

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. และยังคงวนเวียนไปถึงช่วงก่อน 06:00 น. ทำให้เห็นว่ามาตรการการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดนั้นยังไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง 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 นอกจากนี้ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ยังสูงถึง 72.4% จากยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 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
 - ผู้ขับขี่ที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ซ้อนท้ายเกือบสามเท่า (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)
 - การตีหมวกนิรภัยไม่พอดีมีผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง (ลดลงจาก 13.8% สำหรับผู้ที่ตีหมวกนิรภัยพอดี เหลือเพียง 7.0% สำหรับผู้ที่ตีหมวกนิรภัยไม่พอดี)
- จากการวิเคราะห์พบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 52% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัยจะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย 2.07 เท่า
- ผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตมีสาเหตุส่วนใหญ่จากการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นที่ศีรษะและคอ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 81.0% ซึ่งสันนิษฐานในเบื้องต้นได้ว่า การที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอเป็นส่วนใหญ่ นั้น อาจมีสาเหตุจากการขับขี่และ/หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์เหล่านี้ อาจไม่ได้สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของตนเอง อย่างไรก็ตาม มีข้อควรสังเกตประการหนึ่ง คือ จากจำนวนผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัย มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 72.8% ของผู้เสียชีวิตที่สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้เสียชีวิตเหล่านี้ อาจสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือ ขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง เมื่อประสบอุบัติเหตุจึงทำให้มีการกระแทกที่รุนแรง หรืออาจมาจากสาเหตุอื่นๆ
- ส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้ถึง 40% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ หากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ/รถตู้โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะมีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่คาดถึง 1.7 เท่า

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