

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษา ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ป่วยใน ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด ประชากรที่ศึกษา คือ ผู้ป่วยในที่ ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลร้อยเอ็ด ในช่วงระยะเวลา 1 พฤศจิกายน 2539 ถึง 31 มกราคม 2540 จำนวน 420 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยเป็นผู้สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างเอง ข้อมูลที่สอบถามเป็นข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัย ต่างๆ ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ตลอดจนพฤติกรรมการใช้รถของผู้ขับขี่ สภาพรถ ลักษณะ การบาดเจ็บ พร้อมทั้งสอบถามถึงปัญหาและข้อเสนอแนะต่างๆ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถ ทางบก โดยได้แบ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 6 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 ข้อมูลประชากร ได้แก่ อายุ เพศ สถานภาพสมรส ศาสนา อาชีพ การศึกษา รายได้ สุขภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ สภาพจิตใจ ประวัติการเจ็บป่วยในอดีต

หมวดที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก ได้แก่ ผู้บาดเจ็บเป็นใคร รถที่เป็นพาหนะและรถที่เป็นคู่กรณีของการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ วัน เวลา สถานที่ ลักษณะของถนน ประเภทถนน ทัศนวิสัย การเคยใช้เส้นทาง สภาพการจราจร การเคยประสบ อุบัติเหตุจากรถมาก่อน

หมวดที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการบาดเจ็บ ได้แก่ ลักษณะการบาดเจ็บ อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ

หมวดที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้กฎจราจร ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน เครื่อง หมายการจราจรต่างๆ และการทดสอบความแตกต่างของความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก

หมวดที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและลักษณะรถของผู้ขับขี่ ได้แก่ ประสบการณ์ในการขับ ี่รถ ระยะเวลาในการขับต่อวัน จำนวนวันที่ขับใน 1 สัปดาห์ ความเร็วสูงสุดที่เคยขับ ความเร็วที่ใช้ ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ การมีใบอนุญาตในการขับขี่ การดื่มแอลกอฮอล์ การใชยาม้าหรือยาบ้า การใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุ การพักผ่อน อายุการใช้งานของรถ การดัดแปลงรถ เป็นต้น

หมวดที่ 6 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษากับความรุนแรงของการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุจากรถทางบก

หมวดที่ 1 ข้อมูลประชากรของผู้ป่วยในที่ประสพอุบัติเหตุจราจรทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด  
 ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสพอุบัติเหตุจราจรทางบก  
 ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามข้อมูลประชากร

ลักษณะทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>อายุ (ปี)</b>		
0-14	46	11.0
15-24	205	48.8
25-59	158	37.6
60 ปีขึ้นไป	11	2.6
Median = 22    Mean = 26    SD = 13.08    Min = 1    Max = 81		
<b>เพศ</b>		
ชาย	319	76.0
หญิง	101	24.0
<b>สถานภาพสมรส</b>		
โสด	263	62.6
สมรส	154	36.7
หม้าย หย่า หรือแยก	3	0.7
<b>ศาสนา</b>		
พุทธ	415	98.8
อิสลาม	4	1.0
คริสต์	1	0.2
<b>อาชีพ</b>		
เกษตรกร	158	37.6
นักเรียน-นักศึกษา	103	24.5
ข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ	33	7.9
ค้าขาย	13	3.1

ตารางที่ 4.1 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามข้อมูลประชากร

ลักษณะทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>อาชีพ (ต่อ)</b>		
รับจ้าง.....	76	18.1
ซ่อมรถ	30	7.2
ขับรถ	39	9.3
เด็กเสิร์ฟ	4	0.9
ทำงานบ้าน	3	0.7
อื่นๆ.....	37	8.8
แม่บ้าน	8	1.9
ว่างงาน	16	3.8
เด็กในปกครอง	13	3.1
<b>การศึกษา</b>		
ยังไม่ได้เข้าเรียน	13	3.0
ประถมศึกษา	223	53.1
มัธยมศึกษา	128	30.5
อาชีวศึกษา	10	2.4
อุดมศึกษา	20	4.8
ปริญญาตรี	26	6.2
<b>รายได้ (บาท/เดือน)</b>		
น้อยกว่า 3,000	168	40.1
3000-6000	82	19.5
6001-9000	17	4.0
มากกว่า 9000	13	3.1
ไม่มีรายได้,ไม่ทราบ	140	33.3
Mean = 3624.29	SD = 2455.48	Min = 800
		Max = 16,000

ตารางที่ 4.1 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรางทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามข้อมูลประชากร

ลักษณะทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>สุขภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ</b>		
แข็งแรง ปกติ	377	89.8
ไม่ปกติ.....	43	10.2
ไม่ปกติเนื่องจากอ่อนเพลีย,เหนื่อย	12	2.9
ไม่ปกติเนื่องจากผิดปกติของตา หู มือ	13	3.1
ไม่ปกติเนื่องจากป่วยเป็นวัณโรค	9	2.2
ไม่ปกติเนื่องจากป่วยเป็นเบาหวาน	6	1.4
ไม่ปกติเนื่องจากป่วยเป็นโรคกระเพาะอาหาร	2	0.4
ไม่ปกติเนื่องจากป่วยเป็นโรคเอดส์	1	0.2
<b>สภาพจิตใจ</b>		
รำแรงแจ่มใส	310	73.8
เฉยๆซึม	65	15.5
ซีใจน้อย	23	5.5
ซีโมโห	22	5.2
<b>ประวัติการเจ็บป่วยในอดีต</b>		
ไม่มี	274	65.2
มี.....	146	34.8
มีเคยประสบอุบัติเหตุ	110	26.2
มีเป็นโรคกระเพาะอาหาร	10	2.4
มีเป็นวัณโรค	11	2.6
มีเป็นโรคเบาหวาน	6	1.5
มีได้รับการผ่าตัด ( ใต้ตึง,คอกพอก,มดลูก )	4	0.9
มีเป็นตับอักเสบ,ไตอักเสบ	3	0.7
มีเป็นนิ่ว	2	0.5
<b>รวม</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.1 ข้อมูลประชากรของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

อายุ : อายุเฉลี่ย 22 ปี ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยหนุ่มสาว ( 15-24 ปี ) ร้อยละ 48.8 รองลงมา  
คือ วัยทำงาน ( 25-59 ปี ) ร้อยละ 37.6 เป็นกลุ่มเด็ก ( 0-14 ปี ) ร้อยละ 11.0 และเป็นกลุ่มผู้สูง  
อายุ ( 60 ปีขึ้นไป ) ร้อยละ 2.6 อายุต่ำสุดคือ 1 ปี อายุสูงสุดคือ 81 ปี

เพศ : เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คือ เป็นเพศชายร้อยละ 76.0 และเป็นเพศหญิงร้อยละ  
24.0 อัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเป็น 3.17 : 1

สถานภาพสมรส : ส่วนใหญ่เป็นโสดร้อยละ 62.2 รองลงมาคือสมรส ร้อยละ 36.7 และ  
เป็นหม้าย หย่า หรือแยก ร้อยละ 0.7

การนับถือศาสนา : ส่วนใหญ่นับถือพุทธร้อยละ 98.8 อิสลาม ร้อยละ 1 และคริสต์ร้อยละ 0.2

การประกอบอาชีพ : ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมร้อยละ 37.6 รองลงมาคือ  
นักเรียน-นักศึกษา ร้อยละ 24.5 ประกอบอาชีพรับราชการ-รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.9 อาชีพรับจ้าง  
ร้อยละ 18.1 ค้าขาย ร้อยละ 3.1 และอื่นๆ ( แม่บ้าน, เด็กในปกครอง, ว่างาน ) ร้อยละ 8.8

การศึกษา : ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 53.1 รองลงมาคือมัธยม  
ศึกษาร้อยละ 30.5 เป็นเด็กที่ยังไม่ได้เข้าเรียนในสถานศึกษา 13 คนคิดเป็นร้อยละ 3.0 อาชีวศึกษา  
ร้อยละ 4.8 อุดมศึกษา ร้อยละ 2.4 และชั้นปริญญาตรี ร้อยละ 6.2

รายได้/เดือน : รายได้เฉลี่ย 3624.29 บาท รายได้ต่ำสุด 800 บาท ( รับจ้างเป็นเด็กเสิร์ฟ )  
รายได้สูงสุด 16,000 บาท ( อาชีพรับราชการ ) ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 3,000 บาท คือร้อยละ  
40.1 รองลงมา คือ ไม่มีรายได้ ร้อยละ 33.3 มีรายได้ 3000-6000 บาท ร้อยละ 19.5 รายได้ 6001-  
9000 บาท ร้อยละ 4.0 และรายได้มากกว่า 9000 ขึ้นไปร้อยละ 3.1

สุขภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ : ส่วนใหญ่มีสุขภาพร่างกายปกติร้อยละ 89.8 มีไม่  
ปกติเนื่องจากอ่อนเพลีย ร้อยละ 2.9 ไม่ปกติเนื่องจากมีความผิดปกติของตา หู ร้อยละ 3.1 ไม่ปกติ  
เนื่องจากการเจ็บป่วย 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3

สภาพจิตใจอารมณ์ : ส่วนใหญ่มีสภาพอารมณ์ ว่างเร็ง แจ่มใส ปกติ ร้อยละ 73.8 รองลง  
มา คือ เจ็บขม ร้อยละ 15.5 ซ้ำใจน้อย ร้อยละ 5.5 และ ซ้ำโมโห ร้อยละ 5.2

ประวัติการเจ็บป่วยในอดีต : ส่วนใหญ่ไม่มีประวัติการเจ็บป่วยใดๆ ร้อยละ 65.2 ส่วนที่  
มีประวัติการเจ็บป่วยในอดีตมี 146 คนคิดเป็นร้อยละ 34.8 โรคที่เป็นมากที่สุดคือ การเคยประสบ  
อุบัติเหตุมาก่อน ( เช่น อุบัติเหตุจากรถทางบก, ตกบ้าน, ไฟไหม้ เป็นต้น ) จำนวน 110 คนคิดเป็นร้อยละ  
26.2 รองลงมาคือวัณโรคร้อยละ 2.6, โรคกระเพาะอาหารร้อยละ 2.4, โรคเบาหวานร้อยละ 1.4 โรค  
ตับอักเสบ, ไตอักเสบ ร้อยละ 0.7 และนิ้ว ร้อยละ 0.5

หมวดที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถ

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถ	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
<b>ผู้บาดเจ็บ</b>		
ผู้ขับขี่	284	67.6
ผู้โดยสาร	111	26.4
คนเดินเท้า	25	6.0
<b>รถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ</b>		
ไม่มี เพราะถูกชน	25	6.0
รถจักรยานยนต์	335	79.7
รถบรรทุก 6 ล้อ	2	0.5
รถยนต์ส่วนบุคคล	8	1.8
รถบัส	15	3.6
รถสามล้อเครื่อง	10	2.4
รถสามล้อถีบ	2	0.5
รถโดยสารปรับอากาศ/ไม่ปรับอากาศ	5	1.2
รถจักรยาน	6	1.4
รถสองแถว	2	0.5
อื่นๆ (บรรทุก 10 ล้อ,อีแต่น, ซาลิ่ง )10		2.4
<b>รถที่เป็นคู่กรณีของผู้บาดเจ็บ</b>		
ไม่มี เพราะล้มเอง หรือชนสิ่งอื่น	154	36.7
รถจักรยานยนต์	122	29.0
รถบรรทุก 6 ล้อ	17	4.0
รถยนต์ส่วนบุคคล	20	4.8
รถบัส	73	17.4

ตารางที่ 4.2 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถ

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>รถที่เป็นคู่กรณีของผู้บาดเจ็บ (ต่อ)</b>		
รถสามล้อเครื่อง	6	1.4
รถโดยสารปรับ/ไม่ปรับอากาศ	3	0.7
รถจักรยาน	4	1.0
รถสองแถว	6	1.4
อื่นๆ (บรรทุก 10 ล้อ, อีแต่น, ชาเล็ง)	15	3.6
<b>ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากรถ</b>		
รถชนกัน	242	57.6
รถคว่ำเอง	111	26.4
รถชนสิ่งอื่น (สุนัข, ต้นไม้, สะพาน)	29	6.9
ถูกรถชน	25	6.0
รถเฉี่ยว	7	1.7
ตกรถ	6	1.4
<b>วันที่เกิดอุบัติเหตุ</b>		
วันจันทร์	53	12.6
วันอังคาร	44	10.5
วันพุธ	45	10.7
วันพฤหัสบดี	57	13.6
วันศุกร์	79	18.8
วันเสาร์	81	19.3
วันอาทิตย์	61	14.5
<b>เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ</b>		
00.01-02.00	17	4.0
02.01-04.00	13	3.1
04.01-06.00	12	2.9

ตารางที่ 4.2 ( ต่อ ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจร	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
<b>เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ( ต่อ )</b>		
06.01-08.00	38	9.1
08.01-10.00	47	11.2
10.01-12.00	24	5.7
12.01-14.00	36	8.6
14.01-16.00	58	13.8
16.01-18.00	61	14.5
18.01-20.00	59	14.0
20.01-22.00	33	7.9
22.01-24.00	22	5.2
<b>สถานที่เกิดอุบัติเหตุ</b>		
ถนนนอกเขตเทศบาล/นอกเขตสุขาภิบาล	195	46.4
ถนนใน,ระหว่างหมู่บ้าน	93	22.2
ถนนในเขตสุขาภิบาล	71	16.9
ถนนในเขตเทศบาล	61	14.5
<b>ลักษณะของถนน</b>		
ปกติ	243	57.9
เป็นหลุมเป็นบ่อ	97	23.1
โค้งมาก	42	10.0
ลาดชัน	14	3.3
โคลน	3	0.7
ลื่น	1	0.2
อื่นๆ( กำลังก่อสร้าง,คลื่น,ขอบสะพาน )	20	4.8



ตารางที่ 4.2 ( ต่อ ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
<b>ประเภทผิวดน</b>		
ลาดยาง	301	71.7
ลูกรัง	102	24.3
ดิน	15	3.5
คอนกรีต	2	0.5
<b>ประเภททาง</b>		
ทางตรง	265	63.1
ทางแยกทางร่วม	86	20.4
ทางโค้ง	55	13.1
ลาดชัน	10	2.4
วงเวียน	2	0.5
อื่นๆ( ไหล่ทาง, บนสะพาน )	2	0.5
<b>ทัศนวิสัย</b>		
สว่าง แจ่มใส	213	50.7
มืด	98	23.4
สลัว แสงสว่างไม่เพียงพอ	94	22.4
แสงอาทิตย์แยงตาหรือมีแสงสะท้อน	13	3.1
ฝนตกหนัก	1	0.2
ฝนตกปรอยๆ	1	0.2
<b>การใช้เส้นทาง</b>		
เคยใช้บ่อย	293	69.8
เคยเป็นบางครั้ง	60	14.3
ไม่เคย ครั้งนี้เป็นครั้งแรก	67	15.9

ตารางที่ 4.2 ( ต่อ ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถ

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถ	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
<b>สภาพการจราจรก่อนเกิดอุบัติเหตุ</b>		
คับคั่งน้อย	246	58.6
คับคั่งปานกลาง	101	24.0
คับคั่งมาก	73	17.4
<b>การประสบอุบัติเหตุจากรถในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ( 1 เม.ย 2538- 1 เม.ย 2539 )</b>		
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	316	75.2
เคย 1-2 ครั้ง	98	23.4
เคย 3-4 ครั้ง	5	1.2
เคยมากกว่า 5 ครั้ง	1	0.2
Mean = 0.32    SD = 0.66    Min = 0    Max = 5		
<b>รวม</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.2 ลักษณะปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

**ผู้บาดเจ็บ :** ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ คือ ร้อยละ 67.6 รองลงมาคือ ผู้โดยสารร้อยละ 26.4 และน้อยที่สุดคือคนเดินเท้าร้อยละ 6.0

**รถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ :** ส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 79.7 รองลงคือ ไม่มีเพราะถูกรถชนร้อยละ 6.0 รถบัสร้อยละ 3.6 น้อยที่สุดคือ รถบรรทุก 6 ล้อ,รถสองแถวและรถสามล้อถีบ ร้อยละ 0.5

**รถที่เป็นคู่กรณีของการเกิดอุบัติเหตุจากรถ :** ส่วนใหญ่คือ ไม่มีเพราะล้มหรือชนสิ่งอื่นร้อยละ 36.7 รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 29.0 รถบัสร้อยละ 17.4 น้อยที่สุด คือ รถโดยสารปรับอากาศ/ไม่ปรับอากาศ ร้อยละ 0.7

**ลักษณะของอุบัติเหตุจากรถจักรยาน :** ส่วนใหญ่เป็นรถชนกันร้อยละ 57.6 รองลงมาคือ รถคว่ำเอง ร้อยละ 26.4 รถชนสิ่งอื่น ( ต้นไม้, สุนัข, สะพาน ) ร้อยละ 6.9 ถูกรถชนร้อยละ 6.0 รถเฉี่ยวร้อยละ 1.7 และตกรถร้อยละ 1.4

**วัน :** อุบัติเหตุเกิดมากที่สุดคือ วันเสาร์ ร้อยละ 19.3 รองลงมา คือ วันศุกร์ร้อยละ 18.8 วันอาทิตย์, วันพฤหัสบดี, วันจันทร์, วันพุธ และ วันอังคาร ตามลำดับ

**เวลา :** เวลาของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่อุบัติขึ้นในช่วง ( 16.01-18.00 ) ร้อยละ 14.5. รองลงมาคือช่วง ( 18.01-20.00 ) ร้อยละ 14.0 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่คนส่วนใหญ่เสร็จสิ้นจากภารกิจต่างๆ เช่น เลิกเรียน เลิกงาน ฯลฯ แล้วต้องเดินทางกลับที่พัก

**สถานที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน :** ส่วนใหญ่ คือบริเวณถนนนอกเขตเทศบาลและนอกเขตสุขาภิบาลร้อยละ 46.4 รองลงมาคือ ถนนในระหว่างหมู่บ้าน ร้อยละ 22.2 ถนนในเขตสุขาภิบาลเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน ร้อยละ 16.9 น้อยที่สุดคือถนนในเขตเทศบาลร้อยละ 14.5

**ลักษณะของถนน :** ส่วนใหญ่ลักษณะของถนนปกติคือร้อยละ 57.9 รองลงมาจะเป็นหลุมเป็นบ่อร้อยละ 23.1

**ประเภทผิวถนน :** ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยางร้อยละ 71.7 รองลงมาเป็นถนนลูกรัง ร้อยละ 24.3 เป็นดิน ร้อยละ 3.6 และ เป็นคอนกรีต ร้อยละ 0.5

**ประเภททาง :** ส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่ทางตรงร้อยละ 63.1 รองลงมาคือทางแยกทางร่วม ร้อยละ 20.4 ทางโค้ง ร้อยละ 13.1

**ทัศนวิสัยขณะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน :** ทัศนวิสัยส่วนใหญ่ สว่าง แจ่มใสร้อยละ 50.7 รองลงมาคือ มีด และสลัวแสงสว่างไม่เพียงพอร้อยละ 23.4 และ 22.4 ตามลำดับ

**การเคยใช้เส้นทาง :** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บเคยมีการใช้เส้นทางนี้บ่อยครั้ง ร้อยละ 69.8 ไม่เคยใช้เส้นทางนี้เลย ครั้งนี้เป็นครั้งแรกร้อยละ 15.9 และเคยเป็นบางครั้ง ร้อยละ 14.3

**สภาพการจราจรขณะเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยาน :** ส่วนใหญ่สภาพการจราจรจะคับคั่งน้อย ร้อยละ 58.6 รองลงมา คือคับคั่งปานกลางร้อยละ 24.0 น้อยที่สุด คือคับคั่งมาก ร้อยละ 17.4

**การเคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา :** ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยาน มาก่อนร้อยละ 75.2 ส่วนที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานมาก่อนร้อยละ 24.8 โดยมีคนเคยประสบอุบัติเหตุสูงสุด 5 ครั้งในรอบ 1 ปีจำนวน 1 คนคิดเป็นร้อยละ 0.2

หมวดที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะการบาดเจ็บ อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ  
และความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ลักษณะการบาดเจ็บ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ลักษณะของการบาดเจ็บ ( ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ )</b>		
ถลอก ฟกช้ำ	281	31.8
บาดแผลแตก หรือฉีกขาด	241	27.2
บาดเจ็บภายใน	37	4.2
ข้อเคลื่อน	48	5.4
กระดูกซี่โครงแตก	13	1.5
บาดเจ็บทางสมอง	83	9.4
กระดูกหัก	171	19.2
อื่นๆ ( เช่น นิ้วขาด ,ขาขาด )	11	1.3
รวม	885	100
<b>อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ( ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ )</b>		
ศีรษะ	181	19.1
ใบหน้า	190	20.0
คอ	21	2.2
ทรวงอก	25	2.6
ช่องท้อง	31	3.3
แขน,มือ	189	19.9
ขา,เท้า	217	22.8
หลัง	22	2.2
เชิงกราน	8	0.8
อื่นๆ (เช่น ไหล่, ตา, ฟัน )	67	7.1
รวม	951	100

ตารางที่ 4.3 ( ต่อ ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะการบาดเจ็บ อวัยวะที่ได้รับ  
บาดเจ็บ และความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ลักษณะการบาดเจ็บ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ความรุนแรงของการบาดเจ็บ</b>		
บาดเจ็บปานกลาง	136	32.4
บาดเจ็บมาก	163	38.8
บาดเจ็บสาหัส	60	14.3
บาดเจ็บวิกฤติ	51	12.1
บาดเจ็บวิกฤติมาก	10	2.4
รวม	420	100

จากตารางที่ 4.3 ลักษณะของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

**ลักษณะการบาดเจ็บ :** ส่วนใหญ่ คือ ถลอก ฟกช้ำ ร้อยละ 31.8 รองลงมาคือ บาดแผล  
แตกหรือฉีกขาดร้อยละ 27.2 กระดูกหัก ร้อยละ 19.2

**อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ :** อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดคือ ขา,เท้า ร้อยละ 22.8  
รองลงมาคือ ใบหน้า ร้อยละ 20.0 และแขน,มือ ร้อยละ 19.9

**ความรุนแรงของการบาดเจ็บ :** ส่วนใหญ่มีความรุนแรงของการบาดเจ็บมากร้อยละ  
38.8 รองลงมาคือ บาดเจ็บปานกลางร้อยละ 32.4 น้อยที่สุดคือ การบาดเจ็บวิกฤติมาก มีร้อยละ 2.4

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและสัดส่วนของความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ดตั้งแต่ 1 พ.ย 2533-15 ม.ค 2540

ความรุนแรงของการบาดเจ็บ	จำนวน	สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บร้อยละ
บาดเจ็บเล็กน้อย	1096	67.87
บาดเจ็บปานกลาง	196	12.15
บาดเจ็บมาก	173	10.71
บาดเจ็บสาหัส	60	3.71
บาดเจ็บวิกฤติ	51	3.15
บาดเจ็บวิกฤติมาก	39	2.41
รวม	1,615	100

จากตารางที่ 4.4 แสดงสัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า : ส่วนใหญ่มีการบาดเจ็บเล็กน้อย มีสัดส่วนเป็น 67.87 รองลงมาเป็นการบาดเจ็บปานกลางและมาก มีสัดส่วนเป็น 12.15 และ 10.71 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลตั้งแต่ 1 พ.ย 2536 - 15 ม.ค 2540 โดยเป็นผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เข้ารับการรักษาด่วนในแผนกผู้ป่วยใน 420 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมดจำนวน 1,615 คน โดยมีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บดังนี้

ระดับเล็กน้อย ( AIS 1 ) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมีลักษณะการบาดเจ็บเล็กน้อย ( เช่น แผลถลอก ฟกช้ำ ) ส่วนใหญ่ให้การรักษายาแล้วกลับบ้านได้ ไม่จำเป็นต้องนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล มีจำนวนทั้งสิ้น 1,096 คน คิดเป็นสัดส่วน 67.87 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด

ระดับปานกลาง ( AIS 2 ) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมีการบาดเจ็บเล็กน้อยกว่า 2 นิ้ว ( บริเวณร่างกาย ) แผลฉีกขาดน้อยกว่า 1 นิ้ว ( บริเวณใบหน้า ) สมองกระเทือนเล็กน้อยกระดูกอาจร้าวแต่ไม่เคลื่อนที่ มี 136 คนที่ต้องเข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาลแผนกผู้ป่วยใน

และ อีก 60 คนที่ให้การรักษาพยาบาลแล้วสามารถดูแลต่อที่บ้านได้ รวมผู้บาดเจ็บระดับปานกลางทั้งสิ้น 196 คน คิดเป็นสัดส่วน 12.15 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด

ระดับมาก ( AIS 3 ) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมีการบาดเจ็บลักษณะยาวมากกว่า 4 นิ้ว ( บริเวณร่างกาย ) มีการฉีกขาดลึกถึงชั้นกล้ามเนื้อ มีการหักของกระดูกและอาจเคลื่อนที่มี 163 คนที่ต้องเข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาลแผนกผู้ป่วยใน และอีก 10 คนที่ให้การรักษาพยาบาลแล้วขอกลับไปรักษาตัวต่อที่โรงพยาบาลใกล้บ้าน ( เช่นโรงพยาบาลมหาสารคาม,โรงพยาบาลกาฬสินธุ์ ) รวมผู้บาดเจ็บระดับมากทั้งสิ้น 173 คน คิดเป็นสัดส่วน 10.71 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด

ระดับสาหัส ( AIS 4 ) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมีการแตก,หักของกระดูกซี่โครงหรือ ม้ามแตก หรือ อกรวน มีจำนวน 60 คน โดยเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลในแผนกผู้ป่วยในทั้งหมด คิดเป็นสัดส่วน 3.71 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด

ระดับวิกฤติ ( AIS 5 ) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมีการบาดเจ็บรุนแรง มีอกรวนสองข้าง หรือ มีการฉีกขาดของตับ มีจำนวน 51 คน โดยเข้ารับการักษาในแผนกผู้ป่วยในทั้งหมด คิดเป็นสัดส่วน 3.15 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด

ระดับวิกฤติมาก ( AIS 6 ) ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมีการบาดเจ็บของสมอง คือ เลือดตกในสมอง หรือมีการฉีกขาดของเส้นเลือดแดงใหญ่ อาจตายได้ภายใน 60 นาที โดยมีผู้เสียชีวิตหลังเข้ารับการรักษาในแผนกผู้ป่วยในจำนวน 10 คน เสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล 19 คน และอีก 10 คนส่งต่อเพื่อการรักษา ที่ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น , โรงพยาบาลศรีนครินทร์ขอนแก่น รวมผู้บาดเจ็บระดับวิกฤติมากจำนวน 39 คน คิดเป็นสัดส่วน 2.41 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกทั้งหมด

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- หมวดที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ประสาอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด
- ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสาอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามรายชื่อ

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน ( ร้อยละ )		
	ตอบถูกต้อง	ตอบผิด	ไม่ทราบ
1. การปฏิบัติตัวขณะขับซึรดผ่านมาเห็นไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกควร ( ผ่อนความเร็วแล้วหยุดมองซ้าย ขวาก่อนขับผ่าน )	281(76.8)	22(6.0)	3(17.2)
2. เครื่องหมายการจราจรสีขาวสลับนแดงบนขอบถนนหมายถึง( ห้ามจอดรถ )	209(57.1)	40(10.9)	117(32.0)
3. การปฏิบัติตัวเมื่อรถมาถึงทางแยกทางร่วมกรณีทางโทตัดกับทางเอก ( ผู้ที่ขับรถที่อยู่ทางโทต้องหยุดรถ ให้รถที่อยู่ทางเอกผ่านไปก่อน )	227(62.0)	46(12.6)	93(25.4)
4. สัญญาณไฟสีแดงติดคู่ลูกศรสีเขียว หัวลูกศรสีเขียวไปทางด้านซ้าย หมายถึง ( ให้รถทางตรงหยุดรถ รถเลี้ยวซ้ายผ่านไปได้ )	219(59.8)	46(12.6)	101(27.6)
5. การปฏิบัติตัว ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรเมื่อขับรถมาถึงวงเวียนจะต้องให้สิทธิกับ ( รถที่อยู่ทางด้านขวาไปก่อน )	203(55.5)	56(15.3)	107(29.2)
6. เครื่องหมายแสดงการห้ามเข้า	132(36.1)	91(24.8)	143(39.1)
7. เครื่องหมายแสดงห้ามหยุดรถ	141(38.5)	87(23.8)	138(37.7)
8. เครื่องหมายแสดงการขีดขวา	149(40.7)	79(21.6)	138(37.7)
9. เครื่องหมายแสดงการห้ามจอดรถ	156(42.6)	75(20.5)	135(36.9)
10. เครื่องหมายแสดงการห้ามเลี้ยวขวา	256(70.0)	18(4.9)	92(25.1)

n = 366

\* ไม่ตอบ 54 คน



จากตารางที่ 4.5 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ประสบบุติเหตุจราจรทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในการปฏิบัติตัวขณะขับขี่รถผ่านมา เห็นไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยก เครื่องหมายการจราจรสีขาวสลับแดง การปฏิบัติตัวเมื่อทางแยกทางร่วมทางวงเวียน สัญญาณไฟสีแดงมีลูกศรสีเขียวหัวลูกศรเลี้ยวซ้าย ได้ถูกต้อง ร้อยละ 76.8, 57.1, 62.0, 55.5 และ 59.8 ตามลำดับ ส่วนเครื่องหมายบังคับที่มีความรู้ดีคือ เครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ร้อยละ 70.0 ส่วนที่ยังมีความรู้น้อยคือ เครื่องหมายบังคับห้ามเข้า เครื่องหมายห้ามหยุดรถ เครื่องหมายให้ชิดขวา และเครื่องหมายห้ามจอด คือมีความรู้ร้อยละ 36.1, 38.5, 40.7, 42.6 ตามลำดับ คำตอบที่ตอบไม่ถูกมากที่สุด คือ เครื่องหมายหมายบังคับห้ามเข้า มักตอบเป็น เครื่องหมายห้ามจอด ห้ามหยุด และตอบเครื่องหมายห้ามหยุดรถไม่ถูก โดยตอบเป็นเครื่องหมายห้ามจอดรถ หรือ ห้ามเข้า เป็นต้น และส่วนใหญ่ที่ตอบไม่ทราบ มักเป็นเรื่องเกี่ยวกับเครื่องหมายบังคับต่างๆ เช่น เครื่องหมายห้ามเข้า เครื่องหมายห้ามหยุดรถ เครื่องหมายให้ชิดขวา และเครื่องหมายห้ามจอด สรุปเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่สามารถตอบได้ถูกต้องเกี่ยวกับพฤติกรรม การใช้รถ แต่ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับเครื่องหมายการจราจรต่างๆ ยังมีความรู้รั้น้อยและส่วนใหญ่ไม่ทราบ

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสมอุบัติเหตุจราจรทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทางบก

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
ความรู้ดีมาก ( ร้อยละ 70-100 )	105	28.7
ความรู้ปานกลาง ( ร้อยละ 50-69 )	137	37.4
ความรู้น้อยต้องปรับปรุง ( ร้อยละ 0-49 )	124	33.9
รวม	366	100

จากตารางที่ 4.6 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ประสมอุบัติเหตุจราจรทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :ส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรปานกลาง( ร้อยละ 50-69 ) ร้อยละ 37.4 รองลงมาคือมีความรู้ต้องปรับปรุง ( ร้อยละ0-49 ) ร้อยละ 33.9 และมีความรู้ดีมาก ( ร้อยละ 70-100 ) ร้อยละ 28.7

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.7 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามรายชื่อ

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	Mean	SD	F Ratio	F Prob.
1. การปฏิบัติตัวขณะขับขีรถผ่านมาเห็นไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยก	0.77	0.42	1.5355	0.2168
2. เครื่องหมายการจราจรสีขาวสลับแดงบนขอบถนน	0.57	0.50	0.2055	0.8143
3. การปฏิบัติตัวเมื่อรถมาถึงทางแยกทางร่วมกรณีทางโทตัดกับทางเอก	0.62	0.49	0.6212	0.5379
4. สัญญาณไฟสีแดงติดคู่ลูกศรสีเขียวหัวลูกศรสีเขียวไปทางด้านซ้าย	0.60	0.49	1.7304	0.1787
5. การปฏิบัติตัว ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรเมื่อขับรถมาถึงวงเวียน	0.55	0.50	3.4752	0.0320*
6. เครื่องหมายแสดงการห้ามเข้า	0.36	0.48	3.0519	0.0485*
7. เครื่องหมายแสดงห้ามหยุดรถ	0.39	0.49	0.0098	0.9903
8. เครื่องหมายแสดงการขีดขวา	0.41	0.49	0.4409	0.6438
9. เครื่องหมายแสดงการห้ามจอดรถ	0.43	0.50	1.2450	0.3010
10. เครื่องหมายแสดงการห้ามเลี้ยวขวา	0.70	0.46	0.9782	0.3770
รวม	0.54	0.33	1.7081	0.1827

จากตารางที่ 4.7 การทดสอบความแตกต่างของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกระหว่างผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และ คนเดินเท้า พบว่า : ความรู้ในการปฏิบัติตัวถ้าไม่มีสัญญาณจราจรเมื่อขับรถมาถึงวงเวียน ( ข้อ 5 ) และความเข้าใจเครื่องหมายแสดงการห้ามเข้า ( ข้อ 6 ) มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ  $P < 0.05$  ส่วนความรู้ข้ออื่นๆ เช่น ความเข้าใจเครื่องหมายการจราจรสีขาวสลับแดงบนทางเท้า, สัญญาณไฟสีแดงมีลูกศรสีเขียวหัวลูกศรเลี้ยวซ้าย, เครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา, ฯลฯ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างผู้บาดเจ็บและเมื่อทดสอบทั้งหมด ( 10 ข้อ ) พบว่าความรู้เรื่องกฎจราจรของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรผู้บาดเจ็บทางบก ( ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และ คนเดินเท้า ) ไม่แตกต่างกัน  $P > 0.05$

- หมวดที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมและสภาพของผู้ขับซึรดที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด
- ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกลักษณะพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับซึ

ลักษณะพฤติกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ประสบการณ์ในการขับซึรด</b>		
น้อยกว่า 1 ปี	55	20.1
1 ปี - 3 ปี	60	21.9
3 ปี - 5 ปี	66	24.1
5 ปี - 10 ปี	73	26.6
มากกว่า 10 ปี	20	7.3
Mean = 5.26      SD = 4.730      Min = 1      Max = 30		
<b>การขับรดใน 1 สัปดาห์</b>		
1-3 วัน	75	27.4
4-6 วัน	50	18.2
7 วัน ( ทุกวัน )	149	54.4
Mean = 5.28      SD = 2.14      Min = 1      Max = 7		
<b>ขับรดเฉลี่ยนานเท่าไรใน 1 วัน</b>		
น้อยกว่า 30 นาที	131	47.8
30 นาที - 1 ชั่วโมง	70	25.5
1 - 3 ชั่วโมง	49	17.9
3 - 6 ชั่วโมง	17	6.3
6 - 9 ชั่วโมง	5	1.8
มากกว่า 9 ชั่วโมง	2	0.7
Mean = 1.19      SD = 1.67      Min = .10      Max = 10		

ตารางที่ 4.8 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกลักษณะพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่

ลักษณะพฤติกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ความเร็วของรถสูงสุดที่เคยขับ ( Km/hrs)</b>		
0-59	29	10.6
60-79	42	15.3
80-100	69	25.2
มากกว่า 100	134	48.9
Mean = 91.57      SD = 32.34      Min = 30      Max = 220		
<b>ความเร็วของรถในการขับขี่ครั้งนี้ ( Km/hrs)</b>		
0-59	110	40.2
60-79	78	28.5
80-100	56	20.4
มากกว่า 100	30	10.9
Mean = 64.24      SD = 22.11      Min = 20      Max = 140		
<b>ใบอนุญาตในการขับขี่</b>		
ไม่มี	219	79.9
มีแบบชั่วคราว	31	11.3
มีแบบถาวร	20	7.3
มี แต่หมดอายุ	4	1.5
<b>การเคยดื่มสุราหรือของมึนเมาขณะขับรถ</b>		
ไม่เคยดื่ม	124	45.3
เคยดื่ม บางครั้ง	147	53.6
เคยดื่ม ประจำ	3	1.1
<b>ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ได้ดื่มสุราหรือไม่</b>		
ไม่ได้ดื่ม	146	53.3
ดื่ม	128	46.7

ตารางที่ 4.8 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกลักษณะพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่

ลักษณะพฤติกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>การเคยใช้ยาม้าหรือยาน้ำขณะขับรถ</b>		
ไม่เคยใช้	213	77.7
เคยใช้ บางครั้ง	61	22.3
<b>ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ได้ใช้ยาม้าหรือยาน้ำหรือไม่</b>		
ไม่ได้ใช้	263	96.0
ใช้	11	4.0
<b>การเคยใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุจราจรขณะขับรถ</b>		
การใช้หมวกนิรภัยของรถจักรยานยนต์ (n = 333)		
ไม่ได้ใช้	278	83.5
เคยใช้ บางครั้ง	50	15.0
ใช้ประจำ	5	1.5
การใช้เข็มขัดนิรภัยของรถยนต์ 4 ล้อ (n = 23)		
ไม่ได้ใช้	18	78.3
เคยใช้ บางครั้ง	3	13.0
ใช้ประจำ	2	8.7
<b>ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ได้ใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุหรือไม่</b>		
รถจักรยานยนต์		
ไม่ได้ใช้	318	95.4
ใช้หมวกนิรภัย	15	4.6
รถยนต์ 4 ล้อ		
ไม่ได้ใช้	18	78.3
ใช้เข็มขัดนิรภัย	5	21.7
<b>การใช้ยาและเครื่องดื่มขณะขับรถ</b>		
ใช้ยาเบาหวาน ประจำ	6	2.2
ดื่มกาแฟ ประจำ	45	16.4
บางครั้ง	27	9.8

ตารางที่ 4.8 ( ต่อ ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกลักษณะเหตุการณ์การใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่

ลักษณะเหตุการณ์	จำนวน ( คน )	ร้อยละ
<b>การใช้ยาและเครื่องดื่มขณะขับรถ ( ต่อ )</b>		
<b>ดื่มลิโพ,กระทิงแดง( เม็ด,น้ำ )</b>		
ประจำ	3	1.1
บางครั้ง	17	6.2
<b>ก่อนเกิดอุบัติเหตุจากรถมีการพักผ่อนเพียงพอหรือไม่</b>		
เพียงพอ	255	93.1
ไม่เพียงพอ	19	6.9
<b>ขณะขับรถถ้ามีอาการง่วงนอนจะปฏิบัติอย่างไร</b>		
จอดรถพัก,นอน	237	86.5
ดื่มกาแฟ	10	3.7
ใช้ยาหรือเครื่องดื่มบำรุงกำลัง(กระทิงแดง,ลิโพ ฯลฯ)	8	2.9
อื่นๆ ( ขับไปเรื่อยๆ,ผลไม้เปรี้ยว,ผ้าเช็ดหน้า,ลูกอม, ฯลฯ )	19	6.9
<b>รวม</b>	<b>274</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.8 เหตุการณ์การใช้รถใช้ถนนของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

ประสบการณ์ในการขับรถ : ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ในช่วง ( 5 - 10 ปี )  
ร้อยละ 26.6 เฉลี่ย 5.26 ประสบการณ์ในการขับขี่สูงสุด 30 ปี ต่ำสุด 1 เดือน

การขับขี่รถใน 1 สัปดาห์ : ส่วนใหญ่มีการขับขี่รถทุกวัน ร้อยละ 54.4 เฉลี่ย 5.28

ระยะเวลาในการขับขี่รถต่อวัน : ส่วนใหญ่ขับขี้น้อยกว่า 30 นาที ร้อยละ 47.8  
มากที่สุดคือ 10 ชั่วโมง น้อยที่สุดคือ 10 นาที เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 19 นาที

ความเร็วสูงสุดที่เคยขับขี่ : ส่วนใหญ่เคยขับรถด้วยความเร็วมากกว่า 100 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
ร้อยละ 48.9 ความเร็วสูงสุดที่เคยขับขี่ 220 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วต่ำสุด 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง  
เฉลี่ย 91.57 กิโลเมตร/ชั่วโมง

ความเร็วที่ใช้ในการขับครั้งนี้ : ส่วนใหญ่ขับรถในช่วง 0-69 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 40.2 ความเร็วสูงสุดที่ใช้ในการขับครั้งนี้ 140 กิโลเมตร/ชั่วโมง ความเร็วต่ำสุด 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง เฉลี่ย 64.24 กิโลเมตร/ชั่วโมง

การมีใบอนุญาตในการขับขี่ : ส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่รถร้อยละ 79.9 ที่มีใบขับขี่มีเป็นแบบชั่วคราวร้อยละ 11.3 เป็นแบบถาวรร้อยละ 7.3 และมีแต่หมดอายุแล้วร้อยละ 1.5

การเคยดื่มสุราหรือของมึนเมาขณะขับรถ : เคยดื่มสุราเป็นบางครั้งขณะขับขี่รถ ร้อยละ 53.6 เคยดื่มสุราประจำขณะขับรถร้อยละ 1.1 ไม่เคยดื่มสุราขณะขับรถเลยร้อยละ 45.3

ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถครั้งมีการดื่มสุรา : มีการดื่มสุราถึงร้อยละ 46.7

การเคยใช้ยาฆ่าหรือยาบ้าขณะขับขี่รถ : เคยมีการใช้เป็นบางครั้งร้อยละ 22.3 ไม่เคยใช้เลยร้อยละ 77.7

ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถครั้งนี้มีการใช้ยาฆ่า : มีการใช้ยาฆ่าหรือยาบ้าร้อยละ 4.0

การเคยใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุขณะขับขี่รถ: ส่วนใหญ่ไม่เคยใช้เครื่องป้องกันเหตุจากรถเลย จำแนกเป็นรถจักรยานยนต์ไม่เคยใช้หมวกนิรภัยเลย ร้อยละ 83.5 เคยใช้บางครั้งร้อยละ 15.0 และใช้ประจำร้อยละ 1.5 ส่วนรถยนต์ 4 ล้อ ไม่มีการใช้เข็มขัดนิรภัยเลยร้อยละ 78.3 เคยใช้บางครั้งร้อยละ 13.0 และเคยใช้ประจำร้อยละ 8.7

ในการเกิดอุบัติเหตุจากรถครั้งนี้การใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุจากรถ : ส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุจากรถใดๆเลย จำแนกเป็นรถจักรยานยนต์ไม่ได้ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 95.4 ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 4.6 ส่วนรถยนต์ 4 ล้อไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 78.3 ใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 21.7

การใช้ยาหรือเครื่องดื่มขณะขับขี่รถ : มีการใช้ยาเหมาหวานประจำร้อยละ 2.2 มีการดื่มกาแฟประจำร้อยละ 16.4 ดื่มกาแฟบางครั้งร้อยละ 9.8 ดื่มหรือกินลิโพ,กระทิงแดงประจำร้อยละ 1.1 ดื่มหรือกินลิโพ,กระทิงแดงบางครั้งร้อยละ 6.2

การพักผ่อน : ส่วนใหญ่มีการพักผ่อนเพียงพอร้อยละ 93.1 พักผ่อนไม่เพียงพอร้อยละ 6.9

การปฏิบัติตัวถ้ามีอาการง่วงนอนขณะขับขี่รถ : ส่วนใหญ่จะหยุดรถพักหรือนอน ร้อยละ 86.5 รองลงมาคือ การขับต่อไปเรื่อยๆ หรือ รับประทานผลไม้ที่มีรสเปรี้ยว หรืออมลูกอม หรือการใช้ผ้าเย็นเช็ดหน้า ร้อยละ 6.9 มีการดื่มกาแฟร้อยละ 3.7 และมีเพียงร้อยละ 2.9 ที่ใช้ยาหรือเครื่องดื่มที่กำลัง เช่น ลิโพ,กระทิงแดง



ตารางที่ 4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะรถของผู้ขับขี่

ลักษณะรถ	จำนวน	ร้อยละ
<b>เจ้าของรถ</b>		
ตนเอง	201	73.4
ผู้อื่น ( เพื่อน,อา,ลุง )	71	25.9
รถเช่า	2	0.7
<b>อายุการใช้งานของรถ</b>		
น้อยกว่า 6 เดือน	51	18.6
6 เดือน - 1 ปี	50	18.2
1ปี - 5 ปี	109	39.8
มากกว่า 5 ปี	64	23.4
Mean = 3.46	SD = 3.71	Min = 1
		Max = 20
<b>การประกันภัย</b>		
ไม่มี	157	57.3
มีแบบพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	96	35.1
มีเป็นแบบประกันภัยรถประเภทที่ 1	5	1.8
มีเป็นแบบประกันภัยรถประเภทที่ 3	5	1.8
ไม่ทราบ	11	4.0
<b>สภาพรถก่อนเกิดอุบัติเหตุจากรถ</b>		
ปกติ	224	81.8
ไม่ปกติเนื่องจากเครื่องยนต์ขัดข้อง	17	6.2
ไม่ปกติเนื่องจาก ยางรถแตก	8	2.9
ไม่ปกติเนื่องจากเบรกแตก	9	3.3
ไม่ปกติอื่นๆ ( ไม่มีไฟเลี้ยว,ไฟหน้า,ไฟท้าย )	8	2.9
ไม่ทราบ	8	2.9

ตารางที่ 4.9 ( ต่อ ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ป่วยในที่ประสพอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด จำแนกตามลักษณะรถของผู้ขับขี่

ลักษณะรถ	จำนวน	ร้อยละ
<b>การดัดแปลงรถ</b>		
ไม่มี	208	75.8
มีการนำออกของชิ้นส่วน ( เช่น กระจกรถออก, ไฟเลี้ยว ไฟหน้าออก,ลดขนาดล้อเล็กลง )	27	9.9
มีการเพิ่มของชิ้นส่วน ( เช่น วงล้อ,ฟวงขายชนม,ความแรง,ไฟดวงเล็ก,เสริมเบาะ )	15	5.5
ไม่ทราบ	24	8.8
<b>รวม</b>	<b>274</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.9 ลักษณะรถของผู้ป่วยในที่ประสพอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

การเป็นเจ้าของรถ : ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถเอง ร้อยละ 73.4 เป็นของผู้อื่น เช่น ของเพื่อน อา หลง ร้อยละ 25.9 และเป็นรถที่เช่ามา ร้อยละ 0.7

อายุการใช้งานของรถ : รถส่วนใหญ่มีการใช้งาน ( 1-5 ปี ) ร้อยละ 39.8 เฉลี่ย 3.46 ปี อายุการใช้งานรถสูงสุด 20 ปี น้อยที่สุด 1 เดือน

การประกันภัย : รถส่วนใหญ่ไม่มีการประกันภัย ร้อยละ 57.3 ที่มีประกันเป็นแบบคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถร้อยละ 35.1 เป็นแบบประกันภัยรถประเภท 1 ร้อยละ 1.8 และเป็นแบบประกันภัยรถประเภท 3 ร้อยละ 1.8

สภาพรถก่อนเกิดอุบัติเหตุจากรถ : ส่วนใหญ่มีสภาพรถปกติร้อยละ 81.8 สภาพรถไม่ปกติเนื่องจากเครื่องยนต์ขัดข้องร้อยละ 6.2 ,เนื่องจากเบรคแตกร้อยละ 3.3, ยางรถแตกร้อยละ 2.9

การดัดแปลงรถ : ส่วนใหญ่ไม่มีการดัดแปลงรถร้อยละ 75.8 ที่ดัดแปลงโดยการนำออกของชิ้นส่วน เช่น กระจกรถออก, ไฟเลี้ยว ไฟหน้าออก ฯลฯ ) ร้อยละ 9.9 และการเพิ่มขึ้นของชิ้นส่วน ( เช่น วงล้อ,ฟวงขายชนม, ความแรง ) ร้อยละ 5.5

หมวดที่ 6 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา

ตารางที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลประชากรกับ ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสาอุบัติเหตุจราจรทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะทั่วไป	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
	จำนวน ( ร้อยละ )					
<b>อายุ ( ปี )</b>						
0-14	22 (16.2)	11 (6.7)	7 (11.7)	3 (5.9)	43 (10.5)	0.25100
15-24	63 (46.3)	85 (52.1)	25 (41.7)	29 (56.9)	202 (49.3)	
25-59	47 (34.6)	64 (39.4)	26 (43.3)	17 (33.3)	154 (37.6)	
60 ปีขึ้นไป	4 (2.9)	3 (1.8)	2 (3.3)	2 (3.9)	11 (2.7)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 11.37$		$df = 9$		$P > 0.05$	
<b>เพศ</b>						
ชาย	95 (69.9)	121 (74.2)	51 (85.0)	44 (86.3)	311 (75.9)	0.03399*
หญิง	41 (30.1)	42 (25.8)	9 (15.0)	7 (13.7)	99 (24.1)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 8.67$		$df = 3$		$P < 0.05$	
<b>อาชีพ</b>						
เกษตรกร	47 (34.6)	69 (42.3)	20 (33.3)	20 (39.2)	156 (38.0)	0.46341
อื่นๆ	89 (65.4)	94 (57.7)	40 (66.7)	31 (60.8)	254 (62.0)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 2.56$		$df = 3$		$P > 0.05$	

ตารางที่ 4.10 ( ต่อ ) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลประชากรกับความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะทั่วไป	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
จำนวน ( ร้อยละ )						
<b>การศึกษา</b>						
ต่ำกว่าหรือเท่ากับประถมศึกษา	75 ( 55.1 )	91 ( 55.8 )	36(60.0)	29 ( 56.9 )	231 ( 56.3 )	0.93430
สูงกว่าประถมศึกษา	61 ( 44.9 )	72 ( 44.2 )	24 ( 40.0 )	22 ( 43.1 )	179 ( 43.7 )	
รวม	136 ( 100 )	163 ( 100 )	60 ( 100 )	51 ( 100 )	410 ( 100 )	
	$X^2 = 0.42$		df = 3	P > 0.05		
<b>สุขภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ</b>						
แข็งแรง ปกติ	123 ( 90.4 )	146 ( 89.6 )	54 ( 90.0 )	44 ( 86.3 )	367 ( 89.5 )	0.87078
ไม่ปกติ	13 ( 9.6 )	17 ( 10.4 )	6 ( 10.0 )	7 ( 13.7 )	43 ( 10.5 )	
รวม	136 ( 100 )	163 ( 100 )	60 ( 100 )	51 ( 100 )	410 ( 100 )	
	$X^2 = 0.71$		df = 3	P > 0.05		
<b>สภาพจิตใจ</b>						
่าเร็งแจ่มใส	101 ( 74.3 )	120 ( 73.6 )	42 ( 70.0 )	38 ( 74.5 )	301 ( 73.4 )	0.93109
อื่นๆ	35 ( 25.7 )	43 ( 26.4 )	18 ( 30.0 )	13 ( 25.5 )	109 ( 26.6 )	
รวม	136 ( 100 )	163 ( 100 )	60 ( 100 )	51 ( 100 )	410 ( 100 )	
	$X^2 = 0.44$		df = 3	P > 0.05		

\* Statistical significant at  $\alpha$  0.05

\*\* Statistical significant at  $\alpha$  0.01

จากตารางที่ 4.10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะข้อมูลประชากรกับความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

อายุ : ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยหนุ่มสาว ( 15-24 ปี ) 49.3 รองลงมาคือวัยทำงาน ( 25-59 ) มีร้อยละ 37.6 น้อยที่สุดคือวัยสูงอายุ ( 60 ปี ขึ้นไป ) ร้อยละ 2.7 วัยหนุ่มสาวมีส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS 5 ) มากกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ คือ ร้อยละ 46.3 , 52.1, 41.7, 56.9 ตามลำดับ ในกลุ่มวัยหนุ่มสาวมีส่วนระดับความรุนแรงจากการบาดเจ็บระดับวิกฤติ( AIS5 ) และระดับสาหัส ( AIS 4 ) เป็นร้อยละ 56.9, 41.7 รองลงมาคือวัยทำงานร้อยละ 33.3, 43.3 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรกลุ่มอายุกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บในแต่ละกลุ่มอายุไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P > 0.05$  )

เพศ : เพศชายได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบกมากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายมีจำนวนการบาดเจ็บร้อยละ 75.9 เพศหญิงมีร้อยละ 24.1 และเพศชายมีส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าเพศหญิงๆ คือ ร้อยละ 69.9, 74.2, 85.0, และ 86.3 ตามลำดับ ส่วนเพศหญิงมีส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 30.1, 25.8, 15.0 และ 13.7 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรเพศกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บของตัวแปรเพศ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P < 0.05$  )

การประกอบอาชีพ : กลุ่มที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมมีร้อยละ 38.0 ส่วนกลุ่มที่ประกอบอาชีพอื่นๆ ( เช่น ข้าราชการ,ค้าขาย,รับจ้าง,นักเรียน-นักศึกษา ฯลฯ ) มีร้อยละ 62.0 กลุ่มที่ประกอบอาชีพอื่นๆ มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่ากลุ่มที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม คือ ร้อยละ 65.4, 57.7, 66.7, และ 60.8 และในกลุ่มประกอบอาชีพเกษตรกรรมมีส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 34.6, 42.3, 33.3 และ 39.2 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอาชีพกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่าสัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บในแต่ละอาชีพไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P > 0.05$  )

การศึกษา : กลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่ามีร้อยละ 56.3 และกลุ่มที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่ามีร้อยละ 43.7 กลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่ามีส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่ากลุ่มที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับประถมศึกษา คือ ร้อยละ 55.1, 55.8, 60.0, และ 56.9 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับประถมศึกษา มีสัดส่วนระดับความรุนแรง( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 44.9, 44.2, 40.0, และ 43.1 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรระดับ

การศึกษากับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนระดับความรุนแรงในแต่ละระดับการศึกษาไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ )

**สุขภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุ :** ส่วนใหญ่มีสุขภาพร่างกายแข็งแรงปกติร้อยละ 89.5 มีสุขภาพไม่ปกติ( เนื่องจาก อ่อนเพลีย, มีความผิดปกติของตา หู ป่วย ) ร้อยละ 10.5 กลุ่มที่มีสุขภาพร่างกายแข็งแรง ปกติ มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่ากลุ่มที่มีสุขภาพไม่ปกติ คือ ร้อยละ 90.4, 89.6, 90.0 และ 86.3 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่มีสุขภาพไม่ปกติมีสัดส่วนระดับความรุนแรง( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 9.6, 10.4, 10.0 และ 13.7 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรสุขภาพร่างกายก่อนเกิดอุบัติเหตุกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับสุขภาพร่างกายไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ )

**สภาพจิตใจอารมณ์ :** ส่วนใหญ่มีสภาพอารมณ์ ร่างกาย แจ่มใส ปกติ ร้อยละ 73.4 และกลุ่มอื่นๆ ( เช่น เจ็บข้อม, ซ้ำใจน้อย และ ซ้ำโมโห ) มีร้อยละ 26.6 กลุ่มที่มีสภาพอารมณ์ปกติ มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่ากลุ่มอื่นๆ คือ ร้อยละ 74.3, 73.6, 70.0 และ 74.5 ตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่อื่นมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 25.7, 26.4, 30.0 และ 25.5 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรสภาพอารมณ์กับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่าสัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับสภาพจิตใจไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ )

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกกับ ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
จำนวน ( ร้อยละ )						
<b>ผู้บาดเจ็บ</b>						
ผู้ขับขี่	72 (52.9)	117 (71.8)	46 (76.7)	39 (76.5)	274 (66.8)	0.00317**
ผู้โดยสาร	53 (39.0)	39 (23.9)	10 (16.7)	9 (17.6)	111 (27.1)	
คนเดินเท้า	11 (8.1)	7 (4.3)	4 (6.7)	3 (5.9)	25 (6.1)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 19.67$		df = 6	P < 0.01		
<b>รถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ</b>						
รถจักรยานยนต์	101(74.3)	135 (82.8)	48 (80.0)	44 (86.3)	328 (80.0)	0.18217
อื่นๆ(รถยนต์ ฯลฯ)	35 (25.7)	28 (17.2)	12 (20.0)	7 (13.7)	82 (20.0)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 4.86$		df = 3	P > 0.05		
<b>ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากร</b>						
รถชนกัน	56 (41.2)	92 (56.4)	48 (80.0)	38 (74.5)	234 (57.1)	0.00000**
อื่นๆ(คว่ำเอง ฯลฯ)	80 (58.8)	71 (43.6)	12 (20.0)	13 (25.5)	176 (42.9)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 33.25$		df = 3	P < 0.01		

ตารางที่ 4.11( ต่อ ) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกกับ  
ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- Value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
	จำนวน ( ร้อยละ )					
<b>วันที่เกิดอุบัติเหตุ</b>						
วันจันทร์-ศุกร์	87 (64.0)	102 (62.6)	42 (70.0)	39 (76.5)	270 (85.9)	0.26059
วันเสาร์-อาทิตย์	49 (36.0)	61 (37.4)	18 (30.0)	12 (23.5)	140 (34.1)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 4.00$		df = 3	P > 0.05		
<b>เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ</b>						
00.01-08.00	20 (14.7)	37 (22.7)	7 (11.7)	14 (27.5)	78 (19.0)	0.03209*
08.01-16.00	61 (44.9)	65 (39.9)	18 (30.0)	17 (33.3)	161 (39.3)	
16.01-24.00	55 (40.4)	61(37.4)	35 (58.3)	20 (39.2)	171 (41.7)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 13.78$		df = 6	P < 0.05		
<b>สถานที่เกิดอุบัติเหตุ</b>						
ถนนนอกเขต- เทศบาล/นอกเขตสุขาภิบาล	52 (18.4)	70 (42.9)	31 (51.7)	37(51.7)	190 (31.5)	0.00783**
ถนนในหมู่บ้าน	34 (25.0)	37 (22.7)	12 (20.0)	8 (15.2)	91 (22.2)	
ถนนในเขตสุขาภิบาล	25 (18.4)	29 (17.8)	12 (20.0)	4 (7.8)	70 (17.1)	
ถนนในเขตเทศบาล	25(18.4)	27 (16.6)	5 (8.3)	2 (3.9)	59 (14.4)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 22.35$		df = 9	P < 0.01		



ตารางที่ 4.11( ต่อ ) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจากรางบก กับ ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- Value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
จำนวน ( ร้อยละ )						
<b>ประเภททาง</b>						
ทางตรง	91 (66.9)	96 (58.9)	35 (58.3)	37 (72.5)	259 (63.2)	0.20098
อื่นๆ(โค้ง ฯลฯ)	45 (33.1)	67 (41.1)	25 (41.7)	14 (27.5)	151 (36.8)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 4.63$		df = 3			P> 0.05
<b>ทัศนวิสัย</b>						
สว่าง แจ่มใส	65 (47.8)	91 (55.8)	27 (45.0)	26 (51.0)	209 (51.0)	0.40033
อื่นๆ( มีด ฯลฯ)	71 (52.2)	72 (44.2)	33 (55.0)	25 (49.0)	201 (49.0)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 2.94$		df = 3			P> 0.05
<b>สภาพการจราจรก่อนเกิดอุบัติเหตุ</b>						
คับคั่งมาก	25 (18.4)	29 (17.8)	9 (15.0)	6 (11.8)	69 (16.8)	0.70081
อื่นๆ(น้อย,ปานกลาง)	111 (81.6)	134 (82.2)	51 (85.0)	45 (88.2)	341 (83.2)	
รวม	136 (100)	163 (100)	60 (100)	51 (100)	410 (100)	
	$X^2 = 1.42$		df = 3			P> 0.05
<b>ประสบการณ์ในการขับขี่รถ</b>						
< 5 ปี	52 (72.2)	79 (67.5)	27 (58.7)	23 (59.0)	181 (66.1)	0.34531
≥ 5 ปี	20 (27.8)	38 (32.5)	19 (41.3)	16 (41.0)	93 (33.9)	
รวม	72 (100)	117 (100)	46 (100)	39 (100)	274 (100)	
	$X^2 = 3.31$		df = 3			P>0.05

ตารางที่ 4.11( ต่อ ) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจากรางบกกับ  
ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- Value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
จำนวน ( ร้อยละ )						
<b>ความเร็วของรถในการขับขี่ครั้งนี้ ( Km/hrs )</b>						
< 80	57 (79.2)	82 (70.1)	28 (60.9)	21 (53.8)	188 (68.6)	0.02836*
≥ 80	15 (20.8)	35 (29.9)	18 (39.1)	18 (46.2)	86 (31.4)	
รวม	72 (100)	117 (100)	46 (100)	39 (100)	274 (100)	
	$\chi^2 = 9.07$		df = 3		P<0.06	
<b>ใบอนุญาตในการขับขี่</b>						
ไม่มี	60 (83.3)	90 (76.9)	36 (78.3)	33 (84.6)	219 (79.9)	0.88766
มีแบบชั่วคราว	7 (9.7)	15 (12.8)	7 (15.2)	2 (5.1)	31 (11.3)	
มีแบบถาวร	4 (5.6)	10 (8.5)	3 (6.5)	3 (7.7)	20 (7.3)	
มีแต่หมดอายุ	1 (1.4)	2 (1.7)	0 (0.0)	1 (2.6)	4 (1.5)	
รวม	72 (100)	117 (100)	46 (100)	39 (100)	274 (100)	
	$\chi^2 = 4.33$		df = 9		P>0.06	
<b>อายุการใช้งานของรถ</b>						
< 5 ปี	56 (77.8)	88 (75.2)	35 (76.1)	32 (82.1)	211 (77.0)	0.84489
≥ 5 ปี	16 (22.2)	29 (24.8)	11 (23.9)	7 (17.9)	63 (23.0)	
รวม	72 (100)	117 (100)	46 (100)	39 (100)	274 (100)	
	$\chi^2 = 0.81$		df = 3		P>0.06	

ตารางที่ 4.11( ต่อ ) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกกับ  
ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก  
ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- Value
	ปานกลาง AIS2-	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
<b>การประกันภัยของรถ</b>						
ไม่มี	40 (57.1)	73 (65.8)	21 (47.7)	23 (60.5)	157 (59.7)	0.17466
มี ประเภท 1	0 (0.0)	3 (2.7)	2 (4.6)	0 (0.0)	5 (1.9)	
มี ประเภท 3	2 (2.9)	1 (0.9)	0 (0.0)	2 (5.3)	5 (1.9)	
มี คู่ครองผู้ประสบภัย	28 (40.0)	34 (30.6)	21(47.7)	13 (34.2)	96 (36.5)	
รวม	70 (100)	111 (100)	44 (100)	38 (100)	263 (100)	
	$X^2 = 12.74$		df = 9	P>0.05		
<b>ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ดื่มสุราหรือไม่</b>						
ไม่ได้ดื่ม	43 (59.7)	65 (55.6)	26 (56.5)	12 (30.8)	146 (53.3)	0.02252*
ดื่ม	29 (40.3)	52 (44.4)	20 (43.5)	27 (69.2)	128 (46.7)	
รวม	72 (100)	117 (100)	46 (100)	39 (100)	274 (100)	
	$X^2 = 9.57$		df = 3	P<0.05		
<b>ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ใช้ขาม้าหรือยาบ้าหรือไม่</b>						
ไม่ได้ใช้	72 (100)	114 (97.4)	40 (87.0)	37 (94.6)	263 (96.0)	0.00366**
ใช้	0 (0.0)	3 (2.6)	6 (13.0)	2 (5.1)	11 (4.0)	
รวม	72 (100)	117 (100)	46 (100)	39 (100)	274 (100)	
	$X^2 = 13.50$		df = 3	P<0.01		

ตารางที่ 4.11( ต่อ ) แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกกับ ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด

ลักษณะปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ				รวม	P- Value
	ปานกลาง AIS2	มาก AIS3	สาหัส AIS4	วิกฤติ AIS5		
	จำนวน ( ร้อยละ )					
<b>การใช้หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์</b>						
ไม่ได้ใช้	54 (81.8)	105 (100)	41 (97.6)	35 (94.6)	235 (94.0)	0.00018**
ใช้	12 (18.2)	0 (0.0)	1 (2.4)	2 (5.4)	15 (6.0)	
รวม	66 (100)	105 (100)	42 (100)	37 (100)	250 (100)	
	$X^2 = 26.43$		$df = 3$		$P < 0.01$	

\* Statistical significant at  $\alpha$  0.05

\*\* Statistical significant at  $\alpha$  0.01

จากตารางที่ 4.11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกกับ ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด พบว่า :

**ผู้บาดเจ็บ :** ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 66.8 ส่วนผู้บาดเจ็บอื่นๆ ( เช่น ผู้โดยสาร, คนเดินเท้า ) ร้อยละ 33.4 ผู้ขับขี่มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บอื่นๆ คือร้อยละ 52.9, 71.8, 76.7 และ 76.5 ส่วนผู้โดยสาร มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 39.0, 23.9, 16.7 และ 17.6 ตามลำดับ และคนเดินเท้ามีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 8.1, 4.3, 6.7 และ 5.9 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรผู้บาดเจ็บกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บในแต่ละกลุ่มผู้บาดเจ็บมีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P < 0.01$  )

**รถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ :** รถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่คือ รถจักรยานยนต์ร้อยละ 80.0 ส่วนรถอื่นๆ ( เช่น รถบัส, รถบรรทุก, ฯลฯ ) ร้อยละ 20 ผู้บาดเจ็บที่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับ

วิกฤติ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่เป็นเจ้าของรถอื่นๆ คือ ร้อยละ 74.3, 82.8, 80.0 และ 86.3 ผู้บาดเจ็บที่เป็นเจ้าของรถอื่นๆ มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 25.7, 17.2, 20.0 และ 13.7 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรรถเป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับรถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P>0.05$ )

**ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจร :** ส่วนใหญ่เป็นการชนกัน ร้อยละ 57.1 ส่วนกรณีอื่นๆ ( เช่น การชนสิ่งอื่น,รถคว่ำเอง,ตกรถ ฯลฯ ) มีร้อยละ 42.9 ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรแบบรถชนกัน ผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS3- AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรแบบอื่นๆ คือ ร้อยละ 56.4, 80.0, และ 74.5 ส่วนผู้บาดเจ็บที่มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรแบบอื่นๆ มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS3- AIS5 ) เป็นร้อยละ 43.6, 20.0 และ 25.5 ตามลำดับ ส่วนสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บปานกลาง ( AIS2 ) ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรแบบรถชนกันจะมีจำนวนน้อยกว่าลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบบอื่นๆ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P < 0.01$ )

**วันที่เกิดอุบัติเหตุ :** ส่วนใหญ่มีการเกิดอุบัติเหตุในช่วงวันทำงาน( วันจันทร์-วันศุกร์ ) ร้อยละ 65.9 และเป็นช่วงหยุดสัปดาห์( วันเสาร์-วันอาทิตย์ ) ร้อยละ 34.1 ในช่วงวันทำงานผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าวันหยุดสัปดาห์ คือ ร้อยละ 64.0, 62.6, 70.0 และ 76.5 ส่วนช่วงวันหยุดสัปดาห์ ผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2-AIS5 ) เป็นร้อยละ 36.0, 37.4, 30.0 และ 23.5 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรวันที่เกิดอุบัติเหตุกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับวันเกิดอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P>0.05$ )

**เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ :** ส่วนใหญ่มีช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในช่วงสายๆ ถึงเย็น ( 16.01-24.00 ) มีร้อยละ 41.7 ช่วงเวลาทำงาน ( 08.01-16.00 ) มีร้อยละ 39.3 และช่วงกลางคืนถึงเช้า ( 00.01-08.00 ) ร้อยละ 19.0 ในช่วงเวลาช่วงสายๆ ถึงเย็น( 16.01-24.00 ) มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่รุนแรงถึงระดับวิกฤติ ( AIS4- AIS5 ) มากกว่าช่วงเวลาอื่นๆ คือ ร้อยละ 58.3 และ 39.2 ตามลำดับ ส่วนช่วงเวลาทำงาน ( 08.01-16.00 ) มีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางถึงระดับมาก ( AIS2- AIS3 ) มากกว่าช่วงเวลาอื่นๆคือ ร้อยละ 44.9 และ 39.9 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

จากรากับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P < 0.05$ )

**สถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจร :** อุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดบริเวณถนนนอกเขตเทศบาล/เขตสุขาภิบาลร้อยละ 46.3 และผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณอื่นๆ คือร้อยละ 38.2, 42.9, 51.7 และ 72.5 ผู้บาดเจ็บที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนในหมู่บ้านมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 25.0, 22.7, 20.0 และ 15.7 ตามลำดับ ซึ่งมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บมากกว่าผู้บาดเจ็บที่เกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนในเขตสุขาภิบาลและถนนในเขตเทศบาล การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรสถานที่เกิดอุบัติเหตุจราจรกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับสถานที่เกิดอุบัติเหตุมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P < 0.01$ )

**ประเภททาง :** ส่วนใหญ่การเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดบริเวณทางตรง ร้อยละ 63.2 และมีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางอื่นๆ ( เช่น โค้ง, ทางแยก, วงเวียน ฯลฯ ) ร้อยละ 36.8 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดบริเวณทางตรง ผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางอื่นๆ คือ ร้อยละ 66.9, 58.9, 58.3 และ 72.5 ส่วนผู้บาดเจ็บที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางอื่นๆ มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 33.1, 41.1, 41.7 และ 27.5 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรประเภททางกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับประเภททางไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ )

**ทัศนวิสัย :** ส่วนใหญ่การเกิดอุบัติเหตุจราจรมีทัศนวิสัย สว่าง แจ่มใส ร้อยละ 51.0 และมีการเกิดอุบัติเหตุจราจรในทัศนวิสัยอื่นๆ ( เช่น มีด, สลัว, ฝนตก ฯลฯ ) ร้อยละ 49.0 อุบัติเหตุจราจรที่เกิดในบริเวณทัศนวิสัย สว่าง แจ่มใส ผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนระดับความรุนแรงมาก ( AIS3 ) และระดับวิกฤติ ( AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรบริเวณที่ทัศนวิสัยอื่นๆ คือ ร้อยละ 55.8 และ 51.0 ตามลำดับ ส่วนสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บปานกลาง ( AIS2 ) และระดับสาหัส ( AIS4 ) บริเวณที่มีทัศนวิสัยอื่นๆ จะมีจำนวนผู้บาดเจ็บมากกว่าบริเวณ สว่าง แจ่มใส คือ ร้อยละ 52.2 และ 55.0 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรทัศนวิสัยกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับทัศนวิสัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P > 0.05$ )

**ประสบการณ์ในการขับขี่รถ :** ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 5 ปีคือร้อยละ 66.1 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีประสบการณ์มากกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี คือร้อยละ 72.2 ,

67.5, 58.7, และ 59.0 ส่วนผู้บาดเจ็บที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่าหรือเท่ากับ 5 ปีมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 27.8, 32.5, 41.3 และ 41.0 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรประสบการณ์ในการขับขี่กับความรุนแรงจากการบาดเจ็บพบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับประสบการณ์ในการขับขี่ ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P>0.05$ )

**ความเร็วของรถในการขับขี่ครั้งนี้ ( Km/hrs ) :** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บมีการใช้ความเร็วในการขับขี่น้อยกว่า 80 ( Km/hrs ) คือร้อยละ 68.6 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่ใช้ความเร็วในการขับขี่มากกว่าหรือเท่ากับ 80 ( Km/hrs ) คือ ร้อยละ 79.2, 70.1, 60.9 และ 53.8 ส่วนผู้บาดเจ็บที่ใช้ความเร็วในการขับขี่มากกว่าหรือเท่ากับ 80 ( Km/hrs ) มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 20.8, 29.9, 39.1 และ 46.2 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรความเร็วของรถกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บพบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับความเร็วของรถมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P<0.05$ )

**ใบอนุญาตในการขับขี่ :** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่ คือร้อยละ 79.9 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีใบอนุญาตในการขับขี่ คือ ร้อยละ 83.3, 76.9, 78.3 และ 84.6 ผู้บาดเจ็บที่มีใบอนุญาตในการขับขี่แบบชั่วคราวมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 9.7, 12.8, 15.2 และ 5.1 ตามลำดับ และผู้บาดเจ็บที่มีใบอนุญาตในการขับขี่แบบถาวรมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 5.6, 8.5, 6.5 และ 7.7 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรการมีใบอนุญาตในการขับขี่กับความรุนแรงจากการบาดเจ็บพบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับการมีใบอนุญาตในการขับขี่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P>0.05$ )

**อายุการใช้งานของรถ :** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บมีอายุการใช้งานน้อยกว่า 5 ปีคือร้อยละ 77.0 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีอายุการใช้งานของรถมากกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี คือ ร้อยละ 77.8, 75.2, 76.1 และ 82.1 ผู้บาดเจ็บที่มีอายุการใช้งานของรถมากกว่าหรือเท่ากับ 5 ปี มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 22.2, 24.8, 23.9 และ 17.9 ตามลำดับการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรอายุการใช้งานของรถกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับอายุการใช้งานของรถไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ( $P>0.05$ )

**การประกันภัยของรถ:** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บไม่มีการประกันภัยรถ ร้อยละ 59.7 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีการประกันภัยรถ คือ ร้อยละ 57.1, 65.8, 47.7 และ 60.5 ส่วนผู้บาดเจ็บที่มีการประกันภัยรถแบบคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่มีการประกันภัยประเภท 1 และประเภท 3 คือเป็นร้อยละ 40.0, 30.6, 47.7 และ 34.2 ตามลำดับการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรการประกันภัยรถกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บพบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับการประกันภัยรถไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P>0.05$  )

**ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ดื่มสุราหรือไม่ :** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บไม่ได้ดื่มสุราคือ ร้อยละ 53.3 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับสาหัส ( AIS2-AIS4 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่ดื่มสุราคือร้อยละ 59.7, 55.6 และ 56.5 ส่วนผู้บาดเจ็บที่ดื่มสุรา มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS4 ) เป็นร้อยละ 40.3, 44.4 และ 43.5 ตามลำดับ ส่วนระดับความรุนแรงวิกฤติ( AIS5 ) ผู้บาดเจ็บที่ดื่มสุรา มีสัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บมากกว่าคือ ร้อยละ 69.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรการดื่มสุรากับความรุนแรงจากการบาดเจ็บพบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับการดื่มสุรามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P<0.05$  )

**ในการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ได้ใช้ยาม้าหรือยาน้ำหรือไม่ :** ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บไม่ใช้ยาม้าหรือยาน้ำในการขับขี่รถ คือ ร้อยละ 96.0 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้บาดเจ็บที่ใช้ยาม้าหรือยาน้ำ ร้อยละ 100, 97.4, 87.0 และ 94.6 ส่วนผู้บาดเจ็บที่ใช้ยาม้าหรือยาน้ำ มีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 0.0, 2.6, 13.0 และ 5.1 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรการใช้ยาม้าหรือยาน้ำกับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับการใช้ยาม้าหรือยาน้ำมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P<0.01$  )

**การใช้หมวกนิรภัยในการผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ :** ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บไม่ได้ใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่คือร้อยละ 94.0 และมีสัดส่วนระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตั้งแต่ปานกลางจนถึงระดับวิกฤติ ( AIS2-AIS5 ) มากกว่าผู้ขับขี่ที่ใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถ ร้อยละ 81.8, 100, 97.6 และ 94.6 ส่วนผู้บาดเจ็บที่ใช้หมวกนิรภัยมีสัดส่วนระดับความรุนแรง ( AIS2- AIS5 ) เป็นร้อยละ 18.2, 0.0, 2.4 และ 5.4 ตามลำดับ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรการใช้หมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กับความรุนแรงจากการบาดเจ็บ พบว่า สัดส่วนความรุนแรงของการบาดเจ็บกับการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (  $P<0.01$  )



ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของสถานที่และลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

	ลักษณะการชน						
	รถชนกัน	รถคว่ำเอง	รถชนสิ่งอื่น	ถูกรถชน	รถเฉี่ยว	ตกรถ	รวม
สถานที่เกิดอุบัติเหตุ							
ถนนนอกเขต	111(56.9)	48(24.6)	16 (8.2)	13 (6.7)	4 (2.1)	3 (1.5)	195 (46.4)
เทศบาลนอกเขตสุขาภิบาล							
ถนนในหมู่บ้าน	37 (39.8)	39 (41.8)	8 (8.6)	5 (5.4)	2 (2.2)	2 (2.2)	93 (22.2)
ถนนในเขตสุขาภิบาล50	13 (18.3)	4 (5.6)	3 (4.3)	1 (1.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	71 (16.9)
ถนนในเขตเทศบาล	44 (72.2)	11 (18.0)	1 (1.6)	4 (6.6)	0 (0.0)	1 (1.6)	61 (14.5)
รวม							420 (100)

จากตารางที่ 4.12 แสดงสถานที่และลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก พบว่า : สถานที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่คือ บริเวณถนนนอกเขตเทศบาลนอกเขตสุขาภิบาล คือร้อยละ46.4 และส่วนใหญ่มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบบรถชนกัน โดยบริเวณถนนนอกเขตเทศบาลนอกเขตสุขาภิบาล ถนนในเขตสุขาภิบาลและถนนในเขตเทศบาลมีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบบรถชนกัน ร้อยละ 56.9, 70.4 และ 72.2 ตามลำดับ ส่วนถนนในหมู่บ้านส่วนใหญ่มีลักษณะการเกิดอุบัติเหตุแบบรถคว่ำเอง ร้อยละ 41.8 รองลงมาคือแบบรถชนกันร้อยละ 39.8

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของสถานที่และสภาพการจราจรในขณะเกิดอุบัติเหตุ  
จราจรทางบก

สถานที่เกิดอุบัติเหตุ	สภาพการจราจร			รวม
	คับคั่งมาก	คับคั่งปานกลาง	คับคั่งน้อย	
ถนนนอกเขต	36 (18.5)	49 (25.1)	110 (56.4)	195 (46.4)
เทศบาล/นอกเขตสุขาภิบาล				
ถนนในหมู่บ้าน	8 (8.6)	19 (20.4)	66 (71.0)	93 (22.2)
ถนนในเขตสุขาภิบาล	7 (9.9)	20 (28.1)	44 (62.0)	71 (16.9)
ถนนในเขตเทศบาล	22 (36.1)	13 (21.3)	26 (42.6)	61 (14.5)
รวม				420 (100)

จากตารางที่ 4.13 แสดงสถานที่และสภาพการจราจรในขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า : ส่วนใหญ่มีสภาพการจราจรคับคั่งน้อย คือถนนนอกเขตเทศบาล/นอกเขตสุขาภิบาล, ถนนในหมู่บ้าน, ถนนในเขตสุขาภิบาล และถนนในเขตเทศบาลมีสภาพการจราจรคับคั่งน้อยร้อยละ 56.4, 71.0, 62.0 และ 42.6 ตามลำดับ ถนนในเขตเทศบาลมีสภาพการจราจรคับคั่งมากและสภาพการจราจรคับคั่งปานกลาง เป็นร้อยละ 36.1 และ 21.3 ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพการจราจรและความเร็วของรถในขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

	ความเร็วของรถในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ( Km/hrs)				
	< 60	60-79	80-100	> 100	รวม
สภาพการจราจร					
คับคั่งมาก	36 (76.5)	3 (6.4)	2 (4.3)	6 (12.8)	47 (17.4)
คับคั่งปานกลาง	44 (64.7)	11 (16.1)	8 (11.7)	5 (7.5)	68 (24.0)
คับคั่งน้อย	30 (18.8)	64 (40.2)	46 (29.1)	19 (11.9)	159 (58.6)
รวม					274 (100)

จากตารางที่ 4.14 แสดงสภาพการจราจรและความเร็วของรถขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า : ส่วนใหญ่มีสภาพการจราจรคับคั่งน้อยร้อยละ 58.6 ในสภาพการจราจรคับคั่งน้อย ส่วนใหญ่มีการใช้ความเร็วระหว่าง 60-79 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 40.2 รองลงมาคือมีการใช้ความเร็วระหว่าง 80-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 29.1 และในสภาพการจราจรคับคั่งปานกลาง และสภาพการจราจรคับคั่งมากมีการใช้ความเร็วน้อยกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คือร้อยละ เป็น 64.7 และ 76.5 ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.15 แสดงจำนวนและร้อยละของความเร็วของรถและกลุ่มอายุของผู้บาดเจ็บ

	กลุ่มอายุ				รวม
	0-14 ปี	15-24 ปี	25-59 ปี	มากกว่า 60 ปี	
ความเร็วของรถ(Km/hrs)					
< 60	6 (5.5)	46 (41.8)	56 (50.9)	2 (1.8)	110 (40.2)
60-79	3 (3.8)	53 (67.9)	22 (28.3)	0 (0.0)	78 (28.5)
80-100	6 (10.7)	36 (64.3)	14 (25.0)	0 (0.0)	56 (20.4)
> 100	1 (3.3)	18 (60.0)	9 (30.0)	2 (6.7)	30 (10.9)
รวม					274 (100)

จากตารางที่ 4.15 แสดงการใช้ความเร็วของรถและกลุ่มอายุของผู้บาดเจ็บ พบว่า : ส่วนใหญ่มีการใช้ความเร็วน้อยกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงคือร้อยละ 40.2 และส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยทำงาน ( 25-59 ปี ) คือร้อยละ 50.9 ส่วนการใช้ความเร็วตั้งแต่ 60-79, 80-100 และมากกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่น ( 15-24 ปี ) คือร้อยละ 67.9, 64.3 และ 60.0 ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้บาดเจ็บและรถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ

	รถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ			
	รถจักรยานยนต์	รถยนต์	อื่นๆ (รถจักรยาน ฯลฯ) รวม	
<b>ผู้บาดเจ็บ</b>				
ผู้ขับขี่	257 (90.5)	9 (3.2)	18 (6.3)	284(67.6)
ผู้โดยสาร	76 (68.5)	14 (12.6)	21 (18.9)	111 (26.4)
คนเดินเท้า	2 (8.0)	0 (0.0)	23 (92.0)	25 (6.0)
<b>รวม</b>				<b>420 (100)</b>

จากตารางที่ 4.16 แสดงจำนวนและร้อยละผู้บาดเจ็บและรถที่เป็นพาหนะของผู้บาดเจ็บ พบว่า : ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ คือ ร้อยละ 67.6 โดยเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 90.5 , เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 3.2 ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการโดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 68.5 ส่วนผู้บาดเจ็บที่เป็นคนเดินเท้าส่วนใหญ่มีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถอื่นๆ เช่น รถจักรยาน, รถสามล้อเครื่อง, รถโดยสาร เป็นต้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.17 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มอายุและประสบการณ์ในการขับขี่ของผู้บาดเจ็บ

	ประสบการณ์ในการขับขี่					รวม
	น้อยกว่า 1 ปี	1-3 ปี	3-5 ปี	5-10 ปี	มากกว่า 10 ปี	
กลุ่มอายุ						
0-14 ปี	9 (56.3)	3 (18.7)	0 (0.0)	3 (18.7)	1 (6.3)	16 (5.8)
15-24 ปี	30 (19.6)	39 (25.5)	45 (29.4)	36 (23.5)	3 (2.0)	153 (55.8)
25-59 ปี	16 (15.8)	18 (17.8)	19 (18.8)	33 (32.7)	15 (14.9)	101 (36.9)
60 ปีขึ้นไป	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (50.0)	1 (25.0)	1 (25.0)	4 (1.5)
รวม						274 (100)

จากตารางที่ 4.17 แสดงกลุ่มอายุและประสบการณ์ในการขับขี่ของผู้บาดเจ็บ พบว่า : กลุ่มเด็ก ( 0-14 ปี ) ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี คือร้อยละ 56.3 กลุ่มวัยรุ่น ( 15-24 ปี ) มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 1 ปี, 1-3 ปี และ 3-5 ปีเป็นร้อยละ 19.6, 25.5 และ 29.4 ตามลำดับ กลุ่มวัยทำงาน ( 25-59 ปี ) ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 5-10 ปี ร้อยละ 32.7 และวัยผู้สูงอายุ ( 60 ปีขึ้นไป ) ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่ 3-5 ปี ร้อยละ 50 ส่วนการมีประสบการณ์ในการขับขี่ 5-10 ปี และมากกว่า 10 ปีมีเท่ากัน คือร้อยละ 25

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.18 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มอายุและการมีใบอนุญาตในการขับขี่รถของผู้บาดเจ็บ

กลุ่มอายุ	การมีใบอนุญาตในการขับขี่รถ				รวม
	ไม่มี	มีแบบชั่วคราว	มีแบบถาวร	มีแต่หมดอายุ	
0-14 ปี	16 (100)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	16 (5.8)
15-24 ปี	122 (79.7)	18 (11.8)	10 (6.5)	3 (2.0)	153 (55.8)
25-59 ปี	77 (76.2)	13 (12.9)	10 (9.9)	1 (1.0)	101 (36.9)
60 ปีขึ้นไป	4 (100)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	4 (1.5)
รวม					274 (100)

จากตารางที่ 4.18 แสดงกลุ่มอายุและการมีใบอนุญาตในการขับขี่รถของผู้บาดเจ็บ พบว่า : ทุกกลุ่มอายุส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถ โดยกลุ่มวัยเด็ก ( 0-14 ปี ) , กลุ่มวัยรุ่น ( 15-24 ปี ) , กลุ่มวัยทำงาน ( 25-59 ปี ) และวัยผู้สูงอายุ ( 60 ปีขึ้นไป ) ไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถร้อยละ 100, 79.7, 76.2 และ 100 ตามลำดับ ส่วนการมีใบอนุญาตในการขับขี่รถแบบชั่วคราวในกลุ่มวัยรุ่น และวัยทำงาน มีใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 11.8 และ 12.9 ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.19 แสดงจำนวนและร้อยละของการประกันภัยรถและอายุการใช้งานของรถของผู้บาดเจ็บ

	อายุการใช้งานของรถ			รวม
	< 1 ปี	1 - 5 ปี	> 5 ปี	
การประกันภัยรถ				
ไม่มี	46 (44.7)	68 (64.7)	43 (78.2)	
มีแบบประกันภัยรถประเภท 1	3 (2.9)	2 (2.0)	0 (0.0)	
มีแบบประกันภัยรถประเภท 3	5 (4.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	
มีแบบคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	49 (47.6)	35 (33.3)	12 (21.8)	
รวม	103 (39.2)	105 (39.9)	55 (20.9)	263 (100)

จากตารางที่ 4.19 แสดงการประกันภัยรถและอายุการใช้งานของรถของผู้บาดเจ็บ พบว่า : จำนวนรถที่อายุการใช้งาน 1-5 ปี และน้อยกว่า 1 ปีมีจำนวนใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 39.9 และ 39.2 ตามลำดับ และรถที่อายุการใช้งานมากกว่า 5 ปีมีร้อยละ 20.9 รถที่อายุการใช้งานน้อยกว่า 1 ปี ( รถใหม่ ) ส่วนใหญ่มีการประกันภัยรถแบบคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ร้อยละ 47.6 และส่วนหนึ่งที่ยังไม่ทำประกันก็มีจำนวนมากเช่นกันคือร้อยละ 44.7 มีแบบประกันภัยรถประเภท 3 ร้อยละ 4.8 และมีแบบประกันภัยรถประเภท 1 ร้อยละ 2.9 รถที่อายุการใช้งาน 1 - 5 ปี และรถที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 5 ปี ( รถเก่า ) ส่วนใหญ่ยังไม่ทำประกันภัยรถคือร้อยละ 64.7 และ 78.2 ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถทางบก ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด** พบว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ป่วยในที่ประสบอุบัติเหตุ มีสาเหตุ ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน และปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุมีหลายสาเหตุพอสรุปได้ดังนี้

1. ปัญหาที่เกิดจากผู้ใช้ทาง หมายถึง ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคนเดินเท้า ในการศึกษาครั้งนี้ ส่วนใหญ่คือ ผู้ขับขี่ คือร้อยละ 67.6 รองลงมาคือ ผู้โดยสาร รองลงมา คือ คนเดินเท้า ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นได้แก่

1.1 การขับขี่รถไม่ถูกกฎจราจร เช่น การขาดความระมัดระวังขณะขับขี่รถถึงทางร่วมทางแยกไม่ชะลอความเร็ว, การหยุดหรือกลับรถอย่างกะทันหัน ทำให้รถที่วิ่งมาตามหลังหยุดรถทันทีไม่ได้, การแซงซ้าย, การขับรดตัดหน้า รวมทั้งการขับรถที่ไม่ชำนาญทางหรือการขับรถที่ไม่มีประสบการณ์ ( หัดขับรถใหม่ ) ขับรถไปในเส้นทางที่ไม่ชำนาญและขับด้วยความเร็ว การตัดสินใจในการแก้ไขปัญหายังไม่ดีพอ ทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้

1.2 การขับรถขณะที่มีเมามา ซึ่งพบว่าร้อยละ 46.7 มีการดื่มสุรา การขับขี่รถขณะที่มีอาการเมามา ทำให้การมองเห็นผิดปกติ การทรงตัวไม่สมดุลย์ การตัดสินใจต่างๆไม่ดี อุบัติเหตุย่อมเกิดขึ้นได้ง่าย

1.3 การมีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบกและพระราชกฤษฎีกาในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย รวมทั้งหังเครื่องหมายบังคับการจราจรต่างๆ โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีความเข้าใจว่ากฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย จะสวมใส่หรือใช้ต่อเมื่อมีการขับขี่เฉพาะในเขตเมือง( เขตเทศบาล, หรือ เขตสุขาภิบาล ) เท่านั้น และจะสวมใส่หรือใช้ในเวลากลางวัน พฤติกรรมการใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ใช้เพราะเกรงกลัวกฎหมายเรื่องการปรับหรือการลงโทษ ไม่ได้ใช้เพราะเกรงอันตรายที่จะเกิดขึ้น หรือไม่ทราบประโยชน์ของการใช้เครื่องป้องกันอุบัติเหตุ อีกเหตุผลหนึ่งที่ไม่ใช้คือเครื่องป้องกันอุบัติเหตุ มีราคาแพง

เกี่ยวกับเครื่องหมายการจราจร พบว่า เครื่องหมายหรือป้ายสัญญาณจราจรไม่มีในจุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่น บริเวณทางแยก , ทางโค้ง หรือไม่มีป้ายสัญญาณเตือนบริเวณทางกำลังก่อสร้าง เป็นต้น และในสวนที่มีแล้วไม่ชัดเจน และทำให้เกิดความสับสน เช่น ป้ายเตือนกลาง , มีป้าย 2 - 3 อัน ณ จุดเดียวกัน

1.4 การขับขี่ด้วยความประมาท ตึกคนองในการขับขี่ เช่น วัยรุ่นขับขี่ด้วยความเร็ว มีการแข่งขันกันบนเส้นทางจราจร การขับขี่ด้วยท่าโลดโผน เช่น การขับขี่ด้วยฟานอน, การขับขี่โดยใช้มือข้างเดียว เป็นต้น

1.5 การขับขีรถ ในขณะที่มีความผิดปกติของร่างกาย เช่น มีความพิการของแขน มือ มีความผิดปกติของตา,หู มีผลต่อการควบคุมการขับขีรถเสียไม่สามารถบังคับรถไปในทิศทางที่ต้องการได้

1.6 การบรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กำหนด มีการหย่อน นั้งบนหลังคารถ พบมากในช่วงเวลาเดินทางไปเรียน ทำงาน ประกอบกับการขึ้นหรือลงรถที่ขาดความระมัดระวัง กระโดดลงจากรถก่อนที่รถจะหยุดนิ่ง ทำให้รถเสียหลัก อุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นได้ง่าย

1.7 การขาดความระมัดระวังของคนเดินเท้าในการข้ามถนน และการที่สวมใส่เสื้อผ้าสีเข้มของคนเดินเท้า ทำให้ผู้ขับขีรถมองไม่เห็นคนเดินเท้า

## 2. ปัญหาที่เกิดจากสภาพรถ เช่น

2.1 ความบกพร่องของรถ เช่น ยางแตก เบรกแตก เครื่องยนต์ขัดข้อง เป็นต้น รวมทั้งการดัดแปลงรถ ทำให้สภาพการทำงานของรถเปลี่ยนไปตามวัตถุประสงค์ของผู้ใช้งาน เช่น การลดขนาดของล้อลงรถ, การเพิ่มขนาดความแรงรถ หรือ การเพิ่มติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม มีผลทำให้ระบบการควบคุมทิศทาง การบังคับ การห้ามล้อ ยากมากขึ้น

2.2 รถที่นำมาใช้งานบางคันมีอายุการใช้งานที่นาน ( มากกว่า 5 ปี ) อุปกรณ์บางอย่างมีการเสื่อมสภาพ เช่น เบรกไม่ดี มีไฟแต่ไม่สว่าง หรือการที่นำรถในสภาพที่ไม่พร้อม เช่น รถที่ไม่มีไฟ กระजरดไม่มี เบรกไม่ดี เป็นต้น

## 3. ปัญหาที่เกิดจากถนนและสภาพแวดล้อม เช่น

3.1 ถนน กำลังมีปรับปรุง ก่อสร้างเพื่อขยายช่องทางเดินถนน ดิน หิน วัสดุ อุปกรณ์ในการก่อสร้าง หรือ รถที่ใช้ในการสร้างถนนมีการจอดรถข้างทาง และขาดป้ายเตือน ในเวลากลางคืน มีการมองเห็นลำบาก เป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3.2 บริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เช่น ทางโค้ง ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ ขาดการดูแลปรับปรุงแก้ไข ทำให้อุบัติเหตุมีการเกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีก

4. อื่นๆ เช่น การขาดการประชาสัมพันธ์ที่ถูกต้องและขาดความต่อเนื่องจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถ เช่น เรื่องกฎหมายการสวมหมวกนิรภัยหรือการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ส่วนใหญ่ยังมีความเข้าใจผิดว่า มีการบังคับเฉพาะเขตเมืองและเฉพาะเวลากลางวัน และการปรับเปลี่ยนบังคับเส้นทางการจราจรใหม่ ควรมีการแจ้งหรือประกาศให้ทราบทั่วกัน

**ข้อเสนอแนะในการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยการ  
สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ณ โรงพยาบาลร้อยเอ็ด สรุปได้ดังนี้**

1. ควรมีการกำกับดูแล เข้มงวด เกี่ยวกับพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างจริงจัง ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงประโยชน์และอันตรายที่เกิดขึ้นอย่างทั่วถึง รวมทั้งการขับซัดในขณะที่มีนเมา การเสพยาบ้าหรือยาบ้า ควรมีการตรวจจับอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
2. ควรมีการจัดการอบรมความรู้เรื่องกฎจราจร การขับซัดอย่างถูกวิธี ในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา และกลุ่มที่ขอรับใบอนุญาตในการขับซัดนอกเหนือจากการสอบอย่างเดียว ควรมีการให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและการปฏิบัติ
3. การปราบปราม ในผู้ที่ขับซัดไม่ถูกกฎจราจร ขับซัดด้วยความคึกคะนอง ประมาท ขับซัดด้วยอาการมีนเมา เพื่อเป็นการตักเตือน และป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้
4. ป้ายสัญญาณจราจร ควรทำให้ชัดเจน เพียงพอโดยเฉพาะในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ถ้ามีคำอธิบายเป็นลายลักษณ์อักษรจะเข้าใจได้มากขึ้น บางจุดที่มีมากเกินไปจะทำให้เกิดความสับสนได้ เช่น ป้ายห้ามเลี้ยวขวา ป้ายให้ตรงไป และ ป้ายห้ามจอด ในบริเวณเดียวกัน ควรมีการปรับปรุงแก้ไข
5. บริเวณที่มีการก่อสร้าง ควรมีป้ายสัญลักษณ์เตือน โดยเฉพาะในเวลากลางคืน วัสดุการก่อสร้าง ยานพาหนะ ควรมีป้ายสะท้อนแสง ให้ง่ายแก่การมองเห็น
6. บริเวณไหล่ทางควรกว้างพอเหมาะสมควรแก่คนเดินเท้า ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อควรมีการปรับปรุงแก้ไข

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย