปี ค.ศ. 2011-2020 (พ.ศ. 2554 - 2563) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั้งโลกลงครึ่งหนึ่ง แต่ยังไม่สำเร็จผลตามเป้าหมายในปี พ.ศ. 2563² ดังนั้นในการประชุมระดับสูงด้านความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (The Third Global Ministerial Conference on Road Safety : Achieving Global Goals 2030) เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2563 ณ กรุงสตอกโฮล์ม ราชอาณาจักรสวีเดน จึงได้กำหนดเป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยทางถนนระดับโลกขึ้นใหม่ เป็น “50 by 30” โดยจะลดการเสียชีวิตลงให้ได้ครึ่งหนึ่ง ภายในปี พ.ศ. 2573³

สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2561 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดเป็น

อันดับที่ 9 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิต 32.7 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 22,491 คน (60 คนต่อวัน) และในปี พ.ศ. 2563 สถานการณ์การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยในภาพรวม จากอุบัติการณ์โรคระบาดโควิด-19 ที่ส่งผลให้ผู้ใช้รถใช้ถนนลดลง แต่พบว่าประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับ 1 ในเอเชียและในภูมิภาคอาเซียน โดยสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์ ร้อยละ 12.3 ผู้เดินเท้า ร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน ร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ ร้อยละ 2.3 ซึ่งชัดเจนว่าผู้เสียชีวิตจากการชนบนถนนของประเทศไทยมีจำนวนมาก สาเหตุจากการขับซิ่งหรือซ็อนโดยสารรถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (รวมถึงรถ 3 ล้อ) ซึ่งหากคิดสัดส่วนต่อจำนวนประชากรของประเทศแล้ว ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก⁴

จังหวัดมหาสารคามเป็นหนึ่งใน 20 จังหวัด ที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เนื่องจากเป็นเมืองแห่งการศึกษา มีการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และมีการพัฒนาขยายเส้นทางหลายๆแห่ง โดยพบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2564 มีค่าเฉลี่ย

เดือนละ 21 คน (248, 254, 234 ตามลำดับ) หรือเฉลี่ย 16.72 คนต่อประชากรแสนคน บรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดคืออัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 21.21 คน ต่อประชากรแสนคน⁵ ซึ่งเป็นเกณฑ์ที่สูง แต่ยังไม่บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโก ที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับเร็ว และมีสิ่งกีดขวางทาง ดังนั้นจึงมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินงานตามกรอบ SDG (Sustainable Development Goals) ในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่ง ภายในปี พ.ศ. 2573³

อำเภอนาตุน จังหวัดมหาสารคาม เป็นอำเภอที่มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นสัญลักษณ์ของจังหวัดมหาสารคาม คือ พระธาตุนาตุน และมีเส้นทางคมนาคมที่ยุ่งเหยิงหลายจุด มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและมีผู้เสียชีวิตทุกปี จากการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอนาตุน ปี 2559 - 2563 มียอดผู้บาดเจ็บ 509, 471, 438, 448, 125 ราย ตามลำดับ มีอัตราการเสียชีวิต 8, 12, 7, 11 และ 12 ราย ตามลำดับ โดยจุดที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ของเทศบาลตำบลนาตุน⁶ ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญทางวัฒนธรรม และพบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลงแต่ความรุนแรงส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า การเกิดอุบัติเหตุ

และการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัย 3 ด้าน ได้แก่ 1) ปัจจัยจากคน 2) ปัจจัยจากรถ และ 3) ปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน⁷ ซึ่งที่ผ่านมาเครือข่ายอำเภอนาตุน จังหวัดมหาสารคามได้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยมีนายอำเภอเป็นแกนนำในการขับเคลื่อนคือ “ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น” และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)^{8,9} ทำให้อุบัติเหตุลดลงระดับหนึ่ง แต่ยังคงมีอุบัติเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรงและเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้น ซึ่งยังไม่มีรายงานการศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและผลกระทบของอุบัติเหตุ อันจะทำให้เกิดความตระหนักในการแก้ปัญหามากขึ้น

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาสถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์และผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุน อำเภอนาตุน จังหวัดมหาสารคาม เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานให้ประชาชนในพื้นที่ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น เกิดแนวทางในการดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน และความร่วมมือในการพัฒนารูปแบบการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุในท้องถนนในพื้นที่อำเภอนาตุน จังหวัดมหาสารคาม ต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย (Methodology)

รูปแบบการวิจัย เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากการบันทึกเอกสาร และเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน

ผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเป็นผู้ประสบอุบัติเหตุหรือสมาชิกในครอบครัว ในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563 โดยเลือกตัวอย่างแบบสุ่มตามวัตถุประสงค์ (Purposeful Random Sampling) จำนวน 30 คน ซึ่งมีความอิมตัวและเพียงพอของข้อมูล¹⁰

เครื่องมือในการวิจัย ประกอบด้วย 2 ส่วน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. แบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลนาดูน โดยบันทึกเกี่ยวกับจำนวนอุบัติเหตุ ลักษณะอุบัติเหตุ จำนวนผู้ประสบเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ ลักษณะการบาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนผู้พิการ ลักษณะความพิการ แยกตามเพศ อายุ อาชีพ เป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสารหรือเดินเท้า ประเภทของรถสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สถานที่ ระยะเวลา ช่วงเวลา และพฤติกรรมของผู้ประสบเหตุ

2. แบบสัมภาษณ์ผู้ที่ประสบเหตุหรือสมาชิกครอบครัว ถึงผลกระทบที่ได้รับ

จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม เป็นคำถามปลายเปิดประกอบด้วยข้อคำถามที่เกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ข้อมูลที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ข้อคำถามเกี่ยวกับผลกระทบที่ได้รับทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคม เศรษฐกิจ ผลกระทบต่อตนเองต่อครอบครัว และต่อชุมชน รวมทั้งข้อเสนอแนะแก่ผู้ขับขี่ และต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ ผู้วิจัยได้นำไปให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และนำมาปรับปรุงก่อนนำไปใช้จริง

การรวบรวมข้อมูล ดำเนินการเก็บข้อมูลระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึง เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2564 โดยการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ รวบรวมข้อมูลจากเอกสารแบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ บันทึกโดยพยาบาลวิชาชีพที่ปฏิบัติงานในห้องอุบัติเหตุและฉุกเฉินโรงพยาบาลนาดูน มีการขอและได้รับอนุญาตเพื่อเข้าถึงข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาดูนและโรงพยาบาลนาดูนเรียบร้อยแล้ว การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ที่ประสบเหตุหรือสมาชิกครอบครัว ถึงผลกระทบ

ที่ได้รับจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563 จำนวน 30 คน ได้ข้อมูลเบื้องต้นและเพียงพอ

การวิเคราะห์ข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563 นำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และการสัมภาษณ์ นำมาวิเคราะห์โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งนำข้อมูลมาถอดเทปแบบสมบูรณ จากนั้นนำข้อมูลมาจัดหมวดหมู่ตามเนื้อหาและแก่นกลุ่มสาระ เรียบเรียงข้อมูลสรุปข้อค้นพบ และตรวจสอบคุณภาพของข้อมูล โดยให้บุคคลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ได้แก่ พยาบาลวิชาชีพที่ปฏิบัติงานในห้องอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาล นาดูน เจ้าหน้าที่สาธารณสุขประจำสำนักงานสาธารณสุขอำเภอและผู้นำชุมชน ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง
ผู้วิจัยดำเนินการขออนุญาตทำการวิจัยในมนุษย์ต่อวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม (IRB SNC 012/2564) ลงวันที่ 23 เมษายน 2564

ผลการวิจัย (Result)

1. สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563

จากการศึกษาพบว่า ปี พ.ศ. 2562 - 2563 มีอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 115 ครั้ง มีผู้ประสบเหตุ จำนวน 124 คน มีผู้บาดเจ็บ 115 คน ร้อยละ 92.74 มีผู้เสียชีวิต 9 คน คิดเป็นร้อยละ 7.26 โดยในปี พ.ศ. 2562 มีอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 66 ครั้ง มีผู้ประสบเหตุ จำนวน 69 คน ได้รับบาดเจ็บ 66 คน คิดเป็นร้อยละ 95.65 มีผู้เสียชีวิต 3 คน คิดเป็นร้อยละ 4.35 ในปี พ.ศ. 2563 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 49 ครั้ง ได้รับบาดเจ็บ 49 คน คิดเป็นร้อยละ 89.09 มีผู้เสียชีวิต 6 คน คิดเป็นร้อยละ 10.91 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้ประสบเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ในพื้นที่เทศบาล ตำบลนาตุ่น อำเภอนาตุ่น จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562-2563

ปี พ.ศ.	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้ประสบเหตุ		ผู้บาดเจ็บ		ผู้เสียชีวิต	
		จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2562	66	69		66	95.65	3	4.35
2563	49	55		49	89.09	6	10.91
รวม	115	124		115	92.74	9	7.26

สำหรับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปี 2562 - 2563 ประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่พบว่า เป็นรถจักรยานยนต์ จำนวน 71 คัน คิดเป็นร้อยละ 85.54 เหตุเกิดในช่วงเวลา 06.01 - 12.00 น. จำนวน 51 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 44.35 ส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์ล้มเอง จำนวน 79 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 68.70 สถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่

เป็นถนนสายรอง จำนวน 91 ครั้ง ร้อยละ 79.13 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากคน จำนวน 71 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 54.61 และรองลงมาคือปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน จำนวน 55 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 42.31 โดยพฤติกรรมเสี่ยงของคนส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 39 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 54.93 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุ่น อำเภอนาตุ่น จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563

รายการ	พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทของรถ						
รถจักรยานยนต์	40 คัน	86.96	31 คัน	83.78	71 คัน	85.54
รถยนต์	5 คัน	10.87	4 คัน	10.81	9 คัน	10.84
รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง	1 คัน	2.17	2 คัน	5.41	3 คัน	3.62
รวม	46 คัน	100	37 คัน	100	83 คัน	100
เวลาที่เกิดเหตุ						
06.01-12.00น.	28 ครั้ง	42.42	23 ครั้ง	46.94	51 ครั้ง	44.35
12.01-16.00 น.	8 ครั้ง	12.12	7 ครั้ง	14.29	15 ครั้ง	13.04

ตารางที่ 2 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เทศบาลตำบลนาดูน อำเภอนาดูน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 – 2563 (ต่อ)

รายการ	พ.ศ. 2562		พ.ศ. 2563		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
16.00-20.00 น.	15 ครั้ง	22.73	14 ครั้ง	28.57	29 ครั้ง	25.22
20.01- 06.00น.	15 ครั้ง	22.73	5 ครั้ง	10.20	20 ครั้ง	17.39
รวม	66 ครั้ง	100	49 ครั้ง	100	115 ครั้ง	100
ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ						
อุบัติเหตุ						
ขับรถล้มเอง	49 ครั้ง	74.24	30 ครั้ง	61.22	79 ครั้ง	68.70
เฉี่ยวชน	17 ครั้ง	25.76	19 ครั้ง	38.78	36 ครั้ง	31.30
รวม	66 ครั้ง	100	49 ครั้ง	100	115 ครั้ง	100
สถานที่เกิดเหตุ						
ถนนสายหลัก	15 ครั้ง	22.73	9 ครั้ง	18.37	24 ครั้ง	20.87
ถนนสายรอง	51 ครั้ง	77.27	40 ครั้ง	81.63	91 ครั้ง	79.13
รวม	66 ครั้ง	100	49 ครั้ง	100	115 ครั้ง	100
ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ						
ปัจจัยจากคน	38 ครั้ง	53.52	33 ครั้ง	55.93	71 ครั้ง	54.61
ปัจจัยจากรถ	3 ครั้ง	4.23	1 ครั้ง	1.69	4 ครั้ง	3.08
ปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน	30 ครั้ง	42.25	25 ครั้ง	42.38	55 ครั้ง	42.31
รวม	71 ครั้ง	100	59 ครั้ง	100	130 ครั้ง	100
พฤติกรรมเสี่ยงของคน						
เมา/ดื่มสุรา	4 ครั้ง	10.53	3 ครั้ง	9.09	7 ครั้ง	9.86
ไม่สวมหมวกนิรภัย	19 ครั้ง	50.00	20 ครั้ง	60.61	39 ครั้ง	54.93
ขับรถเร็วเกินกำหนด	6 ครั้ง	15.79	4 ครั้ง	12.12	10 ครั้ง	14.08
ตัดหน้ากระชั้นชิด	9 ครั้ง	23.68	6 ครั้ง	18.18	15 ครั้ง	21.13
รวม	38 ครั้ง	100	33 ครั้ง	100	71 ครั้ง	100

สำหรับข้อมูลของผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุน อำเภอนาตุน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 50.81 รองลงมาเป็นเพศหญิง จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 49.19 อายุที่พบมากอยู่ในช่วง 22-59 ปี จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 45.16 อาชีพเกษตรกรรวม จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 41.13 ลักษณะการขับขี่เป็นผู้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 66.94 และลักษณะการบาดเจ็บ มีแผลถลอก จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 71.77

2. ผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาตุน อำเภอนาตุน จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562 - 2563

จากการรวบรวมข้อมูลพบว่าส่วนใหญ่ ผู้ประสบเหตุเป็นชาย จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 76.67 อายุปัจจุบันและอายุในช่วงเกิดเหตุ อยู่ระหว่าง 22 - 59 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 อาชีพเกษตรกรรวม จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 53.33 การศึกษา ไม่ได้เรียนหนังสือหรือจบชั้นประถมศึกษา จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 56.67 มีรายได้ 0-5,000 บาท /เดือน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 60 บทบาทในครอบครัว เป็นหัวหน้าครอบครัว และเป็นสมาชิกในครอบครัว เท่ากันคือจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ยานพาหนะที่ใช้เดินทางเป็นประจำคือรถจักรยานยนต์ จำนวน 27 คัน

คิดเป็นร้อยละ 90 ไม่มีใบขับขี่ จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 70 ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 และส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถเองจำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 83.33 สำหรับสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากปัจจัยต่างๆ ทั้งปัจจัยจากคน ปัจจัยจากรถ และปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน ซึ่งปัจจัยจากคนส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงมักได้รับบาดเจ็บ และมี 9 ใน 30 รายที่ถึงแก่ชีวิต บางรายมีการดื่มสุราก่อนขับขี่รถ มี 1 ใน 30 รายที่ถึงแก่ชีวิตจากการเมาแล้วขับและขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด บางรายเป็นผู้สูงอายุ มีปัญหาสายตา และมีหนึ่งรายที่มีอาการหมดสติขณะขับขี่รถ สำหรับปัจจัยจากรถพบว่า รถจักรยานยนต์บางคันมีสภาพเก่า ไม่มีไฟส่องสว่างเพียงพอ สภาพยางรถชำรุด ไม่มีกระจกมองข้าง เบรครถไม่ดี และมีการตัดแปลงรถ โดยพบว่า มีการตัดแปลงรถจักรยานยนต์เป็นรถจักรยานยนต์ฟ่วงข้าง ส่วนปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน พบว่า สภาพถนนเป็นหลุมบ่อ มีน้ำขัง พื้นถนนขรุขระไม่เรียบ เป็นทางลูกรัง ไม่มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ไม่มีไฟส่องสว่างเวลากลางคืน สองข้างถนนมีหญ้า และพุ่มไม้รกบดบังการมองเห็น บางจุดเป็นถนนในหมู่บ้านมีบ้านเรือนบดบังการมองเห็น ไม่มีป้ายสัญลักษณ์เตือนให้ระวังอันตราย ไม่มีป้ายสัญลักษณ์เตือนในช่วงทางโค้ง-

ทางแยก เส้นถนนไม่ชัดเจน ไม่มีไหล่ทาง ถนนแคบ เป็นถนนไปทุ่งนามีสัตว์เลี้ยงวิ่งควาย ข้างถนน เป็นต้น ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุทุกครั้ง ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินและร่างกายของผู้ประสบโดยความเสียหายต่อทรัพย์สิน พบว่า รถจักรยานยนต์ชำรุดเสียหาย เช่น บังโคลนหน้าหัก กระจกมองข้างแตก กระจกมองหลังแตก ไฟเลี้ยวแตก ล้อผิดรูป รวดยนต์ถูกชนได้รับความเสียหาย เช่น ด้านหน้ายุบ ด้านข้างยุบ สีสถลอก กระจกแตก พวงมาลัยใช้การไม่ได้ ทรัพย์สินอื่นๆ ได้รับความเสียหาย เช่น ไทศัพท์แตกชำรุด เสื้อผ้าขาด ส่วนความเสียหายต่อร่างกายของผู้ประสบเหตุพบว่า ทุกรายล้วนได้รับบาดเจ็บ เช่น แผลถลอก มีแผลฉีกขาดบริเวณใบหน้า และนิ้วมือนิ้วเท้า กระดูกหัก แขนขาผิดรูป กระดูกง้ำว กะโหลกศีรษะร้าว หมดสติ และเสียชีวิต

สำหรับผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุพบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคมและเศรษฐกิจ ดังนี้

1) **ผลกระทบทางด้านร่างกาย** ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บ ทำให้การทำกิจกรรมประจำวันเป็นไปด้วยความลำบาก ช่วยเหลือตัวเองได้น้อยลง ไม่สามารถทำงานหาเลี้ยงชีพได้ตามปกติ บางรายต้องทนทุกข์ทรมานจากความเจ็บปวด บางรายถึงขั้นพิการหรือเสียชีวิต ดังข้อมูลจากการสัมภาษณ์

ต่อไปนี่ “วันที่ 2 พฤศจิกายน ปี 62 พ่อขี่รถมอเตอร์ไซด์จะไปตลาด ถูกรถบิ๊คอัพชนไม่รู้รู้สึกตัว มีแผลที่หัว กะโหลกหัวยุบ หน้าข้างขวามีแผลใหญ่ เจ้าหน้าที่ปัมหัวใจพ่อประมาณครึ่งชั่วโมง แต่ก็ช่วยไม่ได้ พ่อเสียชีวิตในเวลาต่อมา...”

2) **ผลกระทบทางด้านจิตใจ** ผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัวเกิดการสูญเสีย ทั้งการได้รับความทุกข์ มีความพิการ หรือสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักของครอบครัว รวมทั้งเกิดอาการเสียขวัญและวิตกกังวลกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บางรายเครียด ตกใจ ส่งผลให้นอนไม่หลับ ดังข้อมูลจากการสัมภาษณ์ต่อไปนี่ “ครอบครัวต้องสูญเสียเสาหลักและที่พึ่งทางใจ แม่เสียใจมาก ซึมลง กินข้าวไม่ได้ตั้งหลายเดือน...”

“ฉันเคยขี่รถล้มเพราะสุนัขวิ่งตัดหน้า เลยรู้สึกกลัวทุกครั้งขี่รถเข้าใกล้สุนัข...”

3) **ผลกระทบทางด้านสังคม** พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุต้องกลายเป็นผู้พึ่งพา เป็นภาระการดูแลของสมาชิกในครอบครัว หรือญาติพี่น้อง ทั้งในเรื่องของการกินอยู่หลับนอน การทำความสะอาดร่างกาย การทำกิจวัตรประจำวันอื่นๆ บางคนสูญเสียโอกาสในชีวิต ต้องกลายเป็นคนพิการ ส่วนนักเรียน นักศึกษา ขาดโอกาสในการเรียนรู้ ต้องขาดเรียน เรียนไม่ทันเพื่อน ดังข้อมูลจากการสัมภาษณ์ต่อไปนี่ “จากการเกิดอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ล้ม ผมขี่รถโดยไม่ได้สวมหมวกกันน็อค ทำให้หัวกระแทกถนนต้องนอน

โรงพยาบาลหลายอาทิตย์ ทำให้ไม่ได้ไปโรงเรียน จึงเรียนไม่ทันเพื่อน...”

4) ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

ทำให้สูญเสียทรัพย์สิน ทั้งค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าซ่อมแซมรถที่เสียหาย สูญเสียโอกาสในการใช้รถ บางคนต้องรับผิดชอบค่ารักษาพยาบาล ค่าทำขวัญ และค่าซ่อมแซมรถของคู่กรณี มีกรณีฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย เป็นคดีความ ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาหนี้สินตามมา ดังข้อมูลจากการสัมภาษณ์ต่อไปนี้ “รถผมไม่มีพรบ. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ขาหัก ผมต้องนอนโรงพยาบาล ทำให้ขาดรายได้ ต้องกู้ยืมเงินจากพี่ชายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาตัวและซ่อมรถ...”

นอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในท้องถนน ส่งผลกระทบต่อชุมชน ทำให้สูญเสียบุคคลสำคัญซึ่งเป็นแกนนำในการพัฒนาชุมชน สูญเสียกำลังสำคัญของครอบครัวและประเทศชาติ หากผู้ประสบเหตุเป็นหัวหน้าครอบครัว ทำให้ขาดกำลังในการหารายได้มาจุนเจือครอบครัว หากเกิดกับวัยหนุ่มสาวหรือคนในวัยทำงาน ก็จะทำให้สูญเสียกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ ดังนั้น ผู้ได้รับผลกระทบจึงมีข้อเสนอแนะต่อผู้ขับขี่ คือ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถไม่เร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่ดื่มสุราก่อนขับขี่ พักผ่อนให้เพียงพอ ข้อเสนอแนะต่อผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ การซ่อมแซมปรับปรุงพื้นผิวถนน เพิ่มไฟจราจร ไฟส่องสว่างและป้าย

สัญลักษณ์ต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณทางแยกทางโค้ง และร่วมกันปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างถนน ให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งการรณรงค์อบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

อภิปรายและสรุปผลการวิจัย (Discussion and Conclusion)

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบลนาโดน อำเภอนาโดน จังหวัดมหาสารคาม ปีพ.ศ. 2562-2563 มีจำนวน 115 ครั้ง ปี พ.ศ. 2562 มีอุบัติเหตุจำนวน 66 ครั้ง และปี พ.ศ. 2563 จำนวน 49 ครั้ง ซึ่งลดลงกว่าปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการกำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน โดยใช้พื้นที่เป็นฐาน ประชาชนเป็นศูนย์กลาง ร่วมกันพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่เพื่อให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงและได้รับการดูแลทางด้านสุขภาพและสังคม ส่งผลให้เกิดสุขภาวะและคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างยั่งยืน^๑ ซึ่งอำเภอนาโดนได้ประกาศให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระขับเคลื่อนการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ในประเด็น “เมืองปลอดภัยคนปลอดภัย” โดยมีตัวชี้วัด

คือ การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิตและความรุนแรงต้องลดลง ซึ่งทุกภาคส่วนในพื้นที่ให้ความสำคัญและได้ถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ จะมีการรณรงค์และมีการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยการตั้งด่านชุมชน รวมทั้งมีการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในรูปแบบ D-RTI (District Road Traffic Injury)⁹ เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ได้ แต่ถึงแม้ว่าจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงแต่ความรุนแรงทำให้มีผู้เสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นเท่าตัวจากร้อยละ 4.35 เป็นร้อยละ 10.91 ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการขับซิ่งเร็วและไม่สวมหมวกนิรภัย การศึกษาครั้งนี้มีผู้ประสบเหตุ จำนวน 124 คน มีผู้บาดเจ็บ 115 คน ร้อยละ 92.74 มีผู้เสียชีวิต ร้อยละ 7.26 ซึ่งผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 50.81 อายุที่พบมากที่สุดอยู่ในช่วง 22-59 ปี ร้อยละ 45.16 สอดคล้องกับการศึกษาของอนุชิต วังทองและคณะ¹¹ ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 15-29 ปี ผลการศึกษาค้นคว้าพบว่า ประเภทของรถที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 85.54 ซึ่งปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากคน ร้อยละ 54.61 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 54.93 สอดคล้องกับการศึกษาของสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ นาดูน⁹ พบว่ายานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ทางถนนมากที่สุด คือรถจักรยานยนต์ และ การศึกษาของอนุชิต วังทองและคณะ¹¹ พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย และจากการสัมภาษณ์ผู้ประสบเหตุพบว่า สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้ได้รับบาดเจ็บ และมี 9 ใน 30 รายที่ถึงแก่ชีวิต สอดคล้องกับการศึกษาของธีรยุทธ ลีโคตรและคณะ¹² พบว่า ประชาชนใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางสัญจรไปมาร้อยละ 61.4 และสวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง (ร้อยละ 66.4) และการศึกษาของเกรียงศักดิ์ ปินตาธรรมและวดีณี ปล้องนิราศ¹³ พบว่า ปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่มีผลต่อการเสียชีวิตใน 24 ชั่วโมงในผู้ป่วยอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษา โดยได้รับการนอนในโรงพยาบาลคือ อาการบาดเจ็บที่ศีรษะ อันเกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ยังพบว่าปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งคือปัจจัยจากถนนหรือสภาพแวดล้อมทางถนน ร้อยละ 42.31 สอดคล้องกับการศึกษาของภูวดล พลศรี ประดิษฐ์และมะลิ โภธิพิมพ์¹⁴ พบว่า จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีทั้งหมด 7 ลักษณะ คือ ถนนที่มีผิวถนนไม่เรียบ ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ เป็นทางสี่แยก เป็นทางสามแยก ถนนมีสิ่งกีดขวางวิสัยทัศน์ ถนนมีจุดมุมมืด แสงสว่างน้อย และถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง สำหรับช่วงเวลาในการเกิดอุบัติเหตุมักเกิดในช่วงเช้า เวลา 06.01-12.00 น. คิดเป็น ร้อยละ 44.35 สถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็น

ถนนสายรอง ร้อยละ 79.13 ในขณะที่ผล การศึกษาของ ธีรยุทธ ไลโคตรและคณะ¹² พบว่า การเกิดอุบัติเหตุอยู่นอกเขตชุมชน ร้อยละ 29.2 สถานที่เกิดเหตุบนถนนสายหลัก โกสุมพิสัย - ท่าพระ ร้อยละ 12.2 กรณีที่ เกิดเหตุในชุมชน พบร้อยละ 15.0 สถานที่เกิด คือบริเวณสี่แยกในชุมชน ร้อยละ 6.4 ช่วง ระยะเวลาที่เกิดเหตุ 15.00 –18.59 น. ร้อยละ 14.4 ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากชุมชนบ้านแพง ตั้งอยู่บนถนนสายหลักโกสุมพิสัย - ท่าพระ - ขอนแก่น และเป็นหมู่บ้านศูนย์สินค้า OTOP ในทุกๆ วันจะมีประชาชนจากนอกชุมชน เดินทางสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก และยังมี โรงงานน้ำตาลก็จะมีรถรับส่งคนงานไปทำงาน เป็นจำนวนมาก ทำให้มีการเกิดอุบัติเหตุบน ถนนสายหลักบ่อยครั้งมากกว่าถนนในชุมชน อย่างไรก็ตามผลการศึกษาคั้งนี้พบว่า ผู้ที่ ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ คิดเป็น ร้อยละ 66.94 ซึ่งส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์ ล้มเอง ร้อยละ 68.70 สอดคล้องกับผลการ ศึกษาของ Gichaga¹⁵ ที่พบว่าผู้ขับขี่เป็นสาเหตุ สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 49.4

สำหรับผลกระทบของการเกิด อุบัติเหตุทางถนน พบว่า ก่อให้เกิดผลกระทบ ทางด้านร่างกาย จิตใจ สังคมและเศรษฐกิจ ส่งผลต่อตัวผู้ประสบเหตุ ครอบครัวและชุมชน สอดคล้องกับเศรษฐกิจกาญจน์ ทิพโอสถ¹⁶ กล่าว ว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาที่ สำคัญอย่างหนึ่งที่ไม่ควรมองข้าม นอกจากนี้ ทำให้เกิดความสูญเสียจากการได้รับบาดเจ็บ

ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุ แล้ว ยังมีผลกระทบไปถึงครอบครัวของผู้ประสบอุบัติเหตุ หน่วยงานในสังกัด และ ภาพรวมในระดับองค์กรที่ขาดบุคลากรใน การทำงานและขับเคลื่อน ทำให้รัฐต้อง สูญเสียงบประมาณในการดูแลรักษาผู้ที่ ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตไปจำนวนมาก สอดคล้องกับการศึกษาของ Wijnen & Stipdonk¹⁷ พบว่า ค่าใช้จ่ายทางสังคมที่เกิด จากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่พัฒนา แล้วคิดเป็น 0.5% ถึง 6.0% ของผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศ (GDP) ส่วนประเทศที่ กำลังพัฒนาและประเทศด้อยพัฒนามี ค่าใช้จ่ายทางสังคมที่เกิดจากอุบัติเหตุทาง ถนน 1.1% ถึง 2.9% ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศ (GDP) ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ สัมพันธ์กับการบาดเจ็บ ดังนั้นการป้องกันการ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็น สิ่งสำคัญที่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายด้าน เศรษฐกิจและสังคม การป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนสามารถเริ่มต้นได้จาก ระดับท้องถิ่นชุมชนเพื่อให้สอดคล้องกับ บริบทของชุมชน¹⁸ ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบที่ จะเกิดขึ้นในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ ต่อไป เทศบาลตำบลนาตูนจึงควรร่วมมือกับ ภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ในการรณรงค์การสวม หมวกนิรภัย อบรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และพัฒนารูปแบบการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อลด อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เทศบาลตำบล นาตูน อำเภอนาตูน จังหวัดมหาสารคาม

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgement)

ขอขอบคุณวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม ที่ให้ทุนสนับสนุนการวิจัย ขอขอบคุณข้อมูลจากโรงพยาบาลนาาดูน สำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาาดูน และผู้ให้ข้อมูลทุกคน

เอกสารอ้างอิง (Reference)

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. [อินเทอร์เน็ต]. 2564. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2564]. เข้าถึงได้จาก : **ผิดพลาด! การอ้างอิงไฮเปอร์ลิงก์ไม่ถูกต้อง**
2. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562. [อินเทอร์เน็ต]. 2563. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2564]. เข้าถึงได้จาก : https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2563-06/25630601-RoadAccidentAna2562_Final.pdf
3. วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์. เป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยครั้งที่สองฝันที่เป็นจริง?. วารสารการแพทย์ ดุกเงินแห่งประเทศไทย. 2564; 1(2): 198-208.
4. สำนักข่าวอิศรา. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม 2562. [อินเทอร์เน็ต]. 2563. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2564]. เข้าถึงได้จาก : <https://www.isranews.org/article/isranews-scoop/93883-investigative742.html>
5. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม. รายงานผลการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2562-2564. [เอกสารอัดสำเนา]. มหาสารคาม: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม; 2564.
6. โรงพยาบาลนาาดูน. รายงานอุบัติเหตุทางถนน โรงพยาบาลนาาดูน. [เอกสารอัดสำเนา]. มหาสารคาม: โรงพยาบาลนาาดูน; 2564.
7. Soehodho S. Public transportation development and traffic accident prevention in Indonesia. IATSS Research. 2017; 40(2): 76-80.
8. กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. คู่มือแนวทางการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พ.ศ 2561. [อินเทอร์เน็ต]. 2562. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2564] เข้าถึงได้จาก : <http://www.ssosamrong.com/file/คู่มือแนวทางการดำเนินงานตามระเบียบพชอ.pdf>
9. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาาดูน. รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

- ทางถนนอำเภอนาคูน. [เอกสารอัดสำเนา]. มหาสารคาม: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอนาคูน; 2564.
10. ประไพพิมพ์ สุธีวสินนนท์ และประสพชัย พสุนนท์. กลยุทธ์การเลือกตัวอย่างสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ. วารสารปาริชาติ มหาวิทยาลัยทักษิณ. 2559; 29(2): 31-48.
 11. อนุชิต วังทอง, อังคณา วังทอง, ดารารัตน์ บุญไชยสุริยา, นุรไอนี ลาตะ, นิมาเรณี ดอเลาะ. ผลการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเสี่ยงอันตรายทางท้องถนนอำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี. วารสารวิทยาศาสตร์สุขภาพมหาวิทยาลัยทักษิณ. 2562; 1(1): 33-41.
 12. ชีรยุทธ ลีโคตร, สีดา สอนศรี, ยูพา คลังสุวรรณ. บทบาทของชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาก็การเกิดอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษาบ้านแพ่งตำบลแพ่ง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม. วารสารการเมืองการปกครอง. 2558; 5(2): 112-129.
 13. เกรียงศักดิ์ ปินตารธรรม, วดีณี ปล้องนิราศ. ปัจจัยที่มีผลต่อการเสียชีวิตใน 24 ชั่วโมงในผู้ป่วยอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาโดยได้รับการนอนในโรงพยาบาล เชียงรายประชาชนุเคราะห์. วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย. 2565; 2(1): 66-76.
 14. ภูวดล พลศรีประดิษฐ์, มะลิ โพธิพิมพ์. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสน์ทอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา. 2561; 4(1): 66-76.
 15. Gichaga FJ. The impact of road improvements on road safety and related characteristics. IATSS Research. 2017; 40(2): 72-75.
 16. เศรษฐกาญจน์ ทิพโอสถ. การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน กรณีศึกษา ถนนศุภสารรังสรรค์ เขตเทศบาลนครหาดใหญ่. [อินเทอร์เน็ต]. 2561. [เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2563] เข้าถึงได้จาก : http://www.ba-abstract.ru.ac.th/AbstractPdf/2561-5-6_1565863377.pdf.
 17. Wijnen W, Stipdonk H. Social costs of road crashes: An international analysis. Accident Analysis & Prevention, 2016; 94: 97-106.
 18. Wegman F. The future of road safety: A worldwide perspective. IATSS Research. 2017; 40: 66-71.

