

รายงานฉบับสมบูรณ์

แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์ กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน

ยอดพล ธนาปริบูรณ์

กรกฎาคม 2548

กิตติกรรมประกาศ

ในการทำงานวิจัยใดๆ สิ่งสำคัญซึ่งเป็นหัวใจของงาน คือ ข้อมูลที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์วิจัย นอกไปจากนี้ การได้รับการสนับสนุนงานไม่ว่าจะเป็นด้านวิชาการ งบประมาณ ก็เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้งานวิจัยสำเร็จและมีคุณค่าบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

การศึกษานี้คงจะไม่สำเร็จและไม่ปรากฏเป็นรูปเล่มดังที่เห็นอยู่ ถ้าปราศจากการสนับสนุนและความช่วยเหลือจากบุคคล คณะบุคคล ต่างๆ ดังต่อไปนี้ ซึ่งผู้วิจัยขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

- ศ.นพ. ไพบูรณ์ สุริยะวงศ์ไพศาล ผู้ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของงานวิจัยนี้พร้อมทั้งให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ ตลอดจนจัดหาข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) ของ 28 โรงพยาบาลทั่วประเทศ และคุณณัชชา ไตรโกมล เจ้าหน้าที่ของศ.นพ.ไพบูรณ์ ที่กรุณาอำนวยความสะดวกด้านการประสานงานต่างๆ ทำให้การศึกษานี้สามารถสำเร็จได้โดยปราศจากอุปสรรคใดๆ
- ทีมงานของผู้วิจัยซึ่งประกอบไปด้วย คุณศาสตราวุฒิ พลบูรณ์ คุณปรเมศวร์ เหลือเทพ คุณวิชุดา ไคว์ธนพานิช คุณชัชวาล สิมะสกุล คุณณัฐพงศ์ บุญตอบ คุณสุพัตรา คชาทอง และอีกหลายๆ ท่านที่ไม่สามารถเอ่ยนามได้ทั้งหมด ซึ่งได้ทุ่มเทกำลังกาย ความรู้และเสียสละเวลาส่วนตัวมาร่วมมือกันผลักดันให้การศึกษานี้สำเร็จได้ตามเป้าหมายและในเวลาที่กำหนด

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	i
สารบัญ	ii
สารบัญรูป	iii
สารบัญตาราง	iv
บทสรุปผู้บริหาร	v
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา	1
1.2 วัตถุประสงค์	1
1.3 วิธีการวิจัย	1
บทที่ 2 แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงในประเทศไทย	3
2.1 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ	3
2.2 ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ	6
2.3 คนเดินเท้า	8
2.4 อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	11
2.5 ปัจจัยเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	16
2.6 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน	21
2.7 การใช้เข็มขัดนิรภัย	25
บทที่ 3 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	29
3.1 สรุป	29
3.2 ข้อเสนอแนะ	31
เอกสารอ้างอิง	33

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.1 สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน	6
รูปที่ 2.2 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	9
รูปที่ 2.3 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	10
รูปที่ 2.4 การเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	12
รูปที่ 2.5 ผู้ประสบอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจำแนกตามเพศ	14
รูปที่ 2.6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	15
รูปที่ 2.7 ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ การสวมหมวกนิรภัย และตำแหน่งที่นั่ง	17
รูปที่ 2.8 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามช่วงเวลาต่างๆ	18
รูปที่ 2.9 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ	19
รูปที่ 2.10 การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	20
รูปที่ 2.11 ร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ	23
รูปที่ 2.12 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยแยกตามประเภทของผู้ประสบอุบัติเหตุ	27
รูปที่ 2.13 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของชายและหญิง	27
รูปที่ 2.14 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ดื่มและไม่ดื่มแอลกอฮอล์	28

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1 ผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลาต่างๆ ของวัน	3
ตารางที่ 2.2 ผู้เสียชีวิตจากยานพาหนะประเภทต่างๆ (รวมคนเดินเท้า) ในเวลากลางวันและกลางคืน	4
ตารางที่ 2.3 จำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุที่ดื่มและไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	4
ตารางที่ 2.4 สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน	5
ตารางที่ 2.5 ยานพาหนะ (รวมคนเดินเท้า) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ	6
ตารางที่ 2.6 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	9
ตารางที่ 2.7 คนเดินเท้าที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุ	10
ตารางที่ 2.8 คนเดินเท้าช่วงอายุ 26-60 ปี ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุ ในช่วงเวลาต่างๆ	10
ตารางที่ 2.9 ยานพาหนะคู่กรณีที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนเดินเท้า	11
ตารางที่ 2.10 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ	12
ตารางที่ 2.11 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	13
ตารางที่ 2.12 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ	15
ตารางที่ 2.13 ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ การสวมหมวกนิรภัย และตำแหน่งที่นั่ง	17
ตารางที่ 2.14 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและช่วงเวลา	18
ตารางที่ 2.15 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ	19
ตารางที่ 2.16 การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	20
ตารางที่ 2.17 ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย	21
ตารางที่ 2.18 จำนวนและร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ	22
ตารางที่ 2.19 ผู้เสียชีวิตจำแนกตามยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและอวัยวะที่บาดเจ็บ	24
ตารางที่ 2.20 ผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกและไม่สวมหมวกนิรภัยจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ	25
ตารางที่ 2.21 จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย	26
ตารางที่ 2.22 การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถส่วนบุคคล และรถกระบะ/รถตู้	28

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาวิเคราะห์คุณภาพข้อมูลอุบัติเหตุจราจรและศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพันธ์กับแนวโน้มการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสมบูรณ์ คุณภาพของข้อมูล และเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ สถานการณ์อุบัติเหตุจราจร และความสัมพันธ์กับแนวโน้มและการกระจายของปัจจัยเสี่ยงจากแหล่งข้อมูลที่มี เพื่อการวางยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาและเสนอแนะต่อการพัฒนาระบบข้อมูล โดยรายงานฉบับนี้ได้เสนอผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน

ในการวิเคราะห์นั้น การศึกษาที่ใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ หรือข้อมูล IS จากโรงพยาบาลนำร่อง 28 โรงพยาบาลทั่วประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2546 เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่างๆ โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูล IS ที่ได้มาในระหว่างช่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ประกอบด้วยข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด จำนวน 301,375 ราย แยกเป็นผู้เสียชีวิต 22,735 ราย และผู้บาดเจ็บ 278,640 ราย ซึ่งผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยได้ข้อสรุปสำคัญดังต่อไปนี้

- แม้ว่าจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนจะมีจำนวนใกล้เคียงกับช่วงเวลากลางวัน แต่จำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเวลากลางคืนมีมากกว่า (56.2% ในเวลากลางคืนเทียบกับ 43.8% ในช่วงเวลากลางวัน) ซึ่งโดยทั่วไปปริมาณการจราจรในเวลากลางคืนจะเบาบางกว่าในเวลากลางวัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับที่ยานพาหนะด้วยความเร็วมากขึ้นและเป็นสาเหตุให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนมีความรุนแรงมากกว่า ดังนั้นควรมีการเพิ่มมาตรการความเข้มงวดในการรักษากฎหมายเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เช่น เมาแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ตลอดจนควรให้ความสำคัญต่อปัญหาไฟฟ้าแสงสว่าง การพิจารณาเพิ่มอุปกรณ์เพื่อช่วยการมองเห็น เช่น อุปกรณ์สะท้อนแสง เป็นต้น
- ปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับยังเป็นปัญหาใหญ่สำหรับสังคมไทย ผลการศึกษาบ่งชี้ว่าอุบัติเหตุที่เป็นผลจากการที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์นั้นเกิดขึ้นสูงสุดในช่วงเวลา 00:00 – 04:00 น. และยังคงเลวร้ายไปถึงช่วงก่อน 06:00 น. ชี้ให้เห็นว่ามาตรการการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดนั้น ยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากนี้ การจัดหาระบบการเดินทาง (กลับบ้าน) ให้กับผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เหล่านี้ แทนการปล่อยให้เสี่ยงขับที่รถกลับเองก็เป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเป็นอย่างยิ่ง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะพบว่าผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลากลางคืนมากกว่าในเวลากลางวัน (58.9% เทียบกับ 23.5% ในเวลากลางวัน) แต่จากการที่มีผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากถึง 23.5% ในช่วงเวลากลางวัน น่าจะเป็นสิ่งสะท้อนถึงปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับที่ควรจะได้รับ การแก้ไขอย่างต่อเนื่องและจริงจังต่อไป ไม่เว้นแม้แต่ช่วงเวลากลางวัน

- เป็นที่น่าวิตกว่าผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นคนเดินเท้า นั้น เป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี มากถึง 28.3% หรือ 70 คน หนึ่งในสี่ของผู้เดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ นั้นเป็นเด็กเล็ก สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน อีกทั้งงานวิจัยด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับเด็กยังคงมีไม่เพียงพอที่จะผลักดันให้ผู้มีอำนาจและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหันมาให้ความสนใจต่อปัญหานี้อย่างจริงจัง ถึงแม้ว่ากลุ่มคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดจะอยู่ระหว่าง 26 - 60 ปี โดยปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่คนเดินเท้ากลุ่มนี้ คือ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีมากถึง 72.1%
- รถจักรยานยนต์ยังเป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากถึง 76.2% นอกจากนี้ ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ยังสูงถึง 72.4% ของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด หรือประมาณได้ว่ามีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากถึง 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องน่าจะพิจารณาศึกษามาตรการที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในขณะที่ยังไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์หรือจัดสรรยานพาหนะประเภทอื่นทดแทนได้ ควรพิจารณามาตรการที่จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้
- อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี หรือ Single Vehicle Crash มีมากถึง 43.3% อย่างไรก็ตาม มากกว่าครึ่งของผู้ขับขี่กลุ่มนี้ (58.5%) เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- ผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ในกลุ่มอายุ 15 – 20 ปี และอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่จะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มีผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีประสบอุบัติเหตุมากถึง 8,250 รายหรือ 4.6% ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ทั้งที่เด็กๆ เหล่านี้ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่
- ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุกับหมวกนิรภัย ได้แก่
 - ผู้ขับขี่ที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบสามเท่า (10.7% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.4% สำหรับผู้โดยสาร)
 - ผู้ขับขี่ที่เป็นเพศหญิงมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าเพศชาย (13.9% สำหรับเพศหญิง และ 10.1% สำหรับเพศชาย)
 - อัตราการสวมหมวกนิรภัยในเวลากลางวันมีเพียง 14.2% และจะลดลงเหลือเพียง 7.8% ในเวลากลางคืน
 - อัตราการใช้หมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ใช้ (น้อยที่สุด 3.1% ในกลุ่มผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 15 ปี)
 - การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง (ลดลงจาก 13.8% สำหรับผู้ที่ดื่ม ไม่ดื่ม เหลือเพียง 7.0% สำหรับผู้ที่ดื่ม)

- จากการวิเคราะห์พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 52.0% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 2.07 เท่า
- ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตส่วนใหญ่มีสาเหตุจากการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นที่ศีรษะและคอ คิดเป็นสัดส่วน ประมาณ 81.0% ซึ่งสันนิษฐานในเบื้องต้นได้ว่า การที่ผู้ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ และคอเป็นส่วนใหญ่ นั้น อาจมีสาเหตุจากการขับขี่และ/หรือชนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์เหล่านี้ อาจมิได้สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของตนเอง อย่างไรก็ตาม มีข้อควรสังเกต ประการหนึ่ง คือ จากจำนวนผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัย มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 72.8% ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้เสียชีวิตเหล่านี้ อาจสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงทำให้มีการกระแทกที่รุนแรง หรืออาจมาจากสาเหตุอื่นๆ
- ส่วนเข็มขัดนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40.0% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ/รถตู้โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่คาดถึง 1.7 เท่า
- ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ขับขี่รถยนต์ รถกระบะ/รถตู้ที่ประสบอุบัติเหตุกับเข็มขัดนิรภัย ได้แก่
 - ผู้ขับขี่ที่มีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้โดยสารถึงห้าเท่า (19.1% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.6% สำหรับผู้โดยสาร)
 - ผู้ขับขี่เพศหญิงมีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าเพศชาย (21.0% สำหรับเพศหญิง และ 18.9% สำหรับเพศชาย)
 - การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่ใช้เข็มขัดนิรภัยลดลง (ลดลงจาก 22.5% สำหรับผู้ที่ไม่ดื่ม เหลือเพียง 14.8% สำหรับผู้ที่ดื่ม)

1. บทนำ

1.1 ความเป็นมา

ประเทศไทยมีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเฉลี่ย 75,000 ครั้งต่อปี มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 13,000 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ต่ำกว่าปีละ 900,000 ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียประมาณ 100,000 ล้านบาทต่อปี ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่ร้ายแรงที่สุดปัญหาหนึ่งของประเทศในขณะนี้ที่ควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนและเนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีหลายมิติและมีความซับซ้อน การป้องกันและแก้ไขปัญหาก็ต้องทำอย่างมีระบบ ต้องทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มของปัญหาอย่างถ่องแท้ โดยปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่วิธีการและมาตรการที่มีประสิทธิภาพประสิทธิผล คือ ข้อมูลอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ปัญหาด้านข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์จากหลายๆ ฝ่ายในหลายประเด็น เช่น มาตรฐานในการจัดเก็บ การรวบรวมหรือแม้แต่คุณลักษณะของข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งแตกต่างกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบ ทำให้ข้อมูลของแต่ละหน่วยงานขาดความสอดคล้องกัน และยิ่งไปกว่านั้นยังส่งผลให้ขาดข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับมหภาคในการนำไปวางนโยบายระดับประเทศอีกด้วย นอกจากนี้ปัญหาเรื่องความสอดคล้องกันของข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ที่รับผิดชอบแล้ว ปัญหาการไหลเวียนของข้อมูล ปัญหากระบวนการควบคุมคุณภาพของข้อมูล ปัญหาการเข้าถึงข้อมูล ล้วนปรากฏอย่างชัดเจนในระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน ดังนั้นการศึกษาข้อจำกัด ข้อเด่น ข้อด้อย และการประยุกต์ใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจากแต่ละแหล่งข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อสามารถวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนปัจจัยเสี่ยงต่างๆ จากแหล่งข้อมูลที่มีอยู่ อันจะนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำไปสู่การวางยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

1.3 วิธีการวิเคราะห์

ในการวิเคราะห์ของการศึกษานี้ใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ หรือข้อมูล IS จากโรงพยาบาลนำร่อง 28 โรงพยาบาลทั่วประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2542 – 2546 เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่างๆ โดยได้ทำการวิเคราะห์ตามข้อมูล IS ที่ได้มาในระหว่างช่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2542 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ประกอบด้วยข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดจำนวน 301,375 ราย แยกเป็นผู้เสียชีวิต 22,735 ราย และผู้บาดเจ็บ 278,640 ราย ซึ่งได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 6 หัวข้อดังนี้

1. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ
2. ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ
3. คนเดินเท้า
4. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
5. ปัจจัยเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
6. การใช้เข็มขัดนิรภัย

2. แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงในประเทศไทย

2.1 ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุจะพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน (06:00 น. – 18:00 น.) มีจำนวนที่ใกล้เคียงกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน (18:00 น. – 06:00 น.) ดังแสดงในตารางที่ 2.1 และตารางที่ 2.2 แต่เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่าเวลากลางวัน (12,774 รายหรือ 56.2% เปรียบเทียบกับ 9,961 รายหรือ 43.8% ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด) ซึ่งโดยทั่วไปแล้วปริมาณจราจรในเวลากลางคืนจะเบาบางกว่าเวลากลางวัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับที่ยานพาหนะด้วยความเร็วมากขึ้น ทำให้จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตอนกลางคืนมีจำนวนมากกว่าเวลากลางวันและมีความรุนแรงมากกว่า ดังนั้น ควรเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการเพิ่มความเข้มงวดในการรักษากฎหมายเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เช่น เมาแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ตลอดจนการเอาใจใส่ดูแลปัญหาเรื่องไฟฟ้าแสงสว่าง และการพิจารณาเพิ่มอุปกรณ์เพื่อช่วยการมองเห็นให้มากขึ้น เช่น อุปกรณ์สะท้อนแสงต่างๆ เป็นต้น

ตารางที่ 2.1 ผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลาต่างๆ ของวัน

ช่วงเวลา		เสียชีวิต		บาดเจ็บ		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลางวัน	06:00-08:00	1,244	8.2%	14,015	91.8%	15,259	5.1%
	08:00-10:00	1,433	6.9%	19,256	93.1%	20,689	6.9%
	10:00-12:00	1,514	7.5%	18,622	92.5%	20,136	6.7%
	12:00-14:00	1,494	6.7%	20,760	93.3%	22,254	7.4%
	14:00-16:00	1,855	6.8%	25,478	93.2%	27,333	9.1%
	16:00-18:00	2,421	6.1%	36,998	93.9%	39,419	13.1%
	รวมย่อย	9,961	43.8%	135,129	48.5%	145,090	48.1%
กลางคืน	18:00-20:00	3,563	7.4%	44,294	92.6%	47,857	15.9%
	20:00-22:00	3,255	8.1%	37,103	91.9%	40,358	13.4%
	22:00-00:00	2,357	8.3%	25,997	91.7%	28,354	9.4%
	00:00-02:00	1,661	9.0%	16,722	91.0%	18,383	6.1%
	02:00-04:00	1,207	8.9%	12,354	91.1%	13,561	4.5%
	04:00-06:00	731	9.4%	7,041	90.6%	7,772	2.6%
	รวมย่อย	12,774	56.2%	143,511	51.5%	156,285	51.9%
รวม		22,735	100.0%	278,640	100.0%	301,375	100.0%

ตารางที่ 2.2 ผู้เสียชีวิตจากยานพาหนะประเภทต่างๆ (รวมคนเดินเท้า) ในเวลากลางวันและกลางคืน

ยานพาหนะ	กลางวัน (06:00-18:00)		กลางคืน (18:00-06:00)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	1,002	47.9%	1,091	52.1%
รถจักรยานหรือรถสามล้อ	285	49.9%	286	50.1%
รถจักรยานยนต์	6,852	42.0%	9,481	58.0%
รถยนต์ส่วนบุคคล	234	42.2%	321	57.8%
รถกระบะ/รถตู้	957	47.7%	1,049	52.3%
รถบรรทุก	213	54.3%	179	45.7%
รถสองแถว	53	66.3%	27	33.8%
รถบัส	42	46.2%	49	53.8%
รถการเกษตร	62	63.9%	35	36.1%
อื่นๆ	191	55.8%	151	44.2%
รวม	9,891	43.8%	12,669	56.2%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 175 ราย

และเมื่อพิจารณาจำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุและดื่มเครื่องดื่มมึนเมา จะพบว่า อัตราส่วนของผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ในช่วงเวลากลางวันถึงแม้ว่าจะมีสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ดื่มในช่วงเวลากลางคืน (23.5% ผู้ขับขี่ที่ดื่มในเวลากลางวัน เปรียบเทียบกับ 58.9% ของผู้ที่ดื่มในเวลากลางคืน ดังแสดงตามตารางที่ 2.3) แต่จำนวนผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ในเวลากลางวันมากถึง 23.5% หรืออาจกล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่ทุกๆ 4 คนที่ประสบอุบัติเหตุจะมีผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างน้อย 1 คน ในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งเป็นเวลาทำงานของประชาชนส่วนใหญ่ แสดงให้เห็นว่า การรณรงค์และสร้างจิตสำนึกในเรื่อง “ดื่มแล้วไม่ขับ” นั้นยังไม่ประสบความสำเร็จและจำเป็นต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดต่อไป นอกจากนี้การตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควรสุ่มจับในเวลากลางวันด้วย แทนการเน้นตรวจจับเฉพาะในเวลากลางคืนดังที่ผ่านมา

ตารางที่ 2.3 จำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุที่ดื่มและไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

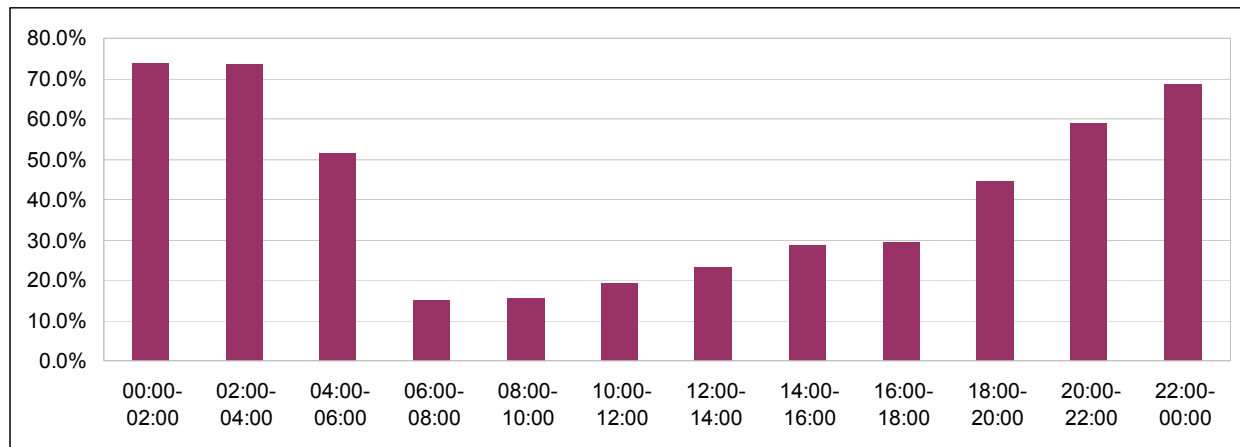
ช่วงเวลา	ดื่ม		ไม่ดื่ม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลางวัน (06:00-18:00)	20,384	23.5%	66,507	76.5%
กลางคืน (18:00-06:00)	58,547	58.9%	40,868	41.1%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 14,383 ราย

ตารางที่ 2.4 และรูปที่ 2.1 แสดงสัดส่วนของผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุซึ่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในแต่ละช่วงเวลาของวัน โดยแบ่งเวลาการเกิดอุบัติเหตุทุกๆ 2 ชั่วโมง ซึ่งจะสังเกตได้ว่า ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย “ดื่มแล้วไม่ขับ” นั้นจะมีสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เวลา 18:00 น. เป็นต้นไป และมีสัดส่วนสูงสุด (ประมาณ 73.3% ถึง 73.8%) ในช่วงเวลาเพียงคืนถึง 4 นาฬิกาของวันใหม่ (00:00 น. – 04:00 น.) แสดงให้เห็นว่า มาตรการการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดนั้นยังไม่ได้ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ในช่วงเวลา 04:00 น. – 06:00 น. ก็ยังมีสัดส่วนของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุซึ่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 51.4% เปรียบเทียบกับผู้ที่ไม่ดื่มและประสบอุบัติเหตุ 48.6% ข้อมูลเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังมีผู้ที่ขาดจิตสำนึกเรื่องดื่มแล้วขับอีกมาก สำหรับกรณีดังกล่าวนี้ถ้าหากหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มของผู้ขับขี่ ก็ควรพิจารณามาตรการอื่นๆ ที่จะป้องกันมิให้กลุ่มเสี่ยงเหล่านี้ขับที่อยู่บนถนน มาตรการหนึ่งที่อาจพิจารณา คือ การจัดหาระบบการเดินทาง (กลับบ้าน) ให้กับผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เหล่านี้ แทนการปล่อยให้เสี่ยงขับที่รถกลับบ้านเอง สิ่งสำคัญที่ควรคำนึง คือ ผู้ขับขี่กลุ่มเสี่ยงเหล่านี้ นอกจากจะเป็นอันตรายแก่ตนเองแล้ว ยังอาจทำร้ายผู้อื่นได้อีกด้วย

ตารางที่ 2.4 สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน

เวลา	ดื่ม		ไม่ดื่ม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
00:00-02:00	8,521	73.8%	3,024	26.2%
02:00-04:00	5,977	73.3%	2,174	26.7%
04:00-06:00	2,210	51.4%	2,090	48.6%
06:00-08:00	1,403	15.2%	7,802	84.8%
08:00-10:00	1,902	15.3%	10,570	84.7%
10:00-12:00	2,302	19.2%	9,697	80.8%
12:00-14:00	3,104	23.3%	10,190	76.7%
14:00-16:00	4,564	28.6%	11,392	71.4%
16:00-18:00	7,109	29.7%	16,856	70.3%
18:00-20:00	13,800	44.7%	17,046	55.3%
20:00-22:00	15,516	59.0%	10,777	41.0%
22:00-00:00	12,523	68.5%	5,757	31.5%
รวม	78,931	42.4%	107,375	57.6%



รูปที่ 2.1 สัดส่วนผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของวัน

2.2 ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.5 แสดงยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรวมทั้งคนเดินเท้า จากจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 300,799 ราย รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นสัดส่วนถึง 76.2% ของยานพาหนะทั้งหมด นอกจากรถจักรยานยนต์แล้ว รถกระบะ/รถตู้ยังเป็นยานพาหนะที่มีส่วนสร้างปัญหาอุบัติเหตุรองลงมาของประเทศ โดยเฉพาะรถกระบะประเภทที่ไม่มีหลังคาแต่บรรทุกผู้โดยสารจำนวนมาก ซึ่งจะพบเห็นเสมอในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทศกาลสงกรานต์

ตารางที่ 2.5 ยานพาหนะ (รวมคนเดินเท้า) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

ยานพาหนะ	เสียชีวิต		บาดเจ็บ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	2,093	9.3%	15,567	5.6%	17,660	5.9%
รถจักรยานหรือรถสามล้อถีบ	571	2.5%	10,334	3.7%	10,905	3.6%
รถจักรยานยนต์	16,333	72.4%	212,867	76.5%	229,200	76.2%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	555	2.5%	4,530	1.6%	5,085	1.7%
รถกระบะ/รถตู้	2,006	8.9%	20,874	7.5%	22,880	7.6%
รถบรรทุก	392	1.7%	4,854	1.7%	5,246	1.7%
รถสองแถว	80	0.4%	1,201	0.4%	1,281	0.4%
รถบัส	91	0.4%	1,500	0.5%	1,591	0.5%
รถการเกษตร	97	0.4%	1,917	0.7%	2,014	0.7%
อื่นๆ	342	1.5%	4,595	1.7%	4,937	1.6%
รวม	22,560	100.0%	278,239	100.0%	300,799	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 576 ราย

นอกจากการรณรงค์จะเป็ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากที่สุดของประเทศแล้ว ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ก็มีสัดส่วนที่สูงสุดเช่นเดียวกัน ดังตารางที่ 2.5 ซึ่งพบว่า จากจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด 72.4% เป็นผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ประชากรไทยที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทุกๆ 4 คนนั้น 3 คนจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนั้น ถ้าหากสามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์หรือนำมาปรับเปลี่ยนไปใช้การเดินทางโดยการขนส่งระบบอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะแทนการขับขีรถจักรยานยนต์ ก็อาจจะสามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในประเทศได้

ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้น นอกจากจะมีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับหนึ่งแล้ว ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ก็มีจำนวนสูงสุดเช่นกัน โดยมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับผู้เสียชีวิต คือ 76.5% ของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั้งหมด 278,239 ราย ซึ่งเท่ากับ 212,867 ราย ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการหามาตรการเพื่อแก้ไขปัญหานี้โดยเร่งด่วน

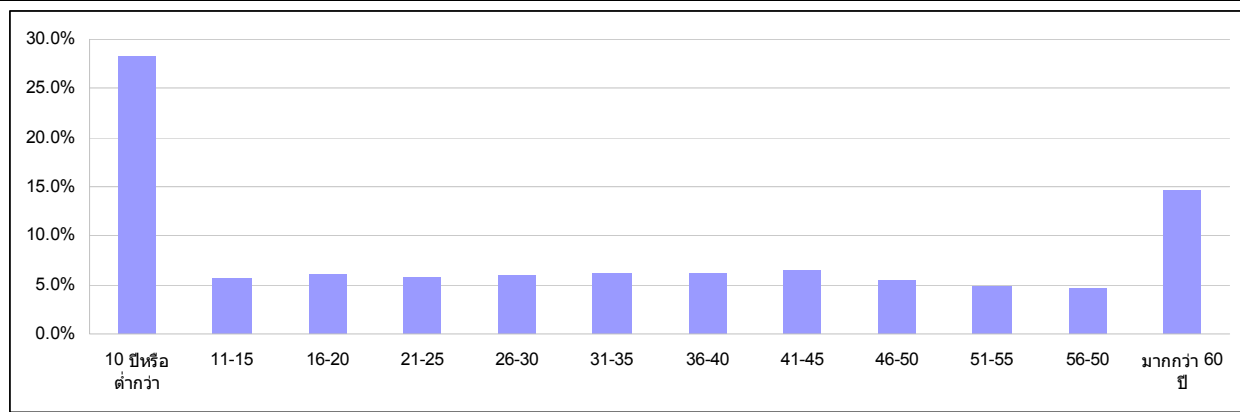
ถึงแม้ว่าอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้น ส่วนใหญ่มาจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากปริมาณรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในประเทศมีจำนวนกว่า 18 ล้านคัน ตลอดจนวิถีชีวิตของคนไทยที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักในการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภูมิภาคและท้องถิ่นที่ยังขาดระบบการขนส่งอื่นๆ รวมทั้งความสะดวกคล่องตัวและราคาของรถจักรยานยนต์ที่ถูกเมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ ทำให้รถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะหลักของประชาชน ซึ่งจะยังคงสร้างปัญหาอุบัติเหตุแก่สังคมต่อไป ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาศึกษามาตรการที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย โดยในขณะที่ยังไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์หรือจัดสรรยานพาหนะประเภทอื่นทดแทนได้ ควรพิจารณามาตรการที่จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เช่น พิจารณามาตรการทั้งสามปัจจัยหลัก คือ คน รถ และถนน โดย “คน” คือ ผู้ขับขี่ เน้นพฤติกรรม การขับขี่ การใช้อุปกรณ์นิรภัย การไม่ใช้สารเสพติดหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เน้นทักษะและสมรรถภาพการขับขี่ ปัจจัยด้าน “รถ” นั้น เน้นการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ การไม่ดัดแปลงรถหรือใช้อุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่ปลอดภัย เน้นการใช้อุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อเพิ่มการมองเห็นของรถและผู้ขับขี่ ส่วน “ถนน” นั้น เน้นการแยกการใช้ผิวจราจรของรถจักรยานยนต์จากยานพาหนะประเภทอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ และเน้นการดูแลปรับปรุงผิวจราจรมิให้เป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์

นอกเหนือจากปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขแล้ว ปัญหาอุบัติเหตุของคนเดินเท้าก็สมควรได้รับการพิจารณา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุแล้วจะเห็นได้ว่า ผู้เสียชีวิตจากการเดินเท้านั้นเป็นอันดับสองรองจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่า ยังมีผู้ให้ความสำคัญต่อปัญหานี้ค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ ที่อุบัติเหตุของคนเดินเท้าอาจเกี่ยวข้องกับยานพาหนะหลักของประชาชน คือ รถจักรยานยนต์ ดังงานวิจัยของ Thaned Satiennam และ Yordphol Tanaboriboon ในหัวข้อเรื่อง A Study on Pedestrian Accident and Investigation of Pedestrian's Unsafe Conditions in Khon Kaen Municipality, Thailand ตีพิมพ์ในวารสาร Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, October 2003 ซึ่งส่วนหนึ่งของผลงานวิจัยได้กล่าวว่า “อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้านั้น สถิติสูงสุดเกิดกับเด็กอายุต่ำกว่า 10 ปี ซึ่งเกิดจากการถูกรถจักรยานยนต์ชน นอกจากนี้ กว่า 60% ของคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุขึ้นเกิดจากการถูกรถจักรยานยนต์ชน” ดังนั้น ในรายงานวิจัยฉบับนี้ จะขอเสนออุบัติเหตุของคนเดินเท้าในหัวข้อถัดไป

2.3 คนเดินเท้า

“การเดิน” ถือได้ว่าเป็นระบบการขนส่งชนิดหนึ่ง แต่กลุ่มคนเดินเท้านั้นจัดเป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุได้ เนื่องจากการเดินเท้านั้นไม่มีอุปกรณ์นิรภัยใดๆ ไม่มีอุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อการมองเห็นเมื่อต้องเดินในบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ นอกจากนี้ คนเดินเท้ายังเป็นกลุ่มผู้เดินทางเพียงกลุ่มเดียวที่ไม่จำเป็นต้องทราบบกฎจราจร ไม่จำเป็นต้องผ่านกระบวนการเรียนรู้เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ใช้ถนนประเภทอื่นๆ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ตลอดจนการขาดทางเท้า ทางเดิน ทางข้าม ที่เหมาะสมและปลอดภัย ทำให้คนเดินเท้ากลายเป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุจากยานพาหนะประเภทต่างๆ ได้โดยง่าย

รูปที่ 2.2 แสดงคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ โดยแยกตามกลุ่มอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งจากจำนวนคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ 17,660 รายนั้น เป็นที่น่าวิตกว่า มีเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี ถึง 4,977 ราย หรือคิดเป็น 28.3% ของผู้เดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ประมาณว่า คนเดินเท้าทุกๆ 4 คนที่เกิดอุบัติเหตุจะมีเด็กเล็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปีประสบอุบัติเหตุ นอกจากนี้ เมื่อจำแนกผู้เดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุตามเวลาของการเกิดอุบัติเหตุ (ดังแสดงตามตารางที่ 2.6) พบว่า เด็กๆ เหล่านี้มักจะประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางวัน มีความเป็นไปได้ว่า ส่วนหนึ่งจะเป็นเด็กนักเรียนที่เดินทางไปและกลับจากโรงเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสูงสุดเป็นช่วงเวลา 16:00 - 18:00 น. ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน อีกทั้งงานวิจัยด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับเด็กยังคงมีไม่เพียงพอที่จะผลักดันให้ผู้มีอำนาจและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหันมาให้ความสนใจต่อปัญหานี้อย่างจริงจัง



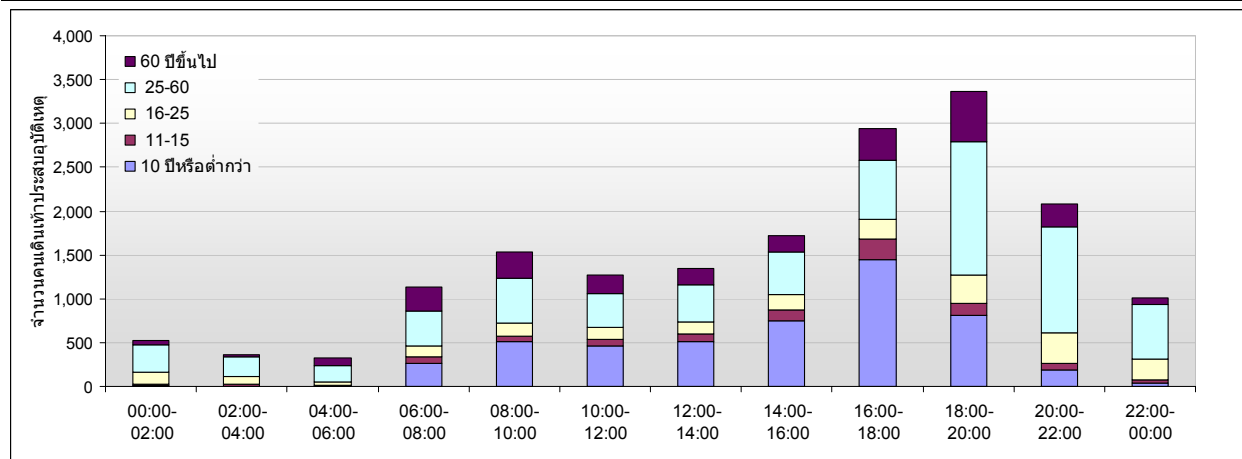
รูปที่ 2.2 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ

ตารางที่ 2.6 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

เวลา	ผู้ประสบอุบัติเหตุ											
	10 ปีหรือต่ำกว่า		11-15 ปี		16-25 ปี		26-60 ปี		มากกว่า 60 ปี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
00:00-02:00	9	1.7%	20	3.8%	131	25.2%	318	61.2%	42	8.1%	520	3.0%
02:00-04:00	5	1.4%	16	4.5%	90	25.1%	223	62.1%	25	7.0%	359	2.0%
04:00-06:00	9	2.8%	3	0.9%	43	13.2%	186	57.1%	85	26.1%	326	1.9%
06:00-08:00	266	23.6%	76	6.7%	117	10.4%	402	35.6%	268	23.7%	1,129	6.4%
08:00-10:00	505	33.0%	72	4.7%	140	9.1%	519	33.9%	295	19.3%	1,531	8.7%
10:00-12:00	455	35.7%	86	6.7%	133	10.4%	391	30.6%	211	16.5%	1,276	7.2%
12:00-14:00	506	37.5%	92	6.8%	133	9.9%	434	32.2%	183	13.6%	1,348	7.7%
14:00-16:00	750	43.5%	117	6.8%	176	10.2%	490	28.4%	191	11.1%	1,724	9.8%
16:00-18:00	1,441	49.1%	247	8.4%	220	7.5%	674	22.9%	355	12.1%	2,937	16.7%
18:00-20:00	806	23.9%	140	4.2%	322	9.6%	1,518	45.1%	583	17.3%	3,369	19.1%
20:00-22:00	193	9.2%	73	3.5%	340	16.3%	1,213	58.1%	268	12.8%	2,087	11.8%
22:00-00:00	32	3.2%	43	4.3%	236	23.4%	626	62.0%	73	7.2%	1,010	5.7%
รวม	4,977	28.3%	985	5.6%	2,081	11.8%	6,994	39.7%	2,579	14.6%	17,616	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 44 ราย

เมื่อพิจารณาผู้ประสบอุบัติเหตุกลุ่มอื่นๆ และจำแนกตามเวลาที่เกิดเหตุตามตารางที่ 2.6 และรูปที่ 2.3 จะเห็นได้ว่า กลุ่มวัยคนทำงานที่มีอายุระหว่าง 26 ถึง 60 ปีนั้น จะประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็น 39.7% ซึ่งคนเดินเท้าเหล่านี้น่าจะมีพฤติกรรมการใช้ทางเดินเท้ามากกว่ากลุ่มเด็ก แต่สาเหตุหนึ่งที่คนเดินเท้ากลุ่มนี้ประสบอุบัติเหตุ นั้นเป็นเพราะการตีมือเครื่องตีมือแอลกอฮอล์ ซึ่งจากข้อมูลจำนวนคนเดินเท้าที่ตีมือเครื่องตีมือแอลกอฮอล์ และประสบอุบัติเหตุ 2,713 ราย (ดังตารางที่ 2.7) ประมาณ 72.1% เป็นกลุ่มคนเดินเท้าที่มีอายุระหว่าง 26 ถึง 60 ปี นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเวลาที่คนเดินเท้ากลุ่มนี้ประสบอุบัติเหตุ ตามตารางที่ 2.8 จะพบว่า คนเดินเท้ากลุ่มนี้มีการตีมือแอลกอฮอล์ตลอดวัน ไม่จำกัดแม้เวลากลางวัน ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า เครื่องตีมือแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้คนเดินเท้ากลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะประสบอุบัติเหตุ



รูปที่ 2.3 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.7 คนเดินเท้าที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุ

อายุ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
15 ปีหรือต่ำกว่า	30	1.1%
16-25	412	15.2%
26-60	1,956	72.1%
มากกว่า 60	315	11.6%
รวม	2,713	100.0%

ตารางที่ 2.8 คนเดินเท้าช่วงอายุ 26-60 ปี ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลาต่างๆ

ช่วงเวลา	จำนวน	ร้อยละ
04:00-06:00	44	2.2%
06:00-08:00	47	2.4%
08:00-10:00	51	2.6%
10:00-12:00	49	2.5%
12:00-14:00	59	3.0%
14:00-16:00	65	3.3%
16:00-18:00	121	6.2%
18:00-20:00	506	25.9%
20:00-22:00	501	25.6%
22:00-00:00	271	13.9%
00:00-02:00	148	7.6%
02:00-04:00	94	4.8%
รวม	1,956	100.0%

สำหรับยานพาหนะคู่อื่น (ตารางที่ 2.9) ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนเดินเท้า นั้น รถจักรยานยนต์ยังเป็นอันดับหนึ่ง (ประมาณ 52.3%) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาที่กล่าวไปแล้วข้างต้น นอกจากนี้ เมื่อพิจารณากลุ่มเด็กที่อายุต่ำกว่า 10 ปีก็จะพบว่า 31.2% ของเด็กๆ เหล่านี้ถูกรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นอกจากจะทำร้ายตัวเองแล้ว ยังทำร้ายเยาวชนของชาติอีกด้วย ซึ่งปัจจัยหนึ่งที่อาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ต่อเด็กๆ เหล่านี้ คือ การขับเร็วเกินกำหนด หรือขับด้วยความประมาทคึกคะนอง ซึ่งเป็นปัจจัยที่นอกเหนือจากปัจจัยหลักในเรื่องการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่

ตารางที่ 2.9 ยานพาหนะคู่อื่นที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนเดินเท้า

ชนิดของยานพาหนะ	ผู้ประสบอุบัติเหตุ											
	10 ปีหรือต่ำกว่า		11-15 ปี		16-25 ปี		26-60 ปี		60 ปีขึ้นไป		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานหรือรถสามล้อถีบ	113	52.3%	14	6.5%	12	5.6%	50	23.1%	27	12.5%	216	1.2%
รถจักรยานยนต์	2,842	31.2%	521	5.7%	883	9.7%	3,262	35.8%	1,600	17.6%	9,108	52.3%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	249	21.2%	79	6.7%	184	15.7%	527	45.0%	133	11.3%	1,172	6.7%
รถกระบะ/รถตู้	1,209	31.1%	225	5.8%	472	12.1%	1,485	38.2%	496	12.8%	3,887	22.3%
รถบรรทุก	119	17.6%	29	4.3%	125	18.5%	349	51.6%	54	8.0%	676	3.9%
รถสองแถว	32	29.9%	9	8.4%	11	10.3%	39	36.4%	16	15.0%	107	0.6%
รถบัส	15	11.0%	6	4.4%	26	19.1%	74	54.4%	15	11.0%	136	0.8%
รถการเกษตร	46	19.6%	9	3.8%	18	7.7%	144	61.3%	18	7.7%	235	1.3%
อื่นๆ	334	17.7%	89	4.7%	322	17.0%	946	50.1%	198	10.5%	1,889	10.8%
รวม	4,959	28.5%	2,053	11.8%	2,053	11.8%	6,876	39.5%	2,557	14.7%	17,426	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 234 ราย

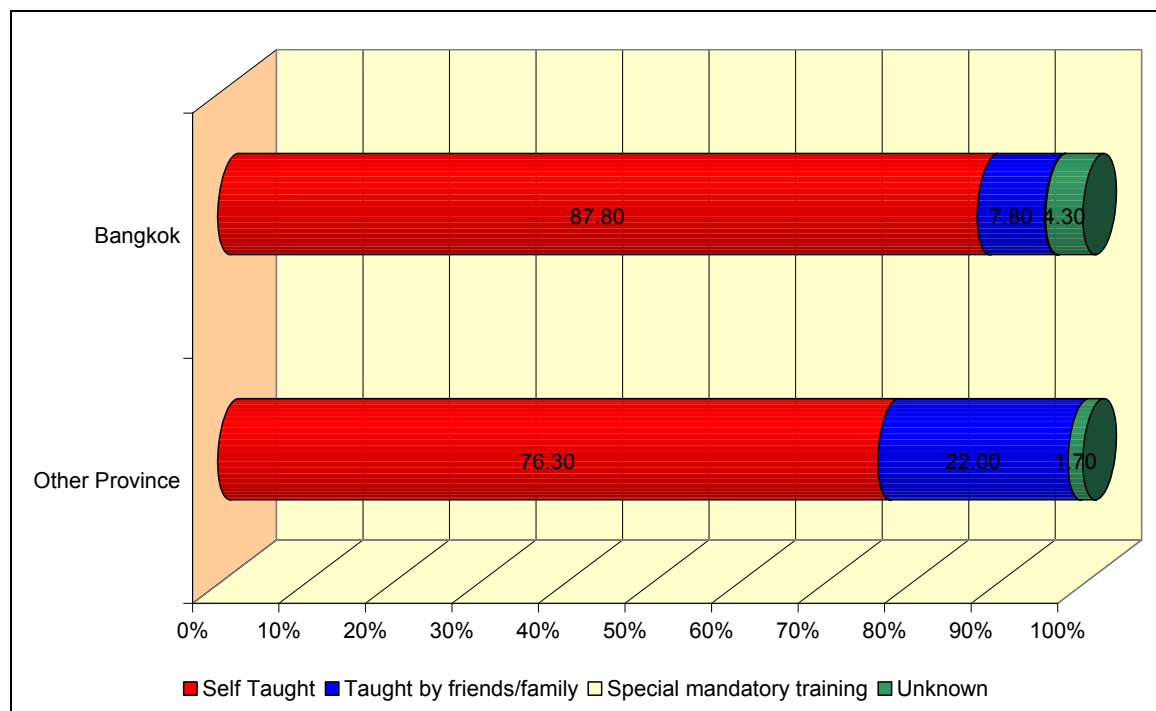
2.4 อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

หัวข้อที่ผ่านมาได้กล่าวถึงรถจักรยานยนต์ว่าเป็นยานพาหนะที่ก่ออันตรายต่อคนเดินเท้ามากที่สุด ซึ่งในความเป็นจริงแล้วรถจักรยานยนต์ก็ทำร้ายผู้ขับขี่ด้วยกันมากที่สุดเช่นกัน จากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งสิ้น 175,975 ราย มีผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่อื่นถึง 76,211 ราย หรือ 43.3% และชนกับรถจักรยานยนต์กันเองจำนวน 35,863 ราย หรือ 20.4% (ตารางที่ 2.10) การที่ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่อื่นหรือการเกิดอุบัติเหตุเพียงคันเดียว (Single Vehicle Crash) แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะเพียงพอหรือขาดสมรรถภาพในการขับขี่หรือทั้งสองปัจจัย จากการศึกษาของนายแพทย์วิระ กสานติกุล พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้น เกือบทั้งหมดไม่ได้ผ่านโรงเรียนสถาบันสอนฝึกขับรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน ทักษะของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ได้รับการถ่ายทอดจากเพื่อน ญาติ พี่น้อง หรือบิดามารดา ดังรายละเอียดในรูปที่ 2.4 การขาดทักษะในการขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถได้อย่างปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์คับขันที่จำเป็นต้องมีการตัดสินใจที่เหมาะสม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณากำหนดมาตรการในการเพิ่มโรงเรียน/สถาบันสอนการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน และ/หรือเพิ่มหลักสูตรการขับขี่อย่างมีทักษะในสถานศึกษาต่างๆ โดยเฉพาะเยาวชนที่พร้อมจะทำใบอนุญาตขับขี่

ตารางที่ 2.10 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (หรือประเภทการเดินทางของผู้ขับขี่)	ผู้ประสบอุบัติเหตุ					
	เสียชีวิต		บาดเจ็บ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	84	6.5%	1,209	93.5%	1,293	0.7%
รถจักรยานหรือรถสามล้อถีบ	70	5.2%	1,277	94.8%	1,347	0.8%
รถจักรยานยนต์	2,051	5.7%	33,812	94.3%	35,863	20.4%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	637	7.4%	7,957	92.6%	8,594	4.9%
รถกระบะ/รถตู้	2,727	8.5%	29,468	91.5%	32,195	18.3%
รถบรรทุก	1,203	17.5%	5,687	82.5%	6,890	3.9%
รถสองแถว	67	7.6%	812	92.4%	879	0.5%
รถบัส	157	18.2%	706	81.8%	863	0.5%
รถการเกษตร	89	7.2%	1,153	92.8%	1,242	0.7%
เกิดอุบัติเหตุคนเดียว	4,410	5.8%	71,801	94.2%	76,211	43.3%
อื่นๆ	516	4.9%	10,082	95.1%	10,598	6.0%
รวม	12,011	6.8%	163,964	93.2%	175,975	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 1,665 ราย



รูปที่ 2.4 การเรียนรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ที่มา: Kasantikul, 2001

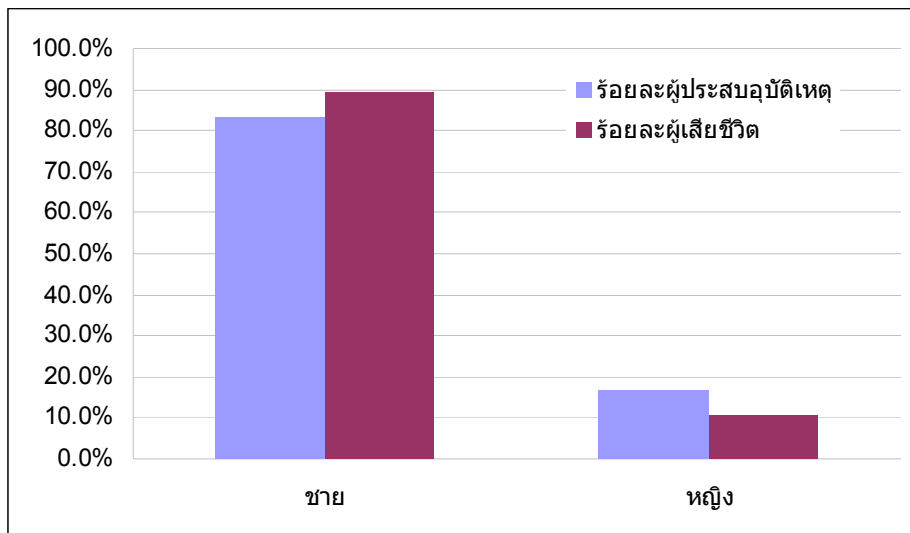
นอกจากการขาดทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัยแล้ว การดื่มแล้วขับซึ่งยังทำให้สมรรถภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ลดลง จากจำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่มือ 58.5% ของผู้ประสบอุบัติเหตุกลุ่มนี้ดื่มแล้วขับ (ตารางที่ 2.11) กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่มือ ทุกๆ 2 คน จะมีผู้ขับขี่อย่างน้อย 1 คนที่ดื่มแล้วขับ สัดส่วนนี้ถ้าไม่มีมาตรการใดๆ มาควบคุมให้ลดน้อยลง ปัญหาอุบัติเหตุในประเทศยังคงจะดำรงอยู่ต่อไป

ตารางที่ 2.11 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

รูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ (หรือประเภทการเดินทางของคู่มือ)	ผู้ประสบอุบัติเหตุ					
	ดื่ม		ไม่ดื่ม		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	430	36.8%	740	63.2%	1,170	0.7%
รถจักรยานหรือรถสามล้อถีบ	507	40.4%	747	59.6%	1,254	0.8%
รถจักรยานยนต์	10,785	32.1%	22,831	67.9%	33,616	20.5%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2,505	32.1%	5,303	67.9%	7,808	4.8%
รถกระบะ/รถตู้	9,691	32.6%	20,000	67.4%	29,691	18.1%
รถบรรทุก	2,163	36.8%	3,707	63.2%	5,870	3.6%
รถสองแถว	204	25.1%	608	74.9%	812	0.5%
รถบัส	242	33.6%	479	66.4%	721	0.4%
รถการเกษตร	467	39.5%	715	60.5%	1,182	0.7%
เกิดอุบัติเหตุคนเดียว	41,798	58.5%	29,673	41.5%	71,471	43.7%
อื่นๆ	3,394	33.9%	6,610	66.1%	10,004	6.1%
รวม	72,186	44.1%	91,413	55.9%	163,599	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 14,041 ราย

เมื่อพิจารณาถึงเพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ (รูปที่ 2.5) จะเห็นได้ว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงถึง 5 เท่า (83.3% เทียบกับ 16.7%) นอกจากนี้ จำนวนผู้เสียชีวิตเพศชายที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็มากกว่าเพศหญิงเกือบ 9 เท่า (89.4% เทียบกับ 10.6%) อย่างไรก็ตามการที่เพศหญิงประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าเพศชายมากนั้น มิได้หมายความว่า ผู้หญิงจะขับขี่ปลอดภัยกว่าผู้ชาย หรือผู้ชายขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอันตรายมากกว่าผู้หญิง หากแต่ผู้ชายอาจจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเนื่องจากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนที่เป็นเพศชายมีมากกว่าหรืออาจใช้ระยะเวลาในการขับขี่ที่นานกว่า ดังนั้นควรพิจารณาจำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่จำแนกตามเพศประกอบการวิเคราะห์ด้วย



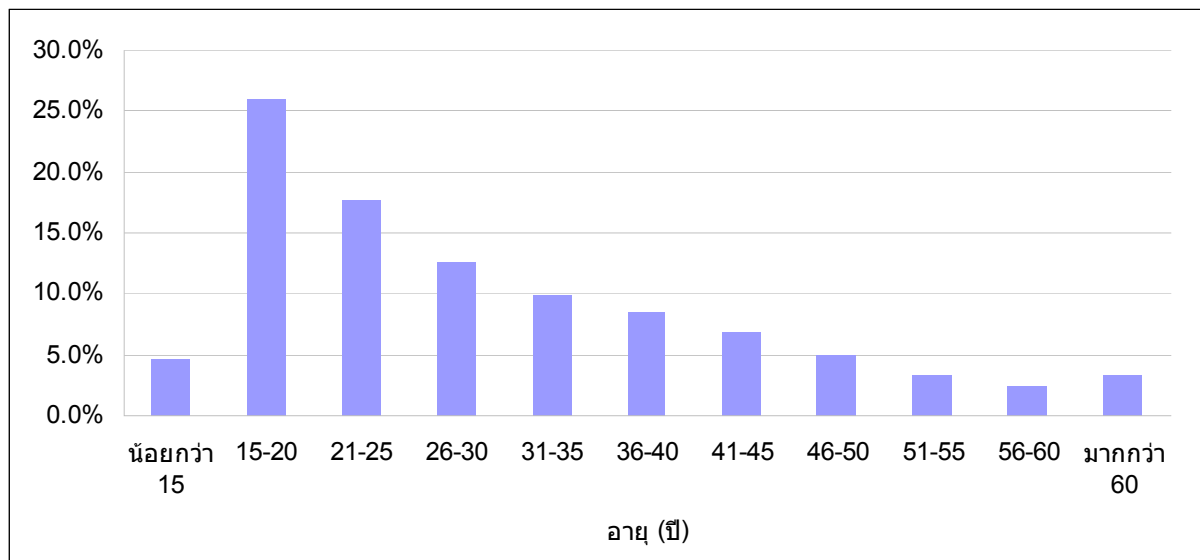
รูปที่ 2.5 ผู้ประสบอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจำแนกตามเพศ

ตารางที่ 2.12 และรูปที่ 2.6 แสดงการจำแนกอายุของผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งจะเห็นได้อย่างเด่นชัดว่า กลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15 ถึง 20 ปี เป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูงสุด โดยประมาณ 26.0% ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดเป็นผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ผู้ขับขี่วัยรุ่นเหล่านี้ยังขาดวุฒิภาวะ จิตสำนึกด้านความปลอดภัย ทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัย ตลอดจนการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และนอกจากวัยรุ่นกลุ่มดังกล่าวแล้ว กลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 21 ถึง 25 ปี นับเป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุเป็นลำดับสอง โดยมีผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้ที่ประสบอุบัติเหตุอยู่ 31,386 รายหรือคิดเป็น 17.7% ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด และเมื่อนำวัยรุ่นทั้งสองกลุ่มมารวมกัน จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ผู้ขับขี่วัยรุ่นในสองกลุ่มดังกล่าวเป็นกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุเกือบครึ่งหนึ่ง (43.7%) ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ดังนั้นถ้าหากจะกำหนดมาตรการการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ควรพิจารณาแก้ไขปัญหของผู้ขับขี่วัยรุ่นด้วย

ตารางที่ 2.12 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ

อายุของผู้ขับขี่ (ปี)	ผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุ					
	เสียชีวิต		บาดเจ็บ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 15	328	4.0%	7,922	96.0%	8,250	4.6%
15-20	2,620	5.7%	43,498	94.3%	46,118	26.0%
21-25	2,143	6.8%	29,243	93.2%	31,386	17.7%
26-30	1,615	7.2%	20,808	92.8%	22,423	12.6%
31-35	1,177	6.7%	16,265	93.3%	17,442	9.8%
36-40	1,126	7.6%	13,782	92.4%	14,908	8.4%
41-45	891	7.4%	11,149	92.6%	12,040	6.8%
46-50	739	8.4%	8,034	91.6%	8,773	4.9%
51-55	511	8.5%	5,474	91.5%	5,985	3.4%
56-60	395	9.4%	3,803	90.6%	4,198	2.4%
มากกว่า 60	693	11.5%	5,314	88.5%	6,007	3.4%
รวม	12,238	6.9%	165,292	93.1%	177,530	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 110 ราย



รูปที่ 2.6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามกลุ่มอายุ

นอกจากนี้ รูปที่ 2.6 ยังแสดงให้เห็นว่า หากไม่พิจารณาผู้ขับขี่ที่อายุน้อยกว่า 15 ปีแล้ว จำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่ลดลงเมื่อผู้ขับขี่เหล่านี้มีอายุมากขึ้น อาจอนุมานได้ว่า เมื่อผู้ขับขี่มีอายุเพิ่มขึ้นอาจมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นตามไปด้วย รวมไปถึงปัจจัยด้านครอบครัวก็มีส่วนให้การขับขี่เพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ซึ่งในต่างประเทศได้มีการเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยยานพาหนะตามอายุและสถานภาพทางครอบครัว (โสดหรือแต่งงานแล้ว) ของผู้ขับขี่ นับเป็นมาตรการทางเศรษฐกิจที่ควรนำมาพิจารณาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย

ประเด็นปัญหาอื่นๆ ที่พบจากตารางที่ 2.12 และรูปที่ 2.6 นั้น คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุมีอายุต่ำกว่า 15 ปี มีจำนวนถึง 8,250 ราย หรือ 4.6% ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ซึ่งผู้ขับขี่เหล่านี้ยังมีอายุไม่ถึงเกณฑ์ที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ การหย่อนยานในการปฏิบัติหน้าที่และ/หรือผ่อนปรนให้เด็กๆ เหล่านี้ใช้รถจักรยานยนต์บนถนนเป็นสิ่งที่ควรยกเลิก อีกทั้งควรทำความเข้าใจและปลูกฝังให้กับผู้ปกครอง บิดามารดาของเด็กๆ เหล่านี้ให้ตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะค่านิยมที่บุตรหลานตัวน้อยๆ ของตนเองสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้เป็นเรื่องของความเก่งหรือมีความสามารถนั้น เป็นสิ่งที่ควรได้รับการยกเลิก ผู้ปกครอง บิดามารดาควรตระหนักถึง ทักษะ จิตสำนึก การตัดสินใจ และวุฒิภาวะของบุตรหลานตนเองเป็นหลัก นอกจากนี้กฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันที่อนุญาตให้เด็กอายุ 15 ปีบริบูรณ์ สามารถขอรับใบอนุญาตขับขี่ได้ โดยมีเงื่อนไข คือ ต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดที่มีกำลังเครื่องยนต์น้อยกว่า 90 ซีซี นั้นเห็นควรพิจารณายกเลิก เนื่องจากในทางปฏิบัตินั้น ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ดังกล่าวบนถนนน้อยมาก อีกทั้งเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายก็ไม่สามารถกวดขันบังคับให้ผู้เยาว์เหล่านี้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีกำลังเครื่องยนต์ดังกล่าวได้

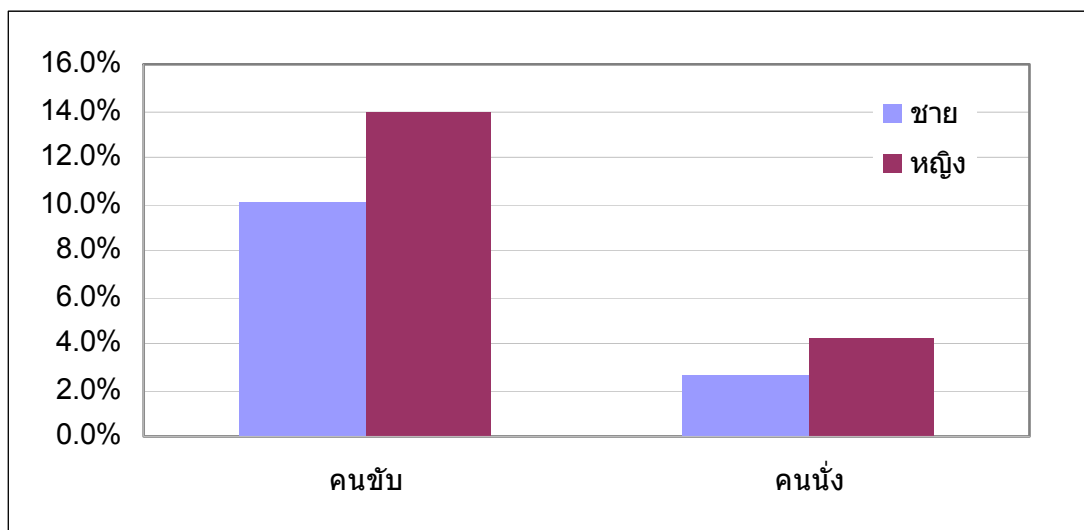
2.5 ปัจจัยเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

นอกเหนือจากการดื่มแล้วขับขี่ การหลีกเลี่ยง ละเลย การสวมหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อกก็เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชาวไทยนิยมปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน แสดงให้เห็นถึงการไม่ประสบความสำเร็จในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ตระหนักและมีจิตสำนึกด้วยตนเองว่า การขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งต้องสวมหมวกนิรภัยเปรียบเสมือนการต้องสวมเสื้อผ้า รองเท้า เมื่อออกจากบ้าน พฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ละเลยการสวมหมวกนิรภัยนั้นสามารถพบเห็นได้ในกลุ่มผู้ขับขี่ทุกเพศทุกวัยดังแสดงตามตารางที่ 2.13 และรูปที่ 2.7 จากจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด มีผู้ขับขี่เพศชายที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมากถึง 89.9% (สวมหมวก 10.1%) ขณะที่ผู้ขับขี่เพศหญิงก็สวมหมวกนิรภัยเพียง 13.9% (ไม่สวมหมวกมากถึง 86.1%) และเมื่อพิจารณาผู้ขับขี่ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ จะเห็นได้ว่า จำนวนคนนั่งซ้อนท้ายที่สวมหมวกนิรภัยนั้นน้อยกว่าผู้ขับขี่ทั้งเพศหญิงและเพศชาย จากผู้ขับขี่เพศชายและหญิงที่สวมหมวกเพียง 10.1% และ 13.9% อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ซ้อนท้ายจะลดลงเหลือเพียง 2.6% และ 4.2% สำหรับผู้ซ้อนท้ายเพศชายและหญิงตามลำดับ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าชาวไทยที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะยังขาดความรู้ ความเข้าใจ และจิตสำนึกด้านความปลอดภัย หลายๆ คนเพียงแค่คิดว่า ถ้าหากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับกุม ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยทั้งๆ ที่อัตราความเสี่ยงของผู้ซ้อนท้ายแทบไม่แตกต่างกับผู้ขับขี่ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยระหว่างเพศชายและหญิง จะเห็นได้ว่าเพศหญิงนั้นมีอัตราเสี่ยงที่น้อยกว่าเพศชาย

ตารางที่ 2.13 ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ การสวมหมวกนิรภัย และตำแหน่งที่นั่ง

เพศ	คนขับ				คนนั่งซ้อนท้าย			
	สวม		ไม่สวม		สวม		ไม่สวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	13,601	10.1%	121,661	89.9%	647	2.6%	23,783	97.4%
หญิง	3,916	13.9%	24,241	86.1%	877	4.2%	20,088	95.8%
รวม	17,517	10.7%	145,902	89.3%	1,524	3.4%	43,871	96.6%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 20,386 ราย



รูปที่ 2.7 ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำแนกตามเพศ การสวมหมวกนิรภัย และตำแหน่งที่นั่ง

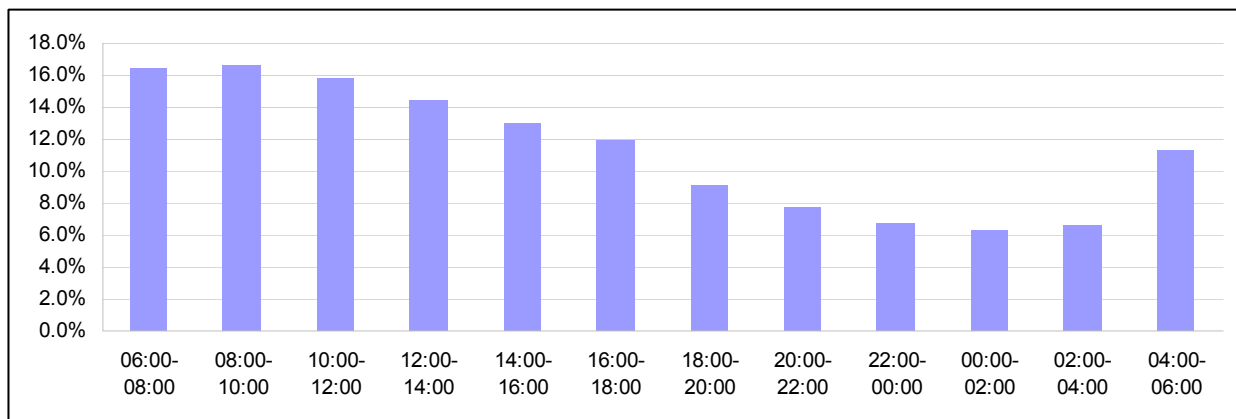
ขณะที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ยังขาดจิตสำนึกที่จะสวมหมวกนิรภัยด้วยตนเองขณะขับขี่ ดังนั้น ภาระการบังคับให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยจึงตกเป็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ทั้งเพศหญิงและเพศชายที่กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำเป็นต้องดำเนินการต่อไปและอาจต้องเพิ่มมาตรการในการบังคับใช้หมวกนิรภัยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตารางที่ 2.14 และรูปที่ 2.8 แสดงจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยซึ่งประสบอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงเวลาและเพศของผู้ขับขี่ สังเกตได้ว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ทั้งหมดลดลงจาก 14.2% ในเวลากลางวัน (06:00 - 18:00 น.) เหลือเพียง 7.8% ในเวลากลางคืน และเมื่อพิจารณาอัตราการสวมหมวกนิรภัยในแต่ละช่วงเวลา (รูปที่ 2.8) จะเห็นได้ว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยมีแนวโน้มที่ลดลงจากช่วงเวลา 06:00 - 10:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด และหลังช่วงนี้เป็นต้นไป อัตราการสวมหมวกนิรภัยจะลดลงจนถึงช่วงเวลา 00:00 - 04:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนและสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด จากนั้นอัตราการสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีสาเหตุจากเจ้าหน้าที่เริ่มออกปฏิบัติหน้าที่ ดังเป็นที่ทราบกันดีว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่ได้เคารพกฎจราจร แต่จะเกรงเจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบมากกว่า

ตารางที่ 2.14 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามการสวมหมวกนิรภัยและช่วงเวลา

ช่วงเวลา	สวม						ไม่สวม					
	ชาย		หญิง		รวม		ชาย		หญิง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กลางวัน (06:00-18:00)	7,602	13.5%	2,931	16.4%	10,533	14.2%	48,853	86.5%	14,918	83.6%	63,771	85.8%
กลางคืน (18:00-06:00)	5,999	7.6%	985	9.6%	6,984	7.8%	72,808	92.4%	9,323	90.4%	82,131	92.2%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 14,221 ราย



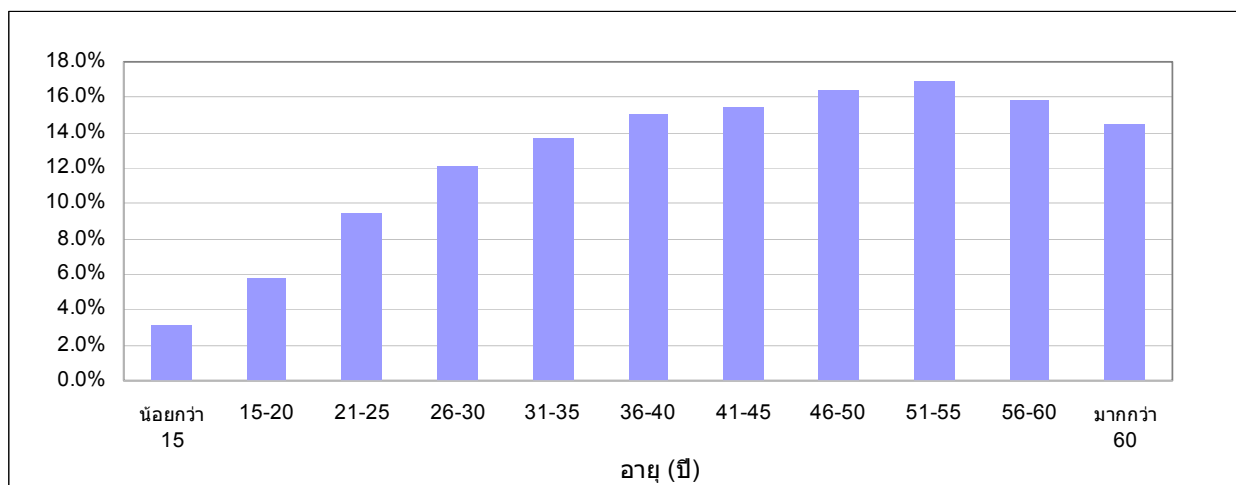
รูปที่ 2.8 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามช่วงเวลาต่างๆ

เมื่อจำแนกผู้ขับขี่ตามกลุ่มอายุของผู้ขับขี่ (ตารางที่ 2.15 และรูปที่ 2.9) จะพบว่ากลุ่มเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี มีการสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุดเพียง 3.1% กลุ่มผู้เยาว์ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เหล่านี้อาจกล่าวได้ว่า เป็นกลุ่มเสี่ยงที่สุด เพราะทั้งไม่มีสิทธิที่จะขับขี่แต่ก็ฝ่าฝืน และยังไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุมากขึ้น (กลุ่มอายุระหว่าง 15 ถึง 20 ปี) ก็มีการฝ่าฝืนมากเป็นอันดับที่สอง โดยมีการสวมหมวกนิรภัยเพียง 5.8% เด็กวัยรุ่นเหล่านี้ล้วนอยู่ในวัยศึกษา ดังนั้นการรณรงค์เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกในโรงเรียนและสถานศึกษา ควรกระทำอย่างจริงจังและต่อเนื่อง นอกจากนี้มาตรการบังคับห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าสถานศึกษาถ้าหากไม่สวมหมวกนิรภัย ควรมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง การปลูกฝังจิตสำนึกที่ถูกต้องจำเป็นต้องมีตัวอย่างแบบอย่างที่ดีของผู้ใหญ่ให้เด็กๆ เหล่านี้ปฏิบัติตาม ดังนั้นสถานที่ราชการทุกแห่งไม่ควรอนุญาตให้ผู้ขับขี่ไม่ว่าจะเป็นข้าราชการ หรือผู้มาติดต่อ ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าสถานที่ราชการเหล่านั้นถ้าไม่สวมหมวกนิรภัย และควรปฏิบัติอย่างเสมอภาคและต่อเนื่อง อีกทั้ง ถ้าหากเป็นไปได้ควรขอความร่วมมือจากภาคเอกชนที่มีพนักงานใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก เช่น โรงงาน เป็นต้น ให้ปฏิบัติตามสถานที่ราชการเช่นกัน นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายนั้นควรปรับโทษสูงสุดและนำค่าปรับเหล่านี้มาจัดสรรหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน เพื่อแจกจ่ายให้แก่ผู้กระทำความผิดต่อไป

ตารางที่ 2.15 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ

อายุของผู้ขับขี่ (ปี)	ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ					
	สวมหมวกนิรภัย		ไม่สวมหมวกนิรภัย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 15	247	3.1%	7,619	96.9%	7,866	4.8%
15-20	2,465	5.8%	40,295	94.2%	42,760	26.2%
21-25	2,708	9.5%	25,890	90.5%	28,598	17.5%
26-30	2,446	12.1%	17,841	87.9%	20,287	12.4%
31-35	2,186	13.7%	13,768	86.3%	15,954	9.8%
36-40	2,051	15.0%	11,618	85.0%	13,669	8.4%
41-45	1,720	15.5%	9,402	84.5%	11,122	6.8%
46-50	1,327	16.5%	6,739	83.5%	8,066	4.9%
51-55	936	16.9%	4,595	83.1%	5,531	3.4%
56-60	617	15.8%	3,287	84.2%	3,904	2.4%
มากกว่า 60	813	14.5%	4,795	85.5%	5,608	3.4%
รวม	17,516	10.7%	145,849	89.3%	163,365	100.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 14,275 ราย



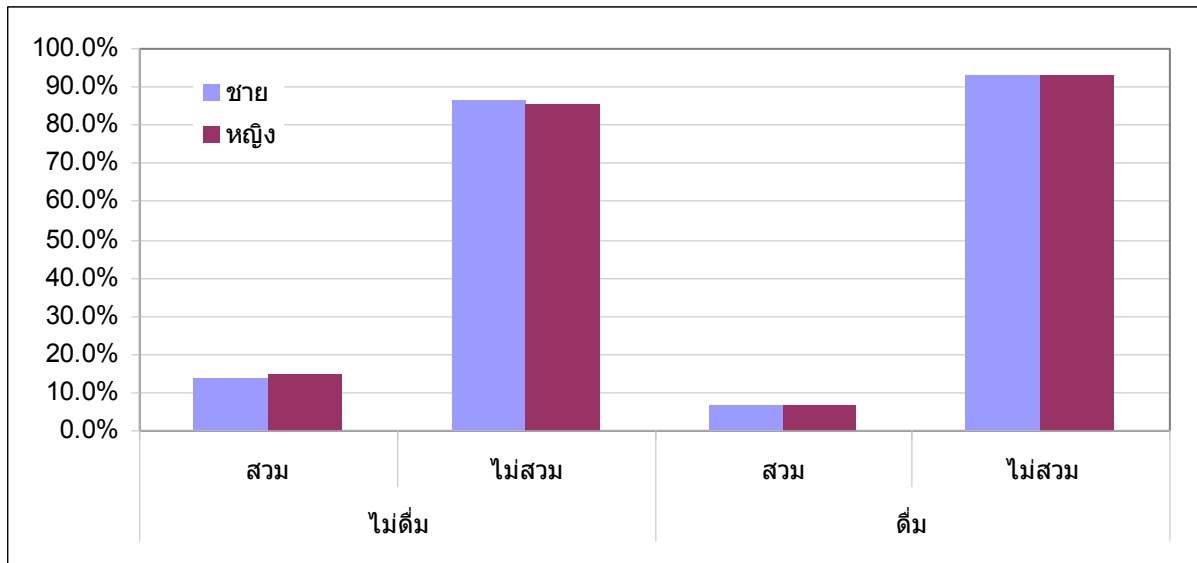
รูปที่ 2.9 การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำแนกตามกลุ่มอายุ

พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ที่ละเลยการสวมหมวกนิรภัยนั้น นอกจากจะเกิดจากพฤติกรรมส่วนตัวของผู้ขับขี่แต่ละบุคคลแล้ว การดื่มแอลกอฮอล์ก็มีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เพิ่มพฤติกรรมเสี่ยงมากขึ้นดังแสดงตามตารางที่ 2.16 และ รูปที่ 2.10 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ไม่ว่าเพศหญิงหรือชายเมื่อดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะมีพฤติกรรมเสี่ยงมากขึ้น จากอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่ม 13.8% จะลดลงเหลือเพียง 7.0% สำหรับผู้ขับขี่ที่ดื่มและสวมหมวก ดังนั้น จากข้อมูลข้างต้นอาจยืนยันได้ว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะทวีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นเมื่อ "ดื่มแล้วขับขี่"

ตารางที่ 2.16 การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

เพศ	ไม่ดื่ม				ดื่ม			
	สวม		ไม่สวม		สวม		ไม่สวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	8,638	13.5%	55,562	86.5%	4,709	7.1%	62,040	92.9%
หญิง	3,706	14.7%	21,508	85.3%	173	6.7%	2,408	93.3%
รวม	12,344	13.8%	77,070	86.2%	4,882	7.0%	64,448	93.0%

หมายเหตุ: ไม่ทราบ 18,896 ราย



รูปที่ 2.10 การดื่มแอลกอฮอล์และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

การรณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกแก่ผู้ขับขี่นั้น นอกจากจะพิจารณาด้านการประชาสัมพันธ์แล้ว มาตรการหนึ่งที่น่าสนใจคือ การให้ประชาชนเข้าใจถึงความเสี่ยงและโอกาสรอดชีวิตถ้าหากใช้อุปกรณ์นิรภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัยขณะขี่รถจักรยานยนต์หรือการคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถยนต์ โดยดัชนีที่จะนำเสนอคือ ดัชนีการลดอัตราผู้เสียชีวิต (Fatality Reduction, FR) และอัตราความเสี่ยงจากการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย (Risk Ratio, RR)

สำหรับดัชนีการลดอัตราผู้เสียชีวิตหรือ FR เป็นการคำนวณประสิทธิผลของการสวมหมวกนิรภัย โดยการเปรียบเทียบระหว่างผู้ใช้และไม่ใช้หมวกนิรภัย ซึ่งมีวิธีการคำนวณดังต่อไปนี้

$$FR = 1 - \frac{\text{จำนวนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด}}{\text{จำนวนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด}}$$

จากข้อมูลอุบัติเหตุของผู้ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัยดังแสดงตามตารางที่ 2.17 สามารถคำนวณดัชนี FR สำหรับการสวมหมวกนิรภัยได้เท่ากับ 0.52 ซึ่งหมายความว่า ถ้าหากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ก็อาจสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 52%

สำหรับอัตราความเสี่ยงหรือ RR นั้นเป็นการคำนวณอัตราความเสี่ยงจากการสวมและไม่สวมหมวกนิรภัย โดยคำนวณจากความสัมพันธ์ดังต่อไปนี้

$$RR = \frac{\text{จำนวนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด}}{\text{จำนวนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด}}$$

เมื่อใช้ข้อมูลจากตารางที่ 2.17 จะสามารถคำนวณค่า RR ได้เท่ากับ 2.07 ซึ่งหมายความว่า หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งโดยไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย 2.07 เท่า

ตารางที่ 2.17 ผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัย	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	รวม
สวม	524	18,551	19,075
ไม่สวม	10,879	180,538	191,417

2.6 อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

เพื่อเป็นการเน้นให้เห็นถึงอันตรายของรถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของประเทศมากที่สุด การศึกษานี้ได้นำข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) ของโรงพยาบาลทั้ง 28 แห่งมาทำการวิเคราะห์ถึงอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ขับขี่ แต่สืบเนื่องจากข้อมูล IS ที่ได้รับมาทั้ง 28 โรงพยาบาลนั้นมิได้มีการจำแนกข้อมูลตามรายโรงพยาบาล และไม่มีรหัสของโรงพยาบาลระบุไว้ในข้อมูล IS ที่มีอยู่ ดังนั้นการศึกษานี้จึงไม่สามารถวิเคราะห์ความแตกต่างของระดับความรุนแรง และปัจจัยเสี่ยงตามพื้นที่ได้ แต่จะนำเสนอการวิเคราะห์ในภาพรวมของประเทศ

เนื่องจากข้อมูล IS บางส่วนเป็นศัพท์วิชาการทางการแพทย์ซึ่งเป็นภาษาอังกฤษ ดังนั้นเพื่อป้องกันการแปลภาษาที่อาจเกิดความหมายทางการแพทย์ การศึกษานี้จึงขอเสนอศัพท์วิชาการเหล่านี้เป็นภาษาอังกฤษ อย่างไรก็ตามกองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุขได้ให้ความหมายเป็นภาษาไทยของศัพท์วิชาการของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับอวัยวะส่วนต่างๆ ของร่างกายไว้ดังต่อไปนี้

1. Head/Neck injury (BR1) หมายถึง การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นที่สมอง เส้นประสาทบริเวณศีรษะ คอ กระโหลกศีรษะ หรือการแตกของกระดูกสันหลังส่วนคอ (Cervical Spine) รวมถึงส่วนของหูเฉพาะชั้นกลางและชั้นใน (middle and inner ear)
2. Facial injuries (BR2) หมายถึง การบาดเจ็บที่ปาก ตา จมูก และกระดูกหน้า (facial bone) Maxilla Mandible Zygoma เป็นต้น
3. Chest injuries (BR3) หมายถึง การบาดเจ็บตั้งแต่ภายนอกทรวงอกไปจนถึงอวัยวะภายในทรวงอกซึ่งจะรวมถึงกระบังลม กระดูกซี่โครง และกล้ามเนื้อระหว่างซี่โครง และกระดูกสันหลัง

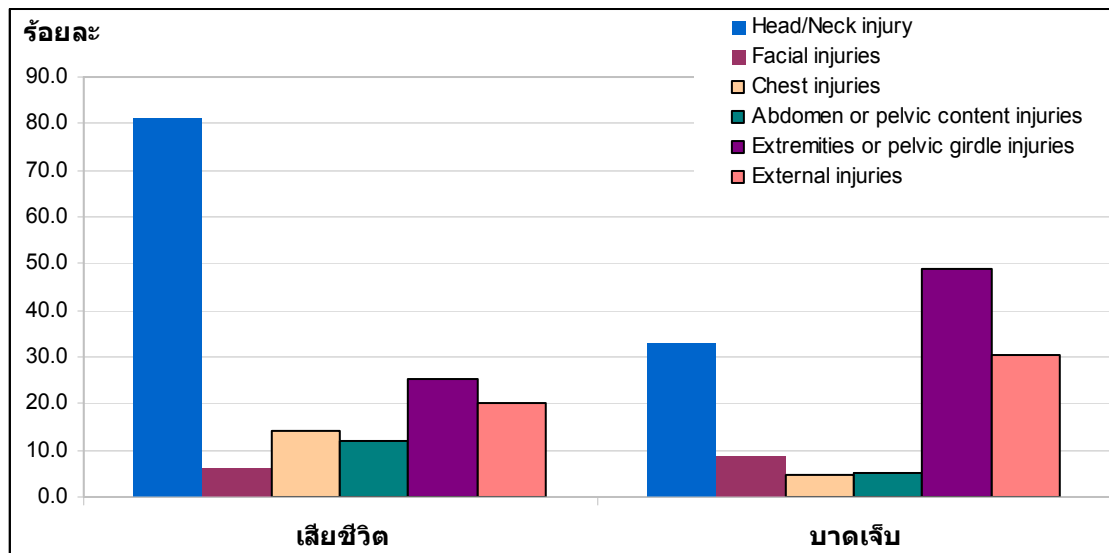
4. Abdomen or pelvic content injuries (BR4) หมายถึง การบาดเจ็บต่อผนังหน้าท้อง แผ่นหลัง และกระดูกสันหลังส่วนเอว อวัยวะภายในช่องท้อง และช่องเชิงกราน
 5. Extremities or pelvic girdle injuries (BR5) หมายถึง การบาดเจ็บของแขน ขา มือ และเท้า หรือการบาดเจ็บของเชิงกรานและไหล่ ไม่ว่าจะเป็น sprain fracture, dislocation หรือ amputation
 6. External injuries (BR6) หมายถึง แผลแตกหรือแยกของผิวหนัง contusion, abrasions, burns ไม่ว่าจะอยู่ที่ส่วนใดของร่างกาย เช่น leg laceration, scalp laceration, thigh laceration any body surface เป็นต้น ทั้งนี้รวมการบาดเจ็บของเปลือกตา ริมฝีปาก และหูชั้นนอกซึ่งรวมไปอีกด้วย
- (จากคู่มือการใช้แบบบันทึกข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 2540. กองระบาดวิทยา, กระทรวงสาธารณสุข)

ตารางที่ 2.18 และรูปที่ 2.11 แสดงรายละเอียดของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ ซึ่งเห็นได้ว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตมีสาเหตุการเสียชีวิตส่วนใหญ่จากการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นที่ศีรษะและคอ จากจำนวนข้อมูลผู้เสียชีวิตทั้งหมด 24,528 ราย มีผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ (BR1) มากถึง 19,845 รายหรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 81% ซึ่งสามารถสันนิษฐานในเบื้องต้นได้ว่าการที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุซึ่งเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นส่วนใหญ่ นั้น อาจมีสาเหตุจากการขับขีและ/หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และผู้ใช้รถจักรยานยนต์เหล่านี้อาจมิได้สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของตนเอง

หนึ่งมีข้อควรสังเกตว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตนั้นอาจมิได้เกิดจากการบาดเจ็บที่อวัยวะบริเวณเดียวเท่านั้น แต่อาจเกิดจากการบาดเจ็บตามร่างกายหลายแห่ง เช่น ศีรษะ คอ แขน ขา อวัยวะภายในทรวงอก เป็นต้น (ตามตารางที่ 2.18 และรูปที่ 2.11) แต่อย่างไรก็ดี การบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตสูงสุด ดังนั้นเพื่อเสริมข้อสันนิษฐานเบื้องต้นว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์น่าจะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตมาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ การศึกษานี้จึงได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ ที่เสียชีวิตจำแนกตามประเภทของยานพาหนะและอวัยวะที่บาดเจ็บดังแสดงในตารางที่ 2.19

ตารางที่ 2.18 จำนวนและร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ

หมวดอวัยวะ	เสียชีวิต		บาดเจ็บ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด	24,528	7.9%	286,750	92.1%	311,278	100.00%
Head/Neck injury	19,845	80.9%	94,437	32.9%	114,282	36.7%
Facial injuries	1,438	5.9%	24,520	8.6%	25,958	8.3%
Chest injuries	3,467	14.1%	12,986	4.5%	16,453	5.3%
Abdomen or pelvic content injuries	2,954	12.0%	14,989	5.2%	17,943	5.8%
Extremities or pelvic girdle injuries	6,246	25.5%	139,656	48.7%	145,902	46.9%
External injuries	4,955	20.2%	87,197	30.4%	92,152	29.6%



รูปที่ 2.11 ร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ

เมื่อพิจารณาประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บดังจะเห็นได้จากตารางที่ 2.19 ว่า สำหรับรถจักรยานยนต์แล้วสาเหตุที่ผู้ขับขี่เสียชีวิตนั้นเกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอนั้นมากถึง 83.3% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตทุกๆ 5 คน จะมีผู้ขับชื่อน้อย 4 คนที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ นอกจากนี้เมื่อพิจารณายานพาหนะประเภทอื่นๆ จะเห็นได้ว่า นอกจากรถจักรยานยนต์แล้ว รถจักรยานและสามล้อถีบก็มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 81.7% สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังขาดความเข้าใจถึงประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัยและ/หรืออุปกรณ์นิรภัยสำหรับผู้ขับขี่ที่จัดอยู่ในกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ สามล้อถีบ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาสาเหตุการเสียชีวิตจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บของยานพาหนะทุกๆ ประเภท ดังตารางที่ 2.19 จะพบว่า การบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของยานพาหนะทุกประเภท ซึ่งการบาดเจ็บในลักษณะนี้ควรได้รับการวิเคราะห์ในเชิงลึกเพิ่มเติมโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักวิจัยสายการแพทย์และผู้เชี่ยวชาญด้านยานยนต์

ตารางที่ 2.19 ผู้เสียชีวิตจำแนกตามยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและอวัยวะที่บาดเจ็บ

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	หมวดอวัยวะ													
	Head/Neck injury		Facial injuries		Chest injuries		Abdomen or pelvic content injuries		Extremities or pelvic girdle injuries		External injuries		ผู้เสียชีวิตทั้งหมด	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	1,755	78.2%	85	3.8%	358	16.0%	328	14.6%	754	33.6%	434	19.3%	2,245	9.3%
รถจักรยานหรือรถสามล้อถีบ	491	81.7%	24	4.0%	74	12.3%	59	9.8%	111	18.5%	104	17.3%	601	2.5%
รถจักรยานยนต์	14,701	83.3%	1,092	6.2%	2,140	12.1%	1,959	11.1%	4,438	25.2%	3,542	20.1%	17,644	72.8%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	400	67.5%	43	7.3%	155	26.1%	89	15.0%	155	26.1%	148	25.0%	593	2.5%
รถกระบะ/รถตู้	1,552	73.0%	133	6.3%	493	23.2%	320	15.1%	458	21.5%	462	21.7%	2,126	8.8%
รถบรรทุก	269	64.1%	17	4.1%	88	21.0%	78	18.6%	112	26.7%	99	23.6%	420	1.7%
รถสองแถว	61	74.4%	5	6.1%	19	23.2%	12	14.6%	18	22.0%	17	20.7%	82	0.3%
รถบัส	73	76.0%	3	3.1%	17	17.7%	14	14.6%	19	19.8%	16	16.7%	96	0.4%
รถการเกษตร	71	69.6%	5	4.9%	23	22.6%	20	19.6%	27	26.5%	15	14.7%	102	0.4%
อื่นๆ	231	73.6%	18	5.7%	57	18.2%	45	14.3%	73	23.3%	65	20.7%	314	1.3%
รวม													24,223	100.0%

ดังได้กล่าวข้างต้นว่า ลักษณะการบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิตนั้นอาจเกิดจากการละเลยการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้นการศึกษานี้ได้วิเคราะห์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบเหตุและเสียชีวิตจำแนกตามการบาดเจ็บดังแสดงในตารางที่ 2.20 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เมื่อเปรียบเทียบผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตระหว่างกลุ่มผู้ที่สวมหมวกและไม่สวมหมวกนิรภัย อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอสำหรับผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยนั้นได้เพิ่มขึ้นประมาณ 11.0% (จาก 72.8% เพิ่มขึ้นเป็น 83.3%) ถึงแม้ว่าการสวมหมวกนิรภัยจะช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอคิดเป็นสัดส่วนของผู้เสียชีวิตในกลุ่มเพียง 11.0% แต่เมื่อพิจารณาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับอวัยวะส่วนอื่นๆ ที่เหลือทั้งหมด (BR2 ถึง BR6) ของผู้เสียชีวิตทั้งสองกลุ่ม (ผู้สวมหมวกฯ และไม่สวมหมวกฯ) จะพบว่า การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นของอวัยวะส่วนอื่นๆ ของร่างกายของผู้ที่สวมหมวกนิรภัยนั้นเท่ากับ 97.3% ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกฯ ทั้งหมด แต่สำหรับผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกฯ การบาดเจ็บของอวัยวะส่วนอื่นๆ นั้นเท่ากับ 76.1% ของผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกฯ ทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าสำหรับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสที่จะเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอนั้นมากถึง 83.5% แต่จากการบาดเจ็บที่อวัยวะส่วนอื่นๆ ของร่างกายรวมกันแล้วเพียง 76.1% ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าหมวกนิรภัยมีส่วนช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ถ้าหากผู้ขับขี่สามารถลดหรือหลีกเลี่ยงการบาดเจ็บของอวัยวะส่วนอื่นๆ ได้และไม่ละเลยการสวมหมวกนิรภัยแล้ว จำนวนการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อาจลดลงได้

อย่างไรก็ตาม มีข้อควรสังเกตประการหนึ่ง คือ จากจำนวนผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด 481 ราย มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 350 รายหรือ 72.8% ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกฯ ทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าผู้เสียชีวิตเหล่านี้อาจสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงทำให้มีการกระแทกที่รุนแรง หรืออาจจากสาเหตุอื่นๆ ไม่ว่าสาเหตุที่แท้จริงจะเกิดจากปัจจัยใด สิ่งสำคัญที่ควรคำนึงคือ อย่าวางใจที่จะสามารถลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ และลดอัตราการเสียชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

ตารางที่ 2.20 ผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกและไม่สวมหมวกนิรภัยจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บ

หมวดอวัยวะ	เสียชีวิต				รวม	
	สวมหมวกนิรภัย		ไม่สวมหมวกนิรภัย			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนทั้งหมด	481	5.4%	8,498	94.6%	8,979	100.0%
Head/Neck injury	350	72.8%	7,093	83.5%	7,443	82.9%
Facial injuries	24	5.0%	566	6.7%	590	6.6%
Chest injuries	88	18.3%	1,086	12.8%	1,174	13.1%
Abdomen or pelvic content injuries	89	18.5%	960	11.3%	1,049	11.7%
Extremities or pelvic girdle injuries	153	31.8%	2,150	25.3%	2,303	25.7%
External injuries	114	23.7%	1,700	20.0%	1,814	20.2%

2.7 การใช้เข็มขัดนิรภัย

เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งแก่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารในรถยนต์ เช่นเดียวกับหมวกนิรภัย อุปกรณ์เหล่านี้ไม่ได้เป็นอุปกรณ์ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หน้าที่หลักของอุปกรณ์เหล่านี้คือลดความรุนแรงแก่ผู้ใช้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ในขณะที่หมวกนิรภัยป้องกันความรุนแรงที่เกิดจากกระแทกของศีรษะ เข็มขัดนิรภัยจะทำการล็อก (หยุด) การเคลื่อนที่ของผู้ขับและ/หรือผู้โดยสารมิให้เคลื่อนไปกระแทกกับอุปกรณ์ต่างๆ ภายในยานพาหนะ ตลอดจนการหลุดลอดออกจากรถยนต์ เมื่อเกิดการชนหรือการกระแทกจากอุบัติเหตุ ขณะเดียวกันเมื่อเกิดการชนหรือมีการกระแทกเกิดขึ้น รถซึ่งเป็นส่วนที่ได้รับแรงกระแทกจะเปลี่ยนแปลงทิศทางการเคลื่อนที่หรือเปลี่ยนแปลงความเร็ว หรือทั้งสองอย่าง ในขณะที่คนยังเคลื่อนที่ไปด้วยความเร็วเท่ากับความเร็วของรถก่อนการชน ดังนั้น หากผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ก็มีโอกาที่จะกระเด็นไปชนกับส่วนต่างๆภายในตัวรถ หรือกระเด็นหลุดออกนอกตัวรถ ทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

ในการศึกษานี้ จะคัดแยกเฉพาะข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถกระบะ/รถตู้มาวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงของการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย โดยแยกเป็นผู้ขับขี่ 590 ราย และผู้โดยสาร 1,233 รายจากข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดจำนวน 28,016 ราย

เช่นเดียวกันกับการศึกษาความเสี่ยงของการไม่สวมหมวกนิรภัย การศึกษานี้จะวิเคราะห์ดัชนีการลดการเสียชีวิตจากการคาดเข็มขัดนิรภัย (Fatality Reduction, FR) และอัตราความเสี่ยงจากการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย (Risk Ratio, RR) โดยมีวิธีการคำนวณดังต่อไปนี้

$$FR = 1 - \frac{\text{จำนวนผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด}}{\text{จำนวนผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด}}$$

จากข้อมูลอุบัติเหตุของผู้ที่คาดเข็มขัดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยดังแสดงในตารางที่ 2.21 สามารถคำนวณดัชนี FR เท่ากับ 0.4 ซึ่งหมายความว่า หากผู้ขับขี่และผู้โดยสารใช้เข็มขัดนิรภัยก็อาจลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40%

สำหรับอัตราความเสี่ยง หรือ RR นั้น เป็นการคำนวณอัตราความเสี่ยงจากการคาดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โดยคำนวณจากความสัมพัทธ์ดังต่อไปนี้

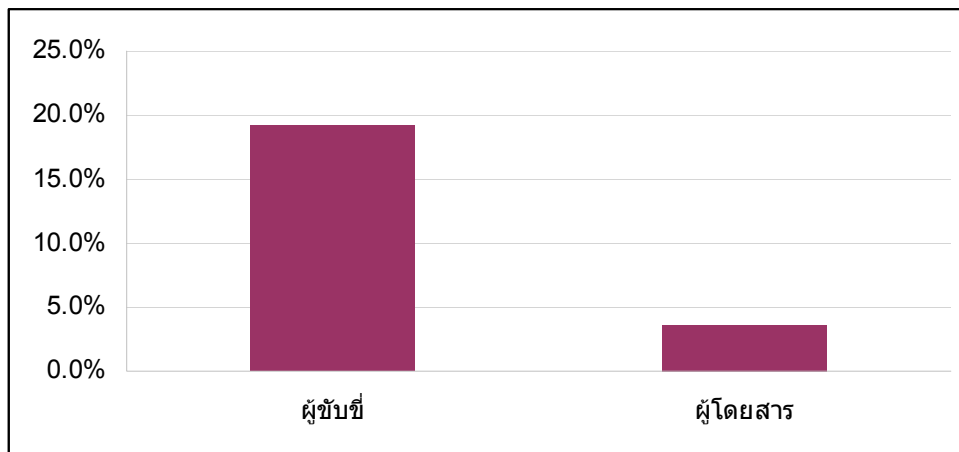
$$RR = \frac{\text{จำนวนผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด}}{\text{จำนวนผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด}}$$

เมื่อใช้ข้อมูลจากตารางที่ 2.21 จะสามารถคำนวณค่า RR ได้เท่ากับ 1.7 ซึ่งหมายความว่า หากผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตมากกว่าคนที่คาดเข็มขัดนิรภัย 1.7 เท่า

ตารางที่ 2.21 จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บที่ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

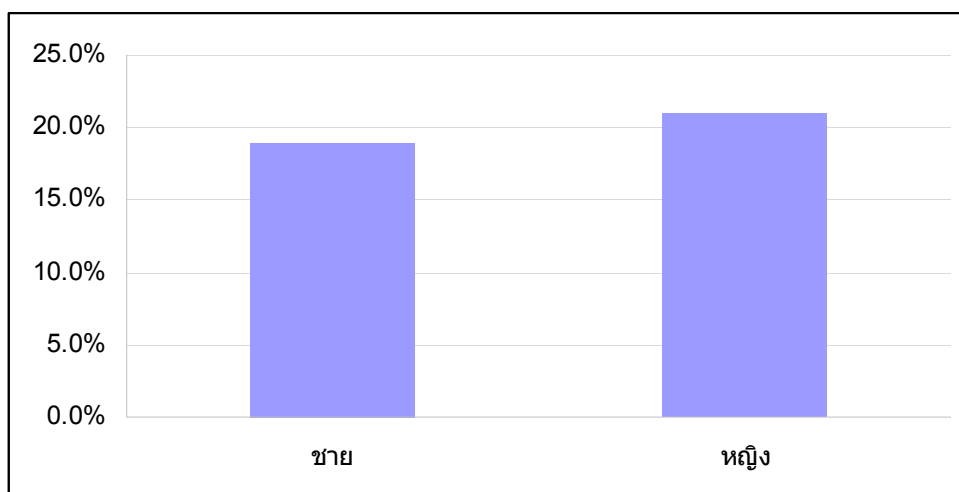
การใช้เข็มขัดนิรภัย	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	รวม
ใช้	58	1,441	1,499
ไม่ใช้	411	5,921	6,332

เมื่อพิจารณาอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุตามข้อมูล IS จำนวน 6,332 ราย ดังแสดงในรูปที่ 2.12 จะเห็นได้ว่า ถึงแม้ว่าอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์จะมากกว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์(ตามที่ได้กล่าวในหัวข้อที่แล้ว) แต่อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยยังมีเพียง 19.1% ทั้งๆ ที่กฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และเมื่อพิจารณาอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสาร จะพบว่าอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยจะเหลือเพียง 3.6% เท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถยนต์ชาวไทยยังขาดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้อุปกรณ์นิรภัย ปัญหาที่ทำนาย คือ จะสร้างจิตสำนึกอย่างไรที่จะทำให้สังคมไทยยอมรับอุปกรณ์นิรภัยทั้งเข็มขัดนิรภัยและหมวกนิรภัย โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินทางมากกว่าความไม่สะดวกสบายและความรำคาญในการใช้อุปกรณ์เหล่านี้



รูปที่ 2.12 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยแยกตามประเภทของผู้ประสบอุบัติเหตุ

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยจำแนกตามเพศของผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุแล้วจะพบว่าเพศหญิงมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยมากกว่าเพศชายดังแสดงตามรูปที่ 2.13 ซึ่งจะพบว่าอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในเพศหญิงมีมากกว่าในเพศชายประมาณ 2.2% (21.1% เทียบกับ 18.9%) การที่ผู้ขับขี่เพศหญิงยอมใช้อุปกรณ์นิรภัยทั้งหมดนิรภัย (นำเสนอในหัวข้อที่แล้ว) และเข็มขัดนิรภัยมากกว่าเพศชาย ตลอดจนอัตราการประสบอุบัติเหตุที่น้อยกว่าเพศชายมาก และมีดัชนีความเสี่ยง (ดังการนำเสนอในหัวข้อข้างต้น) ที่น้อยกว่าเพศชายอยู่ประมาณสองเท่า นั้น อาจสะท้อนให้เห็นว่าเพศหญิงมีความรับผิดชอบต่อชีวิตและมักไม่นิยมความเสี่ยงมากเท่าเพศชาย ดังนั้นนักวิจัยที่ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนควรมีการวิจัยถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่จำแนกตามเพศ เพื่อศึกษาสาเหตุและปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้ผู้ขับขี่เพศชายมีพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่าเพศหญิง

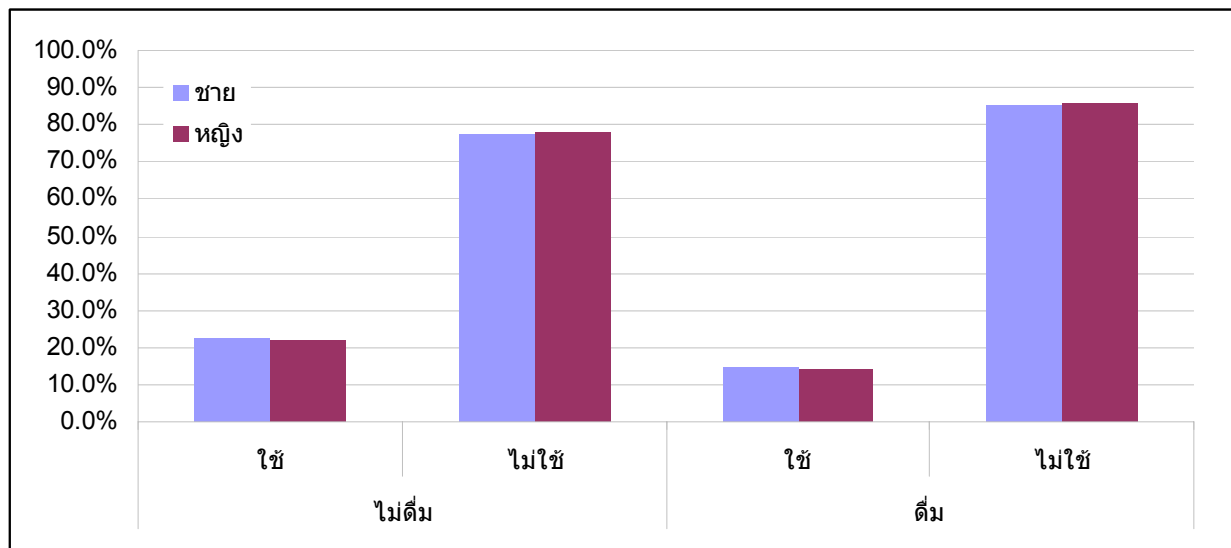


รูปที่ 2.13 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของชายและหญิง

นอกเหนือจากพฤติกรรมปกติของผู้ขับขี่รถยนต์ที่พยายามหลีกเลี่ยงการใช้เข็มขัดนิรภัย และเมื่อผนวกกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงที่เพิ่มมากขึ้น เช่นเดียวกันกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ละเลยการสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการดื่มแอลกอฮอล์ ผลคือ ผู้ขับขี่รถยนต์ก็ละเลยการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เข้ามาเกี่ยวข้อง ดังแสดงในตาราง 2.22 และรูปที่ 2.14 ที่จะพบว่าอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยจะลดลงระหว่างผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ดังนั้นอาจสรุปได้อีกครั้งหนึ่งว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่จะทวีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นเมื่อ “ดื่มแล้วขับ”

ตารางที่ 2.22 การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลและรถกระบะ/รถตู้

เพศ	ไม่ดื่ม				ดื่ม			
	สวม		ไม่สวม		สวม		ไม่สวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	875	22.6%	2,994	77.4%	437	14.8%	2,509	85.2%
หญิง	147	21.8%	526	78.2%	14	14.1%	85	85.9%
รวม	1,022	22.5%	3,520	77.5%	451	14.8%	2,594	85.2%



รูปที่ 2.14 อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ดื่มและไม่ดื่มแอลกอฮอล์

3. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

3.1 สรุป

การศึกษานี้นำเสนอผลการวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยมีข้อสรุปสำคัญดังต่อไปนี้

- แม้ว่าจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนจะมีจำนวนใกล้เคียงกับช่วงเวลากลางวัน แต่จำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเวลากลางคืนมีมากกว่า (56.2% ในเวลากลางคืนเทียบกับ 43.8% ในช่วงเวลากลางวัน) ซึ่งโดยทั่วไปปริมาณการจราจรในเวลากลางคืนจะเบาบางกว่าในเวลากลางวัน ทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับชียานพาหนะด้วยความเร็วมากขึ้น เป็นสาเหตุให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนมีความรุนแรงมากขึ้น
- ปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับยังเป็นปัญหาใหญ่สำหรับสังคมไทย ผลการศึกษาบ่งชี้ว่าอุบัติเหตุที่เป็นผลจากการที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์นั้นเกิดขึ้นสูงสุดในช่วงเวลา 00:00 – 04:00 น. และยังล้นเลยไปถึงช่วงก่อน 06:00 น. ทำให้เห็นว่ามาตรการการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดนั้นยังไม่ได้มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะพบว่าผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลากลางคืนมากกว่าในช่วงกลางวัน (58.9% เทียบกับ 23.5% ในเวลากลางวัน) แต่จากการที่มีผู้ขับขี่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มากถึง 23.5% ในช่วงเวลากลางวัน น่าจะเป็นสิ่งสะท้อนถึงปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับที่ควรจะได้รับการแก้ไขอย่างต่อเนื่องและจริงจังต่อไป ไม่เว้นแม้แต่ช่วงเวลากลางวัน
- เป็นที่น่าวิตกว่าผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นคนเดินเท้า นั้น เป็นเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี มากถึง 28.3% หรือทุกๆ หนึ่งในสี่ของผู้เดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ นั้นเป็นเด็กเล็ก สะท้อนให้เห็นว่าสังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน ถึงแม้ว่ากลุ่มคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดจะอยู่ระหว่าง 26 - 60 ปี แต่ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุแก่คนเดินเท้ากลุ่มนี้ คือ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมีมากถึง 72.1%
- รถจักรยานยนต์ยังเป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมากถึง 76.2% เกิดจากรถจักรยานยนต์ นอกจากนั้นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ยังสูงถึง 72.4% จาทยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด หรือประมาณได้ว่ามีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มากถึง 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด
- อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์เป็นอุบัติเหตุที่ไม่มีคู่กรณี หรือ Single Vehicle Crash มีมากถึง 43.3% อย่างไรก็ตาม มากกว่าครึ่งของผู้ขับขี่กลุ่มนี้ (58.5%) เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

- ผลการวิเคราะห์พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดอยู่ในกลุ่มอายุ 15 – 20 ปี และอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่ลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีอายุมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มีผู้ขับขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปีประสบอุบัติเหตุมากถึง 8,250 รายหรือ 4.6% ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด ทั้งที่เด็กๆ เหล่านี้ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่
- ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุกับหมวกนิรภัย ได้แก่
 - ผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบสามเท่า (10.7% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.4% สำหรับผู้โดยสาร)
 - ผู้ขับขี่เพศหญิงมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าเพศชาย (13.9% สำหรับเพศหญิง และ 10.1% สำหรับเพศชาย)
 - อัตราการสวมหมวกนิรภัยในเวลากลางวันมีเพียง 14.2% และจะลดลงเหลือเพียง 7.8% ในเวลากลางคืน
 - อัตราการใช้หมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามอายุของผู้ใช้ (น้อยที่สุด 3.1% ในกลุ่มผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 15 ปี)
 - การติดเครื่องติดแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง (ลดลงจาก 13.8% สำหรับผู้ที่ไม่ดื่ม เหลือเพียง 7.0% สำหรับผู้ที่ดื่ม)
- จากการวิเคราะห์พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 52% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย 2.07 เท่า
- ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตมีสาเหตุส่วนใหญ่จากการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นที่ศีรษะและคอ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 81.0% ซึ่งสันนิษฐานในเบื้องต้นได้ว่า การที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นส่วนใหญ่ นั้น อาจมีสาเหตุจากการขับขี่และ/หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์เหล่านี้อาจมิได้สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของตนเอง อย่างไรก็ตาม มีข้อควรสังเกตประการหนึ่ง คือ จากจำนวนผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัย มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 72.8% ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้เสียชีวิตเหล่านี้อาจสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงทำให้มีการกระแทกที่รุนแรงหรืออาจมาจากสาเหตุอื่นๆ
- ส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ/รถตู้โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่คาดถึง 1.7 เท่า

- ปัจจัยสำคัญที่พบจากผู้ใช้งาน รถมอเตอร์/รถตู้ที่ประสบอุบัติเหตุกับเข็มขัดนิรภัย ได้แก่
 - ผู้ขับขี่มีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้โดยสารถึงห้าเท่า (19.1% สำหรับผู้ขับขี่ และ 3.6% สำหรับผู้โดยสาร)
 - ผู้ขับขี่เพศหญิงมีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าเพศชาย (21.0% สำหรับผู้หญิง และ 18.9% สำหรับผู้ชาย)
 - การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลให้ผู้ขับขี่ใช้เข็มขัดนิรภัยลดลง (ลดลงจาก 22.5% สำหรับผู้ที่ไม่ดื่ม เหลือเพียง 14.8% สำหรับผู้ที่ดื่ม)

3.2 ข้อเสนอแนะ

- ควรเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางคืนให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการเพิ่มความเข้มงวดในการรักษากฎหมายเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงๆ ต่าง เช่น เมาแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ตลอดจนการบำรุงรักษาอุปกรณ์ส่องสว่าง และการพิจารณาเพิ่มอุปกรณ์เพื่อช่วยการมองเห็นให้มากขึ้น เช่น อุปกรณ์สะท้อนแสง เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่ทุกๆ 4 คนที่ประสบอุบัติเหตุช่วงเวลากลางวันจะเป็นผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์อย่างน้อย 1 คน การตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ “เมาแล้วขับ” จึงไม่ควรเน้นเฉพาะช่วงเวลากลางคืนเท่านั้น และหากหน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการดื่มของผู้ขับขี่ได้ มาตรการหนึ่งที่ต้องพิจารณา คือ การจัดหาระบบการเดินทาง (กลับบ้าน) ให้กับผู้ที่ “เมาแล้วขับ” เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งต่อตนเองและผู้ร่วมถนนจากการกระทำของผู้ขับขี่ที่เป็นกลุ่มเสี่ยงนี้
- ขณะที่หน่วยงานที่รับผิดชอบยังไม่สามารถควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์หรือจัดสรรยานพาหนะประเภทอื่นทดแทนให้กับประชาชนได้ เห็นควรพิจารณามาตรการที่จะทำให้ผู้ขับขี่สามารถใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้เช่น การแยกการใช้ผิวจราจรของรถจักรยานยนต์จากยานพาหนะประเภทอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ และเน้นการดูแลปรับปรุงผิวจราจรมิให้เป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์
- ควรมีการสนับสนุนงานวิจัยด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเด็ก เพื่อผลักดันให้ผู้มีอำนาจและ/หรือผู้ที่เกี่ยวข้องหันมาให้ความสนใจต่อปัญหานี้ นอกจากนั้นหน่วยงานที่รับผิดชอบควรพิจารณาดำเนินการปรับปรุงทางเท้า และทางข้ามให้เหมาะสม ปลอดภัยมากขึ้น
- ควรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตึกเตือนหรือห้ามปรามมิให้เด็กที่อายุไม่ถึงเกณฑ์ขี่รถจักรยานยนต์ อีกทั้งผู้ปกครองควรปรับเปลี่ยนทัศนคติ ค่านิยมยกย่องความสามารถของบุตรหลานที่มีอายุไม่ถึงเกณฑ์ขี่รถจักรยานยนต์ได้ นอกจากนี้ ควรพิจารณายกเลิกกฎหมายที่อนุญาตให้เด็กอายุ 15 ปี บริบูรณ์ มีใบอนุญาตขี่รถจักรยานยนต์ขนาดกำลังเครื่องยนต์น้อยกว่า 90 ซีซี ได้ เพราะในปัจจุบันรถจักรยานยนต์ขนาดดังกล่าวมีอยู่น้อยมาก

- ควรพิจารณาเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยรถจักรยานยนต์และรถยนต์ตามอายุและสถานภาพทางครอบครัว (โสดหรือแต่งงานแล้ว) ของผู้ขับขี่ ดังได้ปฏิบัติในต่างประเทศ
- ควรเพิ่มมาตรการบังคับใช้หมวกนิรภัยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและควรกำหนดค่าปรับอยู่ในโทษสูงสุดเพื่อนำเงินค่าปรับที่ได้มาจัดสรรหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานมาแจกจ่ายให้ผู้กระทำผิดต่อไป
- ควรรณรงค์ปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับนักเรียน/นักศึกษาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เน้นความเข้มงวดการห้ามขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าสถานที่ศึกษาหากไม่สวมหมวกนิรภัย โดยพิจารณาให้ผู้ใหญ่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ความร่วมมือสวมหมวกนิรภัยเข้าสถานที่ราชการเป็นแบบอย่างที่ดีแก่เยาวชน รวมทั้งเน้นให้ประชาชนเข้าใจถึงความเสี่ยงและโอกาสรอดชีวิตถ้าหากใช้อุปกรณ์นิรภัยดังกล่าว
- ควรพิจารณาเพิ่มมาตรการอื่นๆ ร่วมกับมาตรการการบังคับใช้หมวกนิรภัย เช่น คุณภาพหรือมาตรฐานของหมวกนิรภัย การลดความเร็วในการขับขี่
- เมื่อพิจารณาสาเหตุการเสียชีวิตของอวัยวะที่บาดเจ็บของยานพาหนะต่างๆ ประเภท จะเห็นได้ว่า การบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของยานพาหนะทุกประเภท ซึ่งการบาดเจ็บในลักษณะนี้ควรได้รับการวิเคราะห์ในเชิงลึกเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักวิจัยสายการแพทย์และผู้เชี่ยวชาญด้านยานยนต์
- ควรพิจารณาปลูกฝังจิตสำนึกเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยแก่ผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งจะมีส่วนช่วยลดอัตราความเสี่ยงและเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารทุกคนบนรถทั้งผู้ที่นั่งหน้าและนั่งท้าย ถึงแม้ว่าในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายบังคับให้ผู้โดยสารที่นั่งในที่นั่งท้าย(นั่งด้านหลัง)ก็ตาม

เอกสารอ้างอิง

1. Kasantikul, V. (2001), Motorcycle Accident Causation and Identification of Countermeasures in Thailand, Volume I: Bangkok Study. Chulalongkorn University
2. Satiennam, T. and Tanaboriboon, Y. (2003), A Study on Pedestrian Accident and Investigation of Pedestrian's Unsafe Conditions in Khon Kaen Municipality, Thailand. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, pp. 95-110.
3. กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข (2540), คู่มือการใช้แบบบันทึกข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ, หน้า 35.