

ปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน



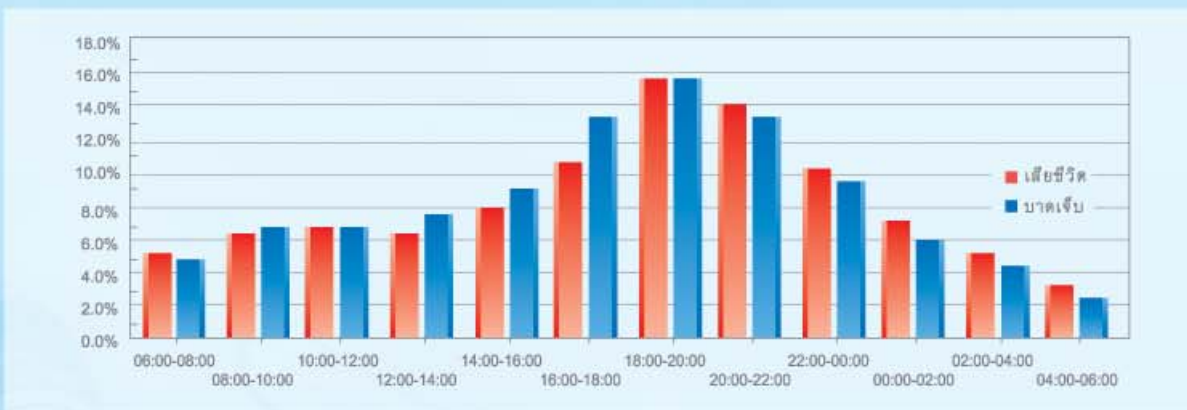
เนื้อหา : ยอดพล ธนาภิรุทธ์ และคณะ

การวิเคราะห์ ปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนของการศึกษานี้ ใช้ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance หรือ IS) จากโรงพยาบาล 28 แห่งทั่วประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2542 - 2546 (สำนักกระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข) โดยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล IS ที่ได้มาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2542 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2546 ประกอบด้วยข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดจำนวน 301,375 ราย แยกเป็นผู้เสียชีวิต 22,735 ราย และผู้บาดเจ็บ 278,640 ราย

1. ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณา ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุจะพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางวัน (ระหว่าง 06:00 - 18:00 น.) มีจำนวนที่ใกล้เคียงกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน (ระหว่าง 18:00 - 06:00 น.) แต่เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่าเวลากลางวัน (12,774 รายหรือ 56.2% เปรียบเทียบกับ 9,961 ราย หรือ 43.8% ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด) โดยเฉพาะในช่วงเวลา 18:00 - 20:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด รองลงมาคือช่วงเวลา 20:00 - 22:00 น. และช่วงเวลา 16:00 - 18:00 น. ตามลำดับ (**ภาพที่ 1**) จะเห็นได้ว่า แนวโน้มช่วงเวลาของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ มีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน จึงควรเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาดังกล่าว

ภาพที่ 1 ร้อยละของผู้ประสบอุบัติเหตุ (บาดเจ็บและเสียชีวิต) ตามช่วงเวลาของวัน



2. การดื่มแอลกอฮอล์ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

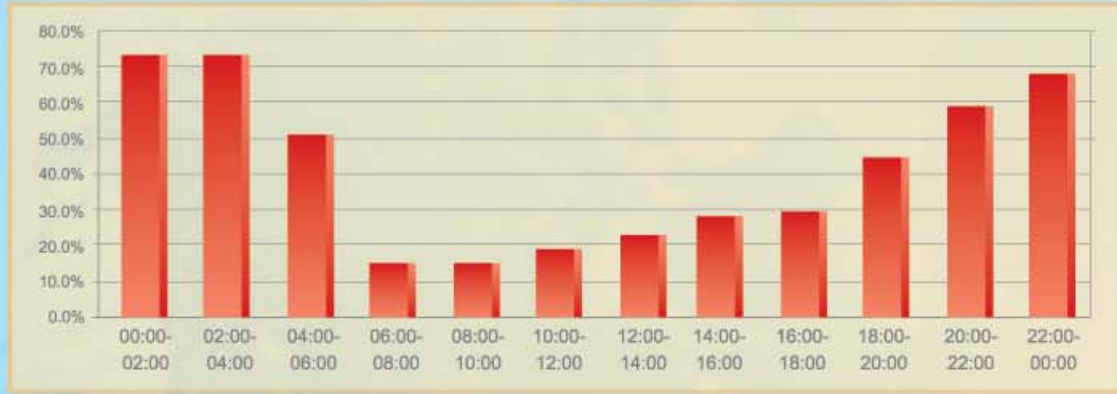
เมื่อพิจารณา จำนวนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะพบว่าสัดส่วนของผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ในเวลากลางวัน ถึงแม้ว่าจะมีสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ขับขี่ที่ดื่มในเวลากลางคืน (23.5% เปรียบเทียบกับ 58.9%) (**ตารางที่ 1**) แต่จำนวนผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ในเวลากลางวันก็ค่อนข้างสูง โดยผู้ขับขี่ทุกๆ 4 คน ที่ประสบอุบัติเหตุจะมีผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างน้อย 1 คน ในช่วงเวลากลางวัน ซึ่งเป็นเวลาทำงานของคนส่วนใหญ่

ตารางที่ 1 การดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ประสบอุบัติเหตุตามช่วงเวลา

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%

สำหรับสัดส่วน ของผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุซึ่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในแต่ละช่วงเวลาของวัน จะเป็นที่น่าสังเกตได้ว่าผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย "ดื่มแล้วไม่ขับ" นั้นจะมีสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เวลา 18:00 น. เป็นต้นไป และมีสัดส่วนสูงสุด (ประมาณ 73.3% ถึง 73.8%) ในช่วงเวลาเที่ยงคืนถึง 4 นาฬิกาของวันใหม่ (00:00 - 04:00 น.) แสดงให้เห็นว่ามาตรการ การห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หลังเวลาที่ทางการกำหนดนั้นอาจจะยังไม่ได้มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ในช่วง เวลา 04:00 - 06:00 น. ก็ยังมีสัดส่วนของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุซึ่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 51.4% (ภาพที่ 2) จึงควรมีการรณรงค์ และสร้างจิตสำนึกในเรื่อง "ดื่มแล้วไม่ขับ" อย่างต่อเนื่อง และควรมีการตั้งด่านตรวจจับผู้ขับขี่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยควรสุ่มจับในเวลากลางวันด้วย

ภาพที่ 2 ร้อยละของผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วประสบอุบัติเหตุ ตามช่วงเวลาของวัน



3. ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

จากจำนวน ผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 300,799 ราย รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นสัดส่วนถึง 76.2% ของผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (บาดเจ็บและเสียชีวิต) นอกจากรถจักรยานยนต์แล้ว รถกระบะ/รถตู้ ยังเป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรองลงมาโดยเฉพาะรถกระบะประเภทที่ไม่มีหลังคา แต่บรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากซึ่งจะพบเห็นเสมอในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทศกาลสงกรานต์ นอกจากนี้ รถจักรยานยนต์ยังเป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตมากที่สุด โดยคิดเป็น 72.4% หรือ 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ร้อยละของประเภทของยานพาหนะ ที่เกี่ยวข้องกับบาดเจ็บและเสียชีวิต

ยานพาหนะ	เสียชีวิต		บาดเจ็บ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คนเดินเท้า	2,093	9.3%	15,567	5.6%
รถจักรยานหรือรถสามล้อถีบ	571	2.5%	10,334	3.7%
รถจักรยานยนต์	16,333	72.4%	212,867	76.5%
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	555	2.5%	4,530	1.6%
รถกระบะ/รถตู้	2,006	8.9%	20,874	7.5%
รถบรรทุก	392	1.7%	4,854	1.7%
รถสองแถว	80	0.4%	1,201	0.4%
รถบัส	91	0.4%	1,500	0.5%
รถการเกษตร	97	0.4%	1,917	0.7%
อื่นๆ	342	1.5%	4,595	1.7%
รวม	22,560	100.0%	278,239	100.0%

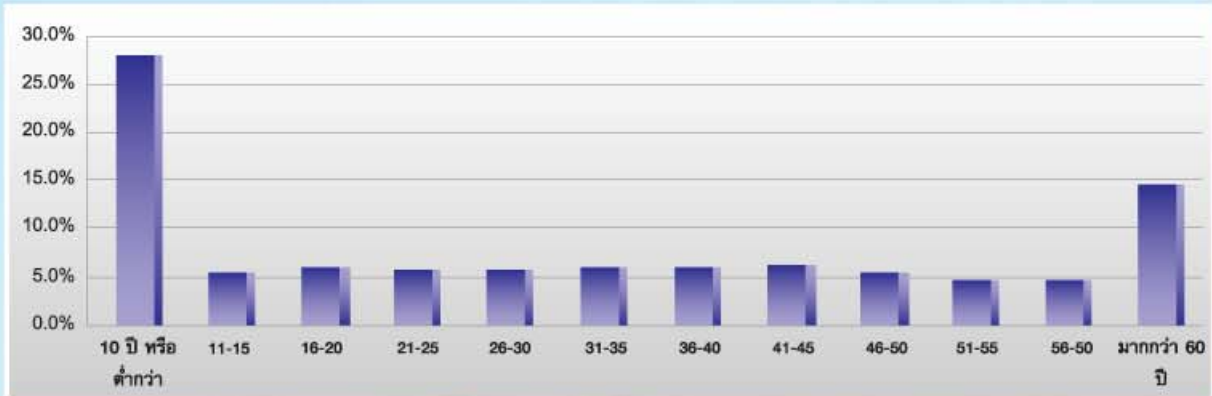
อันดับ 1 อันดับ 2 อันดับ 3

ดังนั้น จึงควรมีมาตรการต่างๆ อาทิเช่น การควบคุมปริมาณรถจักรยานยนต์ การส่งเสริมการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ แทนการขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ ยังควรพิจารณามาตรการที่จะทำให้ผู้ขับขี่ใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัย เช่น การควบคุม ความเร็วในการขับขี่ การใช้อุปกรณ์นิรภัย การไม่ใช้สารเสพติดหรือ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทักษะและสมรรถภาพ การขับขี่ การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ การไม่ดัดแปลงรถหรือใช้อุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่ปลอดภัย การใช้อุปกรณ์สะท้อนแสงเพื่อเพิ่มการมองเห็นของรถและผู้ขับขี่ รวมทั้งการแยกการใช้ผิวจราจรของรถจักรยานยนต์ จากยานพาหนะประเภทอื่นๆ ที่เป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ และเน้นการดูแลปรับปรุงผิวจราจรให้เป็นอันตรายต่อรถจักรยานยนต์ เป็นต้น

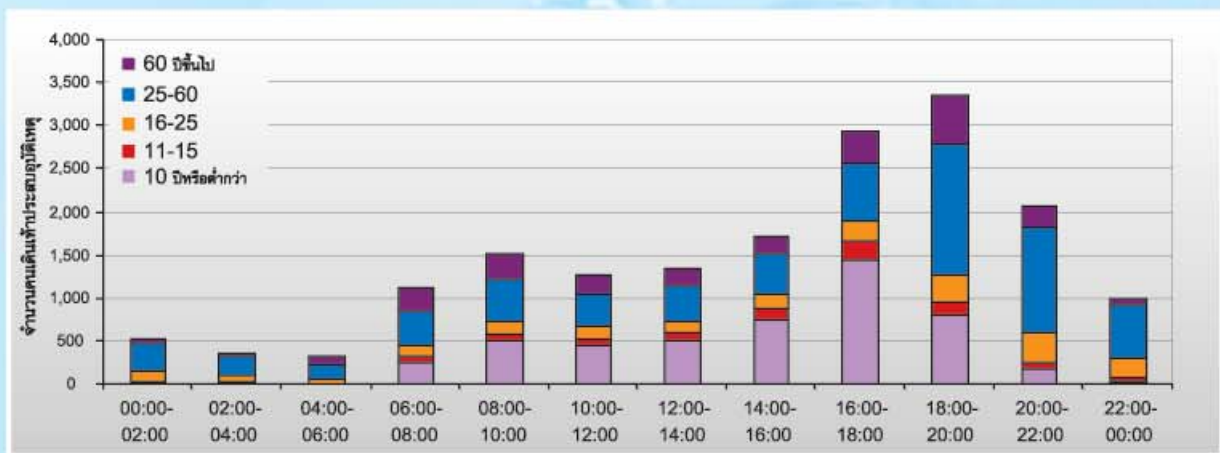
4. คนเดินเท้า

จากคนเดินเท้า ที่ประสบอุบัติเหตุ จำนวน 17,660 รายนั้น เป็นที่น่าวิตกว่า มีเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี ถึง 4,977 ราย หรือคิดเป็น 28.3% ของคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด (ภาพที่ 3) ประมาณว่า คนเดินเท้าทุกๆ 4 คน ที่เกิดอุบัติเหตุจะมีเด็กเล็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปีประสบอุบัติเหตุ อย่างน้อย 1 คน นอกจากนี้ เมื่อจำแนกคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุตามเวลา ของการเกิดอุบัติเหตุพบว่า เด็กๆเหล่านี้มักจะประสบอุบัติเหตุในช่วงเวลากลางวัน ส่วนหนึ่งน่าจะเป็นเด็กนักเรียนที่เดินทางไปและกลับจากโรงเรียน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสูงสุดเป็นช่วงเวลา 16:00 - 18:00 น. ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กๆเหล่านี้ สะท้อนให้เห็นว่า สังคมไทยยังขาดการให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน นอกจากนี้ กลุ่มวัยทำงานที่มีอายุระหว่าง 26 ถึง 60 ปีนั้นก็ประสบอุบัติเหตุมากเช่นกัน คิดเป็น 39.7% และมักจะประสบอุบัติเหตุในช่วง เวลา 18:00 - 22:00 น. เป็นส่วนใหญ่ (ภาพที่ 4)

ภาพที่ 3 คนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามกลุ่มอายุ (ร้อยละของคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด)



ภาพที่ 4 จำนวนคนเดินเท้าที่ประสบอุบัติเหตุ จำแนกตามกลุ่มอายุและช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

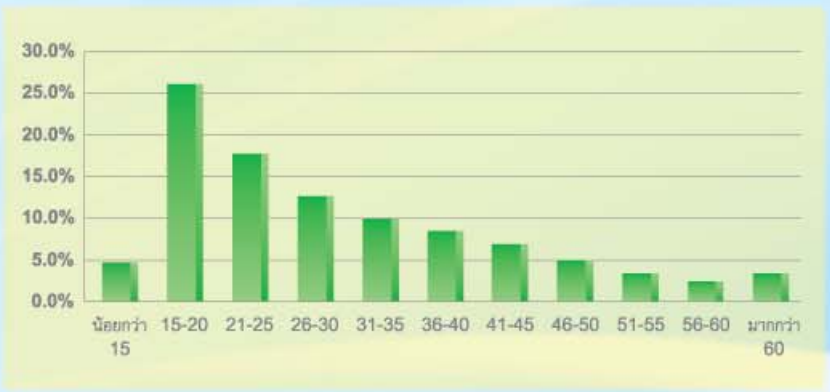


5. อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

จากจำนวนผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งสิ้น 175,975 ราย มีผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณี ถึง 76,211 ราย หรือ 43.3% และชนกับรถจักรยานยนต์ด้วยกันเองจำนวน 35,863 ราย หรือ 20.4% การที่ผู้ขับขี่ประสบอุบัติเหตุโดยไม่มีคู่กรณีหรือการเกิดอุบัติเหตุเพียงคันเดียว (Single Vehicle Crash) แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ไม่มีทักษะเพียงพอ หรือขาดสมรรถภาพในการขับขี่หรือทั้งสองปัจจัย จากการศึกษาของนายแพทย์วิระ กสานติกุล พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นเกือบทั้งหมดไม่ได้ผ่านโรงเรียนสถาบันสอนฝึกขับรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน ทักษะของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ได้รับการถ่ายทอดจากเพื่อน ญาติ พี่น้อง หรือบิดามารดา การขาดทักษะในการขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมรถได้อย่างปลอดภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาเพิ่มโรงเรียน/สถาบันสอนการขับขี่ที่ได้มาตรฐาน และ/หรือเพิ่มหลักสูตรการขับขี่อย่างมีทักษะในสถานศึกษาต่างๆ โดยเฉพาะเยาวชนที่พร้อมจะทำใบอนุญาตขับขี่

จากผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ทั้งหมด ที่ประสบอุบัติเหตุ เพศชายประสบอุบัติเหตุมากกว่าหญิงถึง 5 เท่า (83.3% เทียบกับ 16.7%) และเพศชายก็เสียชีวิตมากกว่าหญิงเกือบ 9 เท่า (89.4% เทียบกับ 10.6%) โดยกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15 ถึง 20 ปี เป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุ และเสียชีวิตสูงสุด คือประมาณ 26% รองลงมาคือกลุ่ม อายุ 21-25 ปี (**ภาพที่ 5**) หากรวมวัยรุ่นทั้ง 2 กลุ่ม จะคิดเป็น 43.7% ของผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ทั้งหมด กลุ่มวัยรุ่นชายจึงเป็นกลุ่ม เป้าหมายที่สำคัญ

ภาพที่ 5 ร้อยละของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ จำแนกตามกลุ่มอายุ



6. ปัจจัยเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

นอกเหนือจาก การดื่มแล้วขับขี่แล้ว การหลีกเลี่ยงละเลยการสวมหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อก ก็เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชาวไทยนิยมปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน โดยสามารถพบเห็นได้ในทุกเพศทุกวัย จากจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ ทั้งหมด มีผู้ขับขี่เพศชายที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมากถึง 89.9% (สวมหมวก 10.1%) ขณะที่ผู้ขับขี่หญิงไม่สวมหมวกมากถึง 86.1% (สวมหมวก 13.9%) และจำนวนคนนั่งซ้อนท้ายที่สวมหมวกนิรภัยนั้นน้อยกว่าผู้ขับขี่โดยอัตราการสวมหมวกนิรภัยของคนนั่งซ้อนท้ายจะมีเพียง 2.6% และ 4.2% ในเพศชายและหญิงตามลำดับ

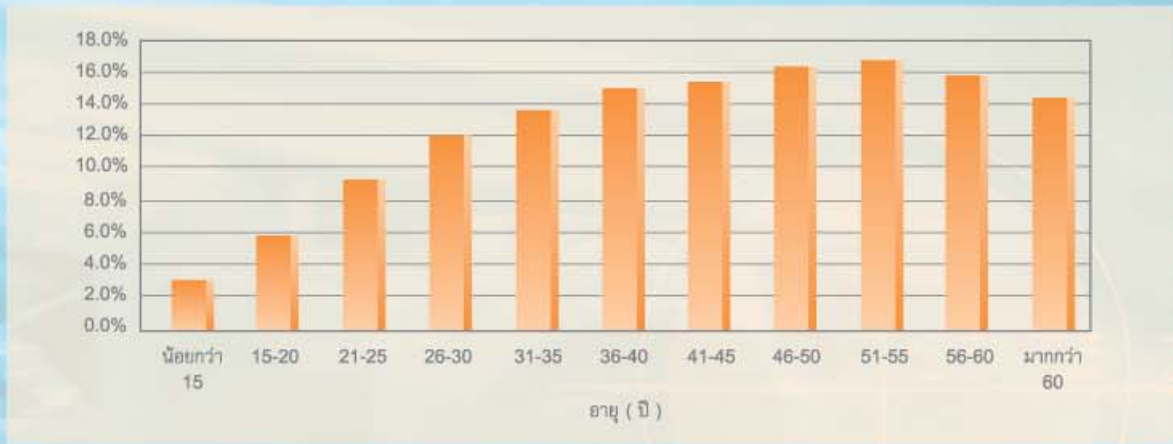
อัตราการสวมหมวก นิรภัยของผู้ขับขี่ทั้งหมดลดลงจาก 14.2% ในเวลากลางวัน (06:00 - 18:00 น.) เหลือเพียง 7.8% ในเวลากลางคืน โดยอัตราการสวมหมวกนิรภัยมีแนวโน้มที่ลดลงจากช่วงเวลา 06:00 - 10:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด และหลังจากช่วงนี้เป็นต้นไป อัตราการสวมหมวกนิรภัยจะลดลงจนถึงช่วงเวลา 00:00 - 04:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุด หลังจากนั้นอัตราการสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการที่ เจ้าหน้าที่เริ่มออกปฏิบัติหน้าที่ (**ภาพที่ 6**)

ภาพที่ 6 ร้อยละของการสวมหมวกนิรภัย ตามช่วงเวลาของวัน ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ



เมื่อจำแนก ผู้ขับขี่ตามกลุ่มอายุของผู้ขับขี่ จะพบว่ากลุ่มเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 15 ปี มีการสวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุดเพียง 3.1% จึงอาจกล่าวได้ว่า เป็นกลุ่มที่เสี่ยงที่สุด เพราะทั้งไม่มีสิทธิ์ที่จะขับขี่แต่ก็ฝ่าฝืน และยังไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ นอกจากนี้กลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุมากขึ้น (กลุ่มอายุระหว่าง 15 ถึง 20 ปี) ก็มีการฝ่าฝืนมากเป็นอันดับที่สอง โดยมีการสวมหมวกนิรภัยเพียง 5.8% (**ภาพที่ 7**) เด็กวัยรุ่นเหล่านี้ล้วนอยู่ในวัยศึกษา ดังนั้นการรณรงค์เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกในโรงเรียนและสถานศึกษาจึงควรกระทำอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ภาพที่ 7 ร้อยละของการสวมหมวกนิรภัย จำแนกตามกลุ่มอายุ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ



พฤติกรรมเสี่ยง ของผู้ขับขี่ที่ละเลยการสวมหมวกนิรภัยนั้น นอกจากจะเกิดจากพฤติกรรมส่วนตัวของผู้ขับขี่แล้ว การตี้มแอลกอฮอล์ก็มีส่วนกระตุ้นให้ผู้ขับขี่เพิ่มพฤติกรรมเสี่ยงมากขึ้น ผู้ขับขี่ไม่ว่าเพศหญิงหรือชาย เมื่อตี้มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จะมีพฤติกรรมเสี่ยงมากขึ้น โดยอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ที่ไม่ตี้ม 13.8% จะลดลงเหลือเพียง 7.0% สำหรับผู้ขับขี่ที่ตี้มแอลกอฮอล์ (ภาพที่ 8)

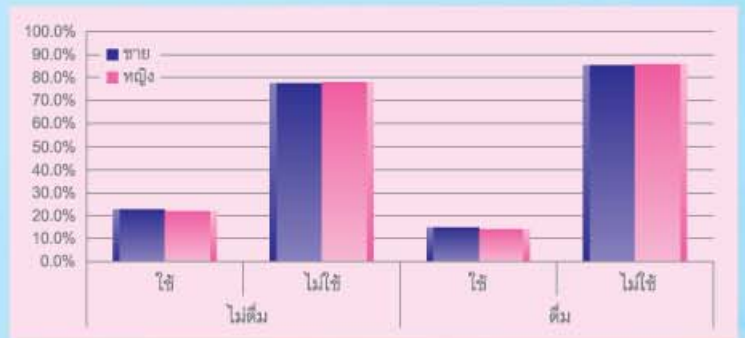
ภาพที่ 8 ร้อยละของการสวมหมวกนิรภัย จำแนกตามเพศและการตี้มแอลกอฮอล์



7. การใช้เข็มขัดนิรภัย

เมื่อพิจารณา อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุตามข้อมูล IS จำนวน 6,332 ราย จะเห็นได้ว่าอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่มีเพียง 19.1% โดยอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารจะเหลือเพียง 3.6% เท่านั้น และเมื่อผนวกกับการตี้มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงที่เพิ่มมากขึ้น (ภาพที่ 9) เช่นเดียวกันกับการสวมหมวกนิรภัย ดังนั้นอาจสรุปได้อีกครั้งหนึ่งว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่จะทวีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นเมื่อ "ตี้มแล้วขับขี่"

ภาพที่ 9 ร้อยละของการใช้เข็มขัดนิรภัย จำแนกตามเพศและการตี้มแอลกอฮอล์



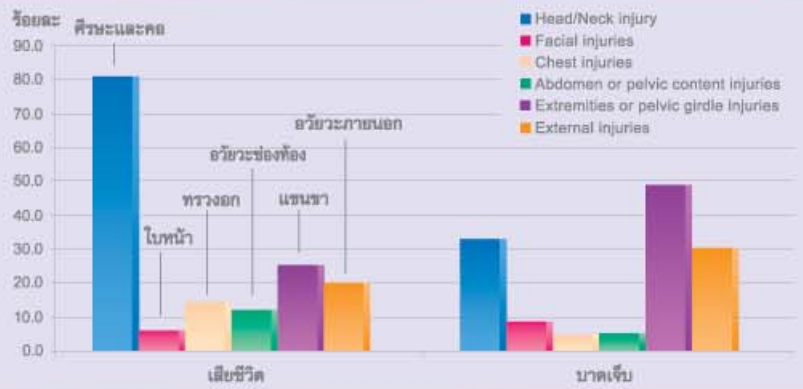
การวิเคราะห์ อัตราความเสี่ยง (Relative risk หรือ RR*) ต่อการเสียชีวิตโดยเปรียบเทียบโอกาสเสียชีวิตในกลุ่มที่มีปัจจัยเสี่ยงกับโอกาสเสียชีวิตในกลุ่มที่ไม่มีปัจจัยเสี่ยง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดย ไม่สวมหมวกนิรภัย มีโอกาสเสี่ยงที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ มากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย 2.07 เท่า และผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถยนต์ที่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มีความเสี่ยงที่จะเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัย 1.7 เท่า (ทั้งนี้ไม่รวมการเสียชีวิตก่อนมาถึงโรงพยาบาล)

* Relative risk (RR) ต่อการเสียชีวิต ของการมีปัจจัยเสี่ยง = $\frac{\text{จำนวนผู้ที่มีปัจจัยเสี่ยงแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่มีปัจจัยเสี่ยงทั้งหมด}}{\text{จำนวนผู้ที่ไม่ปัจจัยเสี่ยงแล้วเสียชีวิต} / \text{จำนวนผู้ที่ไม่ปัจจัยเสี่ยงทั้งหมด}}$

8. อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ภาพที่ 10 ร้อยละของอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ในกลุ่มผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

อวัยวะ ที่ได้รับบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุแล้วเสียชีวิต มีสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอจากจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 24,528 ราย มีผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอสูงถึง 19,845 ราย หรือคิดเป็น 81% (ภาพที่ 10) ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการขับขี่ และ/หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยผู้ประสบอุบัติเหตุอาจมิได้สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันศีรษะของตนเอง

สำหรับ รถจักรยานยนต์สาเหตุที่ผู้ขับขี่เสียชีวิตนั้น เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอมากถึง 83.3% หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต ทุกๆ 5 คนจะมีผู้ขับอย่างน้อย 4 คนที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอ



สรุป การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เกิดขึ้นในช่วงกลางคืนมากกว่ากลางวัน โดยสัมพันธ์กับการดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเวลากลางคืนและรถจักรยานยนต์ยังคงเป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตมากที่สุด โดยเฉพาะในวัยรุ่น และการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มักจะสัมพันธ์กับการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บบริเวณศีรษะและคอ นอกจากนี้ปัญหาอุบัติเหตุในคนเดินเท้า โดยเฉพาะในเด็กยังเป็นปัญหาสำคัญ รวมทั้งการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยกรณี ขับขี่และโดยสารรถยนต์

กิตติกรรมประกาศ ผู้วิจัยขอขอบคุณ ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดีและสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ ที่ให้การสนับสนุนการศึกษาครั้งนี้ และขอขอบคุณหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนข้อมูลสำหรับการศึกษาในครั้งนี้

ข้อเสนอต่อการศึกษาวิจัย	ข้อเสนอตอนนโยบาย	ข้อเสนอต่อการพัฒนาระบบข้อมูล
<ol style="list-style-type: none"> ควรวิเคราะห์เชิงลึก กรณีการบาดเจ็บที่ศีรษะและคอที่เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต โดยนักวิจัยสายการแพทย์ และผู้เชี่ยวชาญด้านยานยนต์เพื่อการป้องกันและการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ควรมีการสนับสนุนงานวิจัยอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเด็ก โดยเฉพาะที่เด็กเป็นคนเดินเท้าหรือขับขี่รถจักรยานยนต์ 	<ol style="list-style-type: none"> ควรเพิ่มมาตรการความปลอดภัย ในช่วงกลางคืน เช่น การควบคุมความเร็วการมาแล้วขับ การใช้อุปกรณ์นิรภัยการเพิ่มอุปกรณ์ส่องสว่าง ควรมีมาตรการความปลอดภัยอื่นๆ เช่น การจำกัดการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กการบังคับใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย การปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในสถานศึกษาและการปรับปรุงทางเท้าและผิวจราจร 	<ol style="list-style-type: none"> ควรนำข้อมูลที่จัดเก็บในระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บมาวิเคราะห์ และสังเคราะห์ ให้เกิดประโยชน์ในระดับชาติและในระดับพื้นที่ ควรพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อการติดตามปัจจัยเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจรทั้งด้าน พฤติกรรม สภาพรถยนต์ สภาพถนน และสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง และสื่อสารสู่สาธารณะและตอนนโยบาย

ชั้น 4 อาคารเอไอเอนท์ เลขที่ 70/7
 ถ.ติวานนท์ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000
 โทร 02-5800931-2 Fax 02-5800933 www.hiso.or.th
สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ



สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.)
 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)