



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
รถจักรยานยนต์

โดย

ศิริกุล กุลเลียบ และคณะ

กันยายน 2553

การศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

โดย

ศิริกุล กุลเลียบและคณะฯ

โครงการวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจาก
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)

การศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

ที่ปรึกษา

นายแพทย์วิทยา	ชาติบัญญัติ	ผู้อำนวยการศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด รพ.ขอนแก่น
นายแพทย์ชนะพงศ์	จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ทีมงานผู้วิจัย

1.	นางสาวศิริกุล	กุลเลียบ	โรงพยาบาลขอนแก่น
2.	นางสาวนิตยา	โรจน์ทิพย์	โรงพยาบาลนครราชสีมา
3.	นางสาวดาวเรือง	ชมเมืองปัทม์	โรงพยาบาลอุดรธานี
4.	นางวณิ	ทองห่อ	โรงพยาบาลพระปกเกล้า
5.	นางสาวดาไลนา	คำปัญญา	โรงพยาบาลสุพรรณบุรี
6.	นางสาวศรัณญา	หงษ์ไทย	โรงพยาบาลชลบุรี
7.	นางสาวจารุพัทธ์	กัญจนิตานนท์	โรงพยาบาลกระบี่
8.	นางสาววรรณิ	มีขวด	โรงพยาบาลมหาราช นครศรีธรรมราช
9.	นางดุษฎี	รามสุต	โรงพยาบาลหาดใหญ่
10.	นางสาวสรिया	ทวีกุล	โรงพยาบาลศูนย์เชียงใหม่ ประชานุเคราะห์
11.	นางวันเพ็ญ	เป้าประจักษ์	โรงพยาบาลนครพิงค์ จังหวัดเชียงใหม่
12.	นางนิภา	เพริณศิริ	โรงพยาบาลพุทธชินราช จังหวัดพิษณุโลก
13.	นางนิตยาภรณ์	สีหาบัว	โรงพยาบาลขอนแก่น
14.	นางสาวนันทวรรณ	ทิพย์เนตร	โรงพยาบาลขอนแก่น
15.	นายภวัต	เลิศสุรน	โรงพยาบาลขอนแก่น

พิมพ์รูปเล่ม

นางสาวภาวนา	เชื่อนโยธา	โรงพยาบาลขอนแก่น
-------------	------------	------------------

โครงการวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจาก
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ประสบผลสำเร็จได้ทางคณะผู้วิจัยต้องขอกราบขอบพระคุณ ท่านผู้อำนวยการ พยาบาลและเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลประจำจังหวัดทั้ง 12 แห่งได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดจันทบุรี จังหวัดชลบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพิษณุโลก ที่อำนวยความสะดวกให้ความร่วมมือในการเก็บแบบสอบถามเป็นอย่างดี รวมทั้งผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ให้ข้อมูล

ซึ่งรับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากหน่วยงานต่างๆ ดังนี้ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ,สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ,มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ(มสช.)ที่สนับสนุนงบประมาณดำเนินการวิจัย และ นายแพทย์ วิทยา ชาติบัญชาชัยและนายแพทย์ชนะพงศ์ จินวงษ์ หน่วยงานภาคีวิชาการที่ร่วมให้ข้อเสนอแนะด้วยดีมาโดยตลอด เช่น โครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด(สอจร.) ,กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ,ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย,สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ,กรมขนส่งทางบก , ผศ.ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข , ผศ.ดร ทวีศักดิ์ เตชะกระโทก ทางคณะผู้วิจัยกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

คณะผู้วิจัย

คำนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจร จากระถัจกรยานยนต์มีสถิติในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ สร้างความสูญเสียแก่ประเทศที่กำลังพัฒนาหลาย ๆ ประเทศรวมทั้งประเทศไทย การป้องกันและแก้ไข ปัญหาในปัจจุบันมีหลาย ๆ หน่วยงานให้ความสำคัญ ในกระบวนการแก้ปัญหาจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญด้านข้อมูล การศึกษาข้อมูล การบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อค้นหาคำตอบในการ แก้ไขปัญหาเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เพื่อสร้างองค์ความรู้ที่จะช่วยสนับสนุนให้การดำเนินงานการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความตรงต่อสภาพของปัญหาในปัจจุบัน โดยกระบวนการทำงานแบบเชื่อมการทำงานจากหน่วยงาน ภาคี นักวิชาการ ของไทยเข้ามาร่วมการทำงานตั้งแต่กระบวนการออกแบบการ ศึกษาวิจัย การสร้างเครื่องมือ การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผล

ในการศึกษาครั้งนี้มีข้อค้นพบหลายอย่างที่น่าสนใจทั้งในส่วนข้อมูลลักษณะ ของ ประชากร ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง เพื่อนำไปสู่กระบวนการสร้างแนวทางขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุจราจร จากระถัจกรยานยนต์ต่อไป นอกจากนี้ระบบในการเฝ้าระวังนี้ได้เก็บข้อมูลจากโรงพยาบาล ประจำจังหวัด 12 จังหวัดได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดจันทบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดชลบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพิษณุโลก ได้มีการเฝ้าระวังด้านข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากระถัจกรยานยนต์ โดยปรับปรุงและพัฒนาแนวทางการทำงานและเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลนี้ได้ในอนาคต และขยายการทำงานในการเฝ้าระวังการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากระถัจกรยานยนต์ในพื้นที่ใกล้เคียงต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

คณะผู้วิจัย

บทคัดย่อ

การเฝ้าระวังด้านสถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยพบว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญที่สุดของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวัยทำงาน ช่วงอายุ 15-45 ปี ที่เป็นกำลังหลักของประเทศ เห็นได้ชัดว่าสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของคนกลุ่มนี้มาจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งนำความสูญเสียมาสู่สังคมไทยทางเศรษฐกิจปีละ 106,994-115,932 ล้านบาท พิกัดสะสม 65,000 คนในปี 2545 เสียชีวิตปีละประมาณ 14,000 คน โดยมีอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจราจรทางบกอยู่ในระดับสูงและค่อนข้างคงที่ สาเหตุสำคัญจากเมาแล้วขับเพิ่มขึ้น และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 200,000 คนต่อปี และได้รับอันตรายถึงขั้นเสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 18 คน (แผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10,2550)

อุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในแต่ละปี การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์จำเป็นต้องมีความเข้าใจสาเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อไปการศึกษาข้อมูลเชิงลึก เป็นการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Survey) โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหล่านั้นต่อการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงในการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อค้นหาข้อเสนอแนะด้านการวางแผน นโยบาย และแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกรณีรถจักรยานยนต์ กลุ่มเป้าหมายเป็นผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษาในห้องฉุกเฉินในโรงพยาบาล 12 โรงพยาบาล ซึ่งกระจายทั้ง 4 ภาคๆละ 3 โรงพยาบาลมีการสัมภาษณ์แบบสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บ โดยจัดเป็นโควตาเป็นผู้ป่วยนอก 30 คน ผู้ป่วยใน 70 คน รวม 100 คน ต่อโรงพยาบาลรวม 1,200 คน เก็บข้อมูลในช่วงเดือนเมษายน 2552-ตุลาคม 2552 จากการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 19-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 37 แต่พบว่าผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บอายุต่ำกว่า 15 ปี มีถึง ร้อยละ 7.1 ซึ่งกลุ่มนี้ยังไม่สามารถสอบรับใบขับขี่ได้

ผลการศึกษาพบว่า ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร กรณีรถจักรยานยนต์ส่วนมากเกิดอุบัติเหตุในถนนสายหลัก และถนนในเขตหมู่บ้านหรือชุมชน ประเภทลาดยาง ทางตรง พื้นเรียบมากที่สุด โดยผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์ส่วนมากเป็นเพศชาย อายุ 19 – 30 ปี(ร้อยละ 37) จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ประกอบอาชีพรับจ้าง นักเรียนนักศึกษาเป็นส่วนมาก โดยส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์สำหรับครอบครัว ที่ซื้อมาด้วยการผ่อนดาวน์เป็นส่วนมาก โดยรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจะสอดคล้องต่อยอดการจำหน่ายรถจักรยานยนต์และการโฆษณาการรถจักรยานยนต์ตามสื่อต่างๆ และรถจักรยานยนต์ส่วนมากมีอายุการใช้งาน 1-5 ปี ที่มีวัตถุประสงค์ในการซื้อเนื่องจากการใช้ในการเดินทาง โดยผู้ขับขี่ส่วนมาก ไม่มีใบขับขี่ (ร้อยละ 64.3) ส่วนใหญ่เรียนรู้การขับด้วยตนเอง โดยเริ่มขับขี่ครั้งแรกที่อายุต่ำกว่า 15 ปีเป็นส่วนมาก(คิดเป็นร้อยละ 43.5) ในส่วนของพฤติกรรมที่ผู้บาดเจ็บคิดว่าเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แก่ การดื่มแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 31.6 แต่มีอัตราการถูกจับเมาแล้วขับไม่มากนัก ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่มีอัตราการกระทำความผิดมากที่สุดคือ การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมแต่ไม่รัดคางที่พบสูงถึง คิดเป็นร้อยละ 82.1 โดยมีสาเหตุมาจากการคิดว่าเป็นการเดินทางไม่ไกลอยู่ในหมู่บ้านชุมชน โรงเรียน จึงไม่เห็นความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 24.33 ในส่วนของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด(80 กม./ชม.) พบสูงถึงร้อยละ 31.1 ในด้านของพฤติกรรมการขับ

เร็วพบว่าผู้ที่ไม่มีใบขับขี่จะขับเร็วกว่าผู้ที่มีใบขับขี่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไปมากกว่าจำนวนผู้ที่มีใบขับขี่ถึง 2 เท่า และพฤติกรรมเสี่ยงส่วนมาก สัมพันธ์กับการดื่มแอลกอฮอล์ หรือการไม่มีใบขับขี่โดยพบว่าการไม่มีใบขับขี่ของผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ที่ระดับ ค่าความเชื่อมั่นระดับ 95% CI กับพฤติกรรมเสี่ยงอื่นเช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย (P-value 0.001), เมมาแล้วขับ (P-value 0.024), การต้องนอนรักษาตัวในโรงพยาบาล (P-value 0.006) โดยพบว่าผู้ที่ไม่มีใบขับขี่จะไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง 75% ของผู้ที่ไม่มีใบขับขี่ทั้งหมดและผู้ที่มีใบขับขี่จะขับเร็วกว่าความเร็วเกินกว่า 80 กม./ชม. ขึ้นไปเป็นสองเท่าของผู้ที่มีใบขับขี่ นอกจากนี้ยังพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์ ที่ระดับค่าความเชื่อมั่น 95% CI คือพฤติกรรม การดื่มเหล้ากับพฤติกรรมการขับเร็ว (P-value 0.002) และการดื่มเหล้ากับการไม่เปิดไฟหน้า (P-value 0.028) เมื่อพิจารณาในกลุ่มเยาวชนอายุ 15-18 ปี ที่เป็นกลุ่มอายุในช่วงใบขับขี่ชั่วคราว ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 76.7 ดื่มเหล้าก่อนขับ คิดเป็นร้อยละ 76.1 ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 87.5 เมื่อพิจารณาถึงความรุนแรงและการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์พบว่า ผู้ขับขี่ที่ เสียชีวิตพบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุช่วง 19-30 ปี ร้อยละ 35 มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 10 ปี ร้อย ละ 65 หัดขับขี่ด้วยตนเอง ร้อยละ 50 มีบาดแผลที่บริเวณศีรษะ คิดเป็นร้อยละ 70 และมีพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ ที่เสียชีวิต คือดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่ร้อยละ 50 ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ขับรถด้วยความเร็วเกิน 80 กม./ชม. ร้อยละ 45 และไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 80 โดยพบว่าการเสียชีวิตมีความสัมพันธ์ทางสถิติที่ระดับ ความเชื่อมั่น 0.05 กับพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัย (P-value 0.001), การขับเร็ว (P-value 0.04), การไม่มีใบขับขี่ (P-value 0.04) และการดื่มเหล้า (P-value 0.003) ผู้ที่เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมี ความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีขนาด 100 CC และพบว่าผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 15 ปี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 7.1 อายุต่ำสุด 9 ปี สูงสุด 82 ปี

ข้อเสนอแนะในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ควรมีมาตรการในการควบคุมการขับขี่ของผู้ที่อายุน้อย ผู้ขับขี่ที่เริ่มการขับขี่ครั้งแรก หรือหากต้องขับขี่ควรมีมาตรการในการฝึกอบรมตั้งแต่ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น ,ระบบการขนส่งสาธารณะที่สนับสนุนการเดินทางของกลุ่ม นักเรียน นักศึกษา และผู้ประกอบการอาชีพรับจ้าง โดยภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับวัยทำงานต้องเข้ามีส่วนร่วม , การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพโดยเฉพาะกรณีการมีใบขับขี่ การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยและการโฆษณาที่ส่งเสริมการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในอายุ 15 ปี ซึ่งขับขี่ได้รถขนาด 90 CC. แต่ในความเป็นจริงขณะนี้ไม่มีรถจักรยานยนต์ที่มีขนาด 90 CC แล้ว เห็นควรปรับปรุงกฎหมายใหม่หรือ กำหนดช่วงอายุของเด็กที่จะต้องสอบใบขออนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้นหรือไม่ และพบว่าผู้สูงอายุถึง 82 ปี เป็นผู้ขับขี่ และเกิดอุบัติเหตุ, ควรมีกฎหมายหรือข้อคิดเห็นเกี่ยวกับผู้สูงอายุที่จะขับขี่ยานพาหนะ หรือไม่

คำสำคัญ: อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์, สถิติอุบัติเหตุ, รถจักรยานยนต์, เมมาแล้วขับ, หมวกนิรภัย, พฤติกรรมเสี่ยง.

Abstracts

The role of determinants behind motorcyclist accidents in Thailand

Silikull Kulleab

The motorcyclist major road traffic accident consisting of 70% and increasing of motorcycle registry cause effects to the number of accident injury and dead road traffic accident in Thailand. Determinants of high risky behavior, vehicle and environment help clarify the nature of accidents. The aim of study to Determine of rider's behaviors, high risk traffic group, risky environment, risky vehicle, relation among risky riding behavior and motorcycle traffic accident, exclusive summary for policy maker.

Methodology is survey of sample size in 12 hospitals on 12 province, 1,200 patients collect data by deeply interview questionnaire of motorcyclist traffic accident, result of percent and chi-square test. The result show on motorcyclist accident on straight road 61.9% mainly road 29.9% sub-district road 24.8% high risk motorcycle traffic accident in youth (19-30 years 37%)(below 15 years 7%),high risk in male minimum of 9 years and maximum of 82 years, occupation of labors 46% and students 22%, first driving mean 15 years old, owner training 54.3%, non-licenses 64.3%.The high risk behavior on drinking alcohol before driving 31.6%,non- helmet 78.9%,high speed more than 80 km/hr 31.1%,time of drinking alcohol and high speed on 16.00-24.00 pm 41.2%.The high risk vehicle of engine 100 CC 38.5%, relation of speed theme advertising. Severity of motorcyclist accident have dead case 20 case 1.7%,cause of dead on arm and legs injuries 56.3%, head and neck injuries 37.4%(15 case and non-helmet),non-helmet 19 case 95%.The majors of crash is single crash 44.1% because high speed 32%, drinking alcohol 42.2%,non-helmet 82.2%,one hand driving 4% and drinking person will non-helmet 100% on single crash .The correlation admit patients ($p<0.5$) of non-license, non- helmet, drinking alcohol and converse driving. Drinking alcohol relation ($p<0.5$) of non-helmet, speed, non-open light driving. Cause of dead relation ($p<0.5$) of non-helmet, speed and non-license. Thus, corresponding driving license coverage, enforcement risky driving behavior (youth motorcyclist, non-helmet, alcohol driving, non-licenses). The correlation of dead case on drinking alcohol, on-helmet, on-licenses and speed.

The study show on relation of drinking alcohol, speed on driving, younger driving, non-licenses. The government will support materials of prevention laws and strong enforcement. The programs of licenses training will strong on new-driver change engine laws 90 cc to 100 cc and change beginning licenses 15 years old to 18 years.

Keys Words: Road traffic accident, Motorcyclist accident, The number of road traffic accident, Drink and drive, The helmet, Risk behaviors on motorcyclist

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
คำนำ	ข
บทคัดย่อ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ง-1
สารบัญภาพ	ง-4
บทนำ	1
การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	5
ระเบียบวิธีวิจัย	13
ผลการศึกษาวิจัย	15
วิเคราะห์ผล	63
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	66
หนังสืออ้างอิง	จ

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของเพศผู้วัยที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจำแนกตามรายจังหวัด	16
ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามกลุ่มอายุและจังหวัด	17
ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามระดับการศึกษาและจังหวัด	18
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามสถานภาพสมรสและจังหวัด	19
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำแนกตามอาชีพและจังหวัด	20
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามสีรถและจังหวัด	20
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามยี่ห้อและจังหวัด	21
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามช่วงอายุของการใช้งานและจังหวัด	22
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรุ่นและจังหวัด	23
ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามรายจังหวัดและจำนวนซีซีของรถจักรยานยนต์	24
ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามผู้ซื้อและจังหวัด	25
ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามวิธีการซื้อและจังหวัด	26
ตารางที่ 13 แสดงการจ่ายผ่อนค่างวดรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์จำแนกตามรายจังหวัด	27
ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนโดยจำแนกตามจำนวนส่งรายเดือนและจังหวัด	28
ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนจำแนกตามจำนวนเดือนที่ผ่อนและจังหวัด	29
ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจราจร โดยจำแนกตามรายจังหวัดและวัตถุประสงค์ในการซื้อรถจักรยานยนต์	30
ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามอายุที่ขับขี่ครั้งแรกและจังหวัด	31
ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามผู้สอนขับขี่และจังหวัด	32
ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่และจังหวัด	33
ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามช่วงอายุที่ได้รับใบขับขี่ครั้งแรกและจังหวัด	34
ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของระยะเวลาการมีใบขับขี่ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามจังหวัด	35
ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการมี พ.ร.บ. และจังหวัด	36
ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการถูกดำเนินคดีมาแล้วกี่ครั้งที่ผ่านมาและจังหวัด	36

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่ 24	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการดื่มสุราและจังหวัด	37
ตารางที่ 25	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการเคยถูกจับในกรณีไม่สวมหมวกนิรภัยและจังหวัด	38
ตารางที่ 26	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้อยู่โดยจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและจังหวัด	39
ตารางที่ 27	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัยโดยจำแนกตามเหตุผลและจังหวัด	40
ตารางที่ 28	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยโดยจำแนกตามสีหมวกและจังหวัด	40
ตารางที่ 29	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยโดยจำแนกตามประเภทของหมวกและจังหวัด	41
ตารางที่ 30	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการเปิดไฟหน้ารถและจังหวัด	41
ตารางที่ 31	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการตัดแปลงรถจักรยานยนต์และจังหวัด	42
ตารางที่ 32	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามความเร็วและจังหวัด	43
ตารางที่ 33	แสดงจำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ครั้ง)ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	43
ตารางที่ 34	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและความรุนแรงของการบาดเจ็บ	44
ตารางที่ 35	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรายจังหวัดและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	45
ตารางที่ 36	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดและพฤติกรรมเสี่ยง	46
ตารางที่ 37	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกการจับคู่ตามช่วงเวลาที่เกิดและพฤติกรรมเสี่ยง	47
ตารางที่ 38	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรายจังหวัดและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	48
ตารางที่ 39	แสดงจำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและจำนวนผู้โดยสาร	49
ตารางที่ 40	แสดงจำนวนและร้อยละความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัด	50
ตารางที่ 41	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและสภาพถนน	51
ตารางที่ 42	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกรายจังหวัดและพื้นผิวถนน	52
ตารางที่ 43	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและลักษณะของถนน	53
ตารางที่ 44	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและประเภทของถนน	54

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่ 45 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกรายตามจังหวัดและการฝึก ผ่อนก่อนการขับขี่	55
ตารางที่ 46 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามรายจังหวัดและการขับขี่ ติดต่อกันโดยไม่ได้พัก	56
ตารางที่ 47 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและการทานยา ก่อนการขับขี่	56
ตารางที่ 48 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและการขับขี่มือ เดียว	57
ตารางที่ 49 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและจำนวนวัน นอนรักษาในโรงพยาบาล	57
ตารางที่ 50 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามรายจังหวัดสถานภาพจำหน่าย จากโรงพยาบาล	58
ตารางที่ 51 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและอวัยวะที่บาดเจ็บ	59
ตารางที่ 52 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามรายจังหวัดและจำนวน ค่าใช้จ่าย	60
ตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละรายละเอียดยของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต	60
ตารางที่ 54 จำนวนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและอวัยวะทางการบาดเจ็บ	61
ตารางที่ 55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง	62
ตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกิน 80 กม/ชม.จำแนกตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	63
ตารางที่ 57 จำนวนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและอวัยวะทางการบาดเจ็บ	63
ตารางที่ 58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ การขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง	64

สารบัญญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 1	กรอบแนวคิดการวิจัย	4
รูปที่ 2	กราฟแสดงร้อยละของเพศผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรโดยจำแนกรายจังหวัด	15
รูปที่ 3	กราฟแสดงร้อยละจำแนกตามกลุ่มอายุของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัด	16
รูปที่ 4	กราฟแสดงร้อยละผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ตามระดับการศึกษาจำแนกตามรายจังหวัด	17
รูปที่ 5	กราฟแสดงร้อยละผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์จำแนกตามสถานภาพการสมรสโดยจำแนกรายจังหวัด	18
รูปที่ 6	กราฟแสดงร้อยละจำแนกผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ตามอาชีพโดยจำแนกรายจังหวัด	19
รูปที่ 7	กราฟแสดงร้อยละผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ที่ไม่จำแนกรายจังหวัด	21
รูปที่ 8	กราฟร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามช่วงอายุของการใช้งานของรถจักรยานยนต์	22
รูปที่ 9	กราฟที่ 8 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรุ่น	23
รูปที่ 10	กราฟที่ 9 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามจำนวนซีซีของรถจักรยานยนต์	24
รูปที่ 11	กราฟที่ 10 แสดงร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามผู้ซื้อ	25
รูปที่ 12	กราฟที่ 11 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามวิธีการซื้อ	26
รูปที่ 13	กราฟที่ 12 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนโดยจำแนกตามจำนวนเงินค่างวด	27
รูปที่ 14	กราฟที่ 13 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนจำแนกตามจำนวนเงินส่งรายเดือน	28
รูปที่ 15	กราฟที่ 14 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนโดยจำแนกตามจำนวนเดือนที่ผ่อน	29
รูปที่ 16	กราฟที่ 15 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการรถ	30
รูปที่ 17	กราฟที่ 16 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามอายุที่ขับขี่ครั้งแรก	31
กราฟที่ 17	ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามผู้สอนขับขี่	32
กราฟที่ 18	แสดงร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่	33
กราฟที่ 19	ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงอายุของการมีใบขับขี่ครั้งแรก	34
กราฟที่ 20	แสดงร้อยละของระยะเวลาการมีใบขับขี่ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	35
กราฟที่ 21	ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการดื่มสุรา	37
กราฟที่ 22	ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้อย่างจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย	38

สารบัญรูปภาพ(ต่อ)

กราฟที่ 23 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัยจำแนกตามเหตุผล	39
กราฟที่ 24 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามความเร็ว	42
กราฟที่ 25 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตาม ความรุนแรงของการบาดเจ็บ	44
กราฟที่ 26 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตาม ช่วงเวลา	45
กราฟที่ 27 ร้อยละของผู้ขับขีที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดและพฤติกรรมเสี่ยง	46
กราฟที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขีที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกการจับคู่ตามช่วงเวลาที่เกิดและ พฤติกรรมเสี่ยง	47
กราฟที่ 29 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	48
กราฟที่ 30 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามจำนวนผู้โดยสาร	49
กราฟที่ 31 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามสภาพถนน	50
กราฟที่ 32 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามพื้นผิวถนน	51
กราฟที่ 33 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามลักษณะถนน	52
กราฟที่ 34 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามประเภทของถนน	53
กราฟที่ 35 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการขับรถติดต่อกันโดยไม่ได้ พัก	54
กราฟที่ 36 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามสภาพที่ออกจากโรงพยาบาล	58
กราฟที่ 37 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุอวัยวะที่ได้รับการบาดเจ็บโดยจำแนกตาม	59

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรยังเป็นปัญหาสำคัญของโลก เนื่องจากเป็นสาเหตุของความสูญเสียที่เกิดขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยเฉพาะในประชากรกลุ่มเสี่ยงโดยทั่วไป เช่น คนเดินถนน คนใช้รถจักรยานยนต์ รถยนต์และผู้โดยสาร โดยเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชากรโลกต้องเสียชีวิตปีละกว่า 1.2 ล้านคน บาดเจ็บและพิการปีละกว่า 50 ล้านคน ดังนั้นในการประชุมระดับรัฐมนตรีทั่วโลกเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 1 ณ กรุงมอสโก มีการประกาศเจตนารมณ์ว่า “ถึงเวลาแล้วที่ต้องมีการลงมือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจัง” (คำประกาศ ณ.กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย วันที่ 20 พฤศจิกายน 2552) ในการนี้ยังมีการเรียกร้องให้องค์การสหประชาชาติประกาศให้ ปี 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งการลงมือปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยมีเป้าหมายจะลดอุบัติเหตุทางถนนถึงระดับที่คาดการณ์ไว้ภายในปี 2020 จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่ทุกๆ ประเทศมุ่งหวังที่จะป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างแท้จริง เพื่อลดการบาดเจ็บ ความสูญเสีย ที่เกิดขึ้น โดยพบว่าในประเทศที่กำลังพัฒนาส่วนมากรวมทั้งประเทศไทย มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ในอัตราที่สูงกว่าอุบัติเหตุจากยานพาหนะอื่นๆ

ในส่วนของประเทศไทยนั้น การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด เป็นร้อยละ 51.6 ของอุบัติเหตุทั้งหมด โดยเมื่อเปรียบเทียบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุอื่นๆ พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรมีส่วนมากที่สุดถึง ร้อยละ 62.68 - 70.05 ของการเสียชีวิตจากทุกสาเหตุ จักรยานยนต์เป็น พาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 75.67 ของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งหมด (ข้อมูลบริษัทกลาง บาดเจ็บ ร้อยละ 95.61 เสียชีวิต ร้อยละ 94.65) โดยหากแยกพิจารณาผู้ขับขี่จักรยานยนต์กับผู้ขับขี่รถประเภทอื่นๆ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ยังคงสูงที่สุดถึงร้อยละ 88.62 ของผู้ขับขี่ทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุและในผู้โดยสารก็เช่นเดียวกันสูงถึงร้อยละ 61.95 ของผู้โดยสารทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุ หากแยกพิจารณาจากข้อมูลของแต่ละกลุ่มอายุพบว่า 10 - 19 ปีมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น จากสถิติดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในเมืองไทยควรให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาด้านมอเตอร์ไซด์กับเยาวชนเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง แต่ฐานข้อมูลเชิงลึกของอุบัติเหตุมอเตอร์ไซด์ในด้านอื่นๆยังมีความจำกัด เช่นจากข้อมูลพบว่าร้อยละ 88.6 เป็นการขับรถโดยไม่มีใบขับขี่และไม่สวมหมวกนิรภัย ในด้านของช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดพบว่าช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ 15 - 19 ปี ร้อยละ 18.10 และอายุ 20 - 24ปี ร้อยละ 15.19 และกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี ประมาณร้อยละ 12 นอกจากนี้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 55.0 และบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 56.9 และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี แต่ยังไม่มียข้อมูลด้านความสัมพันธ์ของกลุ่มอายุเหล่านั้นต่อการขับรถที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ในด้านพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆพบว่าสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยเพียง ร้อยละ 3.1 ของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และในเด็กต่ำกว่า 15 ปี

เกิดอุบัติเหตุ ที่อวัยวะศีรษะและคอมากที่สุด ร้อยละ 45.1 ส่วนในกลุ่มอายุมากกว่า 15 ปี มีสัดส่วนการบาดเจ็บ ร้อยละ 92.1 (จากการศึกษาของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย:2551)

สถิติดังกล่าวจะเห็นว่าการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องลงมือทำอย่างเร่งด่วนทั้งในด้านการค้นหาองค์ความรู้ในด้านวิชาการ และการบริหารจัดการองค์ความรู้ให้นำไปสู่การใช้งานในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอย่างแท้จริง แต่ในปัจจุบันองค์ความรู้เหล่านี้ไม่จะเป็นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์กับเยาวชนในประเด็นต่างๆยังมีอย่างจำกัดในกลุ่มของการรณรงค์การสวมหมวก นิรภัย การเก็บสถิติเพื่อเฝ้าระวังการสวมหมวก นิรภัย ด้านข้อมูลเชิงลึกความสัมพันธ์ต่างๆต่อการเกิดอุบัติเหตุ จราจรจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจไม่เพียงพอในการแก้ปัญหามอเตอร์ไซด์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งการวิจัยและจัดการองค์ความรู้เหล่านั้นยังมีการทำกันอย่างแยกส่วนระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทำให้ไม่มีใครมองเห็นภาพรวมทั้งหมดของประเทศว่ายังมีองค์ความรู้ใดที่ต้องทำการวิจัยเพิ่มเติม และองค์ความรู้ใดต้องขับเคลื่อนต่อไปในเชิงนโยบายเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ จากการวิเคราะห์ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของข้อมูล Injuries Surveillance (IS) ของจังหวัดขอนแก่นพบว่าตั้งแต่ ปี 1997-2008 พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดขอนแก่น จราจรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ายานพาหนะชนิดอื่นๆ โดยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุปีละประมาณ 75.87% - 81.60%โดยส่วนมากมีอาชีพรับจ้างเป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมาเป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา โดยเมื่อพิจารณาถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่พบว่ามีอัตราการเมาแล้วขับสูงถึง 36.64% - 45.89% และพบว่ามีอัตราตายในกลุ่มเมาแล้วขับสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีการดื่มแอลกอฮอล์ทุกๆปี ในส่วนของการสวมหมวกนิรภัยพบว่าส่วนมากผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง 72.16% - 86.43%และพบว่ามีอัตราการตายในกลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์ต่ออัตราการตายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 0.05

โครงการวิจัย การศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ นี้ เป็นการวิจัยที่มุ่งเน้นค้นหาองค์ความรู้ที่มีความเกี่ยวข้อง ช้องในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และปัญหาการใช้รถจักรยานยนต์ โดยอาศัยกระบวนการวิเคราะห์ และสังเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจากแหล่งข้อมูลของโรงพยาบาล 12 จังหวัด เพื่อศึกษาสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์แบบสอบถามผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรภายใน 24 ชั่วโมงก่อนถึงโรงพยาบาล กรณีศึกษาผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยใน โรงพยาบาลประจำจังหวัด ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดจันทบุรี จังหวัดชลบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพิษณุโลก เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาพปัญหาและปัจจัยสาเหตุการบาดเจ็บ ตลอดจนเพื่อเป็นแนวทางในการวางแผน ควบคุม ป้องกัน ปัญหาการบาดเจ็บและ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และ รวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เพื่อค้นหาช่องว่างทางวิชาการที่ต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมในประเทศ หรือขอเสนอแนะในการจัดการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ รวมทั้งส่งเสริมในองค์ความรู้ที่มีการใช้ในพื้นที่แล้วมีบทเรียนที่ประสบผลสำเร็จในมิติต่างๆที่สอดคล้องในการแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุชนิดที่เกี่ยวข้องของรถจักรยานยนต์ ว่าควรทำสิ่งใดเพิ่มเติม

หรือสิ่งใดควรมีการพัฒนาเพิ่มเติม นอกจากนี้ยังเป็นการค้นหาและเชื่อมเครือข่ายการทำงานด้านการแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. วิเคราะห์หาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหล่านั้นต่อการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงในการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. ค้นหาข้อเสนอแนะด้านการวางแผน นโยบายและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกรณีรถจักรยานยนต์

ขอบเขตในการศึกษาวิจัย

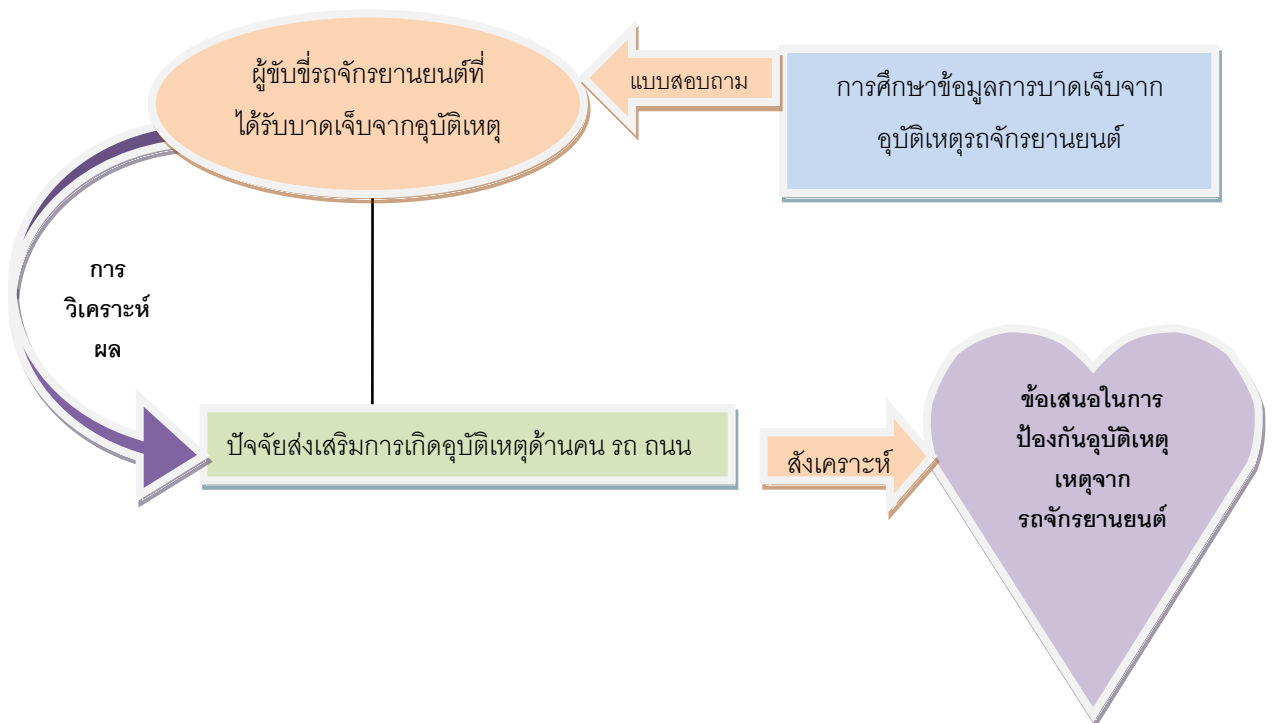
1. ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ภายใน 24 ชั่วโมงก่อนถึงโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยในที่เกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินของโรงพยาบาล 12 แห่ง
2. สถานที่โรงพยาบาลประจำจังหวัดที่เข้าร่วมโครงการ ในโรงพยาบาล 12 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดจันทบุรี จังหวัดชลบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพิษณุโลกจำนวน 1,200 คน
3. การเก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงจากคณะทำงาน 12 จังหวัด ข้อมูล IS และผู้เชี่ยวชาญ โดยเก็บข้อมูลผู้ขับขี่โรงพยาบาลละ 100 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ป่วยนอก 30 คนผู้ป่วยใน 70 คน
4. ขอบเขตด้านข้อมูลในการศึกษาวิจัย ครอบคลุม
 - 4.1 ด้านประชากร เช่น เพศ ประเภทผู้ป่วย กลุ่มอายุ การศึกษา สถานภาพ อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 4.2 ข้อมูลด้านยานพาหนะ เช่น การมี พ.ร.บ. การซื้อรถจักรยานยนต์ การดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ฯลฯ
 - 4.3 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรง จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ฯลฯ
 - 4.4 ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงและสภาพแวดล้อมขณะเกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพถนน ความเร็ว เมาแล้วขับ การรับประทานยา การขับรถมือเดียว ฯลฯ
 - 4.5 ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนั้น เช่นลักษณะของอุบัติเหตุ ฯลฯ
 - 4.6 ข้อมูลในการสวมหมวกนิรภัย
 - 4.7 การวินิจฉัยโรค เช่น ความรุนแรง รหัสโรคที่เกี่ยวข้องกับอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ระยะเวลานอนโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการรักษา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ข้อค้นพบเกี่ยวกับสภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

2. ทราบปัจจัยที่นำมาสู่พฤติกรรมเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหล่านั้น
3. ข้อเสนอเชิงนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน กรณีรถจักรยานยนต์
4. จังหวัดที่เข้าร่วมโครงการเรียนรู้กระบวนการในการจัดเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การนำกระบวนการดังกล่าวมาปรับใช้ในงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์

ในช่วงต้นทศวรรษ 1960 เริ่มมีการพูดถึงเรื่องของอุบัติเหตุจราจร โดยมีการพูดถึงในกลุ่มของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่งและจราจร โดยประเทศส่วนมากรวมเข้าไว้ในแผนการขนส่งและจราจร แต่เรื่องของอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องของงานด้านสาธารณสุขโดยแท้ การป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่ดีขึ้น จะทำให้ ด้านการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลลดลง ต่อมาจึงมีการตั้งหน่วยงานที่ดูแลเฉพาะขึ้นในหลายประเทศ จากรายงานสรุปย่อสถานการณ์โลกในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร พบว่าในแต่ละปี มีการประมาณการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรถึง 1.2 ล้านคนทั่วโลก และมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บมากกว่า 50 ล้านคนทั่วโลก และมีการคาดการณ์ว่าตัวเลขเหล่านี้จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นกว่า 65% ภายใน 20 ปีข้างหน้า เว้นเสียแต่ว่าจะมีพันธกิจใหม่ๆ เพื่อการป้องกัน (รายงานโลกเรื่องการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน ฉบับสรุปย่อ 2004) แนวโน้มในช่วงปี 2543-2563 มีการคาดการณ์ว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรลดลง 30% แต่ในทางตรงกันข้ามในประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นถ้าปราศจากการดำเนินการที่เหมาะสม จากรายงานการเปลี่ยนแปลงของการจัดอันดับสาเหตุของโรคและการบาดเจ็บในโลก(DAILY: Disability-adjusted life year) สำหรับ 10 อันดับแรกของสาเหตุที่ก่อให้เกิดภาวะเรื่องความเจ็บไข้ได้ป่วยทั่วโลก เปรียบเทียบในปี 2533 กับปี 2563

	ปี 2533	ปี 2563
อันดับ 1	โรคติดเชื้อระบบทางเดินหายใจ	โรคหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน
อันดับ 2	อหิวาตกโรค	โรคซึมเศร้าอย่างรุนแรง
อันดับ 3	ภาวะการเสียชีวิตแรกคลอด	การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน
อันดับ 4	โรคซึมเศร้าอย่างรุนแรง	โรคไข้มองอักเสบ
อันดับ 5	โรคหัวใจล้มเหลวเฉียบพลัน	โรคปอดบวม
อันดับ 6	โรคไข้มองอักเสบ	โรคติดเชื้อระบบทางเดินหายใจ
อันดับ 7	วัณโรค	วัณโรค
อันดับ 8	โรคหัด	สงคราม
อันดับ 9	การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน	อหิวาตกโรค
อันดับ 10	โรคพิษการแต่กำเนิด	โรคภูมิคุ้มกันบกพร่อง(HIV)

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในประเทศที่กำลังพัฒนา เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทางของประชาชนในกลุ่มประเทศเหล่านั้น ตรงกันข้ามในประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์น้อยที่สุดจากการใช้รถแต่ละชนิดในประเทศ ปัญหาที่เป็นสาเหตุลำดับต้นๆของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนล้วนเป็นปัญหาที่สามารถป้องกันได้ เช่น การขับรถเร็ว เมาแล้วขับ, ฝ่าฝืนวินัยจราจร, และการไม่ใช้อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย

ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีที่นั่งสำหรับเด็กในรถเป็นต้น จึงทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถแล้วเกิดการบาดเจ็บรุนแรง การนำรถที่หมดสภาพขาดการตรวจสอบสภาพมาใช้บนท้องถนน เป็นต้น

สำหรับในประเทศไทยอุบัติเหตุจากรถเป็นปัญหาสาธารณสุขที่คร่าชีวิตคนไทยมายาวนาน โดยเฉพาะในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาจาก 5.7 คนต่อแสนคนต่อปี เป็น 21.3 คนต่อแสนคนต่อปี นั่นคือเพิ่มสูงขึ้นกว่า 4 เท่าตัว ยิ่งแนวโน้มของการเติบโตทางเศรษฐกิจมีการเพิ่มสูงขึ้นเท่าใด การเกิดอุบัติเหตุจากรถยิ่งเพิ่มสูงขึ้นตามมา สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วง ปี 2547-2550 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจากรถในช่วงเวลาดังกล่าวมีแนวโน้มลดลงโดยจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 124,530 ในปี 2547 เป็น 101,752 ครั้งในปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 18.29 ในขณะที่อัตราการเกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตก็มีแนวโน้มลดลงเช่นเดียวกัน อัตราการบาดเจ็บต่อแสนประชากรมีจำนวนลดลงจาก 151.94 เป็น 125.37 คิดเป็นร้อยละ 17.49 และอัตราการบาดเจ็บต่อยานพาหนะจดทะเบียนหนึ่งหมื่นคัน ลดลงจาก 4,565.59 เป็น 3,084.85 คิดเป็นร้อยละ 32.43 อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรในช่วงเวลาเดียวกันมีจำนวนลดลงจากอัตรา 22.21 เป็น 19.82 คิดเป็นร้อยละ 10.97 และอัตราการเสียชีวิตต่อยานพาหนะจดทะเบียนหนึ่งหมื่นคัน ลดลงจาก 667.45 เป็น 487.62 คิดเป็นร้อยละ 26.94 (แหล่งที่มาของข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติกรมการขนส่งทางบก, สำนักงานทะเบียนราษฎร์) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าจากการให้ความสำคัญกับมาตรการด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศส่งผลให้เกิดการลดลงของอุบัติเหตุทางถนนได้จริงและมีความจำเป็นจะต้องมีการดำเนินการต่อไปเพื่อเป้าหมายในการลดความสูญเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถทางถนน นอกจากนี้ ในภาวะด้านสถิติอุบัติเหตุจากรถในประเทศไทย พบว่าอุบัติเหตุจากรถเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญที่สุดของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวัยทำงาน ช่วงอายุ 15-45 ปี ที่เป็นกำลังหลักของประเทศ เห็นได้ชัดว่าสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของคนกลุ่มนี้มาจากอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งนำความสูญเสียมาสู่สังคมไทยทางเศรษฐกิจปีละ 106,994-115,932 ล้านบาท พิกัดสะสม 65,000 คนในปี 2545 เสียชีวิตปีละประมาณ 14,000 คน โดยมีอัตราการตายด้วยอุบัติเหตุจากรถทางบกอยู่ในระดับสูงและค่อนข้างคงที่ สาเหตุสำคัญจากเมาแล้วขับเพิ่มขึ้น และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 200,000 คนต่อปี และได้รับอันตรายถึงขั้นเสียชีวิตเฉลี่ยวันละ 18 คน (แผนพัฒนาแห่งชาติฉบับที่ 10,2550) จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุจากรถส่วนมากเกิดจากกรณีรถจักรยานยนต์ (ประมาณร้อยละ 70-80) ซึ่งใกล้เคียงกับจำนวนการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่เป็นสัดส่วนสูงที่สุดในการจดทะเบียนรถทั้งหมดในประเทศ เมื่อเปรียบเทียบ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรกับการบาดเจ็บจากสถิติอุบัติเหตุอื่นๆพบว่า อุบัติเหตุจากรถเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด เป็นร้อยละ 51.6 ของอุบัติเหตุทั้งหมด โดยเมื่อเปรียบเทียบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ พบว่าอุบัติเหตุจากการจราจรมีสัดส่วนมากที่สุดถึง ร้อยละ 62.68-70.05 ของการเสียชีวิตจากทุกสาเหตุ **รถจักรยานยนต์เป็น พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 75.67** ของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งหมด โดยหากแยกพิจารณาผู้ขับขี่จักรยานยนต์ก็ยังคงสูงที่สุด ร้อยละ 88.62 ของผู้ขับขี่ทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุและผู้โดยสาร เป็นร้อยละ 61.95 ของผู้โดยสารทั้งหมดที่เกิดอุบัติเหตุ และกลุ่มอายุ 10-19 ปีมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นจากสถิติดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในเมืองไทยควรให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาด้านการใช้รถจักรยานยนต์เป็นอย่างยิ่งเนื่องจากมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง นอกจากนี้ร้อยละ 88.6 เป็นการ

ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่และไม่สวมหมวกนิรภัยช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ 15-19 ปี ร้อยละ 18.10 และอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 15.19 และกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี ประมาณร้อยละ 12 นอกจากนี้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตจากจักรยานยนต์ ร้อยละ 55.0 และบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 56.9 และมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และมีช่วงเวลาเดือนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในเดือน มิ.ย.-กย. โดยมีสัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยเพียง ร้อยละ 3.1 ของเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด และในเด็กต่ำกว่า 15 ปีเกิดอุบัติเหตุ และได้รับบาดเจ็บของ อวัยวะที่ศีรษะและคอมากที่สุด ร้อยละ 45.1 ส่วนในกลุ่มอายุมากกว่า 15 ปีมีสัดส่วนการบาดเจ็บ ร้อยละ 92.1 และ เสียชีวิต 7.91 โดยมีแนวโน้มการเสียชีวิตลดลงแต่การบาดเจ็บยังมีแนวโน้มสูงขึ้นเล็กน้อย กลุ่มอายุที่เกิดสูงสุดคืออายุ 15-19 ปี ร้อยละ 20.5 (ช่วง 15-29 ปี สูงถึง 50.7) (การศึกษาของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย:2551)

เนื่องจากในประเทศไทย รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดในกลุ่ม อายุมากกว่า 15 ปี ร้อยละ 79.8 ของอุบัติเหตุทั้งหมดโดยผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 87.1 ดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ 44.9 ผู้ใช้จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 90 ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 87.1 และผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 94.1 โดยพบว่าผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราการเสียชีวิตเป็น 2 เท่า ของผู้ที่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มอายุ 15-24 ปี สวมหมวกนิรภัยค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะช่วงอายุ 15-19 ปี มีอัตราการขับขี่มากที่สุดแต่สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ เมื่อเปรียบเทียบการบาดเจ็บพบว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ ร้อยละ 52.9 และผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะร้อยละ 80.6 จากสถิติดังกล่าวจะเห็นว่าการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องลงมือทำอย่างเร่งด่วนทั้งในด้านการค้นหาองค์ความรู้ในด้านวิชาการ และการบริหารจัดการองค์ความรู้ เพื่อนำไปสู่การใช้งานในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอย่างแท้จริง อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย หนึ่งในสี่ เกิดขึ้นโดยลำพัง ที่พบบ่อยที่สุดคือ การล้มหรือวิ่งออกนอกถนน การดื่มแอลกอฮอล์ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุชนิดนี้เพิ่มขึ้น 2 เท่า ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มักสวมหมวกนิรภัยลดลงครึ่งหนึ่ง เนื่องจากมีสถิติสูงการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงมีส่วนกระทบต่อการลดสถิติการลดอุบัติเหตุภาพรวมค่อนข้างมาก(ผลการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน: 2547-2550)

จากการศึกษาของ ธวัชชัย เทียมกลาง โรงพยาบาล ศูนย์ขอนแก่นเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์พบว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยที่สามารถช่วยป้องกันการสูญเสียชีวิตได้ 1.6 เท่าและป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะถึง 3.6 เท่าเมื่อเทียบกับการไม่สวมหมวกนิรภัยโดยจากการศึกษาพบว่า ปัจจัยเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงที่ต้นคอ(กระดูกหัก ,ข้อเคล็ด,และหรือร่วมกับไขสันหลังบริเวณคอได้รับบาดเจ็บ)ได้แก่ อายุที่มากกว่า 40ปี และการดื่มสารแอลกอฮอล์ ทั้งๆที่กว่าทศวรรษแล้วที่มีการประกาศบังคับใช้กฎหมายเรื่องหมวกนิรภัยให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จะต้องสวมใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ แต่พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ยังมีอัตราส่วนที่ค่อนข้างสูง สอดคล้องกับการรายงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2550 พบอัตราส่วนของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงถึง 54.08% ในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดและเพิ่มขึ้นจากปี 2549 และนอกจากนี้จากรายงานดังกล่าวยังพบว่ามียุวกกลุ่มเยาวชนอายุต่ำกว่า 15 ปี ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในสัดส่วนที่ค่อนข้างมาก และเด็กเหล่านี้มีไม่น้อยที่ดื่มสุรา ทั้งที่ตาม

กฎหมายไม่อนุญาตให้เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือ ซ้อมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ และเด็กที่บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 90

หลักการพื้นฐานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์

ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยการมองภาพของอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสาธารณสุขของประเทศ “พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน” สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยที่ร้อยละ 94 ของอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ที่ใช้รถใช้ถนน ข้อมูลจากสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรพบว่าส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมก้าวร้าวเกินกำหนด การขับตัดหน้ากระชั้นชิด และเมาสุราตามลำดับ สาเหตุหลักที่สำคัญที่ส่งเสริมการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ ความพร้อมที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ โดยสภาพร่างกาย การรับรู้ และวุฒิภาวะของผู้ขับขี่ที่ต้องบังคับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดและสมรรถนะสูง (ตำนานอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ,2550) จากปัญหาดังกล่าวจะเห็นว่าการจะแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ต้องมองให้ครอบคลุมทุกด้าน ทำให้ต้องมีแนวทางในการบริหารจัดการที่เป็นวิทยาศาสตร์เป็นหลักและบูรณาการสหสาขาที่เกี่ยวข้องเช่น แพทย์ วิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ พฤติกรรมศาสตร์ สังคมศาสตร์ ระบาดวิทยา เศรษฐศาสตร์และวิชาการสาขาอื่นๆ โดยมีแนวทางดังนี้

1. อาศัยการสำรวจติดตามเพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยกระบวนการเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ รวมทั้งติดตามเฝ้าระวังปัญหาหรือผลสืบเนื่องอย่างครอบคลุม
2. กระบวนการในการวิจัย เพื่อค้นหาองค์ความรู้ สาเหตุ ปัจจัยต่างๆ ที่เพิ่มความเสี่ยง หรือปัจจัยที่อาจขยายผลได้โดยอาศัยการเข้าแทรกแซงอย่างเหมาะสม
3. แสวงหาวิธีการป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร โดยกำหนดรูปแบบวิธีการที่เหมาะสมโดยเฉพาะด้านที่เน้นพฤติกรรมของมนุษย์ รวมทั้งการติดตาม ประเมินผล โครงการดังกล่าว
4. การช่วยเหลือในการปฏิบัติงานโดยกระบวนการในการโน้มน้าวนโยบาย ในการยอมรับเอาการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นประเด็นปัญหาที่สำคัญ เอาแนวทางที่ได้รับการยอมรับไปปฏิบัติเป็นนโยบาย
5. การส่งเสริมให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพ และความร่วมมืออย่างกว้างขวาง ในทุกๆ ด้าน

นอกจากแนวคิดในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรดังกล่าวแล้ว ปัจจุบันยังมีแนวคิดที่ส่งเสริมให้เกิดขึ้นเป็นองค์ความรู้ใหม่ในการเปลี่ยนแปลงแนวคิดในการป้องกันอุบัติเหตุการจราจร จากรายงานฉบับย่อของการรายงานสถานการณ์โลกในการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน ของ WHO ที่แปลและจัดพิมพ์โดย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้นำเสนอการเปลี่ยนแปลงแนวคิด เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันและถูกต้องของประชากรโลกในการดำเนินงานการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

1. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้และคาดการณ์ได้ มันเป็นปัญหาที่มนุษย์สร้างขึ้นที่สามารถแก้ไขด้วยการวิเคราะห์อย่างมีเหตุผลและด้วยมาตรการที่เหมาะสม

2. ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นที่ประกอบด้วยหลายภาคส่วนและเป็นประเด็นปัญหา ด้านสาธารณสุข ทุกภาคส่วน รวมทั้ง ภาคสาธารณสุข จำเป็นที่จะต้องเข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างเต็มตัวด้วยความรับผิดชอบ กิจกรรมและสนับสนุนเพื่อการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

3. การผิดพลาดโดยปกติของผู้ขับขี่และพฤติกรรมโดยปกติของผู้เดินเท้าจะต้องไม่นำไปสู่การเสียชีวิต และการบาดเจ็บอย่างรุนแรง ระบบจราจรควรต้องช่วยเหลือผู้ใช้รถใช้ถนนในการรับมือกับสภาพเงื่อนไขต่างๆ ที่เรียกร่องเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

4. ความมีจุดอ่อนของร่างกายมนุษย์ ควรต้องเป็นข้อจำกัดของตัวแปรในการออกแบบสำหรับระบบ การจราจรและการจัดการเรื่องความเร็วเป็นเรื่องสำคัญยิ่ง

5. การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน คือประเด็นด้านความยุติธรรมทางสังคม การปกป้องที่เท่าเทียมกันแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ทุกคนควรจะต้องเป็นเป้าหมายหลัก เนื่องจากผู้ใช้ยานพาหนะที่ไม่ใช่ยานยนต์ต้องแบกรับภาระความเสี่ยงและการบาดเจ็บทางถนนในสัดส่วนที่ไม่เหมาะสม

6. การถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศที่มีรายได้สูงไปสู่ประเทศที่มีรายได้ต่ำ จำเป็นที่จะต้องให้เหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นและจะต้องสนองต่อความต้องการของท้องถิ่นที่ยืดการวิจัยเป็นหลัก

7. ความรู้ของท้องถิ่นเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้ผู้ปฏิบัติได้รับทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาของท้องถิ่น

ในกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุในเมืองไทย มีการใช้ตารางของ Haddon (The Haddon matrix) กันอย่างกว้างขวาง เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆดังนี้

ช่วงเวลา		ปัจจัยต่าง ๆ		
		มนุษย์	ยานพาหนะและอุปกรณ์	สิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ	การป้องกันอุบัติเหตุรถชนกัน	ข้อมูลทัศนคติ ความอ่อนเปลี้ย การกวดขันของตำรวจ	ถนนที่มีคุณภาพ แสงสว่าง ระบบเบรก การช่วยเหลือ การจำกัดความเร็ว	การออกแบบถนน การออกแบบแปลนถนน การจำกัดความเร็ว สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกผู้เดินเท้า
ขณะเกิดเหตุ	การป้องกันการบาดเจ็บระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	การใช้เครื่องพันธนาการต่างๆ ความอ่อนเปลี้ย	สิ่งพันธนาการผู้ขับขี่ อุปกรณ์นิรภัยอื่นๆ การออกแบบป้องกันการชน	อุปกรณ์การป้องกัน การชนริมถนน
หลังเกิดเหตุ	การรักษาชีวิต	ทักษะในการปฐมพยาบาล การเข้าถึงสถานที่โดยคณะแพทย์กู้ภัย	ความสะดวกในการเข้าถึง ความเสี่ยงต่ออัตรชีวิต	อุปกรณ์การกู้ภัย ความแออัดคับคั่งของการจราจร

จากตารางHaddonสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มีองค์ประกอบหลายประการดังนี้

1. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ขาดความรู้และประสบการณ์ในการขับขี่จะเกิดปัญหาอุบัติเหตุมากกว่า ซึ่งจากการศึกษาวิจัยพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำนวนมาก มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-3 ปีเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับการมีใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและไม่เกิน 1 ปี มีจำนวนสูงถึงร้อยละ 39.20 แต่หากผู้ขับขี่ได้ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ที่ถูกต้องและมีประสบการณ์มากขึ้น เช่น การขับขี่เมื่อเกิดฝนตก ถนนลื่น มีคนหรือสัตว์ตัดหน้า การหยุดในกรณีฉุกเฉิน รวมทั้ง การลื่นที่ถูกต้องก็จะทำให้การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้รถจักรยานยนต์ลดลงเป็นอย่างมาก นอกจากนี้จำนวนคนซ้อนก็เป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น เนื่องจากน้ำหนักบรรทุกที่มากขึ้นจะทำให้การควบคุมและระยะการเบรกมีระยะที่ยาวขึ้น ซึ่งกฎหมายจราจรกำหนดให้มีการซ้อนได้ไม่เกิน 1 คนเท่านั้น และการซ้อนรถจักรยานยนต์ต้องเป็นแบบคร่อมเท่านั้นเพื่อให้เกิดการควบคุมรถที่ดีขึ้น

2. รถจักรยานยนต์ ปัจจุบันรถจักรยานยนต์ได้รับการพัฒนาให้มีสมรรถนะดีขึ้น ทั้งกำลังแรงม้าของเครื่องยนต์ที่สูงขึ้น รถมีขนาดเบาและมีความคล่องตัวสูง สามารถทำความเร็วได้มากขึ้น แต่ระบบความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยังไม่ได้รับการพัฒนาตามไปด้วย การโฆษณารถจักรยานยนต์จากผู้ผลิตและผู้จำหน่ายก็เน้นในเรื่องความแรง ความเร็ว และความสวยงามของตัวรถเป็นสำคัญ ซึ่งปัจจุบันถึงเวลาที่ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายต้องมาแข่งขันในเรื่องการติดตั้งพัฒนาอุปกรณ์ประกอบรถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่มากขึ้น

3. ถนนและสิ่งแวดล้อม การสร้างถนนที่ผ่านมาไม่ค่อยจะได้คำนึงถึงผู้ใช้ถนนอื่น นอกเหนือจากผู้ขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ที่ต้องการข้ามถนน ผู้ใช้รถเข็น ผู้พิการ ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ การสร้างถนนในเมืองไทยมุ่งออกแบบเพื่อรถยนต์ทั่วไป หรือรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ให้สามารถไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปัจจุบันการสร้างถนนต้องให้สิทธิกับผู้ด้อยโอกาสต่างๆทั้งคนเดินเท้า คนใช้รถเข็น รถจักรยาน รวมทั้งรถจักรยานยนต์ โดยการแยกพื้นที่การใช้ถนนในแต่ละกลุ่มให้ชัดเจน จึงจะเป็นการพัฒนาาระบบถนนให้มีความหลากหลายเกิดประโยชน์ทุกฝ่าย ลดการเกิดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ยังพบว่าการเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุแห่งการเสียชีวิต 75%ในประเทศกลุ่มยุโรปและมีอัตราสูงในประเทศกำลังพัฒนา โดยพบว่ามีหมวกนิรภัยสามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะถึงขนาดสาหัสและเสียชีวิตได้ราว 20 – 45 % และในช่วงที่ผ่านมาการใช้โทรศัพท์มือถือเป็นอีกสาเหตุหนึ่งเพิ่มขึ้นในการเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งการศึกษาดังกล่าวในประเทศไทยการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรด้านรถจักรยานยนต์ยังไม่มีการศึกษาที่ชัดเจนถึงความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยเคยมีการศึกษาของ วีระ กสานติกุล และคณะ พบว่าพฤติกรรมของคนขับเป็นสาเหตุที่พบบ่อยที่สุด โดยการดื่มแอลกอฮอล์เกี่ยวข้องถึงร้อยละ 30 ถัดมาคือการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม ทำให้การดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบระยะก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ จะมีปัจจัยที่มีการดำเนินการภายในประเทศเกี่ยวกับ ความเร็ว แอลกอฮอล์ หมวกนิรภัย การฝึกอบรมทักษะการขับขี่ เป็นต้น

บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชุมชน(วิโรจน์ บุรณตระกูล,ตำนานเรื่องอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์)

การดำเนินการแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย จะดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้ ต้องเน้นให้ความสำคัญต่อบทบาทหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ และสร้างจิตสำนึกให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนในท้องถิ่นให้ร่วมมือกัน จากการประชุมของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มีมติที่ประชุมให้เห็นว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งอยู่ใกล้ชิดกับประชาชน ให้ความสำคัญกับนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนโดย

1. กำหนดให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นกิจกรรมหลักที่สำคัญขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่จะต้องมีการจัดทำแผนการดำเนินการ(จัดทำแผนปฏิบัติงานและแผนงบประมาณ) เพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนเป็นประจำทุกปีงบประมาณ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในระดับพื้นที่และผลสัมฤทธิ์ในระยะยาว

2. ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายระดับจังหวัด อำเภอ/กิ่งอำเภอ มากขึ้น เช่น กำหนดให้นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด นายกเทศมนตรีเป็น รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ/กิ่งอำเภอ รวมทั้งกำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกรูปแบบเป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินการตามนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

3. มอบหมายให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดในฐานะฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบประสานงานกับท้องถิ่นจังหวัด เพื่อขอความร่วมมือให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ร่วมมือกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เป็นเจ้าภาพบูรณาการการจัดทำแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนระดับท้องถิ่น ทั้งนี้เพื่อความ เป็นเอกภาพของแผน ลดความซ้ำซ้อนของการสนับสนุนงบประมาณและหน่วยดำเนินการ

4. ปัญหาและอุปสรรคขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนพบว่าอุบัติเหตุจราจรส่วนมากเกิดในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในถนนสายรอง ซึ่งมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้น การแก้ปัญหาจำเป็นต้องให้ทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา โดยเฉพาะการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม ปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะเริ่มแรกคือ ปัจจุบันองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่วนใหญ่ยังไม่มีการจัดทำแผนอุบัติเหตุที่เป็นรูปธรรม ทำให้กระทบต่อการจัดสรรงบประมาณเพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหา ดังนั้นจำเป็นต้องมีกระบวนการในการให้ความรู้ ความเข้าใจแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเรื่องนี้โดยตรง

การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรจำเป็นต้องสร้างความร่วมมือจากชุมชน ให้เกิดความเป็นเจ้าของปัญหาเพื่อสร้างส่วนร่วมในการแก้ปัญหาอย่างแท้จริง จากข้อมูลข้างต้นจำเป็นต้องมีการค้นหาสภาพของปัญหาอย่างแท้จริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ เพื่อจะเป็นข้อมูลสนับสนุนการทำงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้แนวทางการแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนของปัญหาที่แท้จริง

การเก็บข้อมูลการบาดเจ็บเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร การเก็บรวบรวมข้อมูลและการเฝ้าระวังข้อมูลการบาดเจ็บเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ เนื่องจากทำให้เกิดการเฝ้าระวังด้านข้อมูลการบาดเจ็บ ทำให้เห็นแนวโน้มของปัญหาและสามารถจัดการกับปัญหาได้อย่างทันที่และมีประสิทธิภาพ เช่น ช่วยบ่งชี้ว่าพื้นที่ใดเป็นพื้นที่เสี่ยง เวลาใด พุทธศักราชใด ที่มีความเสี่ยงและควรจัดการอย่างไรและเกี่ยวเนื่องกันอย่างไร รวมทั้งข้อมูลที่ได้จะนำมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ควรครอบคลุมการเฝ้าระวังทางถนนและสิ่งแฉดล้อม การเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง การเฝ้าระวังอุบัติเหตุและการบาดเจ็บโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ก็เช่นกัน ต้องมีความครอบคลุม ระบบที่ง่ายไม่ยุ่งยากและเข้าใจง่ายแต่ได้ข้อมูลที่ต้องการได้ดี แบบเก็บข้อมูลที่นำเชื่อถือ ไม่เปลืองเวลาในการเก็บมาก (ตำราวิชาการอุบัติเหตุจราจร ,ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ ไพศาล:2546)

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยโดยอาศัยกระบวนการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนา

(Descriptive survey)

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเหล่านั้นต่อการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงในการบาดเจ็บและเสียชีวิต
3. เพื่อค้นหาข้อเสนอแนะด้านการวางแผน นโยบายและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกรณีรถจักรยานยนต์

ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ภายใน 24 ชั่วโมงก่อนถึงโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยในที่เกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินในโรงพยาบาล 12 จังหวัด ภาคละ 3 จังหวัด สุ่มได้โรงพยาบาลดังนี้

1. ภาคใต้ โรงพยาบาลจังหวัดกระบี่ โรงพยาบาลจังหวัดสงขลา โรงพยาบาลจังหวัดนครศรีธรรมราช
2. ภาคกลาง โรงพยาบาลจังหวัดสุพรรณบุรี โรงพยาบาลจังหวัดจันทบุรี โรงพยาบาลจังหวัดชลบุรี
3. ภาคเหนือ โรงพยาบาลจังหวัดเชียงใหม่ โรงพยาบาลจังหวัดเชียงใหม่ โรงพยาบาลจังหวัดพิษณุโลก
4. ภาคอีสาน โรงพยาบาลจังหวัดอุดรธานี โรงพยาบาลจังหวัดขอนแก่น โรงพยาบาลจังหวัดนครราชสีมา

โดยทุกโรงพยาบาลจะเก็บข้อมูลผู้ที่ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ เข้ามารับการรักษายาบาลที่ห้องฉุกเฉิน ซึ่งแบ่งเป็นผู้ป่วยนอก 30 คน ผู้ป่วยใน 70 คน เป็นโรงพยาบาลละ 100 คนรวมจำนวนทั้งหมดจำนวน 1,200 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

แบบสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ออกแบบสอบถามโดยทีมงานผู้เชี่ยวชาญ และมีการตรวจสอบความถูกต้อง พร้อมการปรับแก้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีข้อมูลในการศึกษาวิจัยครอบคลุมดังนี้

1. ด้านประชากร เช่น เพศ ประเภทผู้ป่วย กลุ่มอายุ การศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ
2. ด้านรถจักรยานยนต์ เช่น การมี พ.ร.บ. การซื้อรถจักรยานยนต์ การดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ขนาดซีซีรถจักรยานยนต์
3. ด้านข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ฯ ที่ผ่านมา
4. ด้านประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่นการขับขี่ครั้งแรก ฯ

5. ด้านข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงและสภาพแวดล้อม ขณะเกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพถนน ความเร็ว เมาแล้วขับ การรับประทานยา ก่อนขับขี่ การขับขี่มือเดียว การขับเร็ว เป็นต้น
6. ด้านลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนั้น เช่น ล้มเอง เฉี่ยวชนอะไร สภาพถนน ฯลฯ
7. ด้านข้อมูลหมวกนิรภัย เช่นการสวมหมวกนิรภัย สีหมวก
8. ด้านข้อมูลการวินิจฉัยโรค เช่นความรุนแรง อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ระยะเวลานอนโรงพยาบาล ค่ารักษาพยาบาล ฯลฯ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

อบรมทีมงานผู้ประสานงานของทุกจังหวัด ในการใช้แบบสัมภาษณ์ ในการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยโรงพยาบาลละ 100 คน แบ่งเป็นผู้ป่วยนอก 30 คน ผู้ป่วยใน 70 คนรวมทั้งหมด 1,200 คน (12 โรงพยาบาล)

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ใช้การวิเคราะห์อัตราส่วนร้อยละ
2. ใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้ chi-square test, cross-tabulation

ระยะเวลาดำเนินงาน เมษายน - ตุลาคม 2552

วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

1. ประชุมเตรียมความพร้อมคณะทำงาน เพื่อกำหนดและชี้แจงการวิจัยพร้อมให้คณะทำงานของจังหวัด จัดเตรียมทีมเก็บข้อมูลระดับจังหวัด
2. ประชุมเพื่อพิจารณาการจัดทำแบบสัมภาษณ์ในการจัดเก็บข้อมูล
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ เช่นอุบัติเหตุทางถนน วิศวกรรมจราจร พฤติกรรมศาสตร์ เป็นต้นให้ข้อคิดเห็นต่อแบบสัมภาษณ์
4. ประชุมเพื่อปรับแบบสัมภาษณ์และซักซ้อมการเก็บแบบสัมภาษณ์แก่หัวหน้าทีมเก็บข้อมูลระดับจังหวัด
5. ทดลองใช้แบบสัมภาษณ์ เพื่อพิจารณาข้อคำถาม ความสะดวกในการจัดเก็บและการได้ข้อมูลที่ใกล้เคียงความเป็นจริง
6. ประชุมเพื่อปรับแบบสัมภาษณ์รอบสุดท้าย และทำความเข้าใจในการจัดเก็บแบบสัมภาษณ์ ระบบการเงิน การส่งข้อมูล ระยะเวลาการทำงาน ค่าใช้จ่าย
7. เก็บข้อมูลและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลก่อนที่จังหวัดจะส่งข้อมูลให้ส่วนกลางวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป
8. วิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอข้อมูลที่ได้ครั้งที่ 1 ต่อคณะทำงานและผู้เชี่ยวชาญเพื่อรับฟังข้อเสนอแนะ
9. ปรับแก้รูปแบบการรายงานผล และวิเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนที่ไม่สมบูรณ์
10. นำเสนอข้อมูล พร้อมร่วมกันจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย
11. จัดทำรูปเล่มรายงาน สรุปโครงการ

ข้อจำกัดการศึกษาวิจัย การศึกษานี้เป็นการศึกษาโดยการชักกลุ่มเป้าหมายผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บที่เข้ามารักษาตัวในโรงพยาบาลเท่านั้น

บทที่ 4

ผลการศึกษาวิจัย

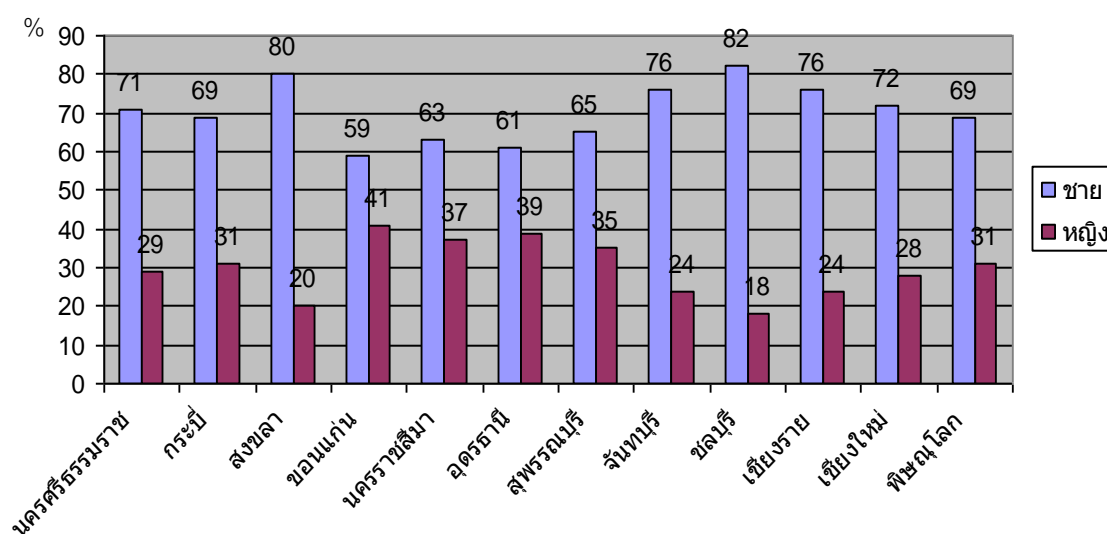
การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยโดยอาศัยกระบวนการการศึกษาวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive survey) โดยเก็บแบบสอบถามจากการสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจราจร ภายใน 24 ชั่วโมงก่อนถึงโรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยในที่เกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินใน 4 ภาคภาคละ 3 จังหวัด รวมเป็น 12 จังหวัดจากการสุ่มจังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดจันทบุรี จังหวัดชลบุรี จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพิษณุโลก จำนวน 1,200 คน โดยเลือกตัวอย่างด้วยวิธี เจาะจงผู้ขับขี่ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ภายใน 24 ชั่วโมงที่เข้ารักษาพยาบาลในห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาล ซึ่งมีโควตาเป็นผู้ป่วยนอก 30 คน ผู้ป่วยใน 70 คน ต่อโรงพยาบาลในช่วงเมษายน ถึง มิถุนายน 2552 พบว่า

ลักษณะประชากรกลุ่มตัวอย่าง (Demographic Data)

เพศ (SEX)

ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร กรณีรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ พบว่า เพศชายมีจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 70.3 และเพศหญิง ร้อยละ 29.7 ตามลำดับเมื่อพิจารณาเพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แยกตามรายจังหวัดก็พบว่า ทุกจังหวัดมีเพศชายมากกว่าเพศหญิง เมื่อแยกพิจารณารายจังหวัดพบว่า จังหวัดชลบุรีมีเพศชายเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 82 รองลงมาคือ จังหวัดสงขลา คิดเป็นร้อยละ 80 ดังกราฟที่ 1

กราฟที่ 1 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามเพศและจังหวัด



ประเภทผู้ป่วย (Patient)

ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์จำแนกตามประเภทผู้ป่วย โดยมีขอบเขตของการเก็บข้อมูลของทุกจังหวัด ซึ่งแบ่งเป็นโคเวตผู้ป่วยในร้อยละ 70 และผู้ป่วยนอก ร้อยละ 30 ดังตารางที่ 1

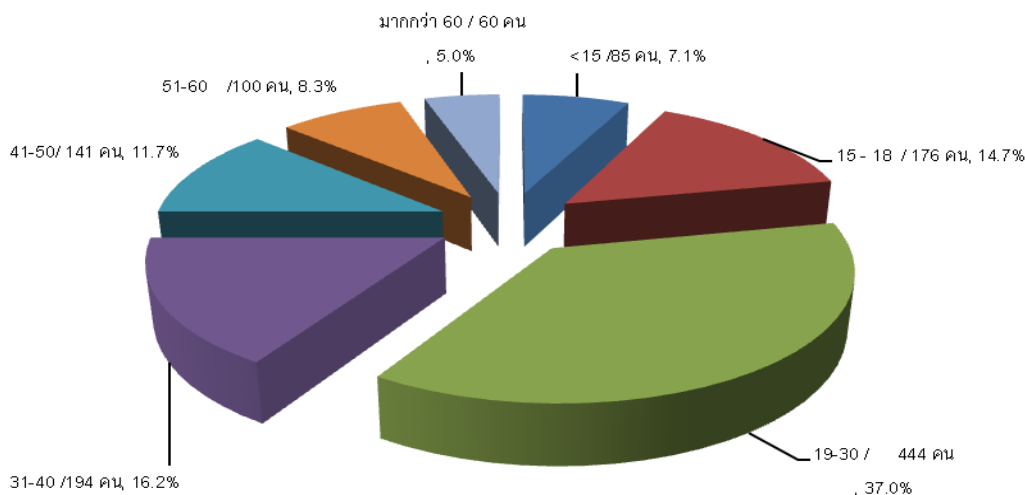
ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามประเภทผู้ป่วยและจังหวัด

จังหวัด	ชนิดผู้ป่วย(คน)		Total (คน)
	ผู้ป่วยใน	ผู้ป่วยนอก	
นครศรีธรรมราช	70	30	100
กระบี่	70	30	100
สงขลา	70	30	100
นครราชสีมา	70	30	100
อุดรธานี	70	30	100
ขอนแก่น	70	30	100
สุพรรณบุรี	70	30	100
ชลบุรี	70	30	100
จันทบุรี	70	30	100
เชียงใหม่	70	30	100
เชียงราย	70	30	100
พิษณุโลก	70	30	100
Total	840 (70.00%)	360 (30.00%)	1200 (100%)

อายุ (Age)

ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุของผู้ขับขี่ที่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่ผู้บาดเจ็บ อยู่ในกลุ่มอายุ 19-30 ปี ร้อยละ 37 รองลงมาคือ อายุ 31-40 ปี ร้อยละ 16.2 ผู้บาดเจ็บกลุ่มอายุ 15-18 ปี ร้อยละ 14.7 เมื่อพิจารณาเป็นรายจังหวัดจะมีแนวโน้มในช่วงกลุ่มอายุเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งในจังหวัดอุดรธานีพบว่าผู้บาดเจ็บ กลุ่มอายุ 19-30ปี มากที่สุด เมื่อเทียบกับทุกจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 47 และที่สำคัญมีผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 15 ปี ถึงร้อยละ 7 ซึ่งกลุ่มนี้ไม่สามารถสอบใบขับขี่ได้และอายุมากกว่า 60 ปีถึงร้อยละ 5 อายุต่ำสุด 9 ปี อายุมากที่สุด 82 ปี (ดังกราฟที่ 2 และตารางที่ 2)

กราฟที่ 2 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามกลุ่มอายุ



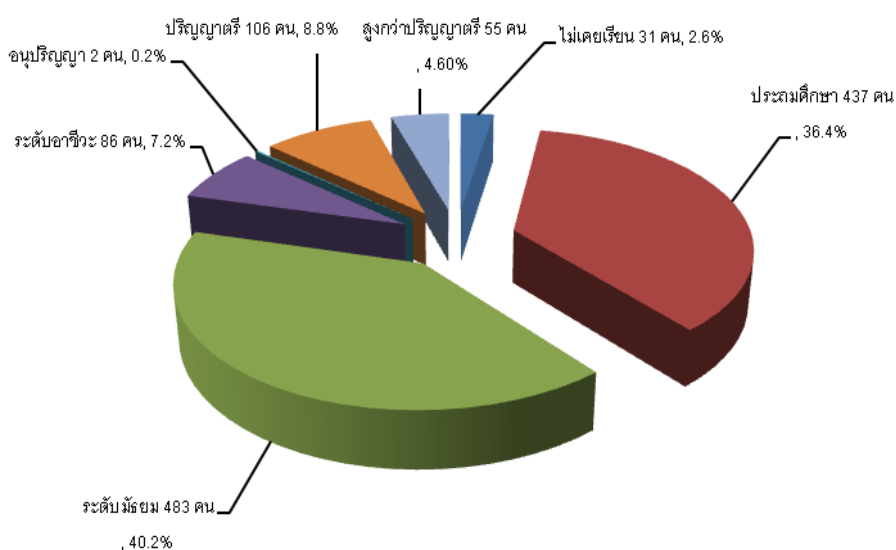
ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามกลุ่มอายุและจังหวัด

จังหวัด	ช่วงอายุ(คน)							Total (คน)
	<15	15 - 18	19-30	31-40	41-50	51-60	มากกว่า 60	
นครศรีธรรมราช	6	8	35	16	16	9	10	100
กระบี่	5	17	38	8	16	11	5	100
สงขลา	7	14	36	24	12	4	3	100
นครราชสีมา	9	16	39	15	8	7	6	100
อุดรธานี	5	9	47	16	10	10	3	100
ขอนแก่น	11	16	35	16	14	6	2	100
สุพรรณบุรี	4	18	29	15	19	9	6	100
ชลบุรี	8	19	38	16	7	8	4	100
จันทบุรี	7	10	36	18	11	11	7	100
เชียงใหม่	8	17	38	12	6	12	7	100
เชียงราย	8	15	34	19	12	8	4	100
พิษณุโลก	7	17	39	19	10	5	3	100
Total	85 (7.1%)	176 (14.7%)	444 (37.0%)	194 (16.2%)	141 (11.7%)	100 (8.3%)	60 (5%)	1200 (100%)

ระดับการศึกษา (Education)

เมื่อพิจารณาถึงระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาถึงร้อยละ 40.2 (จังหวัดสงขลามากที่สุด ร้อยละ 51) รองลงมา มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 36.4 (จังหวัดสุพรรณบุรีมากที่สุด ร้อยละ 52) ดังกราฟที่ 3 และ ตารางที่ 3

กราฟที่ 3 กราฟแสดงร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามระดับการศึกษา



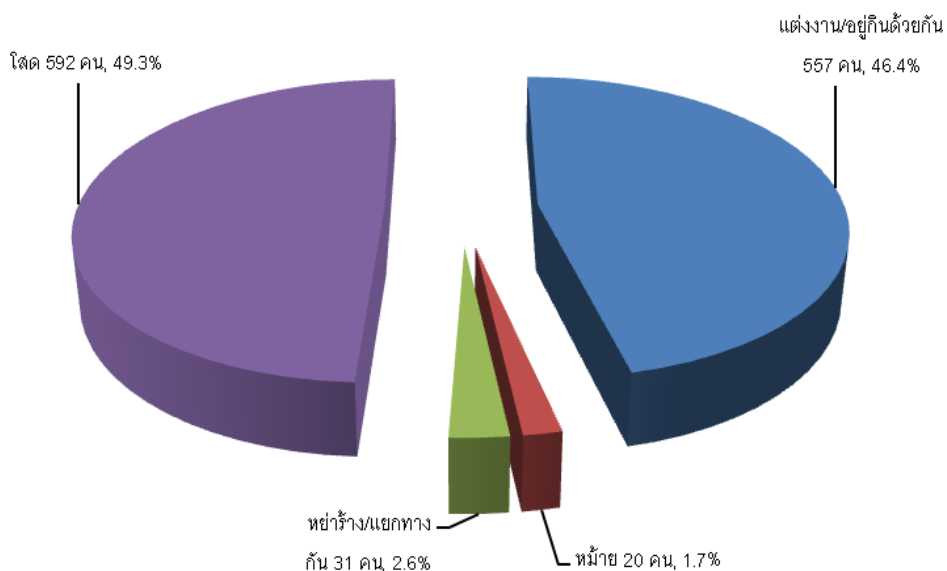
ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามระดับการศึกษาและจังหวัด

จังหวัด	การศึกษา(คน)							Total (คน)
	ไม่เคยเรียน	ประถมศึกษา	ระดับมัธยม	ระดับอาชีวะ	อนุปริญญา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
นครศรีฯ	1	36	38	10	0	9	6	100
กระบี่	5	34	34	7	0	15	5	100
สงขลา	0	26	51	7	0	11	5	100
นครราชสีมา	3	32	40	8	0	12	5	100
อุดรธานี	1	41	39	12	0	4	3	100
ขอนแก่น	4	41	42	3	0	7	3	100
สุพรรณฯ	2	52	32	3	0	7	4	100
ชลบุรี	0	40	44	4	1	9	2	100
จันทบุรี	11	31	41	7	0	6	4	100
เชียงใหม่	2	32	44	11	0	5	6	100
เชียงราย	1	35	33	8	1	15	7	100
พิษณุโลก	1	37	45	6	0	6	5	100
Total	31 (2.6%)	437 (36.4%)	483 (40.2%)	86 (7.2%)	2 (0.2%)	106 (8.8%)	55 (4.6%)	1200 (100%)

สถานภาพสมรส (Status)

เมื่อพิจารณาถึงสถานภาพสมรส พบว่าผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บเป็นโสดมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.3(จังหวัดกระบี่มากที่สุด ร้อยละ 59) ผู้บาดเจ็บที่แต่งงาน/อยู่กินด้วยกัน คิดเป็นร้อยละ 46.4(จังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุด ร้อยละ 60) ดังกราฟที่ 4 และตารางที่ 4

กราฟที่ 4 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์จำแนกตามสถานภาพสมรส



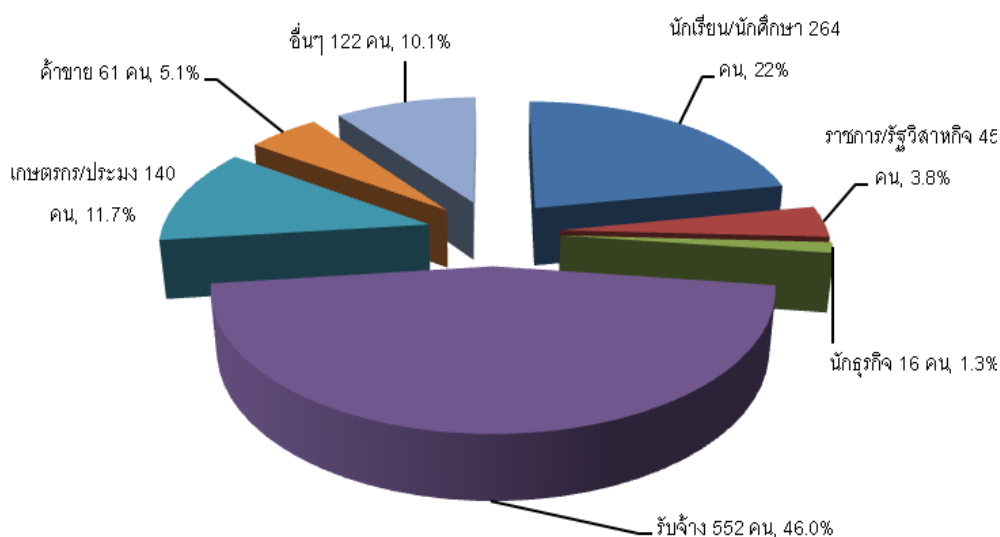
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตาม
สถานภาพสมรสและจังหวัด

จังหวัด	สถานภาพสมรส(คน)				Total (คน)
	แต่งงาน/อยู่ กินด้วยกัน	หม้าย	หย่าร้าง/แยก ทางกัน	โสด	
นครศรีธรรมราช	60	2	4	34	100
กระบี่	38	2	1	59	100
สงขลา	42	0	2	56	100
นครราชสีมา	40	1	3	56	100
อุดรธานี	57	0	4	39	100
ขอนแก่น	45	1	3	51	100
สุพรรณบุรี	50	3	5	42	100
ชลบุรี	43	2	2	53	100
จันทบุรี	51	1	2	46	100
เชียงใหม่	45	1	0	54	100
เชียงราย	46	4	2	48	100
พิษณุโลก	40	3	3	54	100
Total	557 (46.4%)	20 (1.7%)	31 (2.6%)	592 (49.3%)	1200 (100%)

อาชีพ (Occupations)

เมื่อพิจารณาถึงอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บมีอาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 46.0 (จังหวัดอุดรธานีมากที่สุดร้อยละ 60) รองลงมาคือ อาชีพนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 22 (จังหวัดนครราชสีมาและจังหวัดกระบี่มากที่สุดร้อยละ 31) ดังกราฟที่ 5 ตารางที่ 5

กราฟที่ 5 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำแนกตามอาชีพ



ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำแนกตามอาชีพและจังหวัด

จังหวัด	อาชีพ (คน)							Total (คน)
	นักเรียน/นักศึกษา	ราชการ/รัฐวิสาหกิจ	นักธุรกิจ	รับจ้าง	เกษตรกร/ประมง	ค้าขาย	อื่นๆ	
นครศรีธรรมราช	10	5	2	47	14	4	18	100
กระบี่	31	3	0	36	17	4	9	100
สงขลา	27	1	0	57	9	2	4	100
นครราชสีมา	31	2	3	40	8	6	10	100
อุดรธานี	11	4	0	60	14	2	9	100
ขอนแก่น	24	0	2	47	8	7	12	100
สุพรรณบุรี	17	6	1	45	9	10	12	100
ชลบุรี	20	5	1	50	10	2	12	100
จันทบุรี	19	8	2	51	11	4	5	100
เชียงใหม่	25	3	2	44	15	5	6	100
เชียงราย	24	7	2	33	13	11	10	100
พิษณุโลก	25	1	1	42	12	4	15	100
Total	264 (22%)	45 (3.8%)	16 (1.3%)	552 (46.0%)	140 (11.7%)	61 (5.1%)	122 (10.1%)	1200 (100%)

ปัจจัยด้านตัวรถจักรยานยนต์

สีของรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงสีรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่ รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นคือรถจักรยานยนต์ที่มีสีเข้ม คิดเป็นร้อยละ 82.2(จังหวัดนครศรีธรรมราชรถจักรยานยนต์ที่มีสีเข้มเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 92.6)ดังตารางที่ 6

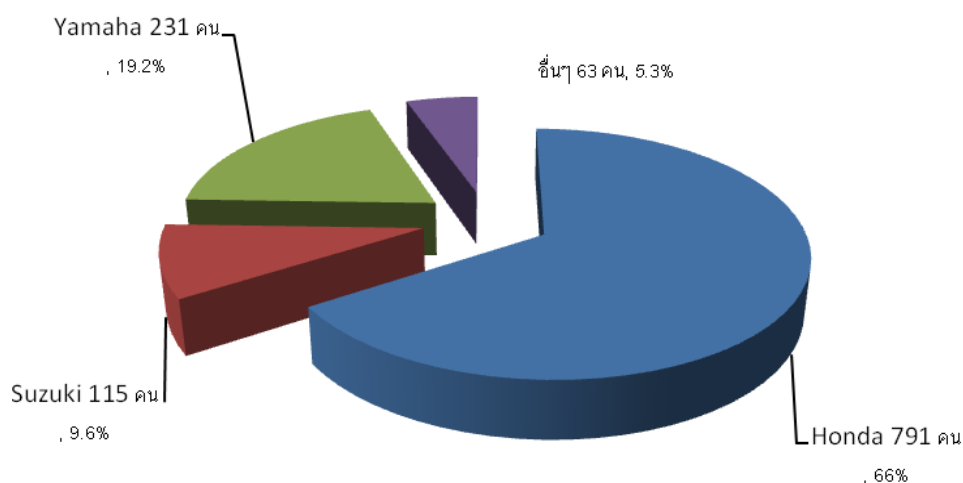
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามสีรถและจังหวัด

จังหวัด	สีรถจักรยานยนต์(คน)		Total (คน)
	กลุ่มสีเข้มเช่นแดง/น้ำเงิน/เทา/ดำ	กลุ่มสีสว่างเช่นสีขาว/บรอนซ์/ส้ม/เหลือง	
นครศรีธรรมราช	92	8	100
กระบี่	80	20	100
สงขลา	91	9	100
นครราชสีมา	79	21	100
อุดรธานี	88	12	100
ขอนแก่น	75	25	100
สุพรรณบุรี	72	28	100
ชลบุรี	89	11	100
จันทบุรี	81	19	100
เชียงใหม่	83	17	100
เชียงราย	80	20	100
พิษณุโลก	76	24	100
Total	986 (82.2%)	214 (17.8%)	1200 (100%)

ยี่ห้อรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงยี่ห้อของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นยี่ห้อ HONDA คิดเป็นร้อยละ 65.9 (จังหวัดอุดรธานีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 79.0) รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ YAMAHA คิดเป็นร้อยละ 19.2 (จังหวัดสุพรรณบุรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.0) ดังกราฟที่ 6 และ ตารางที่ 7

กราฟที่ 6 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ใช้



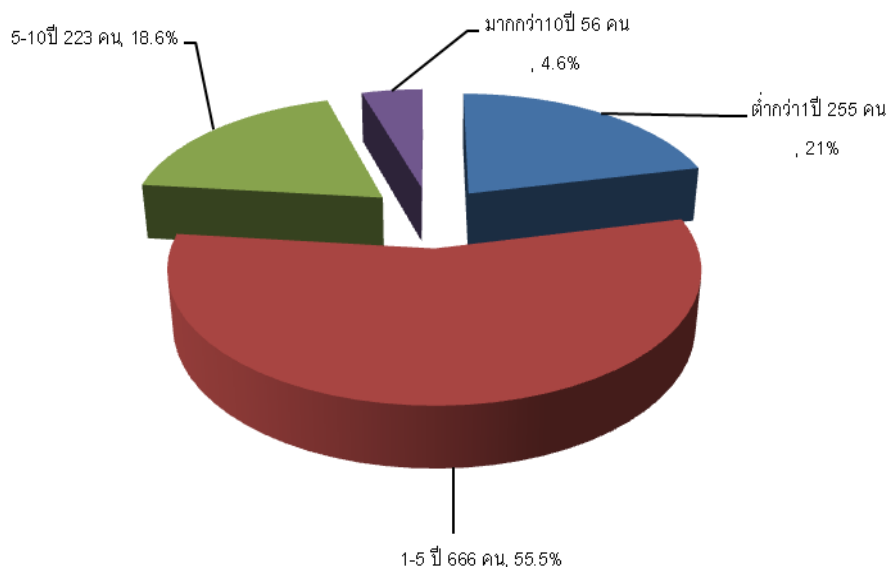
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามยี่ห้อและจังหวัด

จังหวัด	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์(คัน)				Total (คน)
	Honda	Suzuki	Yamaha	อื่นๆ	
นครศรีธรรมราช	69	8	18	5	100
กระบี่	67	4	24	5	100
สงขลา	64	21	12	3	100
นครราชสีมา	58	5	28	9	100
อุดรธานี	79	2	12	7	100
ขอนแก่น	68	10	16	6	100
สุพรรณบุรี	52	8	32	8	100
ชลบุรี	68	8	21	3	100
จันทบุรี	47	17	27	9	100
เชียงใหม่	76	12	11	1	100
เชียงราย	73	11	13	3	100
พิษณุโลก	70	9	17	4	100
Total	791 (65.9%)	115 (9.6%)	231 (19.2%)	63 (5.3%)	1200 (100%)

อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุมีอายุการใช้งานระหว่าง 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 55.5 (จังหวัดเชียงใหม่มากที่สุด ร้อยละ 63) รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ที่อายุไม่ถึง 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 21.3(จังหวัดเชียงรายมากที่สุดร้อยละ 62) และพบว่า รถจักรยานยนต์ที่มีอายุการใช้งาน) มากกว่า 10 ปี มีถึง 56 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.6 ดังกราฟที่ 7 และ ตารางที่ 8

กราฟที่ 7 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามช่วงอายุของการใช้งานของรถจักรยานยนต์



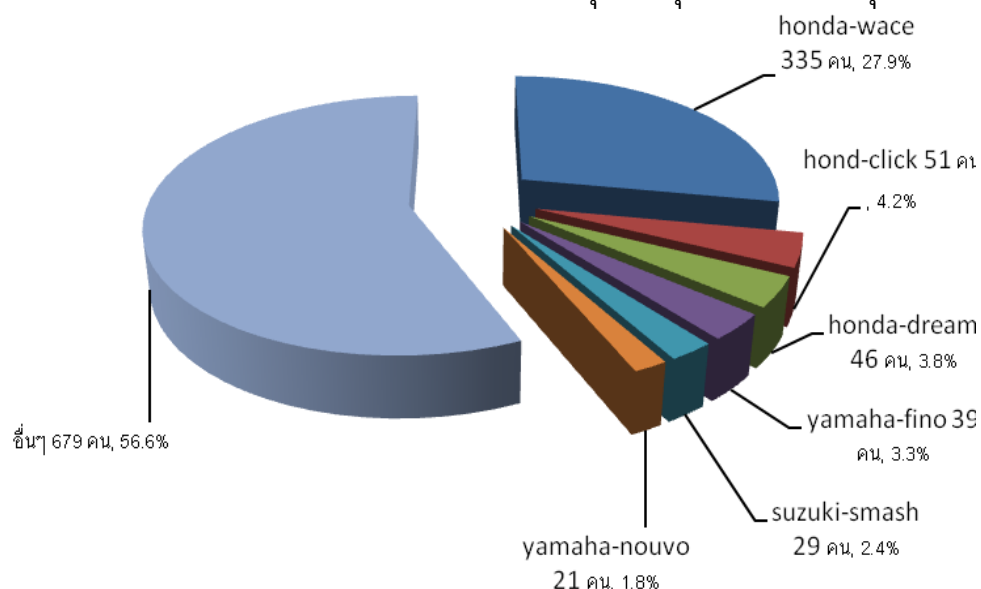
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามช่วงอายุของการใช้งานและจังหวัด

จังหวัด	จำนวนปีของการใช้รถจักรยานยนต์(คน)				Total (คน)
	ต่ำกว่า 1 ปี	1-5 ปี	5-10 ปี	มากกว่า 10 ปี	
นครศรีธรรมราช	26	53	14	7	100
กระบี่	21	52	20	7	100
สงขลา	29	50	19	2	100
นครราชสีมา	11	51	29	9	100
อุดรธานี	26	56	15	3	100
ขอนแก่น	15	60	23	2	100
สุพรรณบุรี	19	60	18	3	100
ชลบุรี	28	58	13	1	100
จันทบุรี	13	46	33	8	100
เชียงใหม่	14	63	19	4	100
เชียงราย	27	62	7	4	100
พิษณุโลก	26	55	13	6	100
Total	255 (21.3%)	666 (55.5%)	223 (18.6%)	56 (4.6%)	1200 (100%)

รุ่นของรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงรุ่นรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ Honda รุ่น Wave มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 27.9 (จังหวัดเชียงรายมากที่สุดอัตราร้อยละ 47) และรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด คือ รุ่น Yamaha nouva คิดเป็นร้อยละ 1.7 ดังกราฟที่ 8 และตารางที่ 9

กราฟที่ 8 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรุ่น



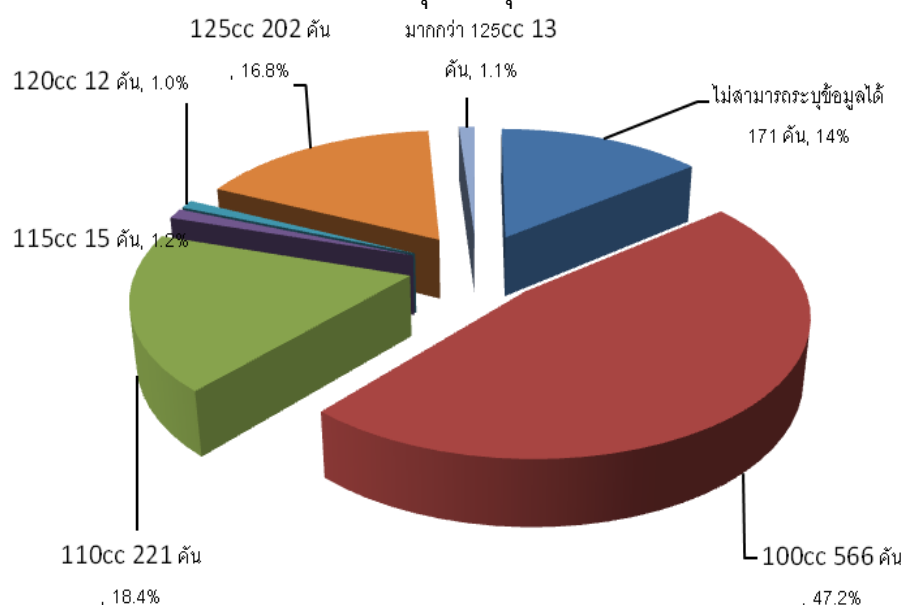
ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรุ่นและจังหวัด

จังหวัด	รุ่นของรถจักรยานยนต์							total
	Honda-wave	Honda-click	Honda-dream	Yamaha-fino	Suzuki-smash	Yamaha-nouvo	อื่นๆ	
นครศรีธรรมราช	31	10	0	3	6	1	49	100
กระบี่	4	1	0	0	0	1	94	100
สงขลา	2	0	0	0	0	0	98	100
นครราชสีมา	41	4	8	4	7	1	35	100
อุดรธานี	20	0	0	0	0	0	80	100
ขอนแก่น	35	2	2	1	3	1	56	100
สุพรรณบุรี	27	3	0	8	5	1	56	100
ชลบุรี	39	9	0	7	3	9	56	100
จันทบุรี	26	1	18	5	0	0	33	100
เชียงใหม่	24	4	3	2	2	2	50	100
เชียงราย	47	6	9	5	3	2	63	100
พิษณุโลก	39	11	6	4	0	3	28	100
Total	335 (27.9%)	51 (4.2%)	46 (3.8%)	39 (3.3%)	29 (2.4%)	21 (1.8%)	679 (56.6%)	1200 (100%)

ซีซีรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนซีซีของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ 100 ซีซี ถึงร้อยละ 47.2 (จังหวัดกระบี่มากที่สุดร้อยละ 82) และพบวารถที่เกินจาก 125 ซีซี มีถึง 13 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.1 (มากที่สุดจังหวัดนครศรีธรรมราชร้อยละ 4) ดังกราฟที่ 9 ตารางที่ 10

กราฟที่ 9 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามจำนวนซีซีของรถจักรยานยนต์



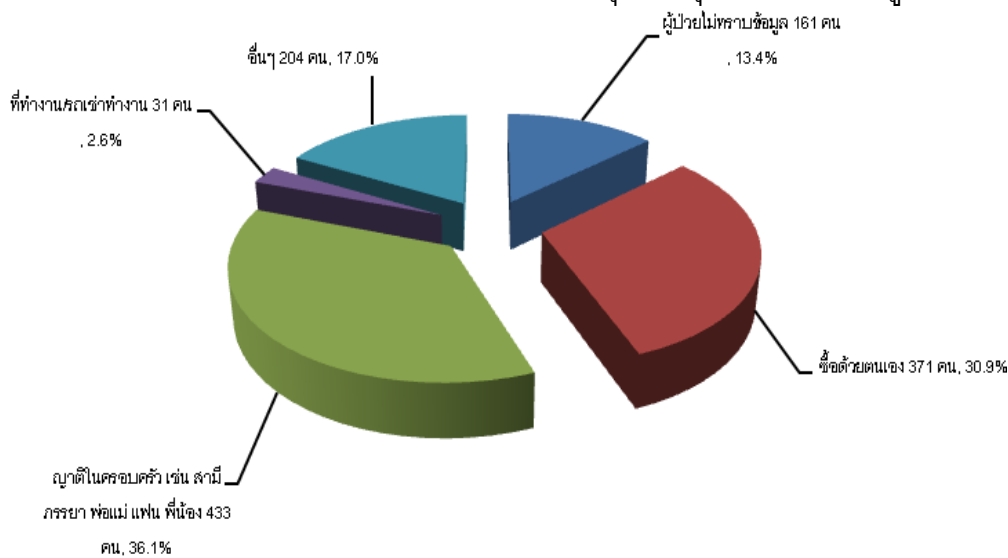
ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามรายจังหวัดและจำนวนซีซีของรถจักรยานยนต์

จังหวัด	จำนวน cc ของรถจักรยานยนต์							Total
	ไม่สามารถระบุข้อมูลได้	100cc	110cc	115cc	120cc	125cc	มากกว่า 125cc	
นครศรีธรรมราช	18	29	24	3	1	21	4	100
กระบี่	14	82	1	0	0	3	0	100
สงขลา	14	81	2	0	1	2	0	100
นครราชสีมา	15	37	18	1	0	28	1	100
อุดรธานี	10	70	1	0	0	19	0	100
ขอนแก่น	13	46	22	2	1	16	0	100
สุพรรณบุรี	17	43	27	0	0	12	1	100
ชลบุรี	10	23	35	2	1	27	2	100
จันทบุรี	16	43	9	1	2	27	2	100
เชียงใหม่	24	45	23	0	1	6	1	100
เชียงราย	14	30	22	4	4	25	1	100
พิษณุโลก	6	37	37	2	1	16	1	100
Total	171 (14.3%)	566 (47.2%)	221 (18.4%)	15 (1.2%)	12 (1.0%)	202 (16.8%)	13 (1.1%)	1200 (100%)

ผู้ซื้อรถจักรยานยนต์

การพิจารณาผู้ซื้อรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า ส่วนใหญ่ญาติซื้อ คิดเป็นร้อยละ 36.1 (จังหวัดเชียงใหม่มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.0) รองลงมาผู้ขับซื้อเอง คิดเป็นร้อยละ 30.9 (จังหวัดอุดรธานีมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 48) ดังกราฟที่ 10 ตารางที่ 11

กราฟที่ 10 แสดงร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามผู้ซื้อ

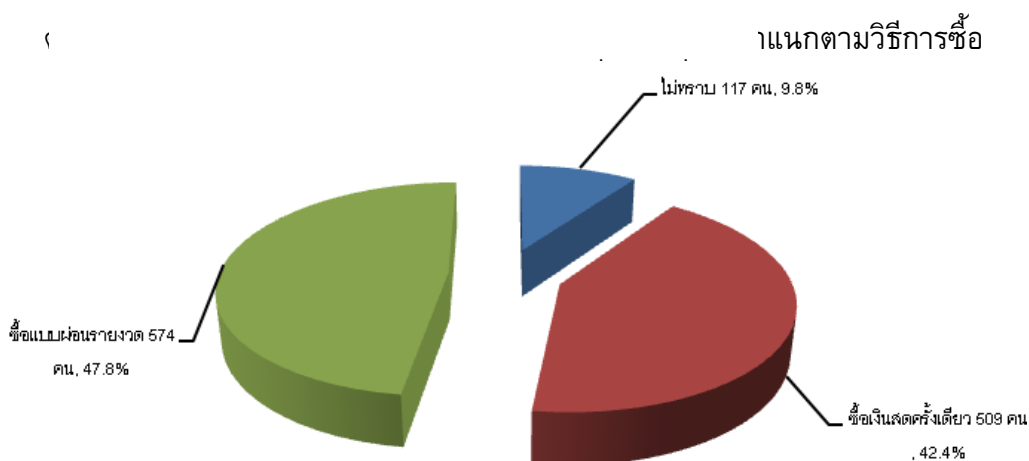


ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ จำแนกตามผู้ซื้อและจังหวัด

จังหวัด	ประเภทผู้ซื้อรถจักรยานยนต์(คน)					Total (คน)
	ผู้ขับไม่ทราบข้อมูล	ซื้อด้วยตนเอง	ญาติในครอบครัว เช่น สามี ภรรยา พ่อแม่ พี่น้อง	ที่ทำงาน/รถเช่าทำงาน	อื่นๆ	
นครศรีธรรมราช	14	35	34	3	14	100
กระบี่	14	27	38	2	19	100
สงขลา	26	22	44	2	6	100
นครราชสีมา	17	22	34	3	24	100
อุดรธานี	8	48	31	6	7	100
ขอนแก่น	8	37	29	2	24	100
นครราชสีมา	17	22	34	3	24	100
ชลบุรี	0	34	36	2	28	100
จันทบุรี	39	22	26	2	11	100
เชียงใหม่	7	28	50	2	13	100
เขียงราย	7	35	42	1	15	100
พิษณุโลก	4	39	35	3	19	100
Total	161 (13.4%)	371 (30.9%)	433 (36.1%)	31 (2.6%)	204 (17%)	1200 (100%)

วิธีการซื้อรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงการซื้อรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่จ่ายผ่อนดาวน์รายงวด คิดเป็นร้อยละ 47.8 (จังหวัดสงขลามากที่สุดร้อยละ 67) รองลงมาซื้อด้วยเงินสดครั้งเดียว คิดเป็นร้อยละ 42.4 (จังหวัดกระบี่มากที่สุด ร้อยละ 57) ดังกราฟที่ 11 ตารางที่ 12



ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามวิธีการซื้อและจังหวัด

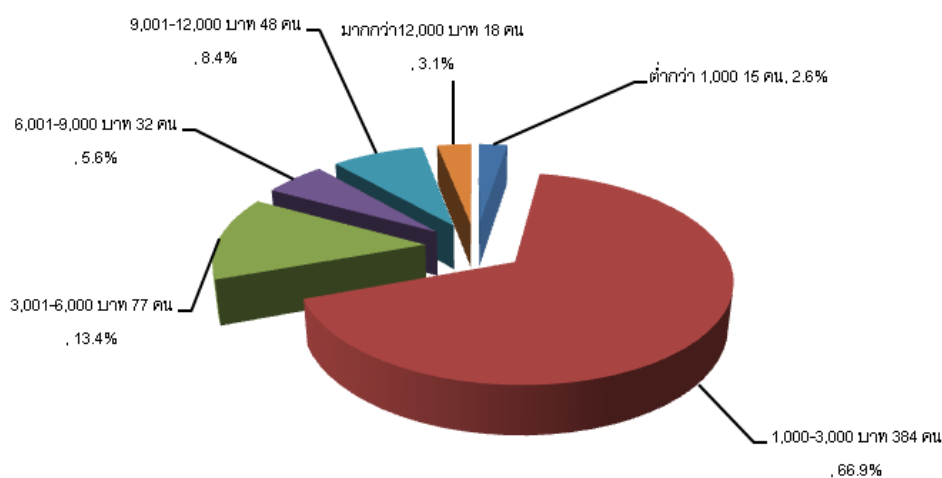
จังหวัด	ซื้อแบบไหน(คัน)			Total (คัน)
	ผู้จ่ายไม่ทราบ	ซื้อเงินสดครั้งเดียว	ซื้อแบบผ่อนรายงวด	
นครศรีธรรมราช	17	39	44	100
กระบี่	11	57	32	100
สงขลา	12	21	67	100
นครราชสีมา	11	37	52	100
อุดรธานี	2	45	53	100
ขอนแก่น	6	47	47	100
สุพรรณบุรี	16	41	43	100
ชลบุรี	3	54	43	100
จันทบุรี	8	51	41	100
เชียงใหม่	9	31	60	100
เขียงราย	19	33	48	100
พิษณุโลก	3	53	44	100
Total	117 (9.8%)	509 (42.4%)	574 (47.8%)	1200 (100%)

อัตราการผ่อนดาวน์

อัตราการดาวน์

เมื่อพิจารณาการจ่ายดาวน์ พบว่า ส่วนใหญ่จ่ายดาวน์ครั้งแรก 1,000-3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 66.9(จังหวัดสงขลามากที่สุดร้อยละ 60) รองลงมาจ่ายดาวน์ 3,001-6,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.4 (จังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุดร้อยละ 10) เงินดาวน์ซึ่งรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับที่ถูกมากมีต่ำกว่า 1,000 บาท ถึง 15 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.6 ดังกราฟที่ 12 ตารางที่13

กราฟที่ 12 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ผ่อนโดยจำแนกตามจำนวนเงินดาวน์



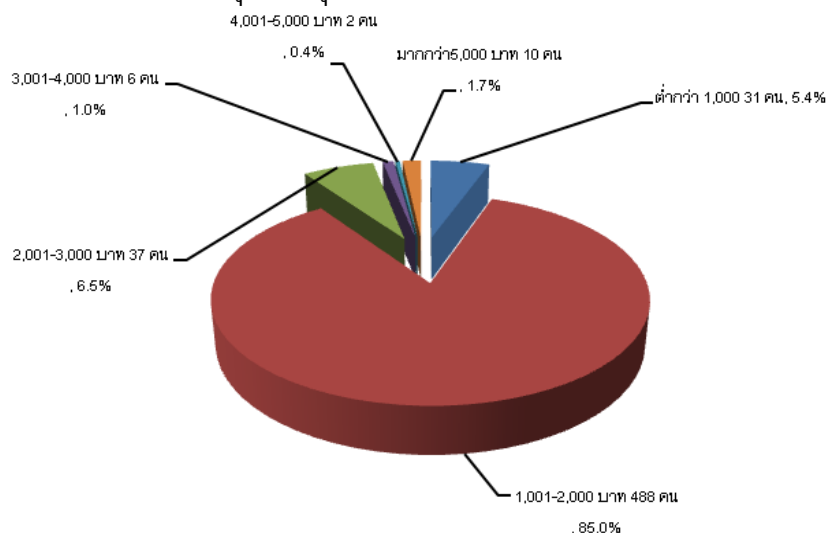
ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามจำนวนเงินดาวน์และจังหวัด

จังหวัด	เงินดาวน์(คัน)						Total (คัน)
	ต่ำกว่า 1,000บาท	1,000- 3,000บาท	3,001- 6,000บาท	6,001- 9,000บาท	9,001- 12,000บาท	มากกว่า 12,000 บาท	
นครศรีธรรมราช	0	24	10	3	3	2	44
กระบี่	1	26	1	0	4	0	32
สงขลา	0	60	3	4	0	0	67
นครราชสีมา	1	31	6	4	5	5	52
อุดรธานี	0	45	6	1	1	0	53
ขอนแก่น	1	29	7	4	5	1	47
สุพรรณบุรี	1	18	9	4	7	4	43
ชลบุรี	6	24	6	3	4	0	43
จันทบุรี	0	26	9	1	5	0	41
เชียงใหม่	1	44	9	4	1	1	60
เชียงราย	2	27	4	4	6	5	48
พิษณุโลก	2	30	7	0	3	2	44
Total	15 (2.6%)	384 (66.9%)	77 (13.4%)	32 (5.6%)	48 (8.4%)	18 (3.1%)	574 (100%)

อัตราการผ่อนรายเดือน

เมื่อพิจารณาการจ่ายผ่อนรายเดือน พบว่า ส่วนใหญ่จ่ายเดือนละ 1,001-2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 85 (จังหวัดเชียงใหม่มากที่สุดร้อยละ50) ส่งรายเดือนต่ำกว่า 1,000 บาท ถึง 31 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ดังกราฟที่ 13 และตารางที่ 14

กราฟที่ 13 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนจำแนกตามจำนวนเงินส่งรายเดือน



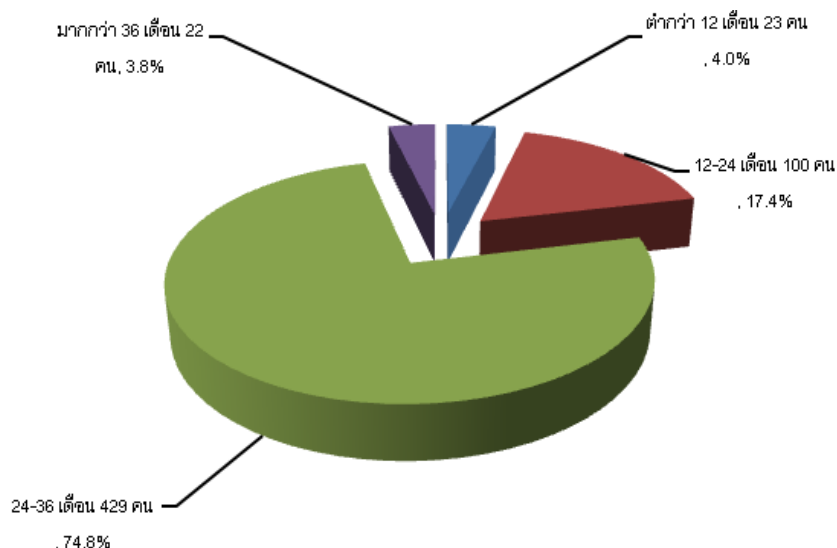
ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนโดยจำแนกตามจำนวนส่งรายเดือนและจังหวัด

จังหวัด	เงินผ่อนรายเดือนที่(คัน)						Total
	ต่ำกว่า1,000 บาท	1,001-2,000บาท	2,001-3,000บาท	3,001-4,000บาท	4,001-5,000บาท	มากกว่า 5,000บาท	
นครศรีธรรมราช	1	33	8	2	0	0	44
กระบี่	4	28	0	0	0	0	32
สงขลา	0	67	0	0	0	0	67
นครราชสีมา	2	46	1	0	1	2	52
อุดรธานี	0	49	3	1	0	0	53
ขอนแก่น	1	40	6	0	0	0	47
สุพรรณบุรี	1	33	6	1	1	1	43
ชลบุรี	0	37	6	0	0	0	43
จันทบุรี	12	26	0	1	0	2	41
เชียงใหม่	8	50	2	0	0	0	60
เชียงราย	0	41	2	1	0	4	48
พิษณุโลก	2	38	3	0	0	1	44
Total	31 (5.4%)	488 (85.0%)	37 (6.5%)	6 (1.0%)	2 (0.4%)	10 (1.7%)	574 (100%)

จำนวนเดือนในการผ่อน

เมื่อพิจารณาจำนวนเดือนในการผ่อนส่ง พบว่า ส่วนใหญ่ผ่อนส่งใน ระยะเวลา 24-36 เดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.8 (จังหวัดสงขลามากที่สุดร้อยละ 67)ดังกราฟที่14 และ ตารางที่15

กราฟที่ 14 ร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนโดยจำแนกตามจำนวนเดือนที่ผ่อน



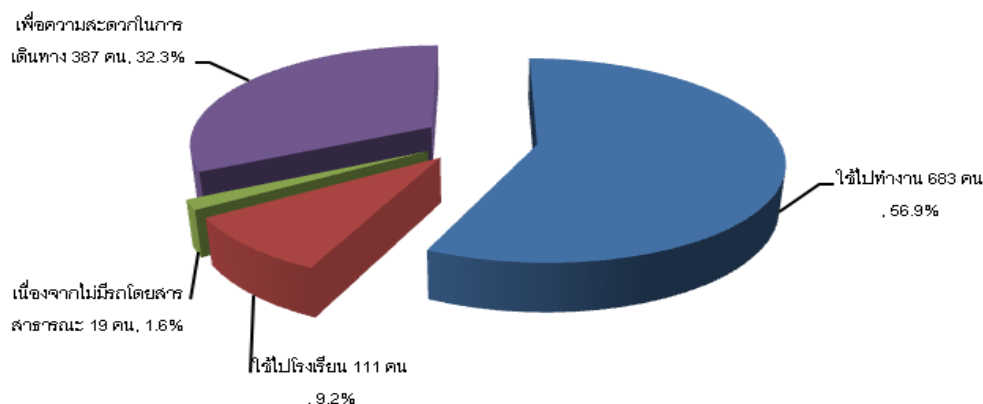
ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ซื้อผ่อนจำแนกตามจำนวนเดือนที่ผ่อนและจังหวัด

จังหวัด	จำนวนเดือนที่ผ่อนส่ง(คัน)				Total
	ต่ำกว่า 12 เดือน	12-24 เดือน	24-36 เดือน	มากกว่า 36 เดือน	
นครศรีธรรมราช	5	20	18	1	44
กระบี่	0	2	29	1	32
สงขลา	0	0	67	0	67
นครราชสีมา	1	6	42	3	52
อุดรธานี	2	6	45	0	53
ขอนแก่น	2	15	26	4	47
สุพรรณบุรี	4	13	21	5	43
ชลบุรี	3	6	33	1	43
จันทบุรี	2	7	30	2	41
เชียงใหม่	0	9	49	2	60
เชียงราย	3	11	34	0	48
พิษณุโลก	1	5	35	3	44
Total	23 (4.0%)	100 (17.4%)	429 (74.8%)	22 (3.8%)	574 (100%)

วัตถุประสงค์ในการซื้อรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ในการซื้อรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่ซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อใช้เดินทางประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 56.9 (จังหวัดจันทบุรีมีมากที่สุดถึงร้อยละ 77) รองลงมาคือใช้เพื่อสะดวกในการเดินทาง คิดเป็นร้อยละ 32.3 (จังหวัดกระบี่มากที่สุดร้อยละ 69) และพบว่า ซื้อเนื่องจากไม่มีรถโดยสารสาธารณะร้อยละ 1.6 ดังกราฟที่ 15 และตารางที่ 16

ดั่งกราฟที่ 15 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการซื้อรถ



ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามรายจังหวัดและวัตถุประสงค์ในการซื้อรถจักรยานยนต์

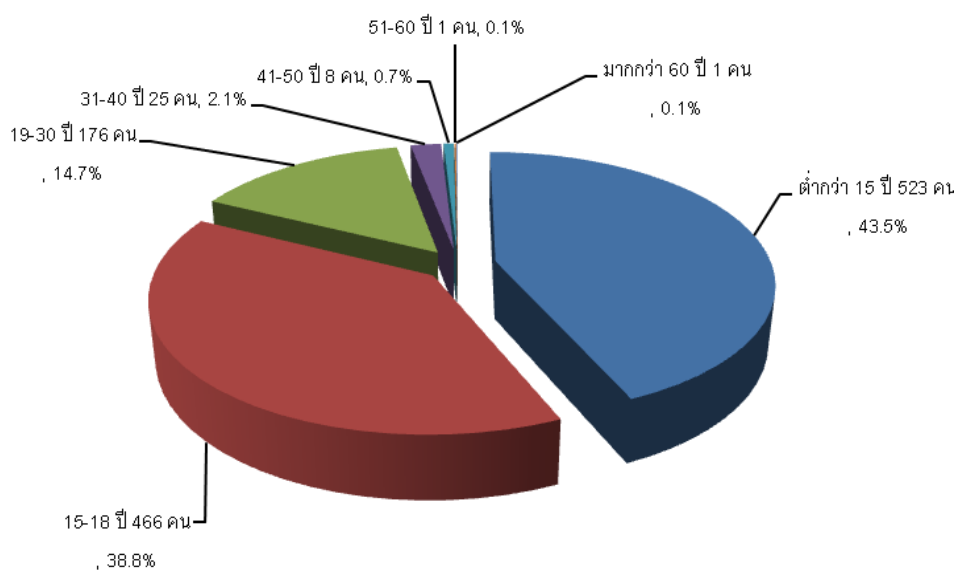
จังหวัด	เหตุผลในการซื้อรถจักรยานยนต์(คน)				Total (คน)
	ใช้ไปทำงาน	ใช้ไปโรงเรียน	เนื่องจากไม่มีรถโดยสารสาธารณะ	เพื่อความสะดวกในการเดินทาง	
นครศรีธรรมราช	58	3	1	38	100
กระบี่	23	8	0	69	100
สงขลา	61	15	2	22	100
นครราชสีมา	50	15	1	34	100
อุดรธานี	54	2	1	43	100
ขอนแก่น	51	6	3	40	100
สุพรรณบุรี	55	10	0	35	100
ชลบุรี	51	14	0	35	100
จันทบุรี	77	10	3	10	100
เชียงใหม่	70	10	7	13	100
เชียงราย	69	10	1	20	100
พิษณุโลก	64	8	0	28	100
Total	683 (56.9%)	111 (9.2%)	19 (1.6%)	387 (32.3%)	1200 (100%)

ปัจจัยการเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ (Riding factor)

อายุเริ่มขับขี่ครั้งแรก (First riding step)

เมื่อพิจารณาถึงอายุเริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เริ่มขับขี่ในช่วงอายุน้อยกว่า 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.5(จังหวัดชลบุรีมากที่สุดร้อยละ 56) รองลงมาคือ อายุ 15-18 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.8 (จังหวัดสุพรรณบุรีมากที่สุดร้อยละ 50) คนที่ขับขี่ครั้งแรกต่ำสุดอายุ 9 ปี สูงสุด 82 ปี และอายุมากที่สุดที่มีการขับขี่เป็นครั้งแรก เมื่ออายุมากกว่า 60 ปี (ปัจจุบันอายุ 82 ปี) ดั่งกราฟที่ 16และตารางที่17

กราฟที่ 16 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามอายุที่ขับขี่ครั้งแรก



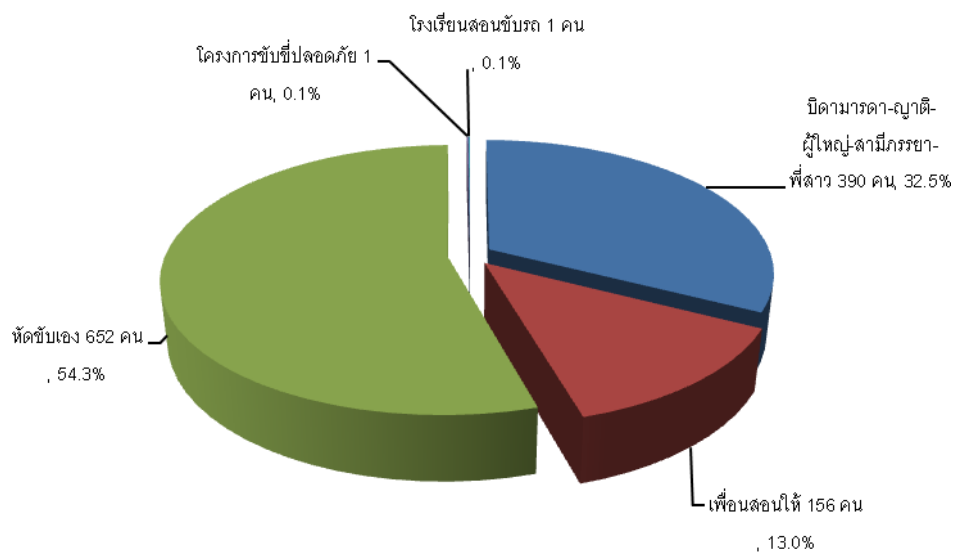
ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามอายุที่ขับขี่ครั้งแรกและจังหวัด

จังหวัด	ช่วงอายุขับขี่ครั้งแรก (คน)							Total (คน)
	ต่ำกว่า 15 ปี	15-18 ปี	19-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51-60 ปี	มากกว่า 60 ปี	
นครศรีธรรมราช	32	44	20	4	0	0	0	100
กระบี่	47	37	13	1	1	1	0	100
สงขลา	45	39	15	1	0	0	0	100
นครราชสีมา	51	34	13	1	1	0	0	100
อุดรธานี	44	34	15	6	0	0	1	100
ขอนแก่น	40	39	18	2	1	0	0	100
สุพรรณบุรี	37	50	11	1	1	0	0	100
ชลบุรี	56	27	12	3	2	0	0	100
จันทบุรี	31	49	19	1	0	0	0	100
เชียงใหม่	43	37	15	3	2	0	0	100
เชียงราย	45	37	17	1	0	0	0	100
พิษณุโลก	52	39	8	1	0	0	0	100
Total	523 (43.5%)	466 (38.8%)	176 (14.7%)	25 (2.1%)	8 (0.7%)	1 (0.1%)	1 (0.1%)	1200 (100%)

ผู้ที่สอนขับขี่รถจักรยานยนต์ (Teacher)

เมื่อพิจารณาถึงผู้ที่สอนให้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่หัดขับเอง คิดเป็นร้อยละ 54.3 (จังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุดร้อยละ 65) รองลงมาคือ บิดามารดาหรือญาติผู้ใหญ่สอนให้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 32.5 (จังหวัดนครราชสีมา มากที่สุดร้อยละ 46) มีการขับขี่โดยโรงเรียนสอนขับรถ หรือโครงการขับขี่ปลอดภัยมีเพียง 2 คนเท่านั้น ซึ่งมีอยู่ในจังหวัดสงขลา กับจังหวัดชลบุรี ดังกราฟที่ 17 และตารางที่ 18

กราฟที่ 17 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามผู้สอนขับขี่



ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามผู้สอนขับขี่และจังหวัด

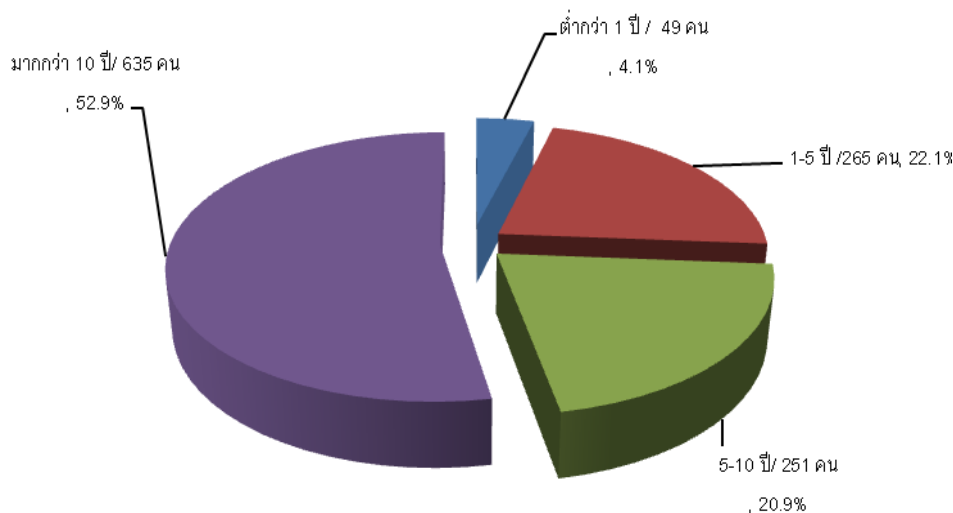
จังหวัด	ผู้สอนขับขี่(คน)					Total (คน)
	บิดามารดา/ญาติ-ผู้ใหญ่/สามี/ภรรยา/พี่สาว	เพื่อนสอนให้	หัดขับเอง	โครงการขับขี่ปลอดภัย	โรงเรียนสอนขับรถ	
นครศรีธรรมราช	30	5	65	0	0	100
กระบี่	32	12	56	0	0	100
สงขลา	29	14	56	0	1	100
นครราชสีมา	46	12	42	0	0	100
อุดรธานี	40	13	47	0	0	100
ขอนแก่น	36	16	48	0	0	100
สุพรรณบุรี	26	11	63	0	0	100
ชลบุรี	25	16	58	1	0	100
จันทบุรี	36	20	44	0	0	100
เชียงใหม่	23	14	63	0	0	100
เชียงราย	29	10	61	0	0	100
พิษณุโลก	38	13	49	0	0	100
Total	390 (32.5%)	156 (13.00%)	652 (54.3%)	1 (0.1%)	1 (0.1%)	1200 (100%)

ประสบการณ์ในการขับขี่

ประสบการณ์ในการขับขี่

เมื่อพิจารณาถึงประสบการณ์ในการขับขี่ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 10 ปี จำนวน 635 คนคิดเป็นร้อยละ 53 ดังกราฟที่ 18 และตารางที่ 19

กราฟที่ 18 แสดงร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่



ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่และจังหวัด

จังหวัด	ประสบการณ์ขับขี่				Total
	ต่ำกว่า 1 ปี	1-5 ปี	5-10 ปี	มากกว่า 10 ปี	
นครศรีธรรมราช	4	20	17	59	100
กระบี่	5	19	26	50	100
สงขลา	2	27	20	51	100
นครราชสีมา	0	29	20	51	100
อุดรธานี	9	7	21	63	100
ขอนแก่น	8	26	25	41	100
สุพรรณบุรี	3	21	18	58	100
ชลบุรี	5	25	22	48	100
จันทบุรี	1	24	16	59	100
เชียงราย	3	29	15	53	100
เชียงใหม่	2	22	23	53	100
พิษณุโลก	7	16	28	49	100
Total	49 (4.1%)	265 (22.1%)	251 (20.9%)	635 (52.9%)	1200 (100%)

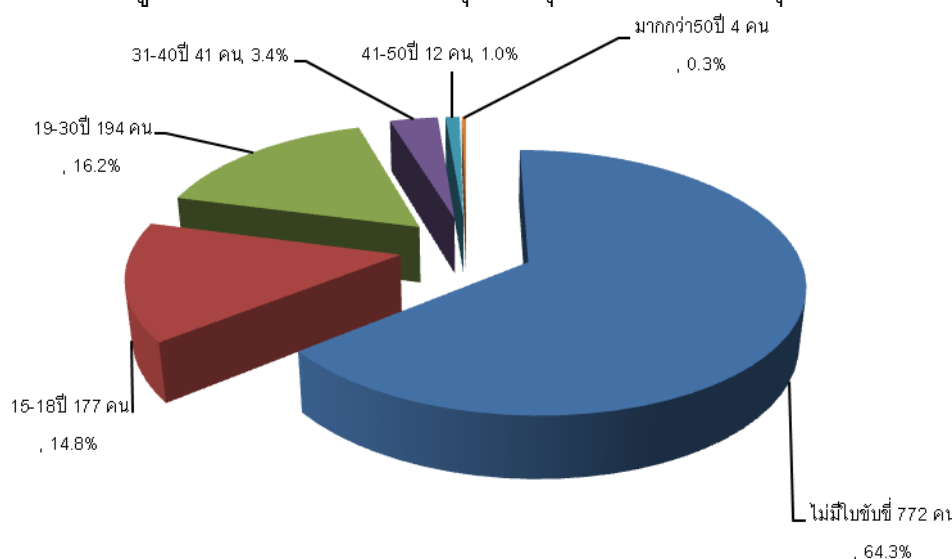
การปฏิบัติตามกฎหมาย (Enforcement)

ใบอนุญาต (License)

การมีใบอนุญาต ช่วงอายุของการมีใบอนุญาตครั้งแรกและพบ.

เมื่อพิจารณาถึงอายุของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุที่ได้รับใบอนุญาตครั้งแรก พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาต คิดเป็นร้อยละ 64.3 (จังหวัดเชียงรายมากที่สุด ร้อยละ 75) การมีใบอนุญาตรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีใบอนุญาต ในช่วงอายุ 19-30ปี ร้อยละ 16.2 (จังหวัดที่มากที่สุด คือ สงขลาและสุพรรณบุรี ร้อยละ 26) ไม่มีใบอนุญาตอายุต่ำสุด 9 ปี อายุสูงสุดของการไม่มีใบอนุญาตอายุสูงสุด 82 ปี ดังกราฟที่ 19 และตารางที่ 20

กราฟที่ 19 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงอายุของการมีใบขับขี่ครั้งแรก



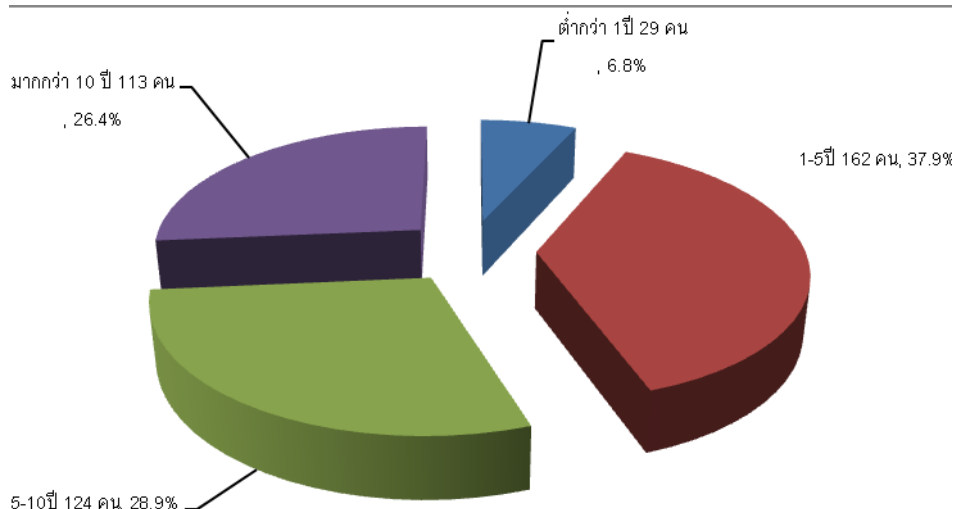
ตารางที่ 20 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามช่วงอายุที่ได้รับใบขับขี่ครั้งแรกและจังหวัด

จังหวัด	ไม่มีใบขับขี่	ช่วงอายุที่มีใบขับขี่ (คน)					Total (คน)
		15-18ปี	19-30ปี	31-40ปี	41-50ปี	มากกว่า 50ปี	
นครศรีธรรมราช	65	13	12	8	2	0	100
กระบี่	54	30	12	2	1	1	100
สงขลา	66	6	26	2	0	0	100
นครราชสีมา	65	14	17	2	1	1	100
อุดรธานี	60	13	22	5	0	0	100
ขอนแก่น	72	13	11	3	1	0	100
สุพรรณบุรี	66	8	26	0	0	0	100
ชลบุรี	54	22	17	4	3	0	100
จันทบุรี	72	10	11	4	2	1	100
เชียงใหม่	55	24	16	4	0	1	100
เขียงราย	75	7	13	3	2	0	100
พิษณุโลก	68	17	11	4	0	0	100
Total	772 (64.3%)	177 (14.8%)	194 (16.2%)	41 (3.4%)	12 (1%)	4 (0.3%)	1200 (100%)

ระยะเวลาในการมีใบขับขี่

เมื่อพิจารณาตามระยะเวลาในการมีใบขับขี่ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ส่วนมากผู้ขับขี่ได้รับใบขับขี่มาแล้ว 1-5 ปี 162 คน คิดเป็นร้อยละ 37.9 ดังกราฟที่ 20 และตารางที่ 21

กราฟที่ 20 แสดงร้อยละของระยะเวลาการมีใบขับขี่ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของระยะเวลาการมีใบขับขี่ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามระยะเวลาที่มีใบขับขี่และจังหวัด

จังหวัด	ช่วงเวลาของการมีใบขับขี่(คน)				Total คน
	ต่ำกว่า 1 ปี	1-5 ปี	5-10 ปี	มากกว่า 10 ปี	
นครศรีธรรมราช	2	10	9	14	35
กระบี่	0	11	11	24	46
สงขลา	1	15	12	6	34
นครราชสีมา	3	22	4	6	35
อุดรธานี	2	17	15	6	40
ขอนแก่น	3	10	9	6	28
สุพรรณบุรี	2	8	10	14	34
ชลบุรี	4	9	14	19	46
จันทบุรี	0	11	14	3	28
เชียงใหม่	4	22	14	5	45
เชียงราย	7	10	5	3	25
พิษณุโลก	1	17	7	7	32
Total	29 (6.8%)	162 (37.9%)	124 (28.9%)	113 (26.4%)	428 (100%)

การมี พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อพิจารณาถึงการมีพ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มี พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 80.50 (จังหวัดจันทบุรีมากที่สุดร้อยละ 88) และไม่มีพ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ เพราะ พ.ร.บ.หมดอายุ รถเก่า ไม่สะดวกไปต่อ ฯลฯ คิดเป็นร้อยละ 19.5 (จังหวัดนครราชสีมา , นครศรีธรรมราชคิดเป็นร้อยละ 25 ดังตารางที่ 22

ตารางที่ 22 จำนวนและร้อยละของรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการมี พรบ.และจังหวัด

จังหวัด	การมีพรบ. คัมครองผู้ประสภภัยจากรถ (คัน)		Total (คัน)
	มีพรบ.	ไม่มีพรบ.	
นครศรีธรรมราช	75	25	100
กระบี่	79	21	100
สงขลา	81	19	100
นครราชสีมา	75	25	100
อุดรธานี	82	18	100
ขอนแก่น	78	22	100
สุพรรณบุรี	79	21	100
ชลบุรี	86	14	100
จันทบุรี	88	12	100
เชียงใหม่	84	16	100
เชียงราย	79	21	100
พิษณุโลก	80	20	100
Total	966 (80.5%)	234 (19.5%)	1200 (100%)

เมาแล้วขับ

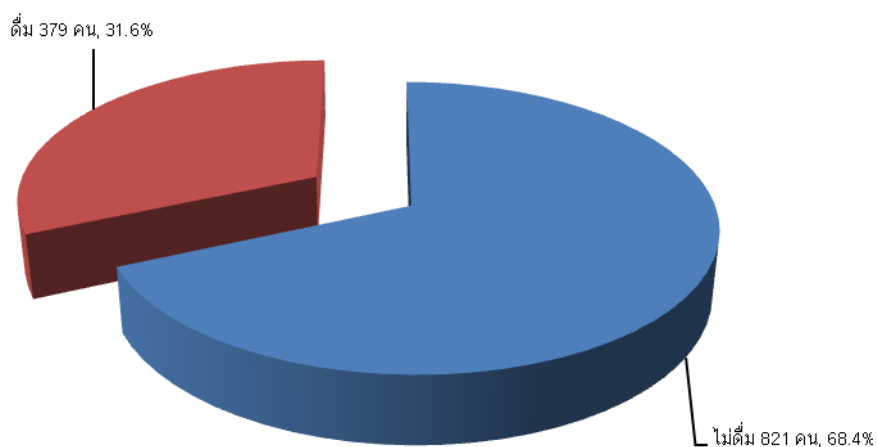
เมื่อพิจารณาถึงการกระทำผิดวินัยจราจรในกรณีเมาแล้วขับของผู้ที่ขับแล้วเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่เคย กระทำผิดวินัยจราจรในกรณีเมาแล้วขับ คิดเป็นร้อยละ 93.7 ส่วนผู้บาดเจ็บที่เคยกระทำผิดวินัยจราจรในกรณีเมาแล้วขับ มีร้อยละ 6.3 ซึ่งในกลุ่มนี้เคยถูกดำเนินคดีเมาแล้วขับถึง 10 ครั้งจำนวน 2 คนที่จังหวัดเชียงใหม่ ดังตารางที่ 23

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการถูกดำเนินคดีเมาแล้วขับที่ผ่านมาและจังหวัด

จังหวัด	เมาแล้วขับ(คัน)							Total (คัน)
	ไม่เคยถูก จับ	เคยถูกจับ1 ครั้ง	เคยถูกจับ2 ครั้ง	เคยถูก จับ3ครั้ง	เคยถูก จับ4ครั้ง	เคยถูก จับ5ครั้ง	เคยถูก จับ10 ครั้ง	
นครศรีธรรมราช	99	1	0	0	0	0	0	100
กระบี่	89	8	2	0	0	1	0	100
สงขลา	93	6	1	0	0	0	0	100
สุพรรณบุรี	98	2	0	0	0	0	0	100
อุดรธานี	90	7	3	0	0	0	0	100
ขอนแก่น	95	4	1	0	0	0	0	100
จันทบุรี	85	11	0	3	0	1	0	100
ชลบุรี	94	4	1	0	1	0	0	100
เชียงราย	100	0	0	0	0	0	0	100
เชียงใหม่	95	2	0	1	0	0	2	100
นครราชสีมา	92	3	4	1	0	0	0	100
พิษณุโลก	94	3	3	0	0	0	0	100
Total	1124 (93.7%)	51 (4.2%)	15 (1.2%)	5 (0.4%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)	2 (0.2%)	1200 (100%)

เมื่อพิจารณาถึงร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนีพบว่าส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุราคิดเป็นร้อยละ 68.4 (จังหวัดนครราชสีมามากที่สุด ร้อยละ 88) และดื่มสุรามีร้อยละ 31.6 (จังหวัดสงขลามากที่สุดร้อยละ 51) โดยมีอายุต่ำสุดที่ดื่มเหล้าแล้วขับขี่ คือ 15 ปี สูงที่สุดที่ดื่มเหล้าก่อนขับขี่ 66 ปี ดังกราฟที่ 21 และตารางที่ 24

กราฟที่ 21 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการดื่มสุรา



ตารางที่ 24 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการดื่มสุราและจังหวัด

จังหวัด	ดื่มเหล้า(คน)		Total (คน)
	ไม่ดื่ม	ดื่ม	
นครศรีธรรมราช	75	25	100
กระบี่	50	50	100
สงขลา	49	51	100
สุพรรณบุรี	65	35	100
อุดรธานี	72	28	100
ขอนแก่น	72	28	100
จันทบุรี	57	43	100
ชลบุรี	57	43	100
เขียงราย	76	24	100
เขียงใหม่	82	18	100
นครราชสีมา	88	12	100
พิษณุโลก	78	22	100
Total	821 (68.4%)	379 (31.6%)	1200 (100%)

การสวมหมวกนิรภัย (Helmet)

การสวมหมวกนิรภัย

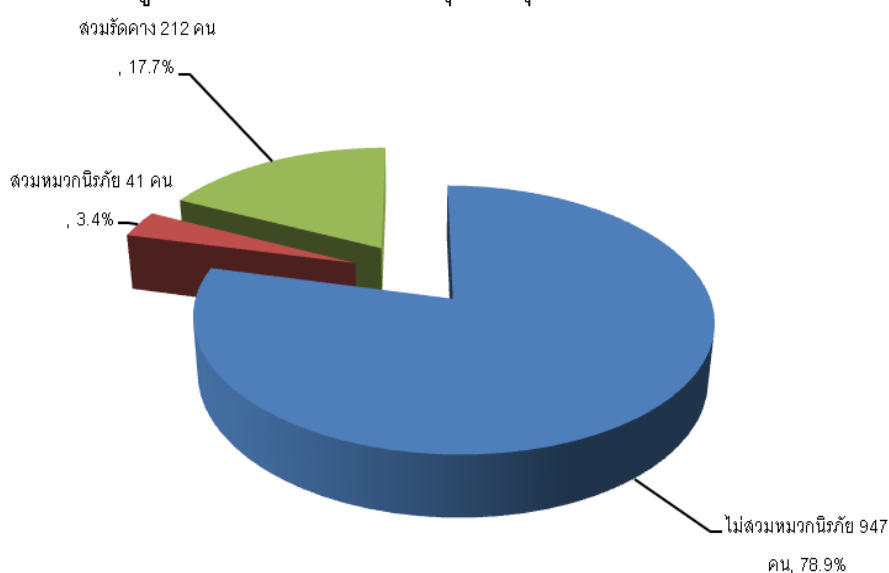
เมื่อพิจารณาถึงการกระทำผิดวินัยจราจรในกรณีไม่สวมหมวกนิรภัยที่ผ่านมาของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่าส่วนใหญ่ไม่เคยถูกจับในกรณีไม่สวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 76.6 (จังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุด ร้อยละ 95) และเคยถูกจับถึง 10 ครั้งมีจำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 0.7 (จังหวัดพิษณุโลกมากที่สุด ร้อยละ 3)ดังตารางที่ 25

ตารางที่ 25 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการเคยถูกจับในกรณีไม่สวมหมวกนิรภัยและจังหวัด

จังหวัด	เคยถูกจับกรณีไม่สวมหมวก (คน)							Total (คน)
	ไม่เคยถูกจับ	เคยถูกจับไม่สวมหมวกนิรภัย 1 ครั้ง	เคยถูกจับ 2 ครั้ง	เคยถูกจับ 3 ครั้ง	เคยถูกจับ 4 ครั้ง	เคยถูกจับ 5 ครั้ง	เคยถูกจับ 10 ครั้ง	
นครศรีธรรมราช	95	4	1	0	0	0	0	100
กระบี่	80	16	1	1	0	2	0	100
สงขลา	74	24	1	1	0	0	0	100
สุพรรณบุรี	80	20	0	0	0	0	0	100
อุดรธานี	66	29	3	1	1	0	0	100
ขอนแก่น	75	15	7	1	1	1	0	100
จันทบุรี	71	15	4	3	1	5	1	100
ชลบุรี	76	12	2	4	3	1	2	100
เชียงราย	84	8	3	2	2	0	1	100
เชียงใหม่	78	19	0	1	0	2	0	100
นครราชสีมา	67	21	6	3	0	1	2	100
พิษณุโลก	73	22	1	1	0	0	3	100
Total	919 (76.6%)	205 (17.1%)	29 (2.4%)	18 (1.5%)	8 (0.7%)	12 (1%)	9 (0.7%)	1200 (100%)

เมื่อพิจารณาถึงการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 78.9 (จังหวัดขอนแก่นและเชียงรายมากที่สุดร้อยละ 90) รองลงมาคือสวมหมวกนิรภัยและรัดคาง คิดเป็นร้อยละ 17.9 (จังหวัดอุดรธานีสวมหมวกนิรภัยและรัดคางมากที่สุด ร้อยละ 58) อายุต่ำสุด 9 ปี และสูงสุด 69 ปี ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ดังกราฟที่ 22 และ ตารางที่ 26

กราฟที่ 22 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้โดยจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัย



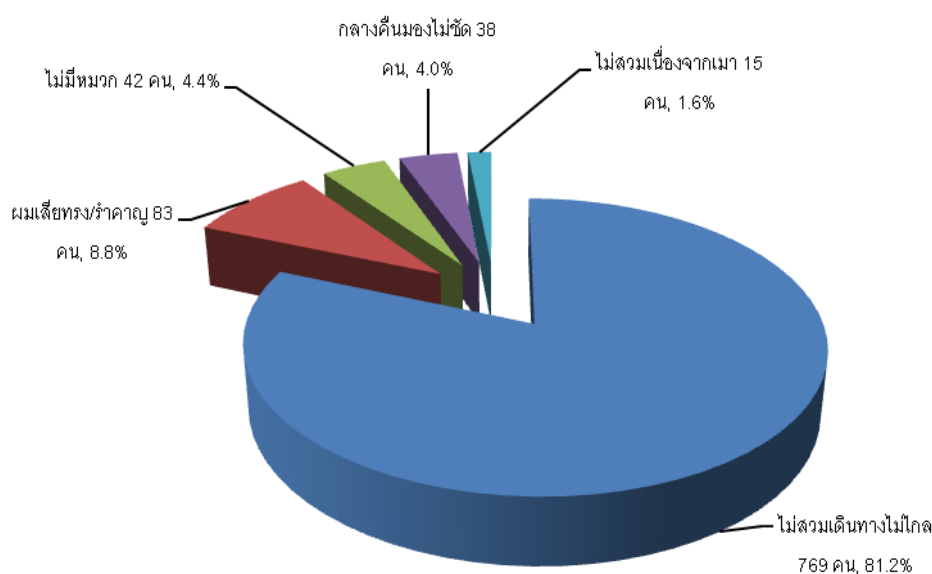
ตารางที่ 26 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้อย่างจำแนกตาม การสวมหมวกนิรภัยและจังหวัด

จังหวัด	ไม่สวมหมวกนิรภัย	สวมหมวกนิรภัยแต่ไม่รัดคาง	สวมหมวกนิรภัยและรัดคาง	(คน)
นครศรีธรรมราช	72	1	27	100
กระบี่	84	1	15	100
สงขลา	77	1	22	100
นครราชสีมา	72	16	12	100
อุดรธานี	38	4	58	100
ขอนแก่น	90	0	10	100
สุพรรณบุรี	83	2	15	100
ชลบุรี	87	3	10	100
จันทบุรี	86	3	11	100
เชียงใหม่	86	4	10	100
เชียงราย	90	0	10	100
พิษณุโลก	82	6	12	100
Total	947 (78.9%)	41 (3.4%)	212 (17.7%)	1200 (100%)

เหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย

เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะเดินทางไม่ไกลหรืออยู่ในเขตมหาวิทยาลัยหรือหมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 81.2 (จังหวัดกระบี่มากที่สุด ร้อยละ 85) รองลงมาคือ ราคาแพง/ผมเสียทรง คิดเป็นร้อยละ 8.8 (จังหวัดเชียงใหม่และนครศรีธรรมราชมากที่สุดร้อยละ 14) และพบว่าไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะเมามีถึง 15 คน คิดเป็นร้อยละ 1.6 (จังหวัดชลบุรีมากที่สุดร้อยละ 10) ดังกราฟที่ 23 และ ตารางที่ 27

กราฟที่ 23 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุไม่สวมหมวกนิรภัยจำแนกตามเหตุผล



ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยจำแนกตามเหตุผลและจังหวัด

จังหวัด	เหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย(คน)					Total (คน)
	ไม่สวมเดินทางไม่ไกล/ถนนในหมู่บ้าน/ถนนในมหาวิทยาลัย	ผมเสียทรง/ราคา	ไม่มีหมวก	กลางคืนมองไม่ชัด	ไม่สวมเนื่องจากเมา	
นครศรีธรรมราช	47	14	6	5	0	72
กระบี่	84	0	0	0	0	84
สงขลา	75	1	1	0	0	77
นครราชสีมา	61	9	1	1	0	72
อุดรธานี	38	0	0	0	0	38
ขอนแก่น	73	3	5	5	4	90
สุพรรณบุรี	70	6	3	4	0	83
ชลบุรี	57	4	14	2	10	87
จันทบุรี	73	11	1	1	0	86
เชียงใหม่	65	14	5	2	0	86
เชียงราย	73	9	1	7	0	90
พิษณุโลก	53	12	5	11	1	82
Total	769 (81.20%)	83 (8.8%)	42 (4.4%)	38 (4%)	15 (1.6%)	947 (100%)

ลักษณะหมวกนิรภัย

เมื่อพิจารณาถึงสีหมวกนิรภัยที่ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุสวม พบว่า ส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยกลุ่มสีเข้มเช่น สีดำ สีเทา สีน้ำเงิน เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 62.5% (จังหวัดนครราชสีมามากที่สุดร้อยละ 37) และพบว่าส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบคิดเป็นร้อยละ 40.7 (จังหวัดนครราชสีมาสวมหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 16) ดังตารางที่ 28 และ ตารางที่ 29

ตารางที่ 28 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุที่สวมหมวกนิรภัยโดยจำแนกตามสีหมวกและจังหวัด

จังหวัด	กลุ่มสีเข้ม เช่นแดง/น้ำเงิน/เทา/ดำ	กลุ่มสีสว่าง เช่นสีขาว/ บรอนซ์/ส้ม/ เหลือง/ชมพู	Total (คน)
นครศรีธรรมราช	15	13	28
กระบี่	8	8	16
สงขลา	15	8	23
นครราชสีมา	20	8	28
อุดรธานี	37	8	62
ขอนแก่น	5	5	10
สุพรรณบุรี	12	5	17
ชลบุรี	10	3	13
จันทบุรี	10	4	14
เชียงใหม่	10	4	14
เชียงราย	6	4	10
พิษณุโลก	10	8	18
Total	158 (62.5%)	95 (37.5%)	253 (100%)

ตารางที่ 29 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยโดย
จำแนกตามประเภทของหมวกและจังหวัด

จังหวัด	ประเภทของหมวกนิรภัย(คน)			Total (คน)
	เต็มหน้า	เต็มใบ	ครึ่งใบ	
นครศรีธรรมราช	7	11	10	28
กระบี่	2	6	8	16
สงขลา	3	10	10	23
นครราชสีมา	7	5	16	28
อุดรธานี	17	33	12	62
ขอนแก่น	1	6	3	10
สุพรรณบุรี	2	5	10	17
ชลบุรี	2	5	6	13
จันทบุรี	4	4	6	14
เชียงใหม่	2	5	7	14
เชียงราย	2	4	4	10
พิษณุโลก	2	5	11	18
Total	51 (20.2%)	99 (39.1%)	103 (40.7%)	253 (100%)

การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงการเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 82.00 (จังหวัดชลบุรีมากที่สุด ร้อยละ96.0) ดังตารางที่ 30

ตารางที่ 30 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการเปิดไฟ
หน้ารถและจังหวัด

จังหวัด	เปิดไฟหน้า (คัน)		Total (คน)
	เปิดไฟหน้า	ไม่ได้เปิดไฟหน้า	
นครศรีธรรมราช	89	11	100
กระบี่	80	20	100
สงขลา	81	19	100
นครราชสีมา	74	26	100
อุดรธานี	94	6	100
ขอนแก่น	70	30	100
สุพรรณบุรี	95	5	100
ชลบุรี	96	4	100
จันทบุรี	62	38	100
เชียงใหม่	80	20	100
เชียงราย	72	28	100
พิษณุโลก	91	9	100
Total	984 (82%)	216 (18%)	1200 (100%)

การดัดแปลงรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงการดัดแปลงรถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้ดัดแปลงรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 98.7 การดัดแปลงส่วนมากดัดแปลงโดยการตกแต่งล้อรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 0.9 ดังตารางที่ 31

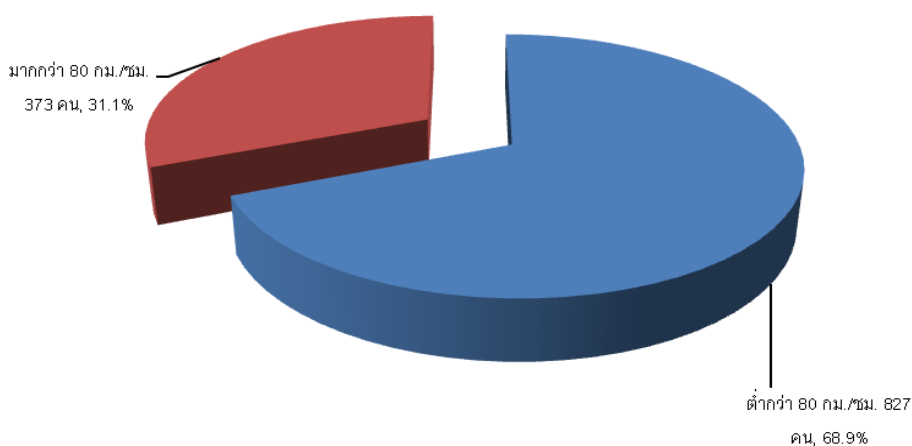
ตารางที่ 31 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการดัดแปลงรถจักรยานยนต์และจังหวัด

จังหวัด	การดัดแปลงรถจักรยานยนต์(คัน)					Total (คัน)
	ดัดแปลง ที่ล้อ	ไม่ ดัดแปลง	โหลดยาง	ท่อผ่า	โหลดเดี่ยว	
นครศรีธรรมราช	0	100	0	0	0	100
กระบี่	0	99	1	0	0	100
สงขลา	0	99	0	1	0	100
นครราชสีมา	1	99	0	0	0	100
อุดรธานี	0	100	0	0	0	100
ขอนแก่น	1	99	0	0	0	100
สุพรรณบุรี	0	100	0	0	0	100
ชลบุรี	0	100	0	0	0	100
จันทบุรี	5	95	0	0	0	100
เชียงใหม่	1	99	0	0	0	100
เชียงราย	1	98	0	1	0	100
พิษณุโลก	2	97	0	0	1	100
Total	11 (0.9%)	1185 (98.7%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)	1 (0.1%)	1200 (100%)

การขับเร็ว (Speeding)

เมื่อพิจารณาถึงความเร็วในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุขับขี่รถด้วยความเร็วต่ำกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 68.9 (จังหวัดนครศรีธรรมราชมากที่สุด ร้อยละ 78) โดยขับรถเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 31.1 (จังหวัดอุดรธานีมากที่สุด ร้อยละ 38) กราฟที่ 24 ตารางที่ 32

กราฟที่ 24 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามความเร็ว



ตารางที่ 32 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามความเร็วและจังหวัด

จังหวัด	ความเร็ว (คน)		Total (คน)
	ต่ำกว่า 80 กม./ชม.	มากกว่า 80 กม./ชม.	
นครศรีธรรมราช	78	22	100
กระบี่	75	25	100
สงขลา	66	34	100
นครราชสีมา	67	33	100
อุดรธานี	62	38	100
ขอนแก่น	72	28	100
สุพรรณบุรี	76	24	100
ชลบุรี	68	32	100
จันทบุรี	64	36	100
เชียงใหม่	65	35	100
เชียงราย	64	36	100
พิษณุโลก	70	30	100
Total	827 (68.9%)	373 (31.1%)	1200 (100%)

ปัจจัยด้านการเกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี

เมื่อพิจารณาถึงการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 81 รองลงมาเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 14.4 เกิดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 2.3 และพบว่ามีผู้เกิดอุบัติเหตุถึง 5 ครั้งจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3 ดังตารางที่ 33

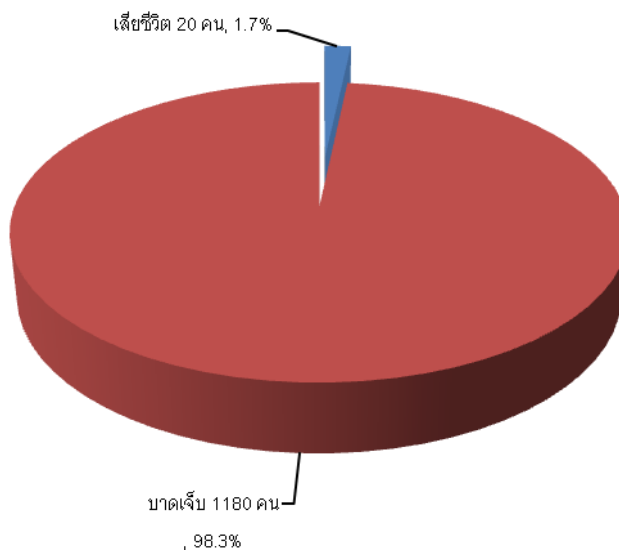
ตารางที่ 33 แสดงจำนวนและร้อยละของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ครั้ง) ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

จำนวนของการเกิดอุบัติเหตุ(ครั้ง)	0	1	2	3	4	5	รวม
จำนวน	972	173	28	19	5	3	1,200
ร้อยละ	81	14.4	2.3	1.6	0.4	0.3	100

ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ คิดเป็นร้อยละ 98.3 และเสียชีวิต 20 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 ดังกราฟที่ 25 และตารางที่ 34

กราฟที่ 25 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามความรุนแรงของการบาดเจ็บ



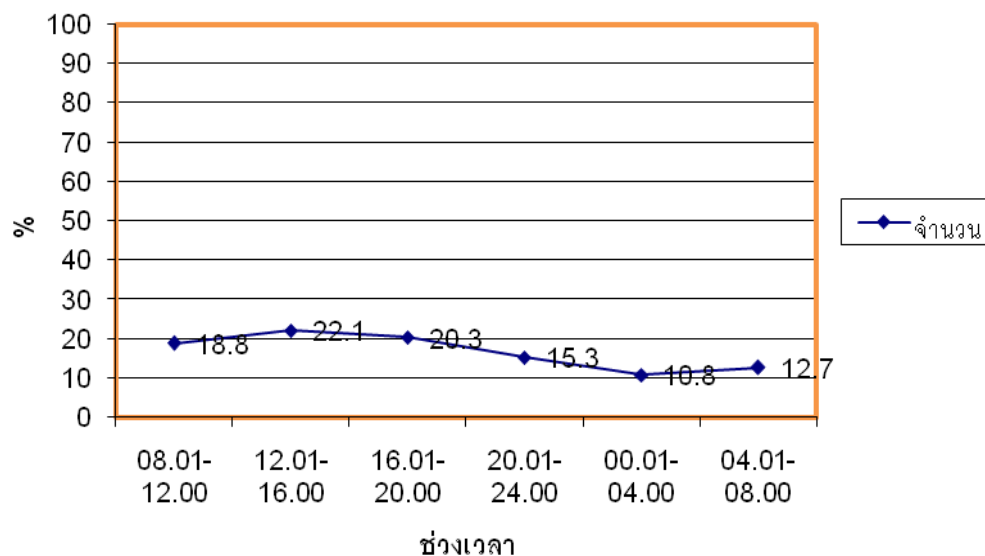
ตารางที่ 34 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและความรุนแรงของการบาดเจ็บ

จังหวัด	ความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ขับขี่ (คน)		Total (คน)
	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	
นครศรีธรรมราช	1(1)	99(99)	100
กระบี่	1(1)	99(99)	100
สงขลา	1(1)	99(99)	100
นครราชสีมา	0	100(100)	100
อุดรธานี	0	100(100)	100
ขอนแก่น	0	100(100)	100
สุพรรณบุรี	5(5)	95(95)	100
ชลบุรี	1(1)	99(99)	100
จันทบุรี	2(2)	98(98)	100
เชียงใหม่	1(1)	99(99)	100
เชียงราย	7(7)	93(93)	100
พิษณุโลก	1(1)	100(100)	100
Total	20 (1.7%)	1180 (98.3%)	1200 (100%)

ช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 12.01-16.00 น. จำนวน 265 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 22.1 รองลงมาคือช่วงเวลา 16.01-20.00 น.คิดเป็นร้อยละ 20.3 ดังกราฟที่ 26 และตารางที่ 35

กราฟที่ 26 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามช่วงเวลา



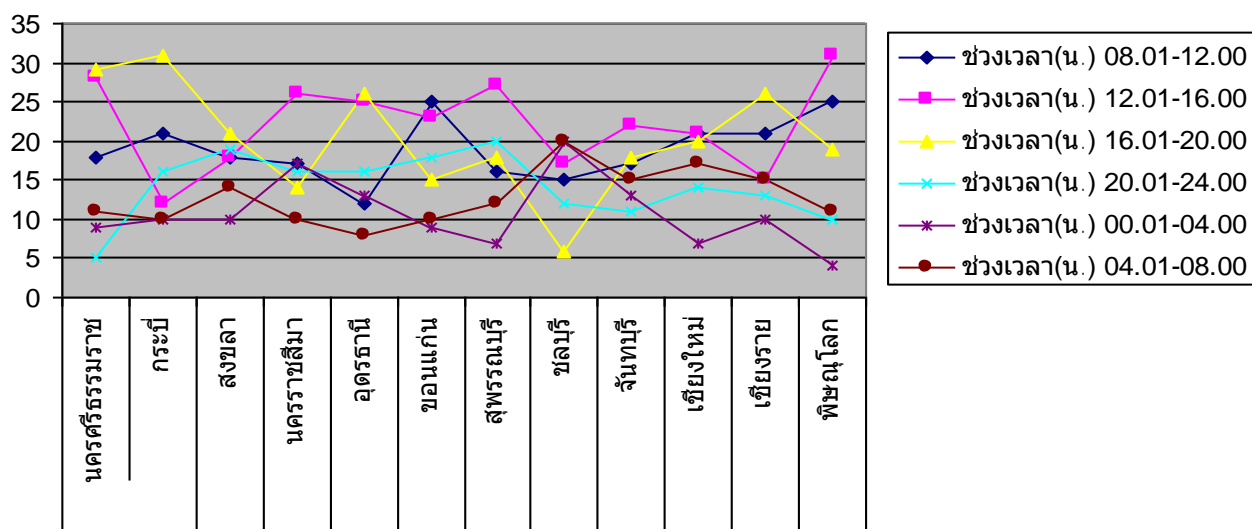
ตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรายจังหวัดและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

จังหวัด	ช่วงเวลา(น.)						Total (คน)
	08.01-12.00	12.01-16.00	16.01-20.00	20.01-24.00	00.01-04.00	04.01-08.00	
นครศรีธรรมราช	18	28	29	5	9	11	100
กระบี่	21	12	31	16	10	10	100
สงขลา	18	18	21	19	10	14	100
นครราชสีมา	17	26	14	16	17	10	100
อุดรธานี	12	25	26	16	13	8	100
ขอนแก่น	25	23	15	18	9	10	100
สุพรรณบุรี	16	27	18	20	7	12	100
ชลบุรี	15	17	6	12	20	20	100
จันทบุรี	17	22	18	11	13	15	100
เชียงใหม่	21	21	20	14	7	17	100
เชียงราย	21	15	26	13	10	15	100
พิษณุโลก	25	31	19	10	4	11	100
Total	226 (18.8%)	265 (22.1%)	243 (20.3%)	184 (15.3%)	129 (10.8%)	153 (12.7%)	1200 (100%)

เมื่อพิจารณาถึงช่วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง พบว่า ผู้ขับขี่ที่ดื่มแล้วขับส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. คิดเป็นร้อยละ 22.7 ผู้ขับขี่รถเร็วเกิน 80 กม./ชม. ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 12.01 -16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 19.8 ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 21.9 และผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่ส่วนใหญ่ เกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลา 12.04 – 16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 23.7 ดัง

กราฟที่ 27 ตารางที่ 36 จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดและ
พฤติกรรมเสี่ยง

กราฟที่ 27 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดและพฤติกรรมเสี่ยง

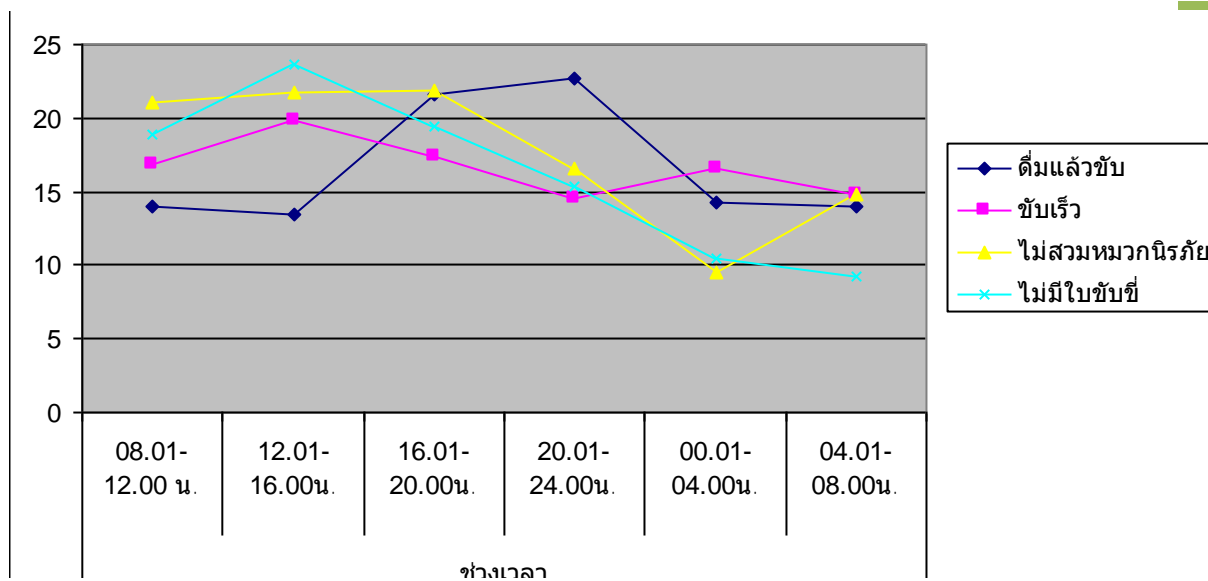


ตารางที่ 36 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามช่วงเวลาที่เกิดและ
พฤติกรรมเสี่ยง

ช่วงเวลา/พฤติกรรม	ช่วงเวลา(คน(%))						รวม
	08.01-12.00 น.	12.01-16.00น.	16.01-20.00น.	20.01-24.00 น.	00.01-04.00น.	04.01-08.00น.	
ดื่มแล้วขับ	530(14)	51(13.5)	82(21.6)	86(22.7)	54(14.2)	53(14)	379(100)
ขับรถเร็วเกินกำหนดมากกว่า 80 กม./ชม.	63(16.9)	74(19.8)	65(17.4)	54(14.5)	62(16.6)	55(14.8)	373(100)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	199(21)	206(21.8)	207(21.9)	157(16.6)	90(9.5)	88(14.8)	947(100)
ไม่มีใบขับขี่	146(18.9)	183(23.7)	150(19.4)	119(15.4)	80(10.4)	94(9.2)	772

เมื่อพิจารณาถึงช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง ของผู้ขับขี่ที่ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่าผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและขับรถเร็วเกิน 80 กม./ชม. เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. คิดเป็นร้อยละ 21 ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและไม่สวมหมวกนิรภัยเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 23.6 ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและไม่มีใบขับขี่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. คิดเป็นร้อยละ 22.5ผู้ขับขี่รถเร็วเกิน 80 กม./ชม. และไม่สวมหมวกนิรภัยเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเวลา 12.01– 16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 22.2 ผู้ขับขี่รถเร็วเกิน 80 กม./ชม.และไม่มีใบขับขี่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 21.6 ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่มีใบขับขี่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดช่วงเวลา 12.01 – 16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 20.6 ดังกราฟที่ 28 ตารางที่ 37

กราฟที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกการจับคู่ตามช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง



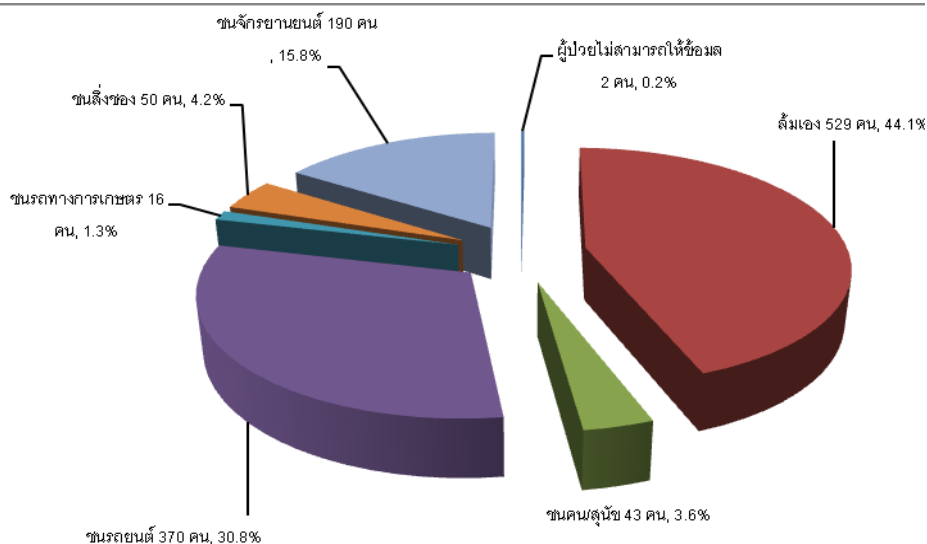
ตารางที่ 37 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกการจับคู่ตามช่วงเวลาที่เกิดและพฤติกรรมเสี่ยง

ช่วงเวลา/พฤติกรรม	ช่วงเวลา						รวม
	08.01-12.00 น. (%)	12.01-16.00 น. (%)	16.01-20.00 น. (%)	20.01-24.00 น. (%)	00.01-04.00 น. (%)	04.01-08.00 น. (%)	
-ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและขับเร็วเกิน 80 กม./ชม.	32(13.7)	38(16.3)	47(20.2)	49(21)	38(16.3)	29(12.5)	233(100)
-ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและไม่สวมหมวกนิรภัย	34(15.5)	29(13.2)	52(23.6)	46(20.9)	32(14.5)	27(12.3)	220(100)
-ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและไม่มีใบขับขี่	28(21)	32(13.6)	47(19.9)	53(22.5)	46(19.5)	30(12.7)	236(100)
-ผู้ขับขี่ที่ขับเร็วเกิน 80 กม./ชม. และไม่สวมหมวกนิรภัย	40 (13.1)	68(22.2)	52(17)	49(16)	52(17)	45(14.7)	306(100)
-ผู้ขับขี่ที่เร็วเกิน 80 กม./ชม. และไม่มีใบขับขี่	27(11)	42(17.1)	53(21.6)	47(19.2)	40(16.3)	36(14.8)	245(100)
-ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่มีใบขับขี่	106(18.5)	118(20.6)	99(17.2)	99(17.2)	87(15.2)	65(11.3)	574(100)

ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่ล้มเอง คิดเป็นร้อยละ 44.1 รองลงมา คือ ขี่รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์คิดเป็น 30.8 รถจักรยานยนต์ชนรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 15.8 ดังกราฟที่ 29 และตารางที่ 38

กราฟที่ 29 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ



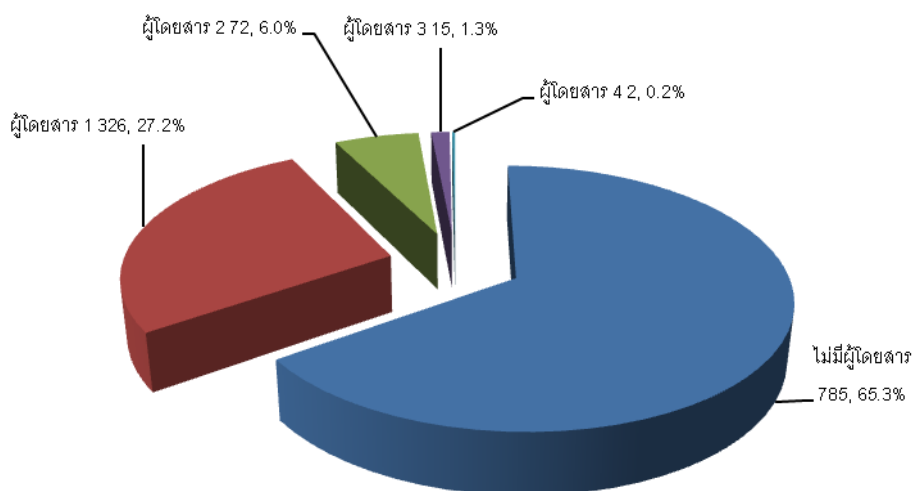
ตารางที่ 38 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรายจังหวัดและลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ

จังหวัด	ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ(ครั้ง)							Total (คน)
	ผู้พายไม่สามารถให้ข้อมูล	ล้มเอง	ชนคน/สุนัข/วัว/ควาย	ชนรถยนต์/จักรยานยนต์	ชนรถทางการเกษตร	ชนสิ่งของ	ชนจักรยานยนต์	
นครศรีธรรมราช	0	35	6	38	6	8	7	100
กระบี่	0	66	0	20	0	3	11	100
สงขลา	0	45	1	29	0	7	18	100
นครราชสีมา	0	36	8	32	1	8	15	100
อุดรธานี	0	39	2	38	1	2	18	100
ขอนแก่น	0	40	3	42	1	3	11	100
สุพรรณบุรี	0	33	6	39	1	2	19	100
ชลบุรี	1	53	4	25	2	4	11	100
จันทบุรี	1	54	1	25	0	4	15	100
เชียงใหม่	0	47	3	31	0	1	18	100
เชียงราย	0	41	6	25	2	3	23	100
พิษณุโลก	0	40	3	26	2	5	24	100
Total	2	529	43	370	16	50	190	1200
	(0.2%)	(44.1%)	(3.6%)	(30.8%)	(1.3%)	(4.2%)	(15.8%)	(100%)

จำนวนผู้โดยสาร

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารที่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า ส่วนใหญ่รถที่เกิดอุบัติเหตุไม่มีผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 65.2 มีคนซ้อนท้าย 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.3 และ 0.2 และมีการซ้อนท้าย 4 คนจำนวน 2 รายคิดเป็นร้อยละ 0.2 (ที่จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดเชียงราย) ดังกราฟที่ 30 และตารางที่ 39

กราฟที่ 30 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามจำนวนผู้โดยสาร



ตารางที่ 39 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามรายจังหวัด และจำนวนผู้โดยสาร

จังหวัด	จำนวนผู้โดยสาร(คน)					Total (คน)
	ไม่มี	ผู้โดยสาร 1	ผู้โดยสาร 2	ผู้โดยสาร 3	ผู้โดยสาร 4	
นครศรีธรรมราช	63	30	7	0	0	100
กระบี่	73	20	4	3	0	100
สงขลา	74	22	3	1	0	100
นครราชสีมา	59	31	9	1	0	100
อุดรธานี	66	26	7	1	0	100
ขอนแก่น	55	31	13	0	1	100
สุพรรณบุรี	68	30	1	1	0	100
ชลบุรี	75	22	1	2	0	100
จันทบุรี	71	27	1	1	0	100
เชียงใหม่	57	28	12	3	0	100
เชียงราย	66	23	8	2	1	100
พิษณุโลก	58	36	6	0	0	100
Total	785 (65.3%)	326 (27.2%)	72 (6%)	15 (1.3%)	2 (0.2%)	1200 (100%)

เมื่อพิจารณาถึงผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่า เสียชีวิต 10 คน คิดเป็นร้อยละ 1.9 บาดเจ็บ 19 คน คิดเป็นร้อยละ 3.6 ดังตารางที่ 40

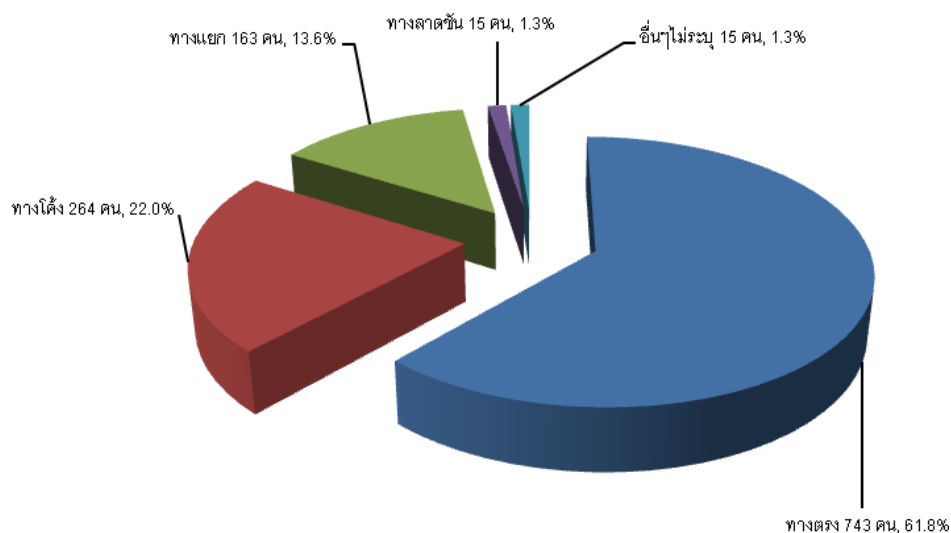
ตารางที่ 40 แสดงจำนวนและร้อยละของความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ โดยจำแนกตามรายจังหวัด

จังหวัด	ประเภทความรุนแรง(คน)			(คน)
	ไม่ได้รับบาดเจ็บ (%)	เสียชีวิต (%)	บาดเจ็บ (%)	
นครศรีธรรมราช	34	1	0	35
กระบี่	28	0	0	28
สงขลา	21	0	1	22
นครราชสีมา	40	1	2	43
อุดรธานี	33	0	1	34
ขอนแก่น	52	0	0	52
สุพรรณบุรี	21	4	1	26
ชลบุรี	20	0	1	21
จันทบุรี	15	0	8	23
เชียงใหม่	47	1	4	52
เชียงราย	37	3	0	40
พิษณุโลก	38	0	1	39
Total	386 (94.5%)	10 (1.9%)	19 (3.6%)	415 (100%)

สภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะสภาพท้องถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบนถนนทางตรง คิดเป็นร้อยละ 61.9 รองลงมาคือ ทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 22.0 ดังกราฟที่ 31 และตารางที่ 41

กราฟที่ 31 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามสภาพถนน

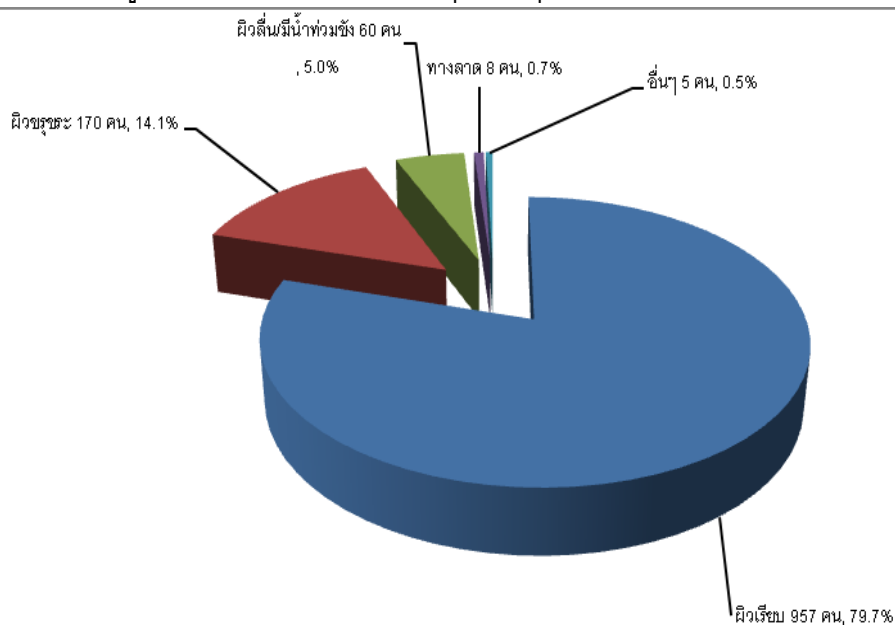


ตารางที่ 41 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและสภาพถนน

จังหวัด	สภาพของถนนที่เกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์(คน)					Total (คน)
	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางแยก	ทางลาดชัน	อื่นๆไม่ระบุ	
นครศรีธรรมราช	61	29	4	0	6	100
กระบี่	74	16	10	0	0	100
สงขลา	53	22	23	2	0	100
นครราชสีมา	39	22	33	4	2	100
อุดรธานี	73	13	13	1	0	100
ขอนแก่น	58	25	15	1	1	100
สุพรรณบุรี	59	23	15	1	2	100
ชลบุรี	63	24	11	2	0	100
จันทบุรี	66	28	4	0	2	100
เชียงใหม่	67	21	11	1	0	100
เชียงราย	64	17	15	3	1	100
พิษณุโลก	66	24	9	0	1	100
Total	743 (61.8%)	264 (22.0%)	163 (13.6%)	15 (1.3%)	15 (1.3%)	1200 (100%)

พื้นผิวถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงพื้นผิวถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุที่พื้นผิวถนนเรียบ คิดเป็นร้อยละ 79.7 รองลงมาคือ ผิวขรุขระ คิดเป็นร้อยละ 14.2 ดังกราฟที่ 32 และตารางที่ 42 กราฟที่ 32 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามพื้นผิวถนน



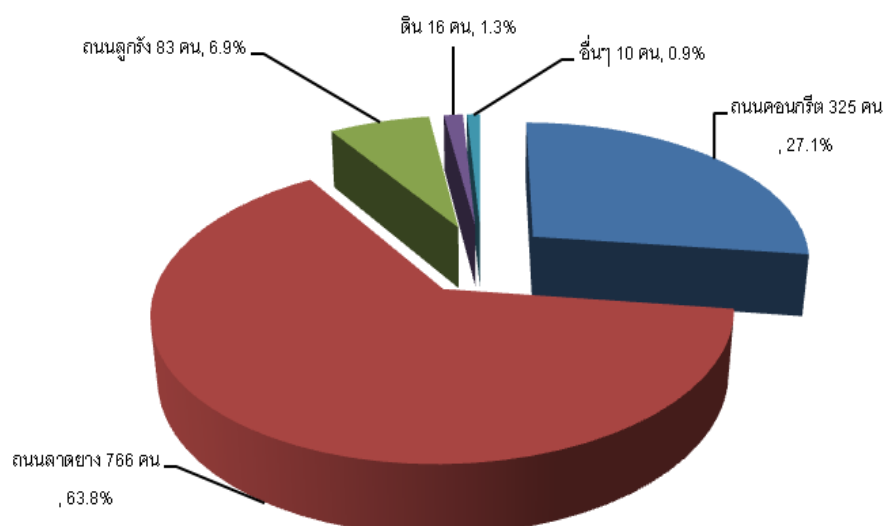
ตารางที่ 42 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกรายจังหวัด และพื้นผิวถนน

จังหวัด	ลักษณะถนนที่ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุ(คน)					Total (คน)
	เรียบ	ขรุขระ	ลื่น/มีน้ำ ท่วมขัง	ทางลาด	อื่นๆ	
นครศรีธรรมราช	76	17	1	5	1	100
กระบี่	86	9	5	0	0	100
สงขลา	82	10	8	0	0	100
นครราชสีมา	83	9	5	0	3	100
อุดรธานี	68	22	10	0	0	100
ขอนแก่น	87	12	1	0	0	100
สุพรรณบุรี	74	16	8	2	0	100
ชลบุรี	81	16	3	0	0	100
จันทบุรี	74	21	5	0	0	100
เชียงใหม่	83	11	5	0	1	100
เชียงราย	78	19	3	0	0	100
พิษณุโลก	85	8	6	1	0	100
Total	957 (79.7%)	170 (14.1%)	60 (5%)	8 (0.7%)	5 (0.5%)	1200 (100%)

ลักษณะของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุที่ลักษณะถนนลาดยาง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 63.8 รองลงมาคือ ถนนคอนกรีต คิดเป็นร้อยละ 27.1 ถนนลูกรังร้อยละ 6.9 ดังกราฟที่ 33 และตารางที่ 43

กราฟที่ 33 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามลักษณะถนน



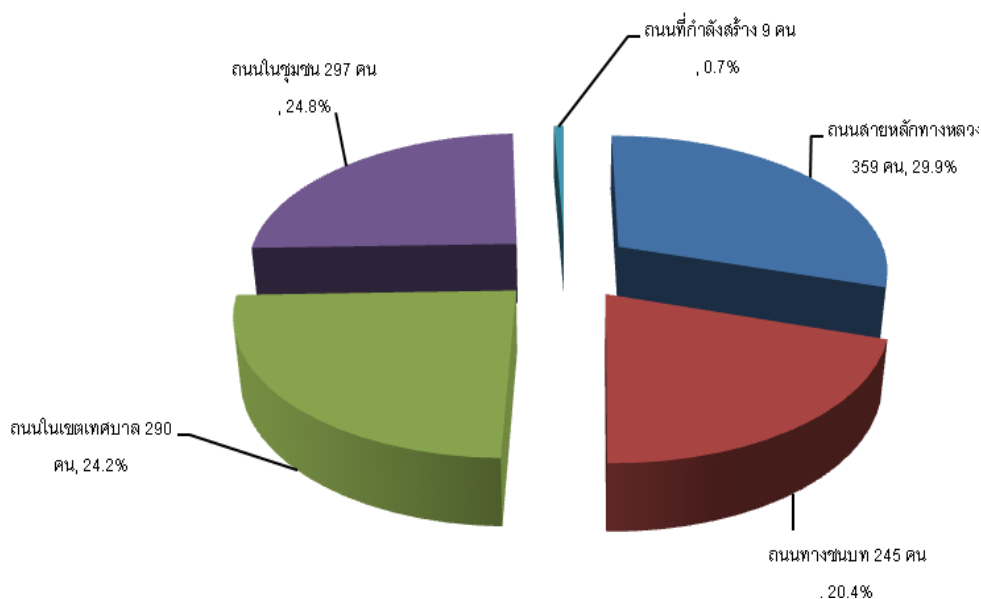
ตารางที่ 43 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและลักษณะของถนน

จังหวัด	ลักษณะถนน(คน)					Total (คน)
	คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	ดิน	อื่นๆ	
นครศรีธรรมราช	41	46	9	0	4	100
กระบี่	20	71	4	4	1	100
สงขลา	33	59	5	3	0	100
นครราชสีมา	10	84	5	0	1	100
อุดรธานี	48	44	7	1	0	100
ขอนแก่น	29	63	7	1	0	100
สุพรรณบุรี	12	76	9	1	2	100
ชลบุรี	23	67	10	0	0	100
จันทบุรี	32	56	10	2	0	100
เชียงใหม่	34	62	4	0	0	100
เชียงราย	25	64	8	2	1	100
พิษณุโลก	18	74	5	2	1	100
Total	325 (27.1%)	766 (63.8%)	83 (6.9%)	16 (1.3%)	10 (0.9%)	1200 (100%)

ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบถนน พบว่า ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุที่ถนนสายหลัก (ทางหลวงแผ่นดิน) คิดเป็นร้อยละ 29.9 รองลงมาคือ ถนนในชุมชน หมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 24.8 และเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่กำลังก่อสร้าง ร้อยละ 0.7 ดังกราฟที่ 34 และตารางที่ 44

กราฟที่ 34 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามประเภทของถนน



ตารางที่ 44 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและประเภทของถนน

จังหวัด	ประเภทถนน(คน)					Total (คน)
	ถนนสายหลัก(ทางหลวงแผ่นดิน)	ถนนทางหลวงชนบท	ถนนในเขตเทศบาล/อบต.	ถนนในชุมชนหมู่บ้าน	ถนนที่กำลังก่อสร้าง	
นครศรีธรรมราช	28	31	13	27	1	100
กระบี่	13	36	21	28	2	100
สงขลา	40	8	33	19	0	100
นครราชสีมา	27	16	37	19	1	100
อุดรธานี	27	20	30	21	2	100
ขอนแก่น	27	20	28	25	0	100
สุพรรณบุรี	18	27	42	12	1	100
ชลบุรี	50	16	11	23	0	100
จันทบุรี	46	13	10	30	1	100
เชียงใหม่	25	18	24	33	0	100
เชียงราย	27	23	21	28	1	100
พิษณุโลก	31	17	20	32	0	100
Total	359 (29.9%)	245 (20.4%)	290 (24.2%)	297 (24.8%)	9 (0.7%)	1200 (100%)

ปัจจัยร่วมในการเกิดอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยเกี่ยวข้องที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ พบว่าปัจจัยร่วมที่ทำให้เกิดร่วมกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีดังนี้

1.การดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ พบผู้ขับขี่ที่ดื่มเหล้าก่อนขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 31.6 ดังตารางที่ 23 แสดงร้อยละการดื่มเหล้าก่อนขับขี่ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

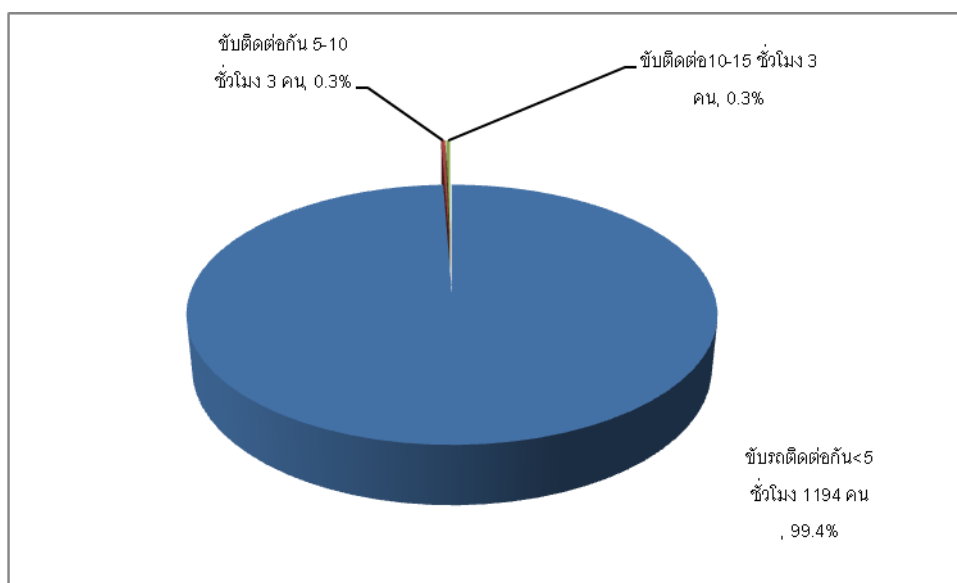
2.การพักผ่อนก่อนการขับขี่ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ มีการพักผ่อนไม่เพียงพอก่อนการขับขี่คิดเป็นร้อยละ 5 ดังตารางที่41 (เพียงพอหมายถึง ผู้ขับขี่ได้พักผ่อนเต็มที่ก่อนขับขี่ และไม่เพียงพอหมายถึงผู้ขับขี่คิดว่าพักผ่อนน้อย)

ตารางที่ 45 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกรายตามจังหวัดและการพักผ่อนก่อนการขับขี่

จังหวัด	การพักผ่อน		Total
	เพียงพอ	ไม่เพียงพอ	
นครศรีธรรมราช	88	12	100
กระบี่	100	0	100
สงขลา	91	9	100
นครราชสีมา	96	4	100
อุดรธานี	98	2	100
ขอนแก่น	97	3	100
สุพรรณบุรี	96	4	100
ชลบุรี	93	7	100
จันทบุรี	92	8	100
เชียงใหม่	94	6	100
เชียงราย	98	2	100
พิษณุโลก	97	3	100
Total	1,140 (95%)	60 (5%)	1200 (100%)

3. การขับรถติดต่อกันโดยไม่ได้พัก พบว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีการขับขี่รถติดต่อกันน้อยกว่า 5 ชม. คิดเป็นร้อยละ 99.4 และขับขี่รถติดต่อกันเกิน 5 ชม. คิดเป็นร้อยละ 0.6 และขับขี่รถจักรยานยนต์นานติดต่อกันมากกว่า 10 ชม. มี 3 คนคิดเป็นร้อยละ 0.3 ดังกราฟที่ 35 และตารางที่ 46

กราฟที่ 35 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามการขับรถติดต่อกันโดยไม่ได้พัก



ตารางที่ 46 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามรายจังหวัดและการขับขี่ติดต่อกันโดยไม่ได้พัก

จังหวัด	ขับรถติดต่อกัน			Total
	ขับรถติดต่อกัน <5 ชั่วโมง	ขับรถติดต่อกัน 5-10 ชั่วโมง	ขับรถติดต่อกัน 10-15 ชั่วโมง	
นครศรีธรรมราช	100	0	0	100
กระบี่	100	0	0	100
สงขลา	100	0	0	100
นครราชสีมา	100	0	0	100
อุดรธานี	100	0	0	100
ขอนแก่น	97	1	2	100
สุพรรณบุรี	100	0	0	100
ชลบุรี	100	0	0	100
จันทบุรี	97	2	1	100
เชียงใหม่	100	0	0	100
เชียงราย	100	0	0	100
พิษณุโลก	100	0	0	100
Total	1,194 (99.4%)	3 (0.3%)	3 (0.3%)	1200 (100%)

4. การทานยาที่มีผลต่อร่างกายทำให้ขณะขับขี่ง่วงนอน(ยาแก้แพ้ ฯลฯ) พบว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ไม่ได้ทานยาที่ทำให้เกิดการง่วงนอนคิดเป็นร้อยละ 99.5 และมีการทานยาแก้แพ้ก่อนการขับขี่มีจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ดังตารางที่ 47

ตารางที่ 47 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและการทานยาก่อนการขับขี่

	ทานยาแก้แพ้		Total
	ไม่ได้ทานยา	1-3 ชั่วโมง	
นครศรีธรรมราช	99	1	100
กระบี่	100	0	100
สงขลา	100	0	100
นครราชสีมา	100	0	100
อุดรธานี	100	0	100
ขอนแก่น	99	1	100
สุพรรณบุรี	99	1	100
ชลบุรี	99	1	100
จันทบุรี	99	1	100
เชียงใหม่	99	1	100
เชียงราย	100	0	100
พิษณุโลก	100	0	100
Total	1,194 (99.5%)	6 (0.5%)	1200 (100%)

5. การขับรถมือเดียว พบว่าผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีการขับรถมือเดียวเนื่องจากถือของ ถอดหมวก แขนงู ใส่แว่นตา สวมหูหิ้ว กางร่มและอุ้มเด็ก เป็นร้อยละ 1.2 ซึ่งน่าเป็นห่วงที่มีการอุ้มเด็กถึง 3 รายคิดเป็นร้อยละ 0.3 ดังตารางที่ 49

ตารางที่ 48 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามราย
จังหวัดและการขับขี่มือเดียว

จังหวัด	สาเหตุการขับขี่มือเดียว(คน)									Total (คน)
	ไม่ใช่	หยิบขอ/ ถือของ	ถอด หมวก	แขวนถุง	แวนดา	สูบบุหรี่	ใช้มือ ถือ	กางร่ม	อุ้มเด็ก	
นครศรีธรรมราช	96	1	1	1	1	0	0	0	0	100
กระบี่	100	0	0	0	0	0	0	0	0	100
สงขลา	100	0	0	0	0	0	0	0	0	100
นครราชสีมา	99	0	0	0	0	1	0	0	0	100
อุดรธานี	100	0	0	0	0	0	0	0	0	100
ขอนแก่น	99	0	0	0	0	0	1	0	0	100
สุพรรณบุรี	96	1	1	0	0	0	0	1	1	100
ชลบุรี	100	0	0	0	0	0	0	0	0	100
จันทบุรี	99	0	0	0	0	0	0	0	1	100
เชียงใหม่	99	0	0	0	0	0	0	0	1	100
เชียงราย	99	0	0	0	0	0	0	1	0	100
พิษณุโลก	99	0	0	0	0	0	1	0	0	100
Total	1186 (98.6%)	2 (0.2%)	2 (0.2%)	1 (0.1%)	1 (0.1%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)	2 (0.2%)	3 (0.3%)	1200 (100%)

ลักษณะความรุนแรงของการบาดเจ็บ

จำนวนวันนอน

เมื่อพิจารณาถึงวันที่นอนรักษาที่โรงพยาบาล พบว่า ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่นอนรักษาตัวที่โรงพยาบาล ต่ำกว่า 5 วัน คิดเป็นร้อยละ 47.3 และนอนมากกว่า 30 วันมีจำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 0.8 ดังตารางที่ 49

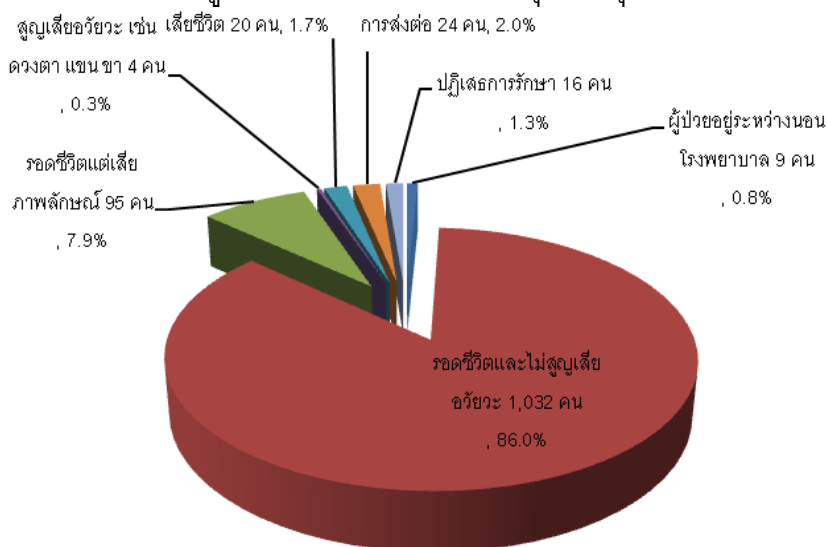
ตารางที่ 49 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัดและจำนวนวันนอนรักษาในโรงพยาบาล

จังหวัด	Total							(คน)
	ต่ำกว่า 5วัน	6-10วัน	11-15วัน	16-20วัน	21-25วัน	26-30วัน	มากกว่า30วัน	
นครศรีธรรมราช	47	12	3	4	4	0	0	70
กระบี่	55	10	2	1	1	1	0	70
สงขลา	41	16	5	5	3	0	0	70
นครราชสีมา	47	14	7	1	1	0	0	70
อุดรธานี	41	15	6	3	2	0	3	70
ขอนแก่น	54	11	3	1	0	1	0	70
สุพรรณบุรี	46	10	5	5	2	0	2	70
ชลบุรี	34	16	11	4	1	3	1	70
จันทบุรี	48	12	4	4	2	0	0	70
เชียงใหม่	58	8	2	1	0	0	1	70
เชียงราย	49	13	5	1	0	2	0	70
พิษณุโลก	48	7	5	1	4	3	2	70
Total	568 (67.6%)	144 (17.1%)	58 (6.9%)	31 (3.7%)	20 (2.4%)	10 (1.2%)	9 (1.1%)	840 (100%)

สถานการณ์เมื่อออกจากโรงพยาบาล(ข้อมูลภายใน 30วันจากวันที่เข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาล)

เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์เมื่อออกจากโรงพยาบาล พบว่า ผู้ขับขีที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ รอดชีวิตและไม่สูญเสียอวัยวะ คิดเป็นร้อยละ 86 รองลงมา คือรอดชีวิตแต่เสียภาพลักษณ์ (เช่น เดินไม่สะดวก ต้องใช้ไม้ค้ำยัน นิ้วขาด เข้าเฝือกตามแขน เป็นต้น) คิดเป็นร้อยละ 7.9 ในกลุ่มที่มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 20 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 สูญเสียอวัยวะ (เช่น แขนขาด 1คน ตัดขาตั้งแต่บริเวณเข่า 3คน)จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 0.3 และยังอยู่รักษาตัวต่อ(ตัดยอดที่ 30วัน)อีก 9 คน คิดเป็นร้อยละ 0.8 และผู้ป่วยที่ส่งต่อไปรักษายังโรงพยาบาลอื่นและไม่สมัครใจรักษาอีก 40 คนคิดเป็นร้อยละ3.3 ดังกราฟที่ 36 และตารางที่50

กราฟที่ 36 ร้อยละของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามสภาพที่ออกจากโรงพยาบาล



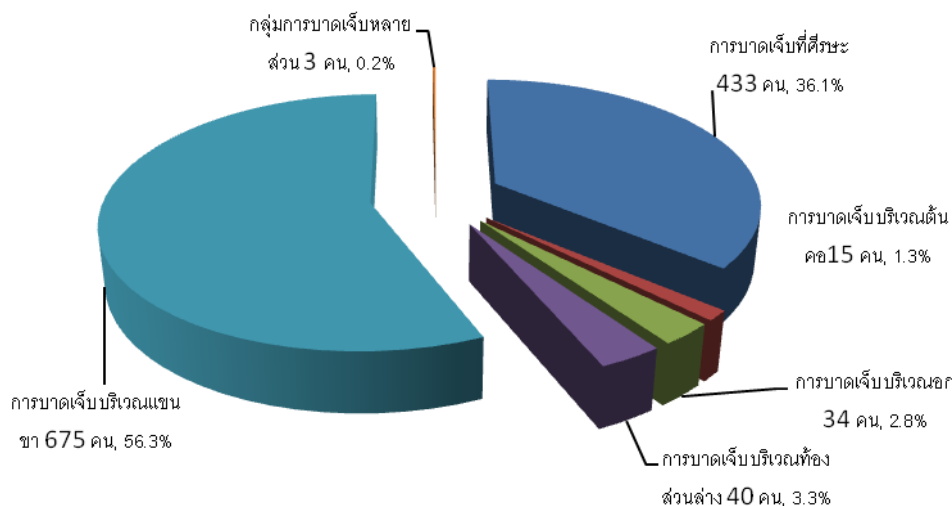
ตารางที่ 50 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขีที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามรายจังหวัด สถานภาพจำหน่ายจากโรงพยาบาล

จังหวัด	สถานการณ์จำหน่าย(คน)							Total (คน)
	ผู้ป่วยอยู่ระหว่างนอนโรงพยาบาล	รอดชีวิตและไม่สูญเสียอวัยวะ	รอดชีวิตแต่เสียภาพลักษณ์	สูญเสียอวัยวะเช่นดวงตา แขน ขา	เสียชีวิต	การส่งต่อ	ปฏิเสธการรักษา	
นครศรีธรรมราช	0	81	1	1	1	10	6	100
กระบี่	0	92	3	0	1	2	2	100
สงขลา	0	98	1	0	1	0	0	100
นครราชสีมา	0	78	20	0	0	0	2	100
อุดรธานี	3	94	1	2	0	0	0	100
ขอนแก่น	0	79	17	0	0	0	4	100
สุพรรณบุรี	2	66	16	0	5	9	2	100
ชลบุรี	1	96	1	1	1	0	0	100
จันทบุรี	0	96	2	0	2	0	0	100
เชียงใหม่	1	98	0	0	1	0	0	100
เชียงราย	0	67	26	0	7	0	0	100
พิษณุโลก	2	87	7	0	1	3	0	100
Total	9 (0.8%)	1032 (86%)	95 (7.9%)	4 (0.3%)	20 (1.7%)	24 (2%)	16 (1.3%)	1200 (100%)

อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาถึงอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บที่บริเวณแขนขา คิดเป็นร้อยละ 56.3 รองลงมาเป็นการบาดเจ็บที่บริเวณที่ศีรษะ ร้อยละ 36.1 ดังกราฟที่ 37 ตารางที่ 51

กราฟที่ 37 ร้อยละของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุโดยจำแนกตามอวัยวะที่ได้รับการบาดเจ็บ



ตารางที่ 51 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยจำแนกตามรายจังหวัด และอวัยวะที่บาดเจ็บ

จังหวัด	อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ(คน)						(คน)
	การบาดเจ็บที่ศีรษะ(s01-s09)	การบาดเจ็บบริเวณต้นคอ(s10-s19)	การบาดเจ็บบริเวณอก(s20-s29)	การบาดเจ็บบริเวณท้องส่วนล่าง(s30-s39)	การบาดเจ็บบริเวณแขนขา(s40-s99)	กลุ่มการบาดเจ็บหลายส่วน	
นครศรีธรรมราช	26	1	2	3	68	0	100
กระบี่	55	2	1	4	38	0	100
สงขลา	46	0	0	1	53	0	100
นครราชสีมา	35	1	1	5	56	2	100
อุดรธานี	36	2	3	1	58	0	100
ขอนแก่น	24	2	1	3	70	0	100
สุพรรณบุรี	52	0	1	4	43	0	100
ชลบุรี	31	4	7	6	51	1	100
จันทบุรี	19	2	6	4	69	0	100
เชียงใหม่	41	0	2	4	53	0	100
เชียงราย	42	1	6	4	47	0	100
พิษณุโลก	26	0	4	1	69	0	100
Total	433 (36.1%)	15 (1.3%)	34 (2.8%)	40 (3.3%)	675 (56.3%)	3 (0.2%)	1200 (100%)

ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล พบว่า ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ผู้บาดเจ็บ จ่ายค่ารักษาน้อยกว่า 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.6 รองลงมา คือ มากกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 29. ดังตารางที่ 52

ตารางที่ 52 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามราย จังหวัดและจำนวนค่าใช้จ่าย

จังหวัด	ต่ำกว่า 1,000 บาท	1,001- 5,000บาท	5,001- 10,000 บาท	มากกว่า 10,000บาท	(คน)
นครศรีธรรมราช	31	23	21	25	100
กระบี่	29	31	16	24	100
สงขลา	35	29	9	27	100
นครราชสีมา	38	20	7	35	100
อุดรธานี	32	27	15	26	100
ขอนแก่น	32	16	16	36	100
สุพรรณบุรี	28	29	8	35	100
ชลบุรี	27	19	19	35	100
จันทบุรี	82	14	3	1	100
เชียงใหม่	45	17	12	26	100
เชียงราย	30	15	18	37	100
พิษณุโลก	30	16	13	41	100
Total	439 (36.6%)	256 (21.3%)	157 (13.1%)	348 (29.0%)	1200 (100%)

เมื่อพิจารณาถึงความรุนแรงและการเสียชีวิต ของผู้ขับขี่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ พบว่า เสียชีวิต 20 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 รายละเอียดของผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตพบว่าส่วนใหญ่ เป็นเพศชายร้อยละ 85 อายุช่วง 19-30 ปี ร้อยละ 35 มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 65 หักขับขี่ด้วยตนเอง ร้อยละ 50 มีบาดแผลที่บริเวณศีรษะ คิดเป็นร้อยละ 70 และมีพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ที่เสียชีวิต คือดื่ม แอลกอฮอล์ ก่อนการขับขี่ร้อยละ 65 ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 95 ขับรถด้วยความเร็วเกิน 80 กม./ชม. ร้อยละ 55 และไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 80 ดังตารางที่ 53

ตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละรายละเอียดของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต

ปัจจัย	จำนวน(ร้อยละ)	ร้อยละ
เพศ		
-ชาย	17	85
-หญิง	3	15
อายุ		
-15-18ปี	2	10
-19-30ปี	7	35
-31-40ปี	4	20
-41-50ปี	2	10
-51-60ปี	3	15
-มากกว่า 60ปี	2	10

ประสบการณ์การขับขี่		
-1-5ปี	5	25
-5-10ปี	2	10
-มากกว่า10ปี	13	65
ผู้โดยสารขับขี่		
-ญาติ พ่อ แม่ ครอบครัว	3	15
-เพื่อน	3	15
-หัดขับเอง	10	50
-อื่นๆ	4	20
การบาดเจ็บ		
-ทางศีรษะและคอ	15	75
-บริเวณอก	4	20
-บริเวณท้องส่วนล่าง	1	5
พฤติกรรมเสี่ยง		
-การดื่มเหล้า		
-ดื่ม	13	65
-ไม่ดื่ม	7	35
-การสวมหมวกนิรภัย		
-สวม	1	5
-ไม่สวม	19	95
-การขับรถเร็ว		
-ต่ำกว่าหรือเท่ากับ80 กม./ชม.	9	45
-มากกว่ากว่า 80 กม./ชม.	11	55
-ใบขับขี่		
-มีใบขับขี่	4	20
-ไม่มีใบขับขี่	16	80

ความสัมพันธ์ของพฤติกรรมเสี่ยง

เมื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมเสี่ยง พบว่าพฤติกรรมที่มีความสัมพันธ์ต่อการบาดเจ็บของผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีดังนี้
ตารางที่ 54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง

พฤติกรรมเสี่ยง	ไม่มีใบขับขี่(คน)(%)	มีใบขับขี่(คน)(%)	รวม(คน)(%)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	738(95.60)	247(57.71)	985(82.08)
สวมหมวกนิรภัย	34(5.40)	181(42.29)	215(17.92)
รวม	772(100)	428(100)	1,200(100)
ขับต่ำกว่าหรือเท่ากับ 80กม./ชม	461(59.72)	366(85.52)	772(64.33)
ขับเร็วกว่า80กม./ชม	311(40.28)	62(14.48)	428(35.67)

รวม	772(100)	428(100)	1,200(100)
ดื่มเหล้า	236(30.57)	285(66.59)	821(68.42)
ไม่ดื่มเหล้า	536(69.43)	143(33.41)	379(31.58)
รวม	772(100)	428(100)	1,200(100)

เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่กับพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ พบว่า

1. ความสัมพันธ์ระหว่างการไม่มีใบขับขี่กับการขับรถเร็วเกิน 80 กม./ชม. มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (P-value 0.006) ในทิศทางบวก
2. ความสัมพันธ์ระหว่างการไม่มีใบขับขี่กับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (P-value 0.001) ในทิศทางบวก
3. ความสัมพันธ์ระหว่างการไม่มีใบขับขี่กับพฤติกรรมการเมาแล้วขับมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (P-value 0.024) ในทิศทางบวก

การดื่มสุรา

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขับรถที่เกิดอุบัติเหตุพบว่าดื่มสุราก่อนขับขี่มีพฤติกรรมร่วมในการขับรถเร็วเกิน 80 กม/ชม. ถึงร้อยละ 35.9 ของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 32.7 ของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราและไม่มีใบขับขี่ร้อยละ 30.6 ของผู้ดื่มสุรา ดังตารางที่ 55

ตารางที่ 55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง

พฤติกรรมเสี่ยง	ผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา(คน)(%)	ผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มสุรา(คน)(%)	รวม
ความเร็วต่ำกว่าหรือเท่ากับ 80กม./ชม	245(64.64)	582(70.98)	827(68.92)
ความเร็วมากกว่า 80 กม./ชม	134(35.36)	239(29.11)	373(31.08)
รวม	379(100)	821(100)	1,200(100)
สวมหมวกนิรภัย	57(15.04)	158(19.24)	215(17.92)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	322(84.96)	663(80.76)	985(82.08)
รวม	379(100)	821(100)	1,200(100)

เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา พบว่า

1. ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการดื่มสุรากับพฤติกรรมขับรถเร็วเกิน 80 กม./ชม. มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (P-value 0.002) ในทิศทางบวก
2. ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการดื่มสุรากับพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (P-value 0.000) ในทิศทางบวก
3. ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการดื่มสุรากับพฤติกรรมขับรถไม่เปิดไฟหน้ามีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (P-value 0.028) ในทิศทางบวก

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขับรถเกิน 80กม./ชม.

ตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกิน 80 กม./ชม. จำแนกตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย	ขับรถต่ำกว่าหรือเท่ากับ 80กม./ชม(คน)(%)	ขับรถเร็วเกิน 80กม./ชม(คน)(%)	รวม
ไม่สวมหมวกนิรภัย	306(82.04)	679(82.10)	985(82.08)
สวมหมวกนิรภัย	67(17.96)	148(17.90)	215(17.92)
รวม	373(100)	827(100)	1,200(100)

เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่ที่ขับรถเร็วเกิน 80กม./ชม.พบว่าพฤติกรรมการขับรถเร็วเกิน 80กม./ชม. กับการไม่สวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผู้ที่เสียชีวิต

เมื่อพิจารณาถึงอวัยวะที่บาดเจ็บของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตกับการสวมหมวกนิรภัยพบว่า ผู้ที่เสียชีวิตบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ มีจำนวน 15 คน และไม่สวมหมวกนิรภัยเลย คิดเป็นร้อยละ 100 ของผู้เสียชีวิตที่ศีรษะและคอและไม่สวมหมวกนิรภัยและผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยบาดเจ็บที่ช่องท้อง 1 คน ดังตารางที่ 54

ตารางที่ 57 จำนวนของผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและอวัยวะทางการบาดเจ็บ

การสวมหมวกนิรภัย	อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ			รวม
	บาดเจ็บที่ศีรษะและคอ	ที่ทรวงอก	ช่องท้อง	
ไม่สวมหมวกนิรภัย	15	4	0	19
สวมหมวกนิรภัย	0	0	1	1
รวม	15	4	1	20

ผู้เสียชีวิต 1 รายที่สวมหมวกนิรภัยพบว่า เพศหญิง อายุ 32 ปี ไม่ดื่มสุรา ไม่ขับเร็ว มีใบขับขี่สวมหมวกนิรภัย ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ชนรถจักรยานในถนนลูกรัง บาดเจ็บช่องท้อง ตับและม้ามแตก

เมื่อพิจารณาถึงประสบการณ์ในการขับขี่รถของผู้ขับขี่ที่เสียชีวิต จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบว่า มีพฤติกรรมดื่มสุราก่อนขับขี่ร้อยละ ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ ขับรถเร็วเกิน 80 กม./ชม. ร้อยละ และไม่มีใบขับขี่ร้อยละ ดังตารางที่ 58

ตารางที่ 58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ การขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง

พฤติกรรมเสี่ยง	ต่ำกว่า 10ปี (%)	มากกว่าหรือเท่ากับ 10ปี(%)	รวม (%)
ไม่ดื่มสุรา	0	7 (53.84)	7 (35)
ดื่มสุรา	7 (100)	6 (46.16)	13 (65)
รวม	7 (100)	13 (100)	20 (100)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	7 (100)	12 (92.30)	19 (95)
สวมหมวกนิรภัย	0 (0)	1 (7.70)	1 (5)
รวม	7 (100)	13 (100)	20 (100)
ขับต่ำกว่าหรือเท่ากับ 80กม./ชม	2 (28.57)	7 (53.84)	9 (45)
มากกว่า 80 กม/ชม.	5 (12.43)	6 (46.16)	11 (55)
รวม	7 (100)	13 (100)	20 (100)
มีใบขับขี่	1 (25)	6 (37.5)	7 (35)
ไม่มีใบขับขี่	3 (75)	10 (63.5)	13 (65)
รวม	4 (100)	16 (100)	20 (100)

เมื่อศึกษาถึงพฤติกรรมเสี่ยงและการเสียชีวิตพบว่า

1. ผู้เสียชีวิต ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บที่ศีรษะและคออย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05(P-value 0.026) ในทิศทางบวก

2. ความสัมพันธ์ในกลุ่มผู้เสียชีวิตกับพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัย(P-value0.001), การขับเร็ว (P-value 0.04), การไม่มีใบขับขี่ (P-value 0.04), การดื่มสุรา (P-value0.003) มีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ0.05

3. ความสัมพันธ์ในกลุ่มผู้เสียชีวิตที่มีประสบการณ์ การขับขี่มากกว่า 10 ปี กับพฤติกรรมเสี่ยงการดื่มสุราการดื่มสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วเกิน 80 กม. ไม่มีใบขับขี่มีความสัมพันธ์ในทิศทางบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ในช่วงอายุ 15-18 ปี

ตารางที่ 59 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่ในกลุ่ม 15-18 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยง

เมื่อศึกษาถึงความสัมพันธ์ของผู้ขับขี่ที่มีอายุอยู่ในช่วง 15-18ปีพบว่า

ช่วงอายุ	ใบขับขี่			ความเร็ว			ดื่มเหล้า			หมวกนิรภัย		
	มี	ไม่มี	รวม	<80CC	>80CC	รวม	ดื่ม	ไม่ดื่ม	รวม	สวม	ไม่สวม	รวม
15-18 ปี	41	135	176	103	73	176	134	42	176	22	154	176
ร้อยละ	23.3	76.7	100	58.5	41.5	100	76.1	23.9	100	12.5	87.5	100

1. ในกลุ่มอายุ 15-18ปีซึ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 76.7
2. ในกลุ่มอายุ 15-18ปีซึ่งรถจักรยานยนต์โดยความเร็วมากกว่า 80 CC คิดเป็น 41.5
3. ในกลุ่มอายุ 15-18ปีซึ่งรถจักรยานยนต์โดยดื่มเหล้าก่อนขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 76.1
4. ในกลุ่มอายุ 15-18ปีซึ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 87.5

บทที่

5

วิเคราะห์ผล

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษา วิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive survey) จากการศึกษาสัมภาษณ์ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุของ รถจักรยานยนต์ที่ห้องฉุกเฉิน ในโรงพยาบาลจังหวัด 12 แห่ง โดยสุ่มภาคละ 3จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราชจังหวัดกระบี่ จังหวัดสงขลา จังหวัดอุดรธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดจันทบุรี จังหวัดชลบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพิษณุโลก จำนวน 1,200 คน โดยแยกเป็นผู้ป่วยนอก 30%และผู้ป่วยใน 70% จากการศึกษาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุในเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยมีอัตราส่วนสถานภาพสมรสใกล้เคียงกันระหว่างกลุ่มที่โสดและกลุ่มที่สมรสแล้ว กลุ่มวัยรุ่นอายุต่ำกว่า 18 ปี สูงถึงประมาณ 21.8% ในกลุ่มนี้มีวัยรุ่นที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ที่ยังไม่มีสิทธิในการสอบใบขับขี่ ถึง 7.1 % สอดคล้องกันเมื่อเราพิจารณาในด้าน อาชีพของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยมีอาชีพรับจ้างเป็นส่วนมากสูงถึง 46.0% เป็นนักเรียนนักศึกษาที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุถึง 22 % แต่การที่ผู้บาดเจ็บที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนมาก ค่ารักษาในการรักษาพยาบาลแตกต่างกันสองช่วงคือกลุ่มที่เสียค่ารักษาพยาบาลต่ำกว่า 1,000บาท 36.6 % (ส่วนมากเป็นกลุ่มผู้ป่วยนอก) และกลุ่มที่มีอัตราค่าใช้จ่ายมากกว่า 10,000 บาท (ส่วนมากเป็นกลุ่มผู้ป่วยใน) ซึ่งบางส่วนใช้สิทธิตามพ.ร.บ .คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หากไม่มีสวัสดิการดังกล่าวเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงเป็นภาระของครอบครัวผู้ประสบเหตุที่ต้องรับผิดชอบและเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับอัตรารายได้ของครอบครัว ที่ส่วนมากมีอาชีพรับจ้างและเป็นนักเรียนนักศึกษาที่ยังไม่มีรายได้ นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบกับรายจังหวัดจะพบว่าแนวโน้มของจังหวัดที่มีการประกอบการนิคมอุตสาหกรรม เช่น อุดรธานี ชลบุรี สงขลา จันทบุรี จะมีอัตรากลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มอาชีพรับจ้างทั่วไปเป็นส่วนใหญ่อย่างชัดเจน ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรจากรถจักรยานยนต์ส่วนมากเกิดจากการล้มเอง ถึง 44.1% และเกิดในทางตรง(61.8%) ลักษณะถนนลาดยางร้อยละ 63.8 พื้นเรียบ ร้อยละ 79.7 ซึ่งส่วนมากเป็นลักษณะถนนสายหลัก(29.9%) ทางหลวงแผ่นดิน เชื่อมระหว่างการเดินทางจากชุมชนสู่อำเภอหรืออำเภอเชื่อมอำเภอ และถนนในชุมชนหรือหมู่บ้าน(24.8%)โดยผู้ขับขี่ส่วนมากเกิดอุบัติเหตุเป็นครั้งแรก ร้อยละ 81 และพบผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุจำนวน 5 ครั้ง ในปีที่ผ่านมา ยังไม่ตระหนักในการระมัดระวังในการขับขี่เท่าที่ควร ความรุนแรงและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุส่วนมากเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์และผู้ขับขี่เป็นส่วนมาก เนื่องจากเป็นช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาว ทำให้เกิดการเดินทางของประชาชนมากขึ้น โดยช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา 12.01-16.00 น. คิดเป็น 22.1%

เมื่อพิจารณาอัตราอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะพบว่าสัดส่วนของอัตราอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจะสัมพันธ์กับยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ในช่วง 4 เดือนแรกของปี (<http://www.ryt9.com/s/prg/575708>) เนื่องจากข้อมูลอายุการใช้งานของรถที่เกิดอุบัติเหตุมีอายุการใช้งาน 1-5 ปีสูงถึง 55.5% โดยมีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสอดคล้องกับอัตราการซื้อขายรถจักรยานยนต์ที่มีอัตราการจดทะเบียนรถประเภทครอบครัว 50% รถแบบเกียร์อัตโนมัติ 46% รถแบบครอบครัวกึ่งสปอร์ต 2 %รถแบบสปอร์ต 1% อื่นๆ 1% โดยอัตราการเกิดอุบัติเหตุใน ยี่ห้อ Honda Wave (100 CC และ 110 CC) มากที่สุด 27.9% (รถประเภทครอบครัว)

เนื่องจากมียอดจำหน่ายมากที่สุดถึง 30% ที่เป็นเช่นนั้นอาจจะเนื่องมาจากกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนมากประกอบอาชีพรับจ้าง นักเรียน นักศึกษา การซื้อรถส่วนมากเน้นวัตถุประสงค์เพื่อความสะดวกในการเดินทางเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ยังมีวัตถุประสงค์เอนกประสงค์ที่เหมาะสมกับทั้งครอบครัว โดยส่วนมากใช้ระบบผ่อนดาวน์ในการซื้อ ในส่วนของการฝึกขับขี่เมื่อมีการซื้อรถจักรยานยนต์ครั้งแรกส่วนมากจะขับขี่ได้เลยโดยที่ยังไม่มีใบขับขี่ เนื่องจากพบว่าผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุหัดขับเอง มากที่สุด คิดเป็น 54.3% รองลงมา คือ บิดามารดาหรือญาติผู้ใหญ่สอนให้ขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 32.5 % เนื่องจากผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรกรณีรถจักรยานยนต์ไม่มีใบขับขี่สูงถึง 64.3% ทำให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่ที่สูงขึ้น นอกจากนี้จะพบว่ายอดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นมีความสัมพันธ์กับการโฆษณาผ่านสื่อต่างๆ ส่งผลต่ออัตราการเกิดอุบัติเหตุในวัยหัดและรุ่นรถจักรยานยนต์นั้นๆ นอกจากนี้การโฆษณาบางส่วนที่เป็นรุ่นการใช้งานสำหรับครอบครัว สื่อออกมาในแนวทางของความสัมพันธ์ต่อความต้องการของวัยรุ่นเช่น ความเร็ว แรง อีสระในการขับขี่ อาจเป็นแนวทางในการปรับแต่งรถครอบครัวของวัยรุ่นมากขึ้น

ในการศึกษาครั้งนี้พบว่าผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบขับขี่สูงถึง 64.31% มีจังหวัดกระบี่และชลบุรี ที่มีอัตราส่วนระหว่างผู้ที่มีใบขับขี่กับผู้ไม่มีใบขับขี่ มีอัตราส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยผู้ขับขี่ส่วนมากเริ่มขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 15 ปีมากที่สุดคิดเป็น 43.5 % (อายุต่ำที่สุด 9 ปี) ทำให้ยังไม่สามารถสอบขอใบอนุญาตขับขี่ได้ตามกฎหมาย ในช่วงของการขับขี่ครั้งแรก แต่ในทางตรงกันข้ามเมื่อเราพิจารณาอายุที่ผู้ขับขี่ส่วนมากที่สอบใบขับขี่ครั้งแรกส่วนมากอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นเป็นส่วนมากคือช่วงอายุ 19 – 30 ปี คิดเป็น 16.2 % รองลงมาช่วงอายุ 15 - 18 ปี คิดเป็น 14.8 % โดยไม่ผ่านการอบรมจากโรงเรียนสอนขับรถ หรือการอบรมการขับขี่ปลอดภัย แต่ฝึกขับขี่โดยมีบิดามารดาและเพื่อนสอนให้ คิดเป็นร้อยละ 45.5 ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆที่มีอัตราการกระทำความผิดมากที่สุดคือ การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมแต่ไม่รัดคางที่พบสูงถึง คิดเป็น 82.3% โดยมีสาเหตุมาจากการคิดว่าเป็นการเดินทางไม่ไกลอยู่ในหมู่บ้านชุมชน โรงเรียน จึงไม่เห็นความสำคัญในการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็น 81.2 % ของผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ในส่วนของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด(เกิน 80 กม./ชม.) พบสูงถึง 31.1% แต่ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆยังมีการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร กรณีเมาแล้วขับมีถึงร้อยละ 31.6 การเปิดไฟหน้ามีอัตราการปฏิบัติตามกฎหมายถึง 82.0% การไม่ดัดแปลงรถจักรยานยนต์ มีอัตราการปฏิบัติตามกฎหมายสูงถึง 93.8% เป็นต้นโดยมีรายละเอียดดังนี้

1. พฤติกรรมการดื่มสุรา ของผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่า มีความสัมพันธ์ที่ระดับ ค่าความเชื่อมั่นระดับ 95% CI กับพฤติกรรมเสี่ยงอื่น เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับเร็ว และการขับรถไม่เปิดไฟหน้า นอกจากนี้ยังพบการดื่มแอลกอฮอล์ทำให้เกิดอุบัติเหตุการล้มเอง (**การขับรถเร็วมือเดียว %**) ของรถจักรยานยนต์โดยไม่มีคู่กรณีเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับประมาณ 58.6 % นอกจากนี้การดื่มสุรายังทำให้ผู้บาดเจ็บไม่สวมหมวกนิรภัยหรือสวมแต่ไม่รัดสายคางเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ทั้งหมด 80.7%

2. การไม่มีใบขับขี่ของผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ที่ระดับ ค่าความเชื่อมั่นระดับ 95% CI กับพฤติกรรมเสี่ยงอื่นเช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ การต้องนอนรักษา

ตัวในโรงพยาบาล โดยพบว่าผู้ที่ไม่มีใบขับขี่จะไม่สวมหมวกนิรภัย ถึง 75%ของผู้ที่ไม่มีใบขับขี่ทั้งหมดและผู้ที่ไม่มีใบขับขี่จะขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 80 กม./ชม. ขึ้นไปเป็นสองเท่าของผู้ที่มีใบขับขี่

3. พฤติกรรมมีความสัมพันธ์ต่อการเสียชีวิตของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ระดับค่าความเชื่อมั่น 95% CI คือพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถเร็ว การไม่มีใบขับขี่ และการดื่มสุรา

4. พฤติกรรมเสี่ยงที่ผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรกรณีรถจักรยานยนต์เห็นว่าเป็นปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุคือการดื่มเครื่องดื่มสุรา 31.6 %

5. ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับขี่เกิน 10 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็วและไม่มีใบขับขี่

6. ในกลุ่มวัยรุ่นอายุ 15 – 18 ปี มีพฤติกรรมเสี่ยง

บทที่ 6

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับข้อมูลเชิงลึกอุบัติเหตุมอเตอร์ไซด์ พบข้อค้นพบในการศึกษาวิจัยและมีข้อเสนอแนะในการวิจัยดังนี้

1. **การควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์โดยผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย** เนื่องจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่พบอัตราการเกิดในกลุ่มวัยรุ่นจนถึงช่วงวัยทำงาน (19 - 30 ปี) สอดคล้องกับการศึกษาจากฐานข้อมูลบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เกี่ยวกับ ช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดพบว่าช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ 15 - 19 ปี ร้อยละ 18.1 และอายุ 20 - 24ปี ร้อยละ 15.2 และกลุ่มอายุต่ำกว่า 15 ปี ประมาณร้อยละ 12 และพบว่าอายุผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุต่ำสุดอายุ 9 ปี สูงสุดอายุ 82 ปีจะนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินการศึกษาความเหมาะสมว่าเยาวชนสามารถใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยที่อายุเท่าใดหรือผู้สูงอายุจะอย่างไร รวมถึงการใช้กระบวนการออกใบขับขี่ที่เหมาะสมเข้ามาช่วยในการส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัยได้อย่างไรเช่นกระบวนการใช้ใบขับขี่ชั่วคราว กระบวนการฝึกอบรมเพื่อสอบใบขับขี่อย่างมีคุณภาพทั้งในแง่ปริมาณและคุณภาพเพื่อลดอุบัติเหตุจากการจราจรในกลุ่มที่ไม่มีใบขับขี่ ที่มีอัตราสูงถึง 64.3% นอกจากนี้ยังพบว่ากลุ่มที่ไม่มีใบขับขี่ยังมีอัตราการขับเร็วเกิน 80 กม./ชม. มากกว่ากลุ่มที่มีใบขับขี่ถึง 2 เท่า

2. **การฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัย** ปัจจุบันเยาวชนมีการเข้าถึงรถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุน้อย(จากการศึกษาต่ำสุด 9 ปี)และฝึกการขับขี่โดยอาศัยฝึกขับขี่ด้วยตนเองและอาศัยบุคคลใกล้ชิดเป็นหลัก เช่น พ่อแม่ ญาติในครอบครัว เพื่อน ไม่ผ่านกระบวนการอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่ถูกต้องทำให้พื้นฐานการขับขี่ไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนมากระดับการศึกษาประถมศึกษา จะนั้นเพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างทันทั่วทั้งที่ ควรมีการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยตั้งแต่อ่อนระดับมัธยมศึกษาตอนต้น อย่างมีประสิทธิภาพและประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงการอบรมได้ง่าย

3. **ระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ** จากการศึกษาเหตุผลในการซื้อรถจักรยานยนต์ส่วนมากซื้อเนื่องจากการใช้ในการเดินทาง โดยมีประเด็นหลักสองกลุ่มเป้าหมายที่เกิดอุบัติเหตุมากคือกลุ่มที่เดินทางเพื่อไปประกอบอาชีพรับจ้าง และนักเรียน นักศึกษา ดังนั้นเพื่อเป็นการลดปัจจัยส่งเสริมต่อการสนับสนุนให้ซื้อรถจักรยานยนต์ควรมีการจัดการระบบขนส่งสาธารณะ ระบบรถนักเรียนระบบรถรับส่งพนักงานที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

4. **ภาคเครือข่ายในการดำเนินงานกลุ่มวัยทำงาน** เนื่องจากอุบัติเหตุในจังหวัดที่มีนิคมอุตสาหกรรม หรือเป็นเขตประกอบการนิคมอุตสาหกรรม หรือมีการเจริญเติบโตด้านอุตสาหกรรมใหม่สูง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในอาชีพรับจ้างสูงกว่าอาชีพอื่นอย่างเห็นได้ชัด ฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นการนิคมอุตสาหกรรม สถานประกอบการ กรมโรงงานอุตสาหกรรม ควรเข้ามามีบทบาทในการร่วมมือกันแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์

5. **ภาพลักษณ์การโฆษณาเพื่อความปลอดภัย** เมื่อพิจารณาให้รถจักรยานยนต์จะพบว่าสัดส่วนของยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุจะสัมพันธ์กับยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์และการโฆษณา รถจักรยานยนต์ เช่น ความเร็ว ความแรง ความมีอิสระในการขับขี่ ฉะนั้นควรมีการทบทวนการโฆษณาที่

อาจมีผลกระทบต่อการใช้รูปแบบในการส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงตามมาเช่น การขับเร็ว การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ การขับขี่แบบเสี่ยง เป็นต้น

6. การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ จากการศึกษาพบว่ามีกรณีการดื่มสุราในสถิติที่พบสูงแต่ผู้ได้รับบาดเจ็บส่วนมากมีประสบการณ์การถูกตรวจแอลกอฮอล์กรณีเมาแล้วขับในระดับที่มีการกระทำผิดกรณีเมาแล้วขับต่ำ ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายต้องมีความครอบคลุมและเข้มงวด ในแง่ของการบังคับใช้กฎหมายต้องเพิ่มความเข้มงวดและครอบคลุมอย่างน้อยใน 2 ประเด็นก่อนคือ

1) การสวมหมวกนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธีเนื่องจากการศึกษาพบว่ามีกรณีการทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างมาก จากสถิติผู้เสียชีวิต (20 ราย) ส่วนมาก (19 ราย) ไม่สวมหมวกนิรภัย สอดคล้องต่อการศึกษาในมาเลเซียที่พบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดความเสียหายต่อการเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 3 เท่า

2) กรณีเมาแล้วขับ เนื่องจากการดื่มสุราแล้วขับรถ ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมตามมา เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัย หรือการสวมหมวกนิรภัยแต่ไม่รัดสายรัดคาง การย้อนศร การขับเร็ว นอกจากนี้ผู้วิจัยที่ประสบอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์ส่วนมากมองว่าเป็นปัจจัยร่วมในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการวิจัยของ Ross HL และของ Sweedler BM แสดงให้เห็นว่าการสังเกตเห็นความเสี่ยงต่อการถูกจับกุมใช้การได้ผลมากกว่าความรุนแรงของการป้องปรามมิให้ขับระหว่างเมาสุรา จากการสำรวจในประเทศไทย 80 % พบว่าคนส่วนใหญ่เห็นว่ามีโอกาสที่เขาจะถูกหยุดรถเพื่อทดสอบหาปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ และมากกว่า 90% เห็นพ้องต้องกันว่าการนำการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจ (BAC) มาใช้เป็นเรื่องที่มีประโยชน์

7. การดำเนินงานสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรกรณีรถจักรยานยนต์ส่วนมากเกิดกับรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 1 ปี ซึ่งผู้ซื้อที่ยังไม่มีใบขับขี่ใช้งาน และการฝึกขับขี่โดยตนเองและคนใกล้ชิด เช่น พ่อแม่ เพื่อนญาติ ไม่ได้ผ่านการอบรมขับขี่ปลอดภัยที่ถูกต้อง ดังนั้นการส่งเสริมให้ผู้ที่จะซื้อรถจักรยานยนต์ควรต้องมีใบขับขี่และผ่านการอบรมขับขี่ปลอดภัยเป็นอีกหนทางหนึ่งในการป้องกันการขับขี่ที่มีความเสี่ยงจากผู้ขับขี่และรถจักรยานยนต์ที่ซื้อใหม่และอาจจะยังไม่เคยชิน ในต่างประเทศเอง เช่น ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ก็เช่นเดียวกันพบว่าผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมีความเสี่ยงสูงในช่วงปีแรกของการขับขี่

8. หน่วยงานหลักในการเฝ้าระวังและติดตาม เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสถิติการใช้งานสูง ทำให้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่สูงที่สุดในกลุ่มยานพาหนะอื่น ๆ การทำงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรกรณีรถจักรยานยนต์จำเป็นต้องมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพหลักในการเฝ้าติดตามด้านข้อมูล เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาในระดับชาติ ทั้งในด้านการเฝ้าระวังด้านข้อมูล การประสานงานการทำงานระหว่างหน่วยงาน การบูรณาการงานวิจัยระดับชาติต่อไป

9. ควรมีการแก้ไขกฎหมายการขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 90 CC ในกลุ่มอายุ 15 ปีขึ้นไป เพราะจากข้อมูลที่ศึกษาเด็กอายุต่ำกว่า 15 ปีขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวนมากและรถจักรยานยนต์ปัจจุบันมีจำนวน 100 CC ขึ้นไป 90 CC ไม่มีแล้ว ควรมีการพิจารณาปรับกฎหมายการใช้รถจักรยานยนต์ 100 CC ขึ้นไปในกลุ่มอายุเท่าใดควรที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 18 ปีหรือไม่ และในกลุ่มอายุ 82 ปี ยังมีการขับขี่รถจักรยานยนต์เราควรมีมาตรการในการกำกับดูแลอย่างไรต่อไป

เอกสารอ้างอิง

Margie peden และคณะ. รายงานโลกเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน : ฉบับย่อ, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, พฤศจิกายน, 2548.

ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด รพ.ขอนแก่น, 12 years Anniversary Trauma Registry (1997-2008). โรงพยาบาลขอนแก่น; ธันวาคม 2009, ขอนแก่นการพิมพ์.

คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดน่านรอง(สอจร.) , ตำนานเรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์, โรงพยาบาลขอนแก่น; มิถุนายน 2551, ขอนแก่นการพิมพ์.

ยุทธนา วรณปิติกุลและสุพัตรา เริงจิต , รถจักรยานยนต์กับนโยบายสาธารณะเพื่อสังคมกับการเดินทางที่ปลอดภัย, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ; กรกฎาคม; 2550, โรงพิมพ์เดือนตุลา, ครั้งที่ 1.

นันทนา แต่ประเสริฐและคณะ , การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติเพื่อแก้ไขปัญหามหาสาธารณสุขในพื้นที่ , สำนักงานควบคุมโรคที่ 5 นครราชสีมา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.

<http://www.bangkokbiznews.com/.../ยอดขायรถจักรยานยนต์.html>. ค้นเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2552

ภาคผนวก

คู่มือการใช้แบบสอบถาม

ทุกคำถามมีคำตอบเดี่ยวยกเว้นระบุให้ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ ถ้าไม่ทราบคำตอบให้เลือก “ไม่ทราบ” โดยไม่ปล่อยให้ช่องว่างลอยๆ พยายามให้มีคำตอบ “ไม่ทราบน้อยที่สุด” โดยกลุ่มเป้าหมายคือ

1. เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ภายใน 7 วันโดย
3. กรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ภายใน 30 วัน
4. เป็นผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยใน

เกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้าร่วมวิจัยเพื่อเป็น Case (ต้องมีปัจจัยครบทุกข้อ) คำนึงมาในการเก็บแบบสอบถามมีดังนี้

1.1 เพศ

หมายถึง เพศของผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลขอนแก่น

1.2 อายุ

หมายถึง จำนวนปีเต็ม

1.3 ระดับการศึกษาสูงสุด

หมายถึง ระดับการศึกษาขั้นสุดท้ายที่ผู้บาดเจ็บนั้นจบการศึกษามา

1.4 สถานภาพสมรส

หมายถึง สถานภาพสมรสของผู้บาดเจ็บขณะที่ประสบอุบัติเหตุ

1.5 อาชีพหลัก

หมายถึง อาชีพปัจจุบันของผู้บาดเจ็บ

1.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

หมายถึง รายได้ที่ทั้งหมดโดยเฉลี่ย

1.7 การเจ็บป่วยครั้งนี้ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับท่าน

หมายถึง จากการเจ็บป่วยนี้มีผลให้ท่านมีอุปสรรคในการดำเนินชีวิตอย่างไร

1.8 การเจ็บป่วยครั้งนี้ส่งผลกระทบต่อหรือไม่ อย่างไรกับครอบครัว

หมายถึง จากการเจ็บป่วยของท่านครั้งนี้มีผลให้สมาชิกในครอบครัวของท่านมีอุปสรรคในการดำเนินชีวิตหรือไม่ อย่างไร

1.9 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่ออายุ.....ปี

หมายถึง เริ่มขี่จักรยานยนต์ครั้งแรกเมื่ออายุกี่ปี

1.10 ใครเป็นผู้สอนให้ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์

หมายถึง บุคคลใดสอนให้ท่านสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ด้วยตนเอง

1.11 ใบขับขี่

หมายถึง หลักฐานที่เป็นเครื่องบ่งชี้ว่าท่านมีความสามารถขับรถจักรยานยนต์ได้ตามกฎหมาย

1.12 พฤติกรรมที่ผิดวินัยจราจร

มาแล้วขับ

หมายถึง การตีพิมพ์ที่มีแอลกอฮอล์ แล้วฉบับที่จักรยานยนต์

ย้อนศร

หมายถึง การขับรถทวนกระแสทิศทางจราจร โดยผิดกฎหมาย

รถดัดแปลง

หมายถึง รถที่มีการเปลี่ยนแปลงจากเดิม

หมวกนิรภัย

หมายถึง หมวกที่สวมขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันการกระแทกศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุใดๆ ซึ่งหมวกที่มีคุณภาพต้องมีเครื่องหมาย มอก.

โทรศัพท์

หมายถึง การถือโทรศัพท์เพื่อติดต่อสื่อสารขณะขับรถ

2.1 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ เป็นรถของท่านหรือไม่

หมายถึง ผู้บาดเจ็บเป็นเจ้าของรถเองหรือไม่

2.2 รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ ใช้มาแล้ว.....ปี

หมายถึง ระยะเวลาในการใช้รถจักรยานยนต์ที่เกิดเหตุนี้มานานเพียงใด

2.3 รถจักรยานยนต์ที่ใช้ ยี่ห้อ.....รุ่น.....ซีซี.....สี.....

หมายถึง ยี่ห้อ รุ่น ความแรง และสีของรถที่ใช้ขณะประสบอุบัติเหตุ

2.4 การซื้อรถจักรยานยนต์คันนี้ ใครเป็นผู้ซื้อ.....

หมายถึง ผู้ชำระเงิน ค่ารถจักรยานยนต์ หรือผู้ผ่อนชำระ

2.5 พระราชบัญญัติ.รถจักรยานยนต์

หมายถึง รถจักรยานยนต์ มีการจัดทำ พรบ.ตามกฎหมาย

2.6 ท่านซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อ.....

หมายถึง เหตุผลที่ซื้อ รถจักรยานยนต์คันนี้ จากเหตุผลใดมากที่สุด

2.7 รถจักรยานยนต์ที่มีการดัดแปลง

หมายถึง รถที่มีการดัดแปลงจากเดิม

3.1 ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาเคยเกิดอุบัติเหตุ กี่ครั้ง.....ครั้ง

หมายถึง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร ที่เกิดกับท่านในช่วงเวลา 1 ปีที่ผ่านมา

3.2 ถ้าเคยเกิดอุบัติเหตุ มีความเสียหายรุนแรงเพียงใด

หมายถึง ความเสียหายทั้งด้านร่างกายและทรัพย์สิน ของผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และคู่กรณี

3.3 การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้

หมายถึง วัน เวลาที่เกิดขึ้น

3.4 วันที่เกิดเหตุ วันธรรมดา หรือวันหยุด

หมายถึง วันจันทร์ถึงศุกร์ หรือ วัน นักขัตฤกษ์

4.1 สภาพท้องถนนมีลักษณะ

หมายถึง ลักษณะทางกายภาพของถนน อันจะมีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่

4.2 พื้นผิวถนน

หมายถึง สภาพของผิวถนนเป็นอย่างไร เช่น เรียบ ขรุขระ ฯลฯ

4.3 ลักษณะของถนน

หมายถึง ลักษณะของถนนเป็นอย่างไร เช่น ถนนคอนกรีต ลาดยาง

4.4 ประเภทของถนน

หมายถึง ถนนเป็นถนนสายหลัก สายรอง หรือเขตเทศบาล ฯลฯ

4.5 จำนวนผู้โดยสาร

หมายถึง ผู้ที่โดยสารจักรยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุ

4.6 การขับขี่ครั้งนี้ ท่านขับขี่ในลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่

หมายถึง พฤติกรรมความเสี่ยงที่มีผลให้เกิดอุบัติเหตุในครั้ง นี้ ได้แก่ ความเร็ว การตีม เครื่องตีมแอลกอฮอล์ หลับใน การรับประทานยาที่มีผลให้ห้วง การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

4.7 การขับรถมือเดียว

หมายถึง การใช้มือจับ บังคับรถเพียงข้างเดียว อีกมือ ทำกิจกรรมอื่นได้แก่ ถือด้ามร่วม โทรศัพท์ ฯลฯ

5.1 ลักษณะอุบัติเหตุ

หมายถึง ลักษณะของเหตุที่เกิดอันมีผลให้เกิดการบาดเจ็บ

5.2 ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่

หมายถึง ขณะเกิดเหตุ ผู้บาดเจ็บสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ อย่างไร

5.3 ลักษณะหมวกนิรภัยที่สวม

หมายถึง เต็มใบ เต็มหน้า ครึ่งใบ

5.4 สีหมวกนิรภัย ระบุ.....

หมายถึง สีของหมวกนิรภัย

5.5 เปิดไฟหน้า

หมายถึง การเปิดไฟหน้าของจักรยานยนต์ เพื่อการส่องสว่าง

6.1 อาการบาดเจ็บ/โรคที่แพทย์ให้การวินิจฉัยและเกี่ยวเนื่องกับการเกิดอุบัติเหตุ

หมายถึง การวินิจฉัยอาการบาดเจ็บโดยใช้ ICD 10

6.2 โรคประจำตัว

หมายถึง ผู้บาดเจ็บมีโรคประจำตัวซึ่งต้องรักษาอย่างต่อเนื่อง

6.3 ท่านได้นอนรักษาในโรงพยาบาลหรือไม่

หมายถึง การบาดเจ็บครั้งนี้ได้รับการรักษาโดยนอนในโรงพยาบาลหรือไม่

6.4 ระยะเวลาอนโรงพยาบาล วัน

หมายถึง ระยะเวลาที่ผู้บาดเจ็บนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล จนหายกลับบ้าน

6.5 สถานภาพเมื่อจำหน่ายออกจากรพ.

หมายถึง การรอดชีวิต พิการ เสียชีวิต

6.6 ค่าใช้จ่ายในการรักษาครั้งนี้ จำนวน.....บาท

หมายถึง ค่าใช้จ่ายตั้งแต่เริ่มรักษาจนกระทั่งกลับบ้าน

แบบสัมภาษณ์ case

ทุกคำถามมีคำตอบเดียวยกเว้นระบุให้ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ ถ้าไม่ทราบคำตอบให้เลือก "ไม่ทราบ" โดยไม่ปล่อยให้ช่องว่างลอยๆ พยายามให้มีคำตอบ "ไม่ทราบน้อยที่สุด"

เกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้าร่วมวิจัยเพื่อเป็น case (ต้องมีปัจจัยครบทุกข้อ)

1. เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ภายใน 7 วันโดย
3. กรณีเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ภายใน 30 วัน
4. เป็นผู้ป่วยนอกและผู้ป่วยใน

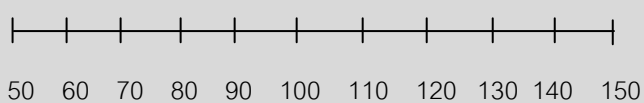
ผู้ให้สัมภาษณ์ เบอร์โทรศัพท์.....

1. ผู้ป่วย
- 2.ญาติหรือผู้ใกล้ชิดที่สุด โดยเกี่ยวข้องกับผู้ป่วยในฐานะ
- 2.1 คู่สมรส 2.4 เพื่อน
- 2.2 บิดา มารดา
- 2.3 พี่น้อง
3. ไม่สามารถเก็บข้อมูลได้ เนื่องจาก.....

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้บาดเจ็บ		
1.1	เพศ <input type="checkbox"/> 1. ชาย <input type="checkbox"/> 2. หญิง	
1.2	อายุ ปี	
1.3	ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้บาดเจ็บ	
	<input type="checkbox"/> 1. ไม่เคยเข้าโรงเรียน <input type="checkbox"/> 8. ปวท. <input type="checkbox"/> 2. ประถม 6 <input type="checkbox"/> 9. อนุปริญญา <input type="checkbox"/> 3. ประถม 4 <input type="checkbox"/> 10.ปริญญาตรี หรือเทียบเท่า <input type="checkbox"/> 4. มัธยมต้น <input type="checkbox"/> 11.ปริญญาโท หรือสูงกว่า <input type="checkbox"/> 5. มัธยมปลาย <input type="checkbox"/> 12. โรงเรียนตำรวจ <input type="checkbox"/> 6. ปวช. <input type="checkbox"/> 13. ชาวต่างด้าว <input type="checkbox"/> 7. ปวส. <input type="checkbox"/> 14. อื่นๆ.....	
1.4	สถานะภาพสมรส	
	<input type="checkbox"/> 1. แต่งงาน/อยู่กินด้วยกัน <input type="checkbox"/> 4. โสด <input type="checkbox"/> 2. หม้าย <input type="checkbox"/> 5. ไม่ทราบ <input type="checkbox"/> 3. หย่าร้าง/แยกทางกัน	

1.5	อาชีพหลัก <input type="checkbox"/> 1. นักเรียน/นักศึกษา <input type="checkbox"/> 2. รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ <input type="checkbox"/> 3. นักธุรกิจ <input type="checkbox"/> 4. รับจ้าง <input type="checkbox"/> 5. เกษตรกร/ประมง <input type="checkbox"/> 6. แม่บ้าน <input type="checkbox"/> 7. ข้าราชการเกษียณ <input type="checkbox"/> 8. ค้าขาย <input type="checkbox"/> 9. ว่างาน <input type="checkbox"/> 10. อื่นๆ ระบุ.....	
1.6	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน.....บาท	
1.7	การเจ็บป่วยครั้งนี้ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับท่าน.....	
1.8	การเจ็บป่วยครั้งนี้ส่งผลกระทบต่ออย่างไรกับครอบครัว.....	
1.9	ท่านขับขีรถจักรยานยนต์เมื่ออายุ.....ปี	
1.10	ใครเป็นผู้สอนให้ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ <input type="checkbox"/> 1. บิดามารดา หรือญาติผู้ใหญ่ <input type="checkbox"/> 2. เพื่อนสอนให้ <input type="checkbox"/> 3. หัดขับเอง <input type="checkbox"/> 4. โครงการขับขีรถปลอดภัย <input type="checkbox"/> 5. โรงเรียนสอนขับรถ <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ.....	
1.11	ท่านมีใบขับขีหรือไม่ว <input type="checkbox"/> 1. มี เมื่ออายุ.....ปี <input type="checkbox"/> 2. ไม่มี	
1.12	ท่านเคยถูกตำรวจจับเนื่องจากผิดวินัยจราจร ในกรณีต่อไปนี้หรือไม่ กรณีเมาแล้วขับ <input type="checkbox"/> 1. เคย.....ครั้ง <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย	
	กรณีย้อนศร <input type="checkbox"/> 1. เคย.....ครั้ง <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย	
	กรณีรถตัดแปลง <input type="checkbox"/> 1. เคย ตัดแปลง..... <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย	
	กรณีไม่สวมหมวกนิรภัย <input type="checkbox"/> 1. . เคย.....ครั้ง <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย	
	ใช้โทรศัพท์ <input type="checkbox"/> 1. . เคย.....ครั้ง <input type="checkbox"/> 2. ไม่เคย	
	ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	
2.1	รถจักรยานยนต์ที่ใช้ เป็นรถของท่านหรือไม่ <input type="checkbox"/> 1. ใช่ <input type="checkbox"/> 2. ไม่ใช่ โปรดระบุ.....	
2.2	รถจักรยานยนต์ที่เกิดอุบัติเหตุ ใช้มาแล้ว.....ปี	
2.3	รถจักรยานยนต์ที่ใช้ ยี่ห้อ.....รุ่น.....สี.....สี.....สี.....	
2.4	การซื้อรถจักรยานยนต์คันนี้ ใครเป็นผู้ซื้อ..... <input type="checkbox"/> 1. ซื้อเงินสดครั้งเดียว <input type="checkbox"/> 2. จ่ายผ่อนดาวน์.....บาทแล้วจ่ายรายเดือน.....บาท จำนวน.....เดือน	

2.5	รถจักรยานยนต์คันนี้มีพรมหรือไม่ <input type="checkbox"/> มี <input type="checkbox"/> ไม่มี เพราะ..... <input type="checkbox"/> ไม่ทราบ	
2.6	ท่านซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อ.....(เลือกเหตุผลหลักข้อเดียว) <input type="checkbox"/> ใช้ไปทำงาน <input type="checkbox"/> ใช้ไปโรงเรียน <input type="checkbox"/> เนื่องจากไม่มีรถโดยสารเฉพาะ <input type="checkbox"/> ใช้ประกอบอาชีพ <input type="checkbox"/> เพื่อความสะดวกในการเดินทาง <input type="checkbox"/> อื่นๆโปรดระบุ.....	
2.7	รถจักรยานยนต์คันนี้มีการดัดแปลงหรือไม่ <input type="checkbox"/> ไม่ <input type="checkbox"/> ดัดแปลง ระบุ.....	
ส่วนที่ 3 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ		
3.1	ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาเคยเกิดอุบัติเหตุครั้ง	
3.2	ถ้าเคยเกิดอุบัติเหตุ มีความเสียหายรุนแรงเพียงใด(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) <input type="checkbox"/> 1. รถเสียหาย <input type="checkbox"/> 2. ผู้ขับขี่ได้รับบาดเจ็บ <input type="checkbox"/> 3. ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ <input type="checkbox"/> 4. ผู้โดยสารเสียชีวิต <input type="checkbox"/> 5. คู่กรณีได้รับบาดเจ็บ <input type="checkbox"/> 6. คู่กรณีเสียชีวิต	
3.3	การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ เกิดขึ้นวันที่.....เดือน.....พศ.....เวลา.....	
3.4	<input type="checkbox"/> วันธรรมดา <input type="checkbox"/> วันหยุดเสาร์อาทิตย์ <input type="checkbox"/> วันหยุดนักขัตฤกษ์	
ส่วนที่ 4 พฤติกรรมเสี่ยงและสภาพแวดล้อมขณะเกิดอุบัติเหตุ		
4.1	สภาพท้องถนนมีลักษณะ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) <input type="checkbox"/> 1. ทางตรง <input type="checkbox"/> 2. ทางโค้ง <input type="checkbox"/> 3. ทางแยก <input type="checkbox"/> 4. ทางลาดชัน <input type="checkbox"/> 5. อื่นๆ ระบุ.....	
4.2	พื้นผิวถนน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) <input type="checkbox"/> 1. เรียบ <input type="checkbox"/> 2. ขรุขระ <input type="checkbox"/> 3. ลื่นมีน้ำท่วมขัง <input type="checkbox"/> 4. อื่นๆ ระบุ.....	
4.3	ลักษณะของถนน	

	<input type="checkbox"/> 1. คอนกรีต <input type="checkbox"/> 2. ลาดยาง <input type="checkbox"/> 3. ลูกรัง <input type="checkbox"/> 4. ดิน <input type="checkbox"/> 5. อื่นๆ ระบุ..... 4.4 ประเภทของถนน <input type="checkbox"/> 1. ถนนสายหลัก (ทางหลวงแผ่นดิน) <input type="checkbox"/> 2. ถนนสายรอง <input type="checkbox"/> 3. ถนนในเขตเทศบาล/อบต. <input type="checkbox"/> 4. ถนนในชุมชน หมู่บ้าน <input type="checkbox"/> 5. กำลังก่อสร้าง <input type="checkbox"/> 6. อื่นๆ ระบุ..... 4.5 จำนวนผู้โดยสาร <input type="checkbox"/> 1. ไม่มี <input type="checkbox"/> 2. 1 <input type="checkbox"/> 3. 2 <input type="checkbox"/> 4. 3 <input type="checkbox"/> 5. > 3	
4.6	<p>การขับขี่ครั้งนี้ ท่านขับขี่ในลักษณะดังต่อไปนี้หรือไม่</p> <p>1. ขับรถด้วยความเร็วประมาณ</p>  <p>50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150</p> <p>2. ดิ่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ <input type="checkbox"/> 1. ไม่ใช่ <input type="checkbox"/> 2. ใช่</p> <p>3. หลับใน <input type="checkbox"/> 1. ไม่ใช่ <input type="checkbox"/> 2. ใช่</p> <p>4. พักผ่อนไม่เพียงพอก่อนเกิดเหตุ <input type="checkbox"/> 1. ไม่ใช่ <input type="checkbox"/> 2. ใช่</p> <p>5 ก่อนเกิดเหตุ ท่านขับรถนานติดต่อกันโดยไม่หยุดพัก</p> <p><input type="checkbox"/> 1. ไม่ใช่ <input type="checkbox"/> 2. ใช่ นาน.....ชม.</p> <p>6 ท่านรับประทานยาก่อนการขับขี่หรือไม่</p> <p><input type="checkbox"/> 1. ไม่ใช่ <input type="checkbox"/> 2. ใช่ ระบุชื่อยา.....ก่อนเวลาขับรถ.....ชม.</p> <p>ขณะเกิดเหตุท่านขับรถมือเดียวเนื่องจาก ทำกิจกรรมต่อไปนี้หรือไม่</p> <p><input type="checkbox"/> ไม่ใช่ <input type="checkbox"/> ใช่</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ใช้โทรศัพท์มือถือถือ <input type="checkbox"/> กางร่ม <input type="checkbox"/> อุ้มเด็ก <input type="checkbox"/> ฟังเพลง <input type="checkbox"/> อื่นๆ..... 	
ส่วนที่ 5 ลักษณะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนี้		
5.1	<p>ลักษณะอุบัติเหตุ</p> <p><input type="checkbox"/> 1. ล้มเอง <input type="checkbox"/> 2. เฉี่ยวชน กับวัตถุอยู่นิ่งระบุ.....</p> <p><input type="checkbox"/> 3. เฉี่ยวชน กับรถระบุ.....ที่กำลังเคลื่อนที่</p>	

	<input type="checkbox"/> 4. ถูกเฉี่ยวชนขณะจอด ระบุคู่กรณี.....	
5.2	ผู้ขับสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ <input type="checkbox"/> ไม่สวมเพราะ..... <input type="checkbox"/> สวม ไม่รัดคาง <input type="checkbox"/> สวม รัดคาง	
5.3	หมวกที่สวมมีลักษณะอย่างไร <input type="checkbox"/> 1. เต็มหน้า <input type="checkbox"/> 2. เต็มใบ <input type="checkbox"/> 3. ครึ่งใบ	
5.4	สีหมวกนิรภัย ระบุ.....	
5.5	เปิดไฟหน้า <input type="checkbox"/> 1. เปิด <input type="checkbox"/> 2. ไม่เปิด	
ส่วนที่ 6 การวินิจฉัยโรคขณะนอนโรงพยาบาลครั้งนี้		
6.1	อาการบาดเจ็บที่แพทย์ให้การวินิจฉัยและเกี่ยวเนื่องกับการเกิดอุบัติเหตุ 1..... ICD 10 [][][][][] 2..... ICD 10 [][][][][] 3..... ICD 10 [][][][][] 4..... ICD 10 [][][][][] 5..... ICD 10 [][][][][] 6..... ICD 10 [][][][][] 7..... ICD 10 [][][][][]	
6.2	โรคประจำตัว 1..... ICD 10 [][][][][] 2..... ICD 10 [][][][][]	
6.3	ท่านต้องนอนรักษาในโรงพยาบาลหรือไม่ <input type="checkbox"/> นอนรักษาในโรงพยาบาล <input type="checkbox"/> ไม่ เข้ามาไปข้อ.....6.5.....	
6.4	ระยะเวลาอนโรงพยาบาล วัน	
6.5	สถานภาพเมื่อจำหน่ายออกจากรพ. <input type="checkbox"/> รอดชีวิตและไม่สูญเสียอวัยวะ <input type="checkbox"/> รอดชีวิตแต่เสียภาพลักษณ์ <input type="checkbox"/> สูญเสียอวัยวะ : เช่น ดวงตา, แขน, ขา ระบุ..... <input type="checkbox"/> เสียชีวิต <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ.....	
6.6	ค่าใช้จ่ายในการรักษาครั้งนี้ จำนวน.....บาท ชื่อผู้สัมภาษณ์	