

การศึกษาความชุกและปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล: การศึกษาระดับกลุ่มประชากร ในประเทศไทย

Prevalence and factors affecting road traffic accidents during festivals: an ecological study, Thailand

กวิน อินทำ¹, ฐิตาภรณ์ เหลืองวิลัย¹, วชิราภรณ์ วณิชนพรัตน์¹,
กฤษฎา มโหทาน², เจษฎา คุณโน¹

¹คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช

²กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

Gavin Intham¹, Titaporn Luangwilai¹, Wachiraporn Wanichnopparat¹,
Krisada Mahotarn², Jadsada Kunno¹

¹Faculty of Medicine Vajira Hospital, Navamindradhiraj University

²Department of Disease Control, Ministry of Public Health

Received 2023 May 12, Revised 2023 Jun 18, Accepted 2023 Jun 26

DOI:

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบติดตามย้อนกลับเชิงพรรณนา (Retrospective descriptive study) เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย รวบรวมจากแบบบันทึกและรายงานผ่านโปรแกรม PHER accident ที่มีข้อมูลครบ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนาใช้ความถี่ ร้อยละ และการวิเคราะห์ถดถอยการในวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะส่วนบุคคลและปัจจัยต่าง ๆ ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยระดับนัยสำคัญกำหนดที่ P -value < 0.05 การวิเคราะห์ทางสถิติดำเนินการโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติสำหรับโปรแกรม (SPSS) รุ่น 22

ผลการศึกษาพบว่า มีจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ที่มีข้อมูลครบ จำนวน 172,700 คน โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 96,430 คน ผู้เสียชีวิต 808 คน ช่วงเทศกาลสงกรานต์มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 74,844 คน ผู้เสียชีวิต 618 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย สัญชาติไทย กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ประเภทของการรักษาพยาบาลเป็นแบบผู้ป่วยนอก ประเภทของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากผู้ขับขี่เอง โดยเกิดที่ถนนในองค์การบริหาร

ส่วนตำบลเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - value < 0.05$) ดังนั้นแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมควรมีการจัดตั้งด่านชุมชน สกัดผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ควบคุมการจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะเพศชาย วัยรุ่นถึงวัยทำงาน และรณรงค์เพื่อสร้างการมีวินัยจราจร ผ่านสื่อต่าง ๆ

คำสำคัญ: อุบัติเหตุทางถนน, เทศกาลปีใหม่/สงกรานต์, ประเทศไทย

Abstract

A retrospective descriptive study was conducted from 2018 to 2022 to determine the prevalence and factors affecting road accidents during the New Year and Songkran festivals. We collected data from PHER accident. We used descriptive statistics for data as numbers and percentages. Binary logistic regression was used to test the association between sociodemographic and factors affecting road traffic accidents during festivals. The level of significance was set at $P - value < 0.05$. Statistical analysis was performed using the Statistical Package for the Social Sciences Program (SPSS), version 22.

The results presented that during the New Year and Songkran festivals were injured and died 172,700 people. The New Year festivals were presented injured 96,430 people and died 808 people. The Songkran festivals were presented injured 74,844 people and died 618 people. Most of participants were male, Thai - nationality, aged 15–19 - year - old. Type of medical care is outpatient. Types of vehicles involved in road accidents are motorcycles. In addition, Subdistrict Administrative Organization Road might be an associated factor in road accidents with statistical significance ($P - value < 0.05$). Thus, the appropriate solution was to establish a community outpost, intercept the riders who have risky behavior, fix the risky spots in the area, and control the sale and consumption of alcoholic beverages especially in male from adolescents to workers, and campaign to create traffic discipline through various media.

Keywords: Road traffic accidents, New Year and Songkran festivals, Thailand

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ประกาศว่าอุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต อันดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลทั้งด้านครอบครัว เศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งระบบบริการสุขภาพมาอย่างยาวนาน ในปี พ.ศ. 2559 มีรายงานผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 1.35 ล้านคนทั่วโลก และมีผู้บาดเจ็บมากขึ้นถึง 50 ล้านคนต่อปี เฉลี่ยแล้วใน 1 วัน เราจะพบว่ามีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึงวันละ 3,500 คน โดยกลุ่มอายุที่พบการเสียชีวิตมากที่สุดได้แก่ กลุ่มวัยรุ่น ปัจจุบันการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 8 ในทุกกลุ่มอายุ และคาดว่าจะเป็สาเหตุการเสียชีวิตอันดับที่ 7 ภายในปี 2573⁽¹⁾

ประเทศไทยได้ชื่อว่าเป็นหนึ่งในประเทศที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงสุด ติดอันดับต้น ๆ ของโลก จากข้อมูลของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ในปี พ.ศ. 2559 - 2563 ของประเทศไทย พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 20,000 คนต่อปีและมีผู้บาดเจ็บมากถึง 1 ล้านคนต่อปี หรือเกือบ 3,000 คนต่อวัน โดยพบการเสียชีวิตมากที่สุด ในกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 11.80 และยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 78.00⁽²⁾

โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลทั้งปีใหม่และสงกรานต์ มีการเดินทางสัญจรกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยวทุกพื้นที่ทั่วประเทศ ส่งผลให้ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้น ทำให้มีปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าช่วงปกติ เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า

จากช่วงเวลาปกติ จากรายงานของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ในปี พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 2,443 คนและมีผู้บาดเจ็บ 141,264 คน ในกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 18.20 และบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงสุด ร้อยละ 80.58 ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ดื่มแล้วขับ จำนวน 34,111 คน เป็นผู้ที่อายุน้อยกว่า 20 ปี จำนวน 5,653 คน และ อายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป 28,458 คน และเทศกาลสงกรานต์ มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1,941 คนและมีผู้บาดเจ็บ 118,175 คน ในกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 17.83 และบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงสุด ร้อยละ 79.44 ผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่ดื่มแล้วขับ จำนวน 25,337 คน เป็นผู้ที่อายุน้อยกว่า 20 ปี จำนวน 3,905 คน และ อายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป 21,432 คน⁽²⁾

จากสถานการณ์ที่ได้กล่าวมาข้างต้น แม้ว่าประเทศไทย จะมีมาตรการอย่างเข้มงวด แต่อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาที่ติดอันดับ 1 ใน 3 ของปัญหาสาธารณสุขไทยมาโดยตลอดการศึกษาที่ผ่านมา ในเรื่องปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลมีค่อนข้างน้อย และยังไม่ครอบคลุมในทุกตัวแปรที่เป็นปัจจัย ช่วงเทศกาลในระดับประเทศ ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงสนใจศึกษาความชุกและปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มแอลกอฮอล์ ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย

วิธีการศึกษา

รูปแบบการวิจัย

รูปแบบการวิจัยในการศึกษานี้คือการศึกษาย้อนหลังเชิงพรรณนา (Retrospective descriptive study) เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

จำนวนประชากรที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่มีการบันทึกและรายงานผลผ่านโปรแกรม PHER Accident กองสาธารณสุขและคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทย ในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

เกณฑ์การคัดเลือก ข้อมูลประชากรที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย มีการบันทึกและรายงานผลผ่านโปรแกรม PHER Accident

เกณฑ์การคัดออก ข้อมูลประชากรที่มีข้อมูลที่ขาดหายไป จากการบันทึกและรายงานผลผ่านโปรแกรม PHER Accident

จำนวนอาสาสมัคร หรือขนาดตัวอย่าง

คัดเลือกผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประเทศไทย และมีการบันทึกข้อมูลครบถ้วนและรายงานผลผ่านระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (PHER Accident) กองสาธารณสุขและคุ้มครองผู้บริโภค กระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทย โดยข้อมูลรายงาน ปี พ.ศ. 2561 - 2565 มีจำนวน 255,292 คน แบ่งเป็นจากเทศกาลปีใหม่ 142,803 คนและเทศกาลสงกรานต์ 112,489 คน เมื่อคัดข้อมูลตามเกณฑ์คัดออกแล้วพบว่า มีจำนวนจากเทศกาลปีใหม่ 97,238 คนและเทศกาลสงกรานต์ 75,462 คน ดังนั้นจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้มีทั้งหมด 172,700 คน คิดเป็นร้อยละ 67.65

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวม

ข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล มีดังนี้

1. จัดทำหนังสือขออนุญาตวิเคราะห์ใช้ข้อมูลจากระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (PHER Accident) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทย

2. รวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย และตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล

3. จัดการข้อมูลสูญหาย (Missing Data) ด้วยวิธีการลบข้อมูลผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรายนั้นออก ในกรณีที่ข้อมูลขาดหายไปในตัวแปรใดตัวแปรหนึ่ง แล้วจึงจะนำข้อมูลไปวิเคราะห์ และรายงานผล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินการโดยใช้โปรแกรม SPSS ประมวลผล และจัดทำตารางวิเคราะห์ผลทางสถิติ เพื่อนำมาเสนอข้อมูลและสรุปผลวิจัย โดยใช้สถิติ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยใช้ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ในการอธิบายคุณลักษณะส่วนบุคคลและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

2. สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) โดยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคุณลักษณะ

ส่วนบุคคลและปัจจัยต่าง ๆ ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยเอกนามและถดถอยพหุนาม (Univariate and multivariate regression analysis) นำเสนอโดยผลการทดสอบทางสถิติจากการวิเคราะห์โดยถือว่ามีความสำคัญทางสถิติเมื่อ (p - value < 0.05)

การพิทักษ์สิขกรีกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ จากคณะกรรมการพิจารณาการวิจัยในมนุษย์ คณะแพทยศาสตร์วชิรพยาบาล มหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช ตามเอกสารรับรองเลขที่ 006/2023 X

ผลการศึกษา

ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย มีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีข้อมูลครบ ทั้งหมด 172,700 คน โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ 97,238 คน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 75,462 คน โดยปัจจัยด้านบุคคล พบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2561 - 2565 พบว่า ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 64.6 กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 17.9 สัญชาติไทย ร้อยละ 97.0 ประเภทของผู้บาดเจ็บหลังจากรับการรักษาที่ห้องฉุกเฉินแล้ว ส่วนใหญ่เป็นผู้ป่วยนอก (OPD) ร้อยละ 81.7 โดยประเภทผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 74.6 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พบว่า เป็นเพศชาย

ร้อยละ 63.4 กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 17.1 สัญชาติไทย ร้อยละ 97.1 ประเภทของผู้บาดเจ็บเป็นผู้ป่วยนอก (OPD) ร้อยละ 82.8 ประเภทผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 73.9

ปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 83 เป็นแบบไม่มีคู่มือหรือลัมเอง ร้อยละ 63.1 ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82.9 เป็นแบบไม่มีคู่มือหรือลัมเอง ร้อยละ 64.9

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ประเภทของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นถนนในอบต.หรือหมู่บ้าน ร้อยละ 32.7 ประเภทผู้นำส่งโรงพยาบาล เป็นหน่วย EMS ระดับเบื้องต้น (First Response Unit: BLS) ร้อยละ 31.4 ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ประเภทของถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นถนนในองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.)หรือหมู่บ้าน ร้อยละ 33.6 ประเภทผู้นำส่งโรงพยาบาล เป็นหน่วย EMS ระดับเบื้องต้น (First Response Unit: BLS) ร้อยละ 30.4

ความชุกของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ความชุกของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 80.3 ความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 30.1 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ความชุกของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 82.6 ความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 27.6 รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย

ตัวแปร	เทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 97,238)		เทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 75,462)	
	n	%	n	%
ปัจจัยด้านบุคคล				
2561 - 2565				
2561	20,868	21.5	21,648	28.7
2562	22,760	23.4	22,834	30.3
2563	21,584	22.2	7,353	9.7
2564	16,794	17.3	12,071	16.0
2565	15,232	15.7	11,556	15.3

ตัวแปร	เทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 97,238)		เทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 75,462)	
	n	%	n	%
เพศ				
ชาย	62,791	64.6	47,851	63.4
หญิง	34,447	35.4	27,611	36.6
อายุ				
0 - 4 ปี	1,891	1.9	1,444	1.9
5 - 9 ปี	2,397	2.5	2,118	2.8
10 - 14 ปี	7,932	8.2	6,576	8.7
15 - 19 ปี	17,441	17.9	12,922	17.1
20 - 24 ปี	13,731	14.1	10,912	14.5
25 - 29 ปี	9,662	9.9	7,685	10.2
30 - 34 ปี	7,347	7.6	5,660	7.5
35 - 39 ปี	6,706	6.9	5,066	6.7
40 - 44 ปี	6,084	6.3	4,707	6.2
45 - 49 ปี	5,676	5.8	4,278	5.7
50 - 54 ปี	5,332	5.5	4,098	5.4
55 - 59 ปี	4,499	4.6	3,457	4.6
60 - 64 ปี	3,405	3.5	2,511	3.3
65 ปีขึ้นไป	5,135	5.3	4,028	5.3
สัญชาติ				
ไทย	94,363	97.0	73,308	97.1
ต่างชาติ(รวมต่างด้าว)	2,875	3.0	2,154	2.9

ตัวแปร	เทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 97,238)		เทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 75,462)	
	n	%	n	%
ประเภทของผู้บาดเจ็บหลังจากรับการรักษาที่ห้องฉุกเฉินแล้ว				
IPD	17,777	18.3	12,962	17.2
OPD	79,461	81.7	62,500	82.8
ประเภทผู้ใช้รถใช้ถนน				
คนเดินเท้า	1,798	1.8	1,808	2.4
ผู้ขับขี่	72,545	74.6	55,741	73.9
ผู้โดยสาร	21,536	22.1	16,899	22.4
ไม่ทราบ (นิยามมีความหมาย)	1,359	1.4	1,014	1.3
พฤติกรรมการป้องกัน				
ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	78,120	80.3	62,357	82.6
สวมหมวกนิรภัย / คาดเข็มขัดนิรภัย	19,118	19.7	13,105	17.4
การดื่มแอลกอฮอล์				
ไม่ดื่ม	67,980	69.9	54,629	72.4
ดื่ม	29,258	30.1	20,833	27.6
การบาดเจ็บเสียชีวิต				
บาดเจ็บ	96,430	99.2	74,844	99.2
เสียชีวิต	808	0.8	618	0.8
ปัจจัยด้านยานพาหนะ				
ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บ				
ไม่มี/ล้มเอง	1,960	2.0	1,939	2.6
รถจักรยาน	5,308	5.5	3,814	5.1
จักรยานยนต์	80,674	83.0	62,553	82.9

ตัวแปร	เทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 97,238)		เทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ 2561 - 2565 (n = 75,462)	
	n	%	n	%
รถเก๋ง/แท็กซี่	3,206	3.3	2,130	2.8
ปิคอัพ	5,288	5.4	4,462	5.9
รถตู้	364	0.4	171	0.2
รถตู้พยาบาล	11	0.0	2	0.0
รถโดยสารใหญ่	231	0.2	158	0.1
รถบรรทุก	196	0.2	233	0.3
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม				
ประเภทของถนน				
ถนนกรมทางหลวง	30,547	31.4	23,073	30.6
ถนนในเมือง(เทศบาล)	11,241	11.5	9,032	12.0
ถนนกรมทางหลวงชนบท	23,605	24.3	18,035	23.9
ถนนในอบต./หมู่บ้าน	31,845	32.7	25,322	33.6

เมื่อวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกแบบเอกนาม (univariate logistic regression analysis) ที่ละตัวแปร หลังจากนั้นเลือกตัวแปรที่มีค่า P - value < 0.25 มาวิเคราะห์ถดถอยพหุนาม (multivariate logistic regression analysis) พบว่าปัจจัยที่ความสัมพันธ์มีนัยสำคัญทางสถิติ (P - value < 0.05) กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 คือ ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนน 6.61 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศหญิง (P - value < 0.001, OR = 6.607, 95%CI: 6.326 - 6.900) กลุ่มที่อายุน้อยกว่า 65 ปี มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนน 0.01-3.84 เท่า เมื่อเทียบกับกลุ่มอายุ 65 ปีขึ้นไป (P - value < 0.001 OR= 0.008 - 3.842, 95%CI: 0.003-4.243) ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นสัญชาติไทยมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน 1.71 เท่าเมื่อเทียบกับต่างชาติ (รวมต่างด้าว) (P - value < 0.001, OR = 1.710, 95%CI: 1.552 - 1.883) ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนน 2.70 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย (P - value < 0.001, OR = 2.699, 95%CI: 2.578-2.826)

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์มีนัยสำคัญทางสถิติ ($P - value < 0.05$) กับ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 คือ ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศชายมีโอกาสเกิด อุบัติเหตุทางถนน 6.36 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศหญิง ($P - value < 0.001$, $OR = 6.364$, $95\%CI: 6.055 - 6.689$) กลุ่มที่อายุน้อยกว่า 65 ปี มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนน 0.020–3.115 เท่า เมื่อเทียบกับกลุ่มอายุ 65 ปีขึ้นไป ($P - value < 0.001$ $OR= 0.020- 3.115$, $95\%CI: 0.010-3.476$) ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นสัญชาติไทยมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน 1.61 เท่าเมื่อเทียบกับต่างชาติ (รวมต่างด้าว) ($P - value < 0.001$, $OR = 1.611$, $95\%CI: 1.441 - 1.802$) ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่ไม่สวมหมวก นิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนน 2.74 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่ สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ($P - value < 0.001$, $OR = 2.743$, $95\%CI: 2.592 - 2.903$) และตัวแปรอื่น ๆ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ถดถอยพหุนาม (multivariate logistic regression analysis) การดื่ม แอลกอฮอล์ที่มีความสัมพันธ์กับคุณลักษณะส่วนบุคคลและปัจจัยต่าง ๆ ต่อการเกิด อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย

ตัวแปร	Multivariate เทศกาลปีใหม่	P - value	Multivariate เทศกาลสงกรานต์	P - value
	OR (95%CI)		OR (95%CI)	
ปัจจัยด้านบุคคล				
ปี พ.ศ. 2561 - 2565				
2561	1.246 (1.179 - 1.316)	< 0.001	1.263 (1.190 - 1.341)	< 0.001
2562	1.180 (1.131 - 1.260)	< 0.001	1.227 (1.157 - 1.302)	< 0.001
2563	1.134 (1.118 - 1.247)	< 0.001	0.388 (0.355 - 0.423)	< 0.001
2564	1.193 (1.071 - 1.200)	< 0.001	0.893 (0.835 - 0.955)	0.001
2565	Ref.		Ref.	
เพศ				
ชาย	6.607 (6.326 - 6.900)	< 0.001*	6.364 (6.055 - 6.689)	< 0.001*
หญิง	Ref.		Ref.	

ตัวแปร	Multivariate เทศกาลปีใหม่	P - value	Multivariate เทศกาลสงกรานต์	P - value
	OR (95%CI)		OR (95%CI)	
อายุ				
0 - 4 ปี	0.116 (0.084 - 0.159)	< 0.001*	0.052 (0.032 - 0.084)	< 0.001*
5 - 9 ปี	0.008 (0.003 - 0.023)	< 0.001*	0.020 (0.010 - 0.037)	< 0.001*
10 - 14 ปี	0.246 (0.218 - 0.279)	< 0.001*	0.186 (0.161 - 0.215)	< 0.001*
15 - 19 ปี	1.685 (1.545 - 1.839)	< 0.001*	1.345 (1.220 - 1.484)	< 0.001*
20 - 24 ปี	3.223 (2.950 - 3.521)	< 0.001*	2.623 (2.377 - 2.894)	< 0.001*
25 - 29 ปี	3.606 (3.288 - 3.954)	< 0.001*	3.025 (2.729 - 3.352)	< 0.001*
30 - 34 ปี	3.581 (3.253 - 3.943)	< 0.001*	3.047 (2.735 - 3.393)	< 0.001*
35 - 39 ปี	3.833 (3.477 - 4.226)	< 0.001*	3.115 (2.791 - 3.476)	< 0.001*
40 - 44 ปี	3.842 (3.480 - 4.243)	< 0.001*	3.030 (2.711 - 3.387)	< 0.001*
45 - 49 ปี	3.804 (3.440 - 4.207)	< 0.001*	2.966 (2.647 - 3.325)	< 0.001*
50 - 54 ปี	3.198 (2.887 - 3.542)	< 0.001*	2.530 (2.254 - 2.840)	< 0.001*
55 - 59 ปี	2.657 (2.388 - 2.957)	< 0.001*	2.237 (1.982 - 2.526)	< 0.001*
60 - 64 ปี	1.963 (1.748 - 2.205)	< 0.001*	1.900 (1.665 - 2.167)	< 0.001*
65 ปีขึ้นไป	Ref.		Ref.	
สัญชาติ				
ไทย	1.710 (1.552 - 1.883)	< 0.001*	1.611 (1.441 - 1.802)	< 0.001*
ต่างชาติ(รวมต่างด้าว)	Ref.		Ref.	
ประเภทของผู้บาดเจ็บหลังจากบริการรักษาที่ห้องฉุกเฉินแล้ว				
IPD	2.133 (2.047 - 2.223)	< 0.001*	2.000 (1.905 - 2.099)	< 0.001*
OPD	Ref.		Ref.	

ตัวแปร	Multivariate เทศกาลปีใหม่	P - value	Multivariate เทศกาลสงกรานต์	P - value
	OR (95%CI)		OR (95%CI)	
ประเภทผู้ใช้รถใช้ถนน				
คนเดินเท้า	1.085 (0.756 - 1.557)	0.658	1.797 (1.193 - 2.709)	0.005*
ผู้ขับขี่	1.182 (1.027 - 1.362)	0.020*	1.056 (0.894 - 1.247)	0.523
ผู้โดยสาร	1.132 (0.977 - 1.312)	0.100	1.074 (0.903 - 1.278)	0.421
ไม่ทราบ (นิยามมีความหมาย)	Ref.		Ref.	
พฤติกรรมการป้องกัน				
ไม่สวมหมวกนิรภัย/ไม่ คาดเข็มขัดนิรภัย	2.699 (2.578 - 2.826)	< 0.001*	2.743 (2.592 - 2.903)	< 0.001*
สวมหมวกนิรภัย/คาด เข็มขัดนิรภัย	Ref.		Ref.	
การบาดเจ็บเสียชีวิต				
บาดเจ็บ	0.956 (0.798 - 1.144)	0.622	1.270 (1.035 - 1.558)	0.022*
เสียชีวิต	Ref.		Ref.	
ปัจจัยด้านยานพาหนะ				
ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บ				
ไม่มี/ลั้มเอง	4.902 (2.924 - 8.220)	< 0.001*	6.467 (3.648 - 11.464)	< 0.001*
รถจักรยาน	3.502 (2.325 - 5.275)	< 0.001*	6.128 (3.940 - 9.530)	< 0.001*
จักรยานยนต์	4.212 (2.814 - 6.305)	< 0.001*	6.928 (4.495 - 10.679)	< 0.001*
รถเก๋ง/แท็กซี่	3.228 (2.132 - 4.888)	< 0.001*	5.052 (3.221 - 7.924)	< 0.001*
ปิคอัพ	2.580 (1.713 - 3.885)	< 0.001*	4.538 (2.927 - 7.036)	< 0.001*
รถตู้	0.346 (0.174 - 0.687)	0.002*	0.566 (0.217 - 1.473)	0.243
รถตู้พยาบาล	0.000 (0.000 - .)	0.999	0.000 (0.000 - .)	0.999

ตัวแปร	Multivariate เทศกาลปีใหม่	P - value	Multivariate เทศกาลสงกรานต์	P - value
	OR (95%CI)		OR (95%CI)	
รถโดยสารใหญ่	0.377 (0.187 - 0.760)	0.006*	0.885 (0.417 - 1.881)	0.751
รถบรรทุก	Ref.		Ref.	
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม				
ประเภทของถนน				
ถนนกรมทางหลวง	0.656 (0.628 - 0.685)	< 0.001*	0.669 (0.636 - 0.703)	< 0.001*
ถนนในเมือง(เทศบาล)	0.581 (0.547 - 0.616)	< 0.001*	0.600 (0.561 - 0.642)	< 0.001*
ถนนกรมทางหลวงชนบท	0.748 (0.716 - 0.781)	< 0.001*	0.760 (0.722 - 0.799)	< 0.001*
ถนนในอบต./หมู่บ้าน	Ref.		Ref.	

อภิปรายผล

ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ของประเทศไทย จากการศึกษา¹ ผลของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่าผู้ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ที่มีอายุระหว่าง 15 - 19 ปี สัญชาติไทย เป็นผู้ป่วยนอก (OPD) เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นถนนในอบต.หรือหมู่บ้าน โดยประเภทผู้นำส่งโรงพยาบาล เป็นหน่วย EMS ระดับเบื้องต้น (First Response Unit: BLS) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Bayu S Wiratama⁽³⁾ ที่ศึกษาการประเมินผลกระทบของวันหยุดต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

ทางถนนในสหราชอาณาจักร พบว่า ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 57.4 อยู่ในกลุ่มอายุ 18 - 40 ปี ร้อยละ 54.3 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 25.2 ประเภทถนนในชนบท ร้อยละ 62.8 ปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ได้แก่ เพศ อายุ ประเภทถนน และประเภทของยานพาหนะ ผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับการชนในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์มีความเสี่ยง ร้อยละ 12.0 ความชุกของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พบว่า ความชุกของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 80.3 ความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 30.1 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ความชุกของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 82.6 ความชุกของการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 27.6

สอดคล้องกับการศึกษาของRujuta S. Hadaye⁽⁴⁾ ที่ศึกษาปัจจัยทางระบาดวิทยาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในเมืองใหญ่ของอินเดีย พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรง ร้อยละ 64.4 ไม่สวมอุปกรณ์นิรภัยใด ๆ (หมวกนิรภัยหรือเข็มขัดนิรภัย) ร้อยละ 72.9 และอยู่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 21.5 และสอดคล้องกับการศึกษาของ Fikri M. Abu - Zidan⁽⁹⁾ พบว่า การใช้เข็มขัดนิรภัยช่วยป้องกันการติดตัวออกจากตัวรถและลดการสัมผัสกับภายในรถ⁽⁹⁾ และการศึกษาของ Jefferson Rowland⁽¹⁰⁾ พบว่า การใช้หมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บและการเสียชีวิตที่ลดลง

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มแอลกอฮอล์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย

ผลการศึกษานี้ ปัจจัยการดื่มแอลกอฮอล์มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พบว่า ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศชายมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Mathuramat Seesen⁽⁵⁾ ที่ศึกษาความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดสูงที่สัมพันธ์กับการบาดเจ็บทางสมองของผู้ป่วยที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ในประเทศไทย พบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ที่มีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) สูง จากการดื่มแอลกอฮอล์ มีความสัมพันธ์กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์

เพศชาย ที่เป็นผู้ขับขี่ และไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกัน ซึ่งการศึกษานี้ได้ทำการศึกษาในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ผลจากการศึกษานี้พบว่า ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศชายมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง 6.61 เท่า อยู่ในกลุ่มอายุน้อยกว่า 65 ปี มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ากลุ่มอายุ 65 ปีขึ้นไป สัญชาติไทยมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าสัญชาติต่างชาติ (รวมต่างด้าว) 1.71 เท่า ประเภทของผู้บาดเจ็บแบบผู้ป่วยใน มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าประเภทของผู้บาดเจ็บแบบผู้ป่วยนอก 2.13 เท่า ประเภทผู้ขับขี่และผู้โดยสาร มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าประเภทไม่ทราบ (นิยามมีความหมาย) 1.18 และ 1.132 เท่า การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการสวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย 2.70 เท่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บเป็นจักรยานยนต์, รถเก๋ง/แท็กซี่, ปิคอัพ มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ารถบรรทุก 4.21, 3.23 และ 2.59 เท่า ตามลำดับ มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนถนนประเภทถนนกรมทางหลวง ถนนในเมือง(เทศบาล) และถนนกรมทางหลวงชนบท น้อยกว่า ถนนใน อบต. หรือหมู่บ้าน 0.65, 0.58 และ 0.74 เท่า ตามลำดับ

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ผลจากการศึกษานี้พบว่า ผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์ที่เป็นเพศชาย มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิง 6.36 เท่า กลุ่มอายุน้อยกว่า 65 ปี ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ากลุ่มอายุ 65 ปีขึ้นไป สอดคล้องกับงานวิจัยของ Pornpimol

Chaiwuttisak⁽⁶⁾ ที่พบว่า การตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยที่ตีมแอลกอฮอล์มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าการสวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย 2.74 เท่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บ ประเภทไม่มี/ล้มเอง, รถจักรยาน, จักรยานยนต์, รถเก๋ง/แท็กซี่, ปิคอัพ ที่ตีมแอลกอฮอล์มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ารถบรรทุก 6.47, 6.13, 6.93, 5.05 และ 4.54 เท่า ตามลำดับ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Pornpimol Chaiwuttisak⁽⁶⁾ ที่พบว่า ประเภทยานพาหนะมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ตีมแอลกอฮอล์มีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน บนถนนประเภทถนนกรมทางหลวง ถนนในเมือง(เทศบาล) และถนนกรมทางหลวงชนบท น้อยกว่า ถนนในอบต.หรือหมู่บ้าน 0.67, 0.60 และ 0.76 เท่า ตามลำดับ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Pornpimol Chaiwuttisak⁽⁶⁾ ที่พบว่า มีผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์บนถนนชนบทมากกว่าบนถนนทางหลวง

ผลการศึกษาในครั้งนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ Bayu S Wiratama⁽³⁾ ที่ประเมินผลกระทบของวันหยุดระบุว่า วันหยุดนักขัตฤกษ์มีความสัมพันธ์กับความเสียหายต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และงานวิจัยของ Samad Shams Vahdati⁽⁷⁾ ในประเทศอิหร่านที่พบว่าช่วงวันหยุดปีใหม่มีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และงานวิจัยของ Teerawat Simmachan⁽⁸⁾ ที่ศึกษาแบบจำลองการ

เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยแบบจำลองค่าการกระจายต่ำและแบบจำลองทางสถิติที่อิงจากการแจกแจงความน่าจะเป็นแบบเติมศูนย์ พบว่าจำนวนอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดคือเดือนเมษายนที่เป็นช่วงเทศกาลสงกรานต์ รองลงมาคือ เดือนมกราคมและธันวาคม ที่เป็นช่วงเทศกาลปีใหม่

สรุปผลการศึกษา

ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2565 ในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย สัญชาติไทย กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี ส่วนใหญ่เป็นประเภทของการรักษาพยาบาลเป็นผู้ป่วยนอก ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากผู้ขับขี่เอง โดยเกิดที่ถนนในอบต.หรือหมู่บ้านมากที่สุด ความชุกของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ความชุกของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 80.3 ความชุกของการตีมแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 30.1 ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ความชุกของการไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 82.6 ความชุกของการตีมแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 27.6 โดยพฤติกรรมการตีมแอลกอฮอล์ ของผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมีความสัมพันธ์กับ เพศชาย มีช่วงอายุน้อยกว่า 65 ปี มีสัญชาติไทย มีประเภทการใช้รถใช้ถนนเป็นผู้ขับขี่ที่พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และเกิดอุบัติเหตุบนประเภทถนนใน อบต. หรือหมู่บ้าน

ข้อเสนอแนะ

1. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด/สำนักงานอนามัย กรุงเทพมหานคร ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จังหวัด/กรุงเทพมหานคร และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรมีมาตรการในการควบคุมการจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และควบคุมการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยเน้นหนักในกลุ่มเพศชาย ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี เป็นพิเศษและรณรงค์เพื่อเปลี่ยนสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชน ผ่านสื่อต่าง ๆ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

2. เพื่อป้องกันปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น ชุมชน เสนอให้องค์กรปกครองท้องถิ่น และผู้นำชุมชน มีการจัดตั้งด่านชุมชน สกัดผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณทุนสนับสนุนการวิจัยจากมูลนิธิป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง (มปคม.) และศูนย์การอบรมและวิจัยการป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง (Center of training and Research in Urban Disease Control Program : C - TRUDC) ภายใต้กรมควบคุมโรค ขอขอบพระคุณข้อมูลจากระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (PHER Accident) กองสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทย

แนะนำการอ้างอิงสำหรับบทความนี้

กวิณ อินทาม, ฐิตาภรณ์ เหลืองวิไล, วชิราภรณ์ วณิชนพรัตน์, กฤษณา มโหทาน, เจษฎา คุณโน. การศึกษาความชุกและปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล: การศึกษาระดับกลุ่มประชากร ในประเทศไทย. วารสารสถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง. 2566;8(1):276-292.

Suggested citation for this article

Intham G, Luangwilai T, Wanichnopparat W, Mahotarn K, Kunno J. Prevalence and factors affecting road traffic accidents during festivals: an ecological study, Thailand. Institute for Urban Disease Control and Prevention Journal. 2023;8(1):276-292.

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization [Internet]. Geneva: WHO; c2022. SDG Target 3.6 Halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents;2022 [cited 2022 Aug 19]; [1 paragraph]. Available from: https://www.who.int/data/gho/data/themes/topics/sdg-target-3_6-road-traffic-injuries
2. กองป้องกันการบาดเจ็บ. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน. นนทบุรี: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2565.
3. Wiratama BS, Chen PL, Chen LH, Saleh W, Chen SK, Chen HT, et al. Evaluating the Effects of Holidays on Road Crash Injuries in the United Kingdom. *Int J Environ Res Public Health*. 2021;18(1);1-14.
4. Hadaye RS, Rathod S, Shastri S. A cross - sectional study of epidemiological factors related to road traffic accidents in a metropolitan city. *J Family Med Prim Care*. 2020;9(1):168-72.
5. Seesen M, Siviroj P, Sapbamrer R, Morarit S. High blood alcohol concentration associated with traumatic brain injury among traffic injury patients during New Year festivals in Thailand. *Traffic Inj Prev*. 2019;20(2):115-21.
6. Chaiwuttisak P, Analysis of Accidental Deaths During Songkran Festival Using Data Mining. In: © IEOM Society International, editors. *The International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*; 2019 Jul 23 - 26; Park Hotel Congress Center Pilsen. Pilsen, Czech Republic: © IEOM Society International; 2019. p. 1149-1156.
7. Vahdati SS, GhafarZad A, Rahmani F, Panahi F, Rad AO. Patterns of Road Traffic Accidents in North West of Iran during 2013 New Year Holidays: Complications and Casualties. *Bull Emerg Trauma*. 2014;2(2):82-5.
8. Simmachan T, Wongsai N, Wongsai S, Lerdsuwansri R. Modeling road accident fatalities with underdispersion and zero - inflated counts. *PLoS One*. 2022;17(11):1-23.
9. Abu - Zidan FM, Abbas AK, Hefny AF, Eid HO, Grivna M. Effects of seat belt usage on injury pattern and outcome of vehicle occupants after road traffic collisions: prospective study. *World journal of surgery*. 2012;36:255-9.
10. Rowland J, Rivara F, Salzberg P, Soderberg R, Maier R, Koepsell T. Motorcycle helmet use and injury outcome and hospitalization costs from crashes in Washington State. *American journal of public health*. 1996;86(1):41-5.