

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ต้องการศึกษา สามารถแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 2 หัวข้อ รายละเอียดมีดังนี้ คือ

1. ผลการศึกษาสภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 – 2553 ของจังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยนำข้อมูลจากระบบการรายงานผลการปฏิบัติงาน (E - report) ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมาใช้ในการวิเคราะห์ โดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 9 ประเภท ดังนี้

(1) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 96 ครั้ง หรือเฉลี่ยวันละ 14 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 101 คนหรือเฉลี่ยวันละ 14 คน และมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 8 คน หรือเฉลี่ยวันละ 1 คน สำหรับในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 90 ครั้ง หรือ เฉลี่ยวันละ 13 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 95 คนหรือเฉลี่ยวันละ 14 คน มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 6 คน หรือเฉลี่ยวันละ 1 คน จากข้อมูลดังกล่าว พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลทั้งสองใกล้เคียงกัน (ภาคผนวก ตารางที่ 2)

(2) อายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า ช่วงอายุที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือช่วงอายุ 30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.43 รองลงมาคือช่วงอายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.64 และช่วงอายุ 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.30 ตามลำดับ สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 พบว่า ช่วงอายุที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือช่วงอายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.41 รองลงมาคือช่วงอายุ 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 16 และช่วงอายุ 1-14 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.33 ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าว (ภาคผนวก ตารางที่ 3)

(3) สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 20.77 และ 19.57 ตามลำดับ รองลงมาคือเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 14.35 และ 15.96 ตามลำดับ และขับรถเร็วเกินกำหนด คิดเป็นร้อยละ 6.86 และ 6.17 ตามลำดับ (ภาคผนวก ตารางที่ 4)

(4) พุทธกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า พุทธกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 45.82 และ 42.90 ตามลำดับ รองลงมาคือเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 16.74 และ 17.37 ตามลำดับ และมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 5.83 และ 8.20 ตามลำดับ (ภาคผนวก ตารางที่ 5)

(5) ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถมอเตอร์ไซด์ คิดเป็นร้อยละ 85.22 และ 84.39 ตามลำดับ รองลงมาคือ รถบัส คิดเป็นร้อยละ 5.25 และ 6.17 ตามลำดับ และรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 5.18 และ 3.83 ตามลำดับ (ภาคผนวก ตารางที่ 6)

(6) ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือถนนกรมทางหลวง คิดเป็นร้อยละ 38.14 รองลงมาคือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 31.63 และถนนกรมทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ 12.59 ตามลำดับ สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 พบว่า ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 37.36 รองลงมาคือ ถนนกรมทางหลวง คิดเป็นร้อยละ 28.57 และถนนกรมทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ 11.24 ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าว พบว่า ถนนใน อบต./หมู่บ้าน เป็นประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลทั้งสอง (ภาคผนวก ตารางที่ 7)

(7) ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางตรง คิดเป็นร้อยละ 62.33 รองลงมาคือ ทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 14.47 และทางแยก คิดเป็นร้อยละ 10.28 ตามลำดับ สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 พบว่า ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางตรง คิดเป็นร้อยละ 63.02 รองลงมาคือ ทางแยก คิดเป็นร้อยละ 10.25 และทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 7.85 ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าว พบว่า ทางตรง เป็นประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลทั้งสอง (ภาคผนวก ตารางที่ 8)

(8) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 26.27 รองลงมาคือ ช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. คิดเป็นร้อยละ 20.23 และช่วงเวลา 12.01 - 16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 18.65 ตามลำดับ สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 25.29 รองลงมาคือ ช่วงเวลา 12.01 - 16.00 น. คิดเป็นร้อยละ 21.59

และช่วงเวลา 08.01 - 12.00 น. ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าว พบว่า ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. เป็นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในช่วงเทศกาลทั้งสอง (ภาคผนวก ตารางที่ 9)

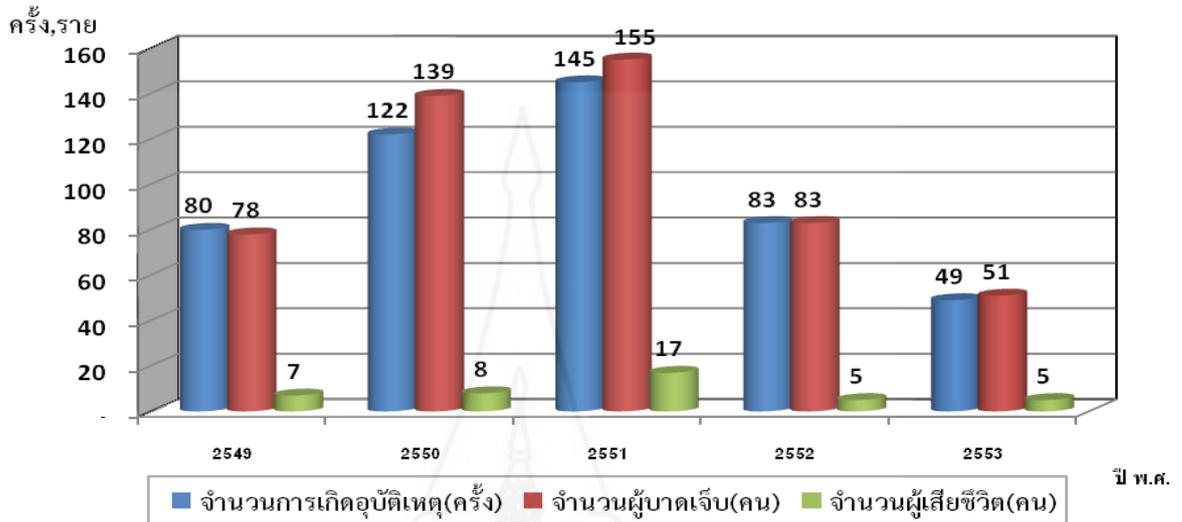
(9) ข้อมูลการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ (3ม 2ข 1ร) ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 พบว่า ร้อยละผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีตามมาตรการ (3ม 2ข 1ร) สูงสุดคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 31.59 รองลงมาคือ ไม่มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 29.99 และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 13.76 ตามลำดับ สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 พบว่า ร้อยละผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีตามมาตรการ (3ม 2ข 1ร) สูงสุดคือ ไม่มีใบขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 34.92 รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 31.18 และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 14.25 ตามลำดับ จากข้อมูลดังกล่าว พบว่า ไม่มีใบขับขี่ เป็นมาตรการที่มีผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีสูงสุดในช่วงเทศกาลทั้งสอง (ภาคผนวก ตารางที่ 10)

ตารางที่ 4.1 สภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2553 ของจังหวัดนครปฐม จำแนกตามประเภทและลำดับที่ของการเกิดอุบัติเหตุ

ประเภทสภาพทั่วไปของการเกิดอุบัติเหตุ	ลำดับที่ของการเกิดอุบัติเหตุ				
	1	2	3	4	5
1. ช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ	15-19 ปี	20-24 ปี	30-39 ปี	1-14 ปี	25-29 ปี
2. สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	มอเตอร์ไซด์ ไม่ปลอดภัย	เมาสูรา	ขับรถเร็ว เกินกำหนด	ตัดหน้ากระชั้นชิด	ไม่มีใบขับขี่
3. พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	ไม่สวมหมวกนิรภัย	เมาสูรา	มอเตอร์ไซด์ ไม่ปลอดภัย	ไม่มีใบขับขี่	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
4. ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	รถมอเตอร์ไซด์	รถปิคอัพ	รถเก๋ง/รถแท็กซี่	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	รถตู้
5. ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ	ถนนในอบค./หมู่บ้าน	ถนนกรมทางหลวง	ถนนกรมทางหลวง ชนบท	ถนนในเมือง (เทศบาล)	
6. ประเภทจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ	ทางตรง	ทางโค้ง	ทางแยก		
7. ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ	16.01-20.00 น.	12.01-16.00 น.	08.01-12.00 น.	20.01-00.00 น.	00.01-04.00 น.
9. การกระทำผิดและถูกดำเนินคดีใน มาตรการ 3ม 2ข 1ร	ไม่มีใบขับขี่	ไม่สวมหมวกนิรภัย	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	มอเตอร์ไซด์ ไม่ปลอดภัย	เมาสูรา

หมายเหตุ : รวบรวม โดยผู้วิจัย

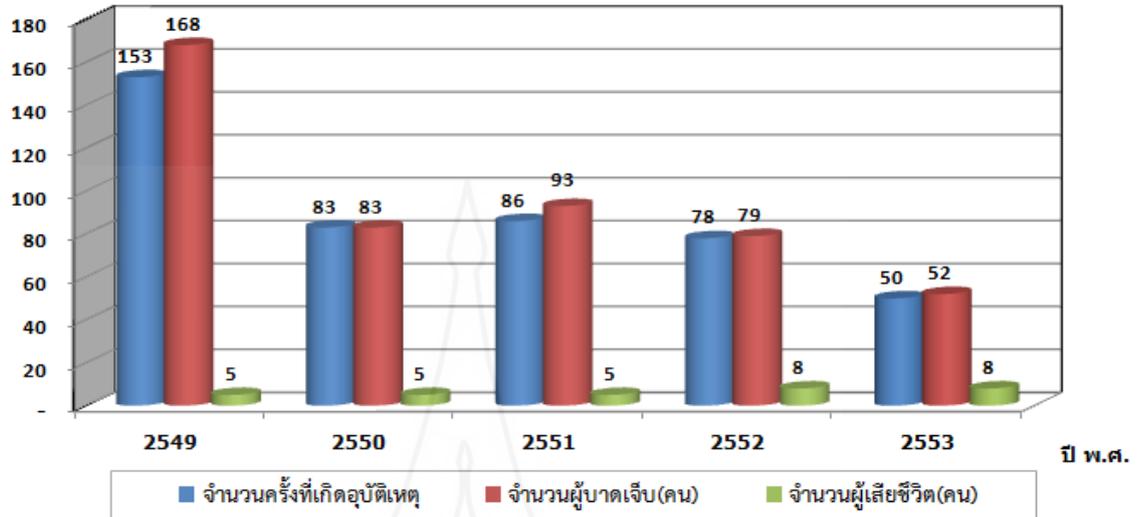
สำหรับการศึกษาสภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลนั้น จากผลการศึกษา พบว่า มีประเด็นสำคัญที่น่าสนใจ ผู้วิจัยจึงขอนำเสนอผลการวิเคราะห์และจัดทำรูปแบบการนำเสนอเป็นกราฟเปรียบเทียบในแต่ละปี รายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 4.1 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

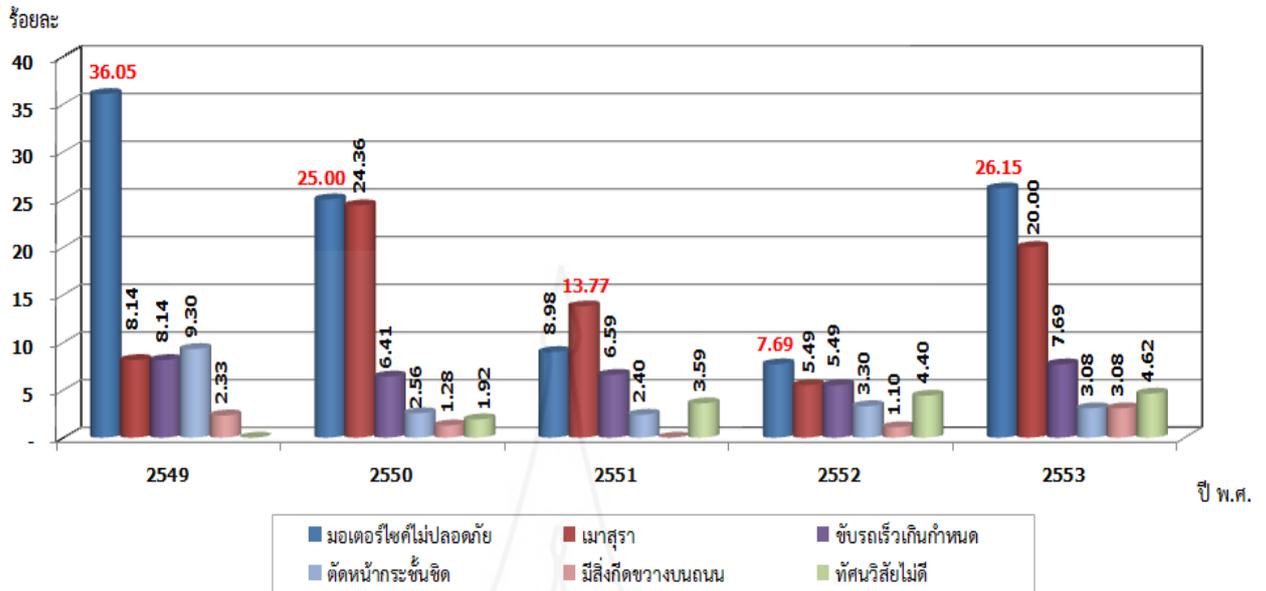
จากภาพที่ 4.1 พบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2551 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. 2550 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 52.50 และในปี พ.ศ. 2551 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 18.85 เช่นเดียวกันในปี พ.ศ. 2550 จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 14.29 และ 78.21 ตามลำดับ และในปี พ.ศ. 2551 จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 112.50 และ 11.51 ตามลำดับ ต่อมาในปี พ.ศ. 2551-2553 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. 2552 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 42.76 และ 46.45 ตามลำดับ และในปี พ.ศ. 2553 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 40.96 และ 38.55 ตามลำดับ สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2552 มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 70.59 และมีจำนวนเท่าเดิมในปี พ.ศ. 2553

ครั้ง,ราย



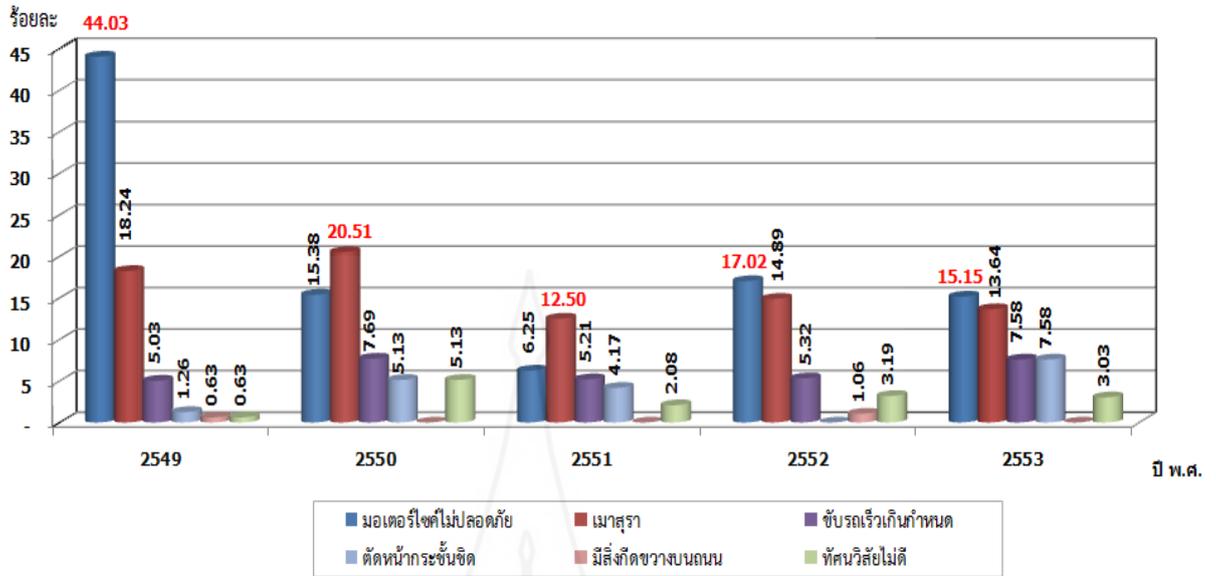
ภาพที่ 4.2 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.2 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2550 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บ มีแนวโน้มลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี พ.ศ. 2550 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 45.75 และ 50.60 ตามลำดับ แต่ในปี พ.ศ. 2551 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บกลับมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 3.61 และ 12.05 ตามลำดับ หลังจากนั้น ปี พ.ศ. 2551-2553 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2552 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 9.30 และ 15.05 ตามลำดับ และในปี พ.ศ. 2553 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 35.90 และ 34.18 ตามลำดับ สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตมีจำนวนเท่าเดิมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2551 ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 จำนวนผู้เสียชีวิตกลับมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 60 และมีจำนวนเท่าเดิมในปี พ.ศ. 2553



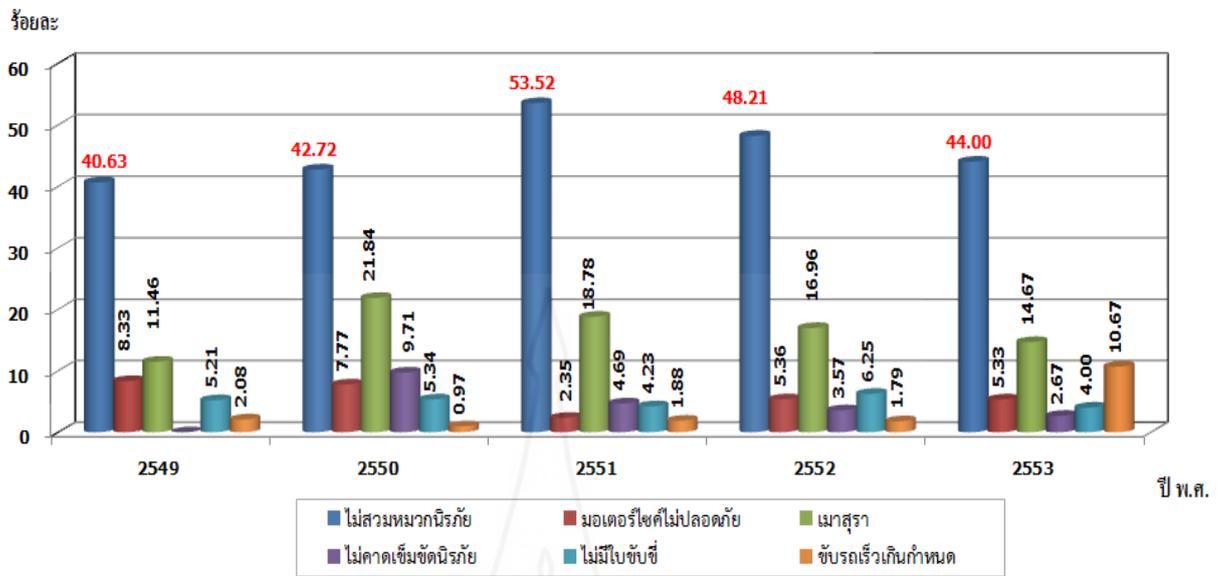
ภาพที่ 4.3 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2550 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ เมาสุรา แต่ในปี พ.ศ. 2551 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ เมาสุรา รองลงมาคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย มีสัดส่วนลดลงคิดเป็นร้อยละ 16.02 หลังจากนั้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2552-2553 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ เมาสุรา ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยและเมาสุราต่างก็มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 18.46 และ 14.51 ตามลำดับ



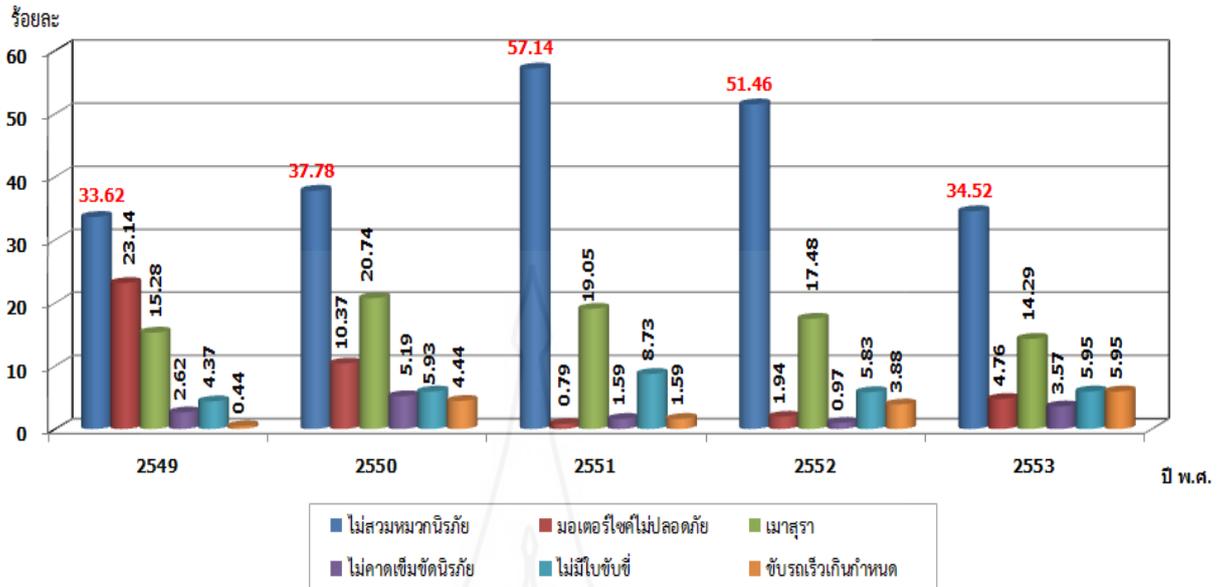
ภาพที่ 4.4 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.4 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ แมสสุรา แต่ในปี พ.ศ. 2550-51 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ แมสสุรา รองลงมาคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย และแมสสุราต่างก็มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 9.13 และ 8.01 ตามลำดับ ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ แมสสุรา ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยและแมสสุราต่างก็มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 10.77 และ 2.39 ตามลำดับ เช่นเดียวกับในปี พ.ศ. 2553 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ แมสสุรา แต่สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยและแมสสุรา มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 1.84 และ 1.25 ตามลำดับ



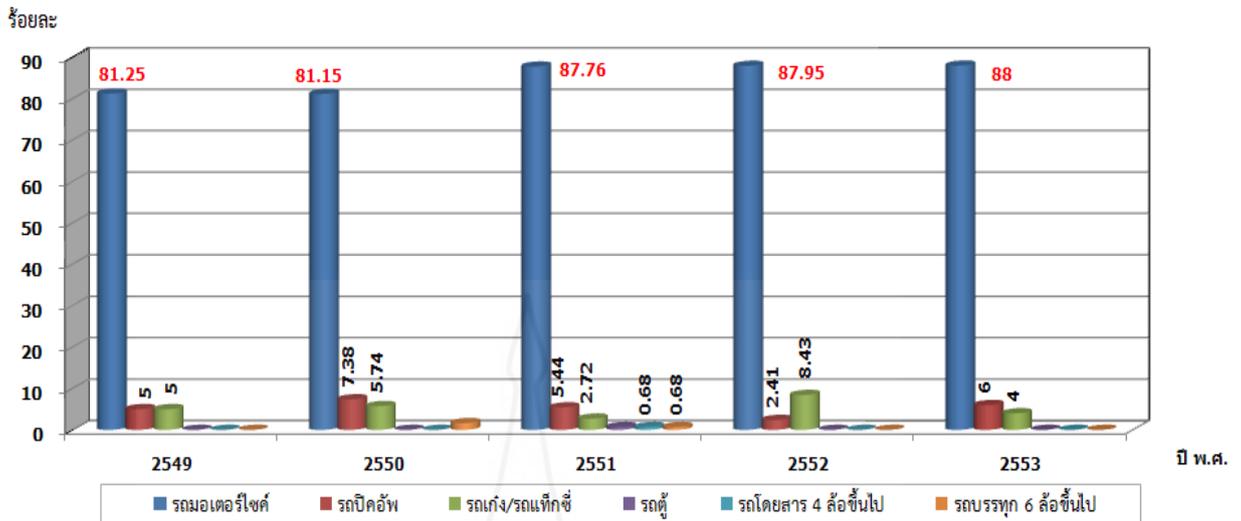
ภาพที่ 4.5 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ (3ม 2ข 1ร) ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาคือ เมาสูรา ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2551 โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2551 พฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 10.80 หลังจากปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา พฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย กลับมีแนวโน้มลดลงอย่างเห็นได้ชัด คือ ในปี พ.ศ. 2553 มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 9.52



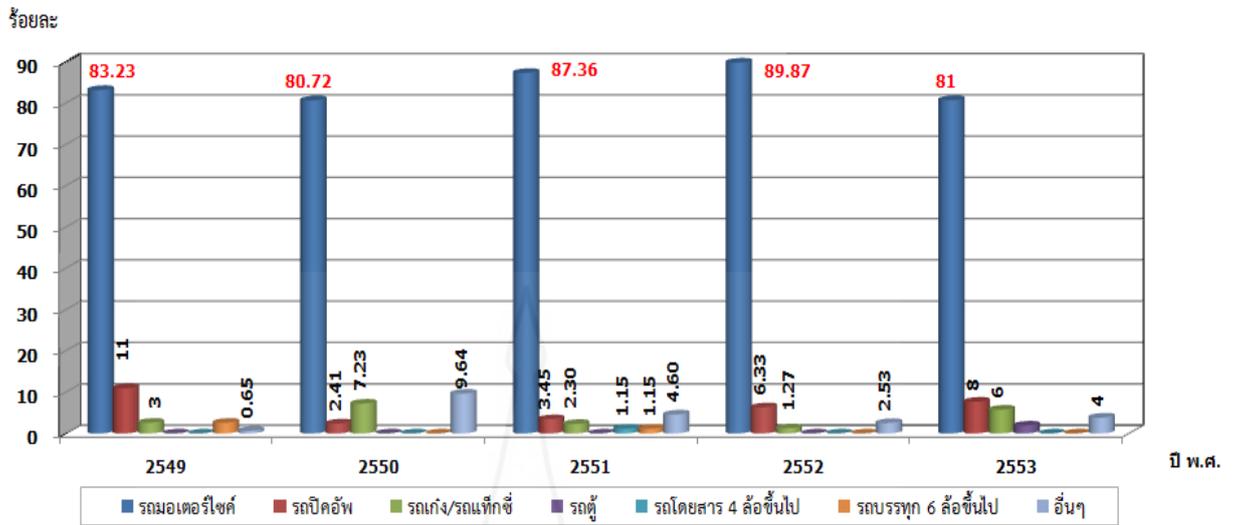
ภาพที่ 4.6 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ (3ม 2ข 1ร) ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.6 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาคือ เมาสูรา ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549-2551 โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2551 พฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 23.52 หลังจากปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา พฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย กลับมีแนวโน้มลดลงอย่างเห็นได้ชัด คือ ในปี พ.ศ. 2553 มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 22.62



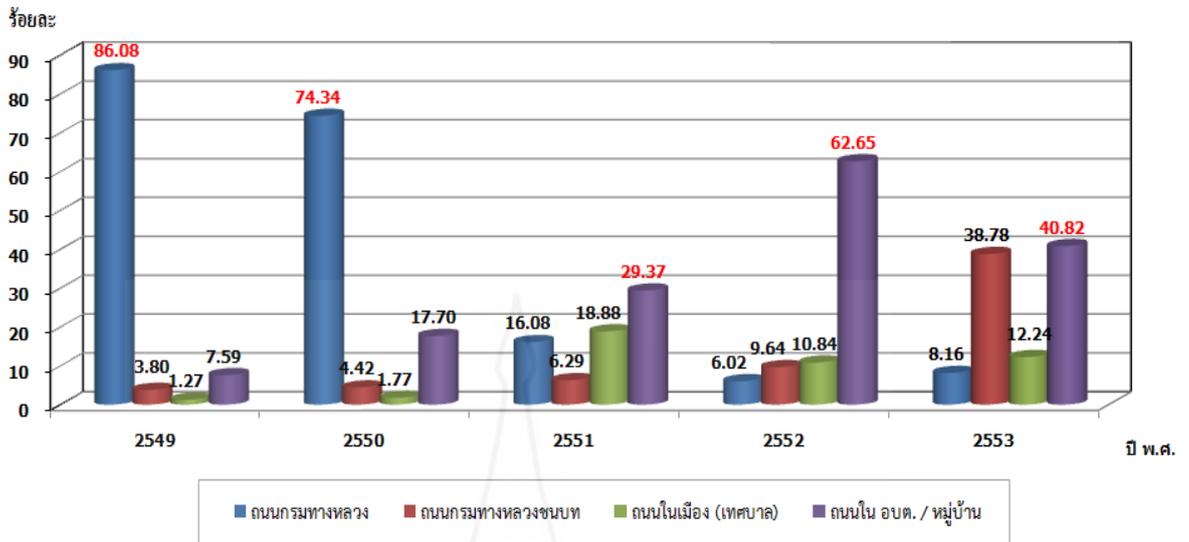
ภาพที่ 4.7 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะ ที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.7 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถมอเตอร์ไซด์ รองลงมาคือ รถบัส โดยในปี พ.ศ. 2550 อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ มีสัดส่วนลดลงเล็กน้อย ต่อมาในปี พ.ศ. 2551 กลับมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นอีกเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.61 หลังจากปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยในปี พ.ศ. 2553 มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.85



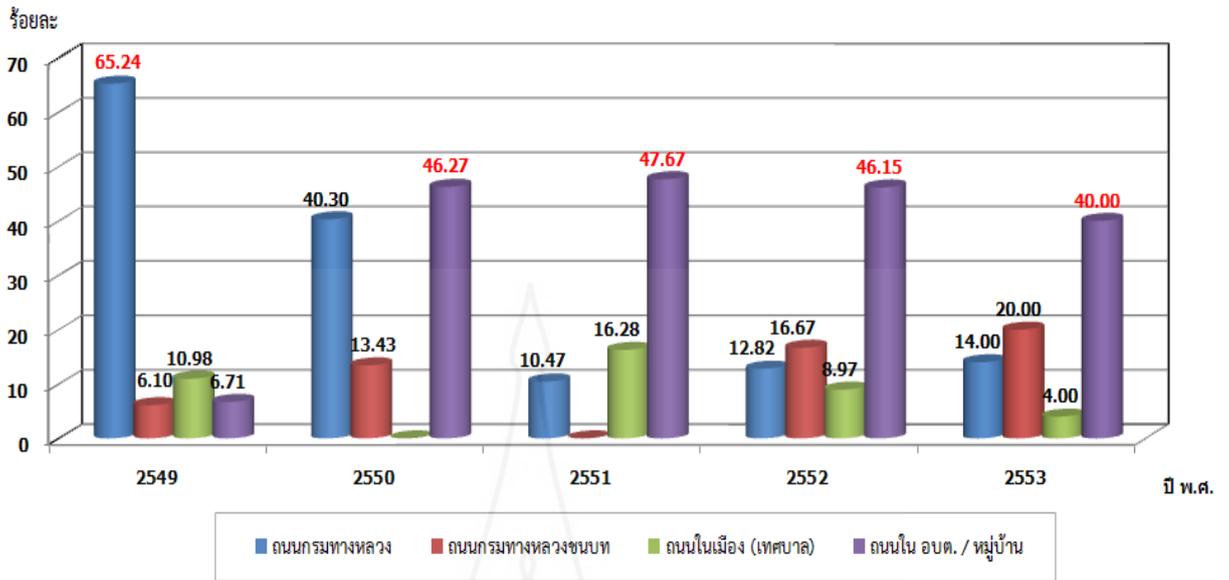
ภาพที่ 4.8 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.8 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถมอเตอร์ไซด์ รองลงมาคือ รถบัส โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ มีสัดส่วนลดลงในปี พ.ศ. 2550 และกลับมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2551-2552 ต่อมาในปี พ.ศ. 2553 อุบัติเหตุที่เกิดจากรถมอเตอร์ไซด์ กลับมีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 6.36



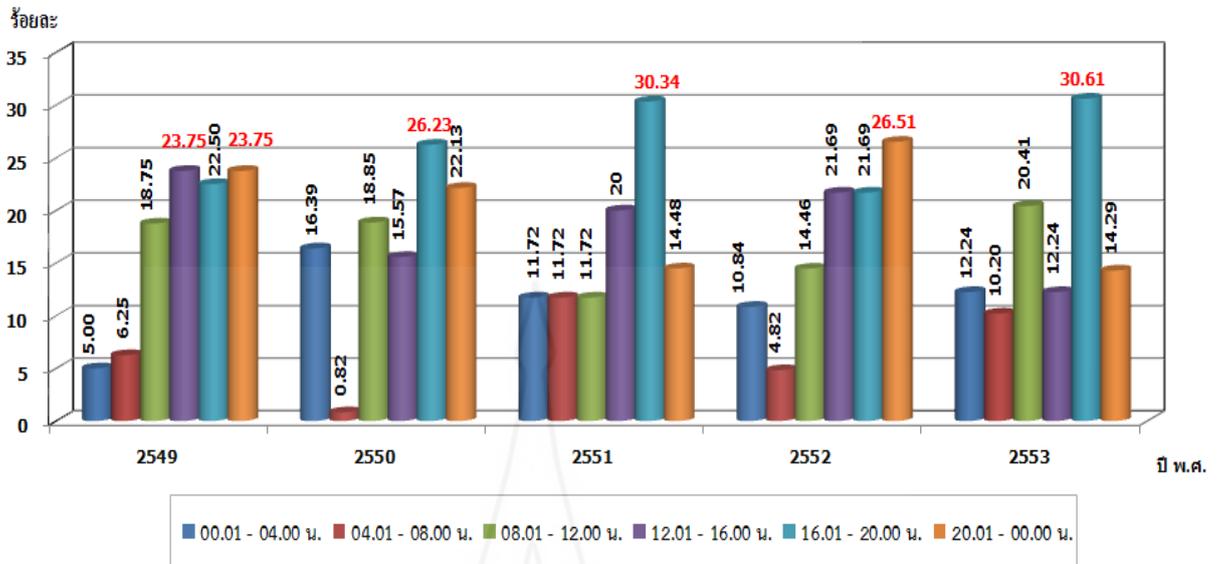
ภาพที่ 4.9 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.9 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549 และ 2550 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนทางหลวง รองลงมาคือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน โดยในปี พ.ศ. 2550 อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนกรมทางหลวง มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 11.74 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน กลับมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 10.11 ต่อมาในปี พ.ศ. 2551 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนในเมือง (เทศบาล) โดยที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน และถนนในเมือง (เทศบาล) มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 11.67 และ 17.11 ตามลำดับ เช่นเดียวกันในปี พ.ศ. 2552 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนในเมือง (เทศบาล) โดยที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 33.28 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนกรมทางหลวง มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 8.04 และในปี พ.ศ. 2553 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือถนนใน อบต./หมู่บ้าน (ร้อยละ 40.82) รองลงมาคือ ถนนกรมทางหลวงชนบท (ร้อยละ 38.78) และถนนในเมือง (เทศบาล) (ร้อยละ 12.24) ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2553 อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน มีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 21.83 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนกรมทางหลวงชนบท กลับมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 29.14



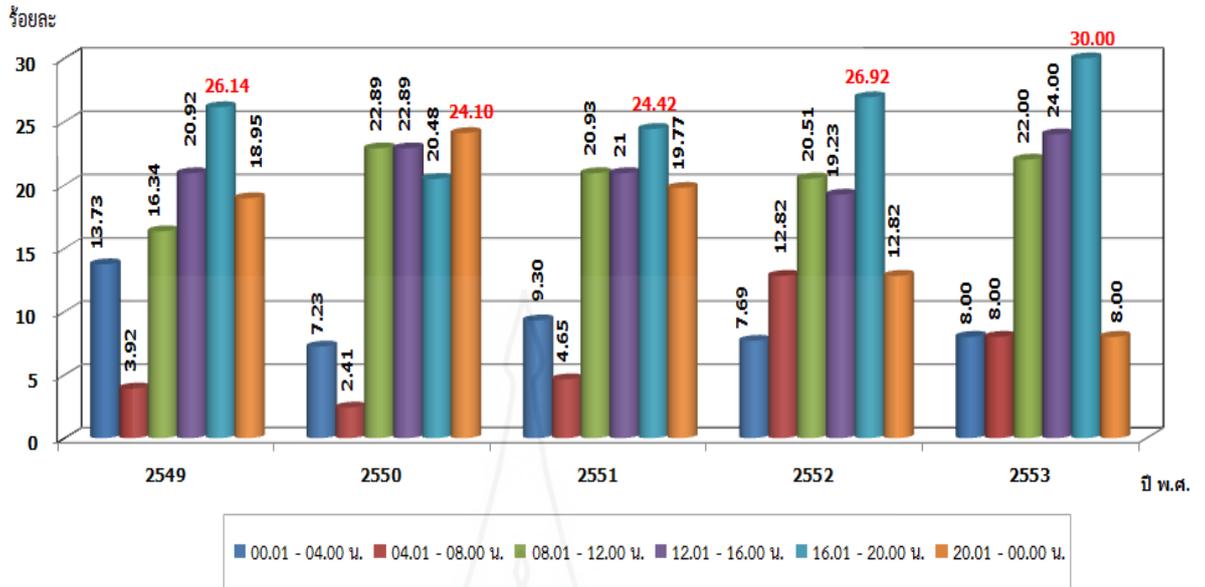
ภาพที่ 4.10 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.10 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนทางหลวง รองลงมาคือ ถนนในเมือง (เทศบาล) ในปี พ.ศ. 2550 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนในอบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนกรมทางหลวง โดยอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนกรมทางหลวง มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 24.94 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนในอบต./หมู่บ้าน มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 39.56 ต่อมาในปี พ.ศ. 2551 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนในอบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนในเมือง (เทศบาล) และถนนกรมทางหลวง ตามลำดับ โดยอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนในอบต./หมู่บ้าน มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในขณะที่ถนนกรมทางหลวง มีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 29.83 และในระหว่างปี พ.ศ. 2551-2553 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ถนนในอบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนกรมทางหลวงชนบท และถนนกรมทางหลวง ตามลำดับ โดยอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนในอบต./หมู่บ้าน มีสัดส่วนลดลงเล็กน้อยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2553 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดบนถนนกรมทางหลวง และถนนกรมทางหลวงชนบท กลับมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วงเวลาเดียวกัน



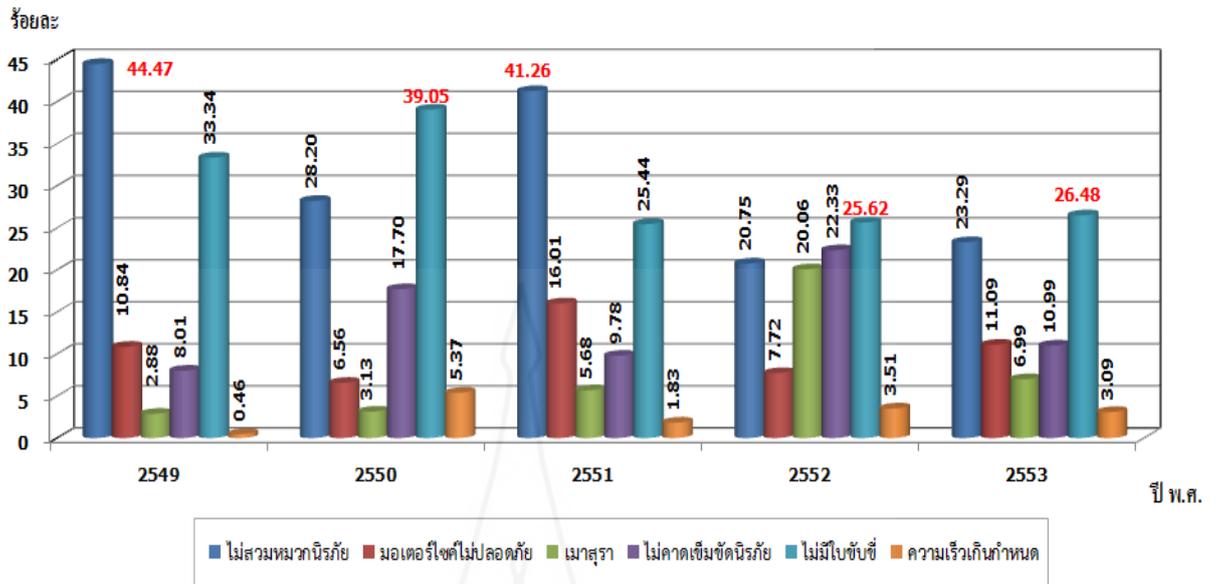
ภาพที่ 4.11 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามประเภทช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.11 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2551 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. รองลงมาคือ ช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. โดยในปี พ.ศ. 2551 อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 16.01-20.00 น. มีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 7.84 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 9.27 ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. รองลงมาคือ ช่วงเวลา 16.01- 20.00 น. และช่วงเวลา 12.01 - 16.00 น. ตามลำดับ โดยอุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. มีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 12.03 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 16.01- 20.00 น. มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 8.65 และในปี พ.ศ. 2553 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16.01- 20.00 น. รองลงมาคือ ช่วงเวลา 08.01 - 12.00 น. และช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. ตามลำดับ โดยอุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. มีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 12.22 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 16.01- 20.00 น. มีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นร้อยละ 8.92



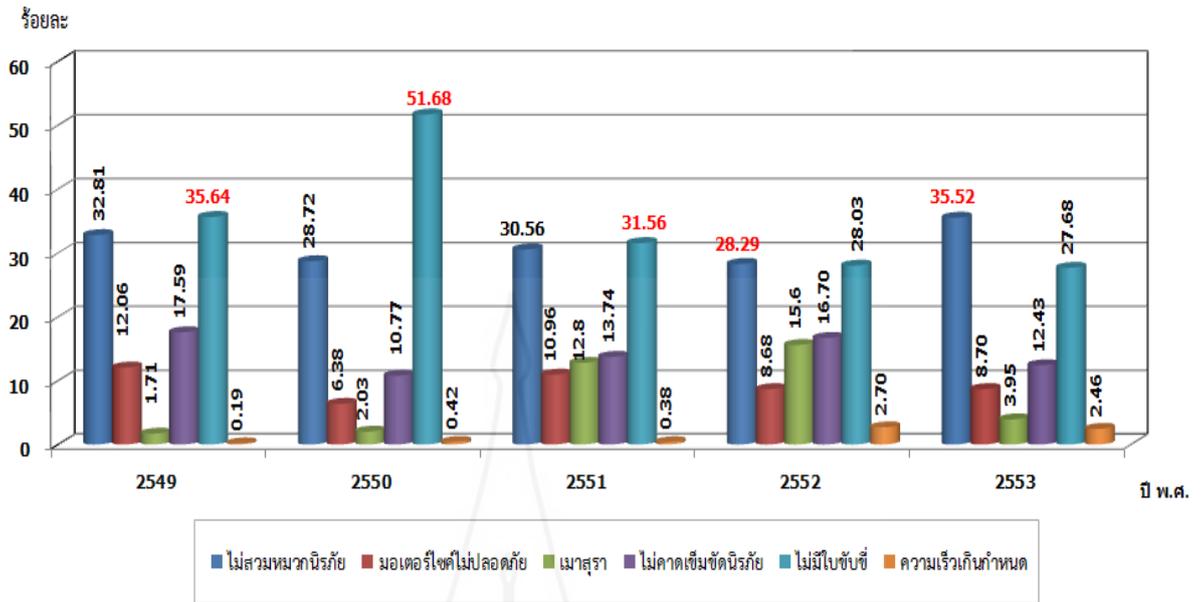
ภาพที่ 4.12 แสดงร้อยละผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน จำแนกตามประเภทช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.12 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16.01- 20.00 น. รองลงมาคือ ช่วงเวลา 12.01 - 16.00 น. และช่วงเวลา 08.01 - 12.00 น. ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2550 อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 16.01-20.00 น. มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 5.66 และกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2550-2553 โดยในปี พ.ศ. 2553 อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 16.01-20.00 น. มีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 9.52 ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. มีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 5.15 และกลับลดลงในปี พ.ศ. 2551-2553 โดยในปี พ.ศ. 2553 อุบัติเหตุที่เกิดในช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. มีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 16.1



ภาพที่ 4.13 แสดงร้อยละผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ ตามข้อมูลการบังคับใช้กฎหมาย (3ม 2ข 1ร) ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.13 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 มาตรการตามข้อมูลการบังคับใช้กฎหมาย (3ม 2ข 1ร) ที่มีผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีสูงสุด คือ ไม่มีใบขับขี่ รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2550 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่มีใบขับขี่ มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 5.71 และกลับมีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดในปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 13.61 ต่อมาในปี พ.ศ. 2552-2553 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่มีใบขับขี่ มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อยสำหรับผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนลดลงและเพิ่มขึ้นสลับกันไป คือ ในปี พ.ศ. 2550 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 16.27 และกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2551 โดยในปี พ.ศ. 2551 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 13.06 ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 20.51 และกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2553



ภาพที่ 4.14 แสดงร้อยละผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ ตามข้อมูลการบังคับใช้กฎหมาย (3ม 2ข 1ร) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549-2553 จังหวัดนครปฐม

จากภาพที่ 4.14 พบว่า ในปี พ.ศ. 2549-2553 มาตรการตามข้อมูลการบังคับใช้กฎหมาย (3ม 2ข 1ร) ที่มีผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีสูงสุด คือ ไม่มีใบขับขี่ รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ตามลำดับ โดยในปี พ.ศ. 2550 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่มีใบขับขี่ มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 16.04 และกลับมีสัดส่วนลดลงอย่างเห็นได้ชัดในปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 20.12 และลดลงอีกเล็กน้อยในปี พ.ศ. 2552-2553 สำหรับผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนลดลงและเพิ่มขึ้นสลับกันไป คือ ในปี พ.ศ. 2550 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 คิดเป็นร้อยละ 4.09 และกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2551 โดยในปี พ.ศ. 2551 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2550 คิดเป็นร้อยละ 1.84 ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 ผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีสัดส่วนลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 คิดเป็นร้อยละ 2.27 และกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกในปี พ.ศ. 2553 คิดเป็นร้อยละ 7.23

2. ผลการศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดนครปฐม

ผู้วิจัยได้แบ่งความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็น 3 กลุ่มใหญ่ด้วยกันประกอบด้วยกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย และกลุ่มความสูญเสียทั่วไป การวิเคราะห์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำข้อมูลในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี 2553 ของจังหวัดนครปฐม มาใช้ในการศึกษา โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต (ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ) และความสูญเสียด้านจิตใจ

1.1 ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล วิธีการประเมินความสูญเสียค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พิจารณาเฉพาะค่ารักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลที่รักษาตัวอยู่ในโรงพยาบาล (admit) เท่านั้น โดยผู้วิจัยได้นำข้อมูลค่ารักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลทั้งสอง ตั้งแต่คนที่ 1 ถึงคนที่ 102 มาหาผลรวม เพื่อคำนวณหาความสูญเสียที่เกิดขึ้น (ภาคผนวกตารางที่ 14) โดยมีสมการที่ใช้คำนวณดังนี้

$$Y = \sum_{i=1}^n Y_i$$

โดยที่ Y คือ ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลซึ่งเป็นผู้ป่วยในทั้งหมด

n คือ จำนวนผู้ป่วยในทั้งหมด (102 ราย)

Y_i คือ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาล ซึ่งเป็นผู้ป่วยคนที่ i ($i = 1, 2, 3, 4, \dots, 102$)

(โดยที่ Y_1 เป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนคนที่ 1 เท่ากับ 17,013 บาท + Y_2 เป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนคนที่ 2 เท่ากับ 14,814 บาท + Y_3 เป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนคนที่ 3 เท่ากับ 24,702 บาท + + Y_{102} เป็นค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนคนที่ 102 เท่ากับ 31,900 บาท)

แทนค่าลงในสมการดังกล่าว จะได้ $Y = 17,013_1 + 14,814_2 + 24,702_3 + \dots + 31,900_{102}$

ดังนั้น ค่า Y คือ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 1,540,405 บาท หรือ 15,102 บาทต่อราย

1.2 ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งความสูญเสียออกเป็น 2 ส่วนคือในส่วนของความสูญเสียจากการขาดของผู้เสียชีวิต และความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ

1.2.1 ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต เป็นความสูญเสียที่เกิดจากการขาดงานของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนน สมมติว่าถ้าหากบุคคลเหล่านั้นไม่ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนจนถึงกับเสียชีวิต พวกเขาเหล่านั้นจะทำงานหาเลี้ยงชีพก่อให้เกิดรายได้จนถึงเกษียณอายุต่อไป มูลค่าการสูญเสียผลผลิตของเพศชายที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2553 หาได้จากการแทนค่าต่างๆ ลงในสมการ ดังนี้ (ภาคผนวกตารางที่ 15)

$$P_k = D_k \left[\sum_{i=1}^e Y_{di} (1+r)^{-1} \right]$$

โดยที่ P_k คือ มูลค่าปัจจุบันของผลผลิตในอนาคตของผู้เสียชีวิต แต่ละกลุ่มอายุที่

k ; ($k = 1, 2, 3, \dots, n$)

D_k คือ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาล

กลุ่มอายุที่ k ; ($k = 1, 2, 3, \dots, n$)

Y_{di} คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อคน (GPP Per Capita) ของปีที่ i

i ; ($i = 1, 2, 3, \dots, e$)

e คือ อายุขัยของการทำงานเฉลี่ย (ปี)

i คือ ระยะเวลาคิดเป็นปี; ($i = 0$ คือปีที่ตาย)

r คือ อัตราคิดลด (Discount rate)

แทนค่าลงในสมการดังกล่าว จะได้

$$P_2 = 3 \left[\frac{158,476}{(1+0.07)} + \frac{165,808}{(1+0.07)^2} + \frac{173,141}{(1+0.07)^3} + \dots + \frac{491,087}{(1+0.07)^{46.556}} \right] = 10,198,989 \text{ บาท}$$

$$P_3 = 1 \left[\frac{158,476}{(1+0.07)} + \frac{165,808}{(1+0.07)^2} + \frac{173,141}{(1+0.07)^3} + \dots + \frac{481,223}{(1+0.07)^{45.011}} \right] = 3,356,871 \text{ บาท}$$

$$P_4 = 4 \left[\frac{158,476}{(1+0.07)} + \frac{165,808}{(1+0.07)^2} + \frac{173,141}{(1+0.07)^3} + \dots + \frac{453,494}{(1+0.07)^{41.156}} \right] = 13,142,552 \text{ บาท}$$

$$P_7 = 2 \left[\frac{158,476}{(1+0.07)} + \frac{165,808}{(1+0.07)^2} + \frac{173,141}{(1+0.07)^3} + \dots + \frac{347,388}{(1+0.07)^{26.866}} \right] = 5,400,573 \text{ บาท}$$

$$P_8 = 2 \left[\frac{158,476}{(1+0.07)} + \frac{165,808}{(1+0.07)^2} + \frac{173,141}{(1+0.07)^3} + \dots + \frac{280,273}{(1+0.07)^{17.276}} \right] = 4,011,931 \text{ บาท}$$

$$P_9 = 1 \left[\frac{158,476}{(1+0.07)} + \frac{165,808}{(1+0.07)^2} + \frac{173,141}{(1+0.07)^3} + \dots + \frac{212,321}{(1+0.07)^{8.096}} \right] = 1,084,740 \text{ บาท}$$

แทนค่า P_2, P_3, P_4, P_7, P_8 และ P_9 ลงในสมการด้านล่าง

$$P = \sum_{i=1}^9 P_i$$

ดังนั้น ค่า P_i คือ มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เท่ากับ 37,195,655 บาท หรือ 2,861,204 บาทต่อคน

1.2.2 ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ เป็นความสูญเสียที่เกิดจากการหยุดพักรักษาตัวชั่วคราวของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ซึ่งการขาดงานดังกล่าวก่อให้เกิดการสูญเสียผลผลิตชั่วคราว โดยความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บจะแตกต่างกันไปตามระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่ผู้บาดเจ็บได้รับ การประสบอุบัติเหตุย่อมก่อให้เกิดการสูญเสียวันทำงาน ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ 1. วันทำงานที่สูญเสียจริง (Day lost) เนื่องจากต้องหยุดพักรักษาตัว เพราะประสบอันตรายจนไม่สามารถทำงานได้ชั่วระยะเวลาหนึ่ง โดยนับวันทำงานที่สูญเสียตั้งแต่วันที่ถัดจากวันประสบอันตรายถึงวันก่อนกลับเข้าทำงานหนึ่งวัน 2. วันทำงานที่สูญเสียในอนาคต (Days charged) เป็นการคำนวณวันทำงานที่สูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากผู้ประสบอันตรายต้องสูญเสียอวัยวะส่วนหนึ่ง หรือพิการ หรือตาย ทำให้ความสามารถในการทำงานสูญเสียไปโดยไม่รวมถึงวันทำงานที่เสียไป เนื่องจากประสบอันตราย

จากการสำรวจข้อมูลของผู้วิจัยในโรงพยาบาลต่างๆ พบว่า การเก็บรวบรวมข้อมูลมีข้อจำกัด เนื่องจากโรงพยาบาลไม่สามารถเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับลักษณะความรุนแรงของอุบัติเหตุของผู้บาดเจ็บแต่ละรายได้ทั้งหมด ทำให้ไม่ทราบถึงระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บและไม่สามารถแบ่งแยกลักษณะความรุนแรงของผู้บาดเจ็บได้ แต่ข้อมูลที่สามารถหาได้คือจำนวนวันพักรักษาตัวในโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บ สำหรับจำนวนวันที่สูญเสียจริงเนื่องจากต้องหยุดงานจากข้อมูลของโรงพยาบาล ผู้วิจัยไม่สามารถหาได้โดยตรง เนื่องจากไม่มีการเก็บข้อมูลเป็นรายบุคคล ผู้วิจัยจึงได้อ้างอิงจากผลการศึกษาของ วรรณภา สุมิตรณะ (2539) กล่าวคือ จำนวนวันพักฟื้นภายหลังจากออกจากโรงพยาบาลมีค่าเท่ากับจำนวนวันพักรักษาตัวในโรงพยาบาล โดยกำหนดให้จำนวนวันที่สูญเสียจริงทั้งหมดเป็นสองเท่าของจำนวนวันที่เข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ซึ่งจากการเก็บข้อมูลพบว่า จำนวนวันพักรักษาตัวในโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บ

เท่ากับ 4.3 วันต่อราย ดังนั้น จำนวนวันที่สูญเสียจริงจึงเท่ากับ 8.7 วันต่อราย ส่วนจำนวนวันที่สูญเสียในอนาคตของผู้บาดเจ็บ ผู้วิจัยไม่ได้มีการติดตามผลของผู้บาดเจ็บที่ประสบอุบัติเหตุจนพิการหรือทุพพลภาพ จึงกำหนดให้วันทำงานที่สูญเสียในอนาคตเท่ากับศูนย์

การประเมินความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาล มีสมการที่ใช้ในการคำนวณดังนี้

$$L = I \times Y_d \left(\frac{d_1 + d_2}{n} \right)$$

โดยที่ L คือ มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาล

I คือ จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนน (102 ราย)

Y_d คือ ผลกระทบมวลรวมต่อคนต่อปีหลังจากหักภาษีแล้ว ของผู้บาดเจ็บ (ปี พ.ศ. 2553) เท่ากับ 158,476 บาท

d_1 คือ จำนวนวันที่สูญเสียจริง (จำนวนวันพักรักษาตัวในโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บ เท่ากับ 8.7 วัน)

d_2 คือ จำนวนวันที่สูญเสียในอนาคต (จำนวนวันที่สูญเสียไปหลังประสบอันตราย เท่ากับ 0 วัน)

n คือ จำนวนวันทำงานเต็มที่ใน 1 ปี (365 วัน)

แทนค่าต่างๆ ลงในสมการ

$$L = 102 \times 158,476 \left(\frac{8.7}{365} \right) = 385,291 \text{ บาท}$$

ดังนั้น มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2553 จำนวน 102 ราย มีมูลค่ารวมทั้งหมด 385,291 บาทหรือ 3,777 บาทต่อราย

1.3 ความสูญเสียด้านจิตใจ เป็นความสูญเสียที่สะท้อนถึงความเสียใจ โศกเศร้าและทนทุกข์ทรมานกับสิ่งที่เกิดขึ้นตามมาหลังจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุเอง ญาติพี่น้องครอบครัวของผู้ประสบอุบัติเหตุ สำหรับการประเมินความสูญเสียด้านจิตใจนี้ ผู้วิจัยใช้หลักการคำนวณโดยอ้างอิงจาก Transport Research Laboratory (TRL) โดยมีสมการในการคำนวณดังนี้

$$P_1 = 20\% \times K_1 \quad \text{และ} \quad P_2 = 50\% \times K_2$$

โดยที่ P_1 คือ ความสูญเสียด้านจิตใจกรณีเสียชีวิต
 K_1 คือ ค่าใช้จ่ายในการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดกรณีเสียชีวิต
 P_2 คือ ความสูญเสียด้านจิตใจกรณีบาดเจ็บ
 K_2 คือ ค่าใช้จ่ายในการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมดกรณีบาดเจ็บ

แทนค่าต่างๆ ลงในสมการ; $P_1 = 20\% \times 37,195,655$ และ $P_2 = 50\% \times 385,291$

ดังนั้น ค่า P_1 , P_2 คือ มูลค่าความสูญเสียด้านจิตใจทั้งหมดในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนเท่ากับ 7,631,776 บาท โดยที่ความสูญเสียด้านจิตใจกรณีเสียชีวิตเท่ากับ 7,439,131 บาท และความสูญเสียด้านจิตใจกรณีบาดเจ็บเท่ากับ 192,645 บาท

2. กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย และค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย

2.1 ค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย โดยทั่วไปแล้วความเสียหายของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ประเภทของยานพาหนะและชนิด (ยี่ห้อ) ของยานพาหนะ ซึ่งความสูญเสียที่เกิดขึ้น อาทิ ค่าซ่อมแซมยานพาหนะ ค่าเสียโอกาสในการใช้ยานพาหนะชั่วคราว และค่าเสื่อมราคา เป็นต้น ในการศึกษาครั้งนี้วิธีการประเมินความสูญเสียของยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุจะพิจารณาจากมูลค่าความเสียหายของยานพาหนะและทรัพย์สินที่ประสบอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ. 2553 จังหวัดนครปฐม โดยนำข้อมูลความเสียหายของยานพาหนะที่รวบรวมไว้แล้วของตำรวจจราจรจังหวัดนครปฐม (ภาคผนวก ตารางที่ 16) ในที่นี้สมมติให้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งย่อมก่อให้เกิดความสูญเสียต่อยานพาหนะ ซึ่งมีสมการในการคำนวณดังนี้

$$V_1 = P \times N$$

โดยที่ V_1 คือ มูลค่าความเสียหายจากยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด

P คือ อัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล; อัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล เท่ากับ 100 คูณกับจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล (99 ครั้ง)หารด้วยจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัด (623 ครั้ง)

N คือ มูลค่าความเสียหายจากยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุต่อปี เท่ากับ 12,906,500 บาท

แทนค่าลงในสมการดังกล่าว จะได้
$$V_1 = \left\{ 100 \times \frac{99}{623} \right\} \times 12,906,500$$

ดังนั้น ค่า V_1 คือ มูลค่าความเสียหายจากยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เท่ากับ 2,050,953 บาท หรือ 20,717 บาทต่อครั้ง

2.2 ค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย นอกเหนือจากความเสียหายของยานพาหนะที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนแล้ว ยังมีทรัพย์สินอื่นที่ได้รับความเสียหายรวมอยู่ด้วย ในการศึกษาครั้งนี้วิธีการประเมินความสูญเสียของทรัพย์สินอื่นที่ประสบอุบัติเหตุ

จะพิจารณาเฉพาะทรัพย์สินของทางราชการเท่านั้น โดยสมมติให้การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล แต่ครั้งก่อนให้เกิดความเสียหายของทรัพย์สินของทางราชการ ซึ่งผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจาก แขวงทางจังหวัดนครปฐมที่ได้มีการประเมินความสูญเสียของทรัพย์สินของทางราชการ ที่ได้รับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุไว้แล้ว นำมาหามูลค่าความเสียหายเฉลี่ยของทรัพย์สินของทางราชการต่อการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง (ภาคผนวก ตารางที่ 17) โดยมีสมการในคำนวณดังนี้

$$V_2 = R \times N$$

โดยที่ V_2 คือ มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินของทางราชการที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด

R คือ มูลค่าความเสียหายเฉลี่ยของทรัพย์สินของทางราชการต่อการเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้ง (48,109 บาท)

N คือ จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของทางราชการ

แทนค่าลงในสมการดังกล่าว จะได้ $V_2 = 48,109 \times 99$

ดังนั้น ค่า V_2 คือ มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินของทางราชการที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เท่ากับ 4,762,797 บาท

3. กลุ่มความสูญเสียทั่วไป ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจ

3.1 ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย เป็นต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยกรณียานพาหนะคันที่เอาประกันภัยเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งประกอบไปด้วยต้นทุนโดยตรง ได้แก่ 1) ต้นทุนค่าแรง เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุจราจรโดยพิจารณาจากค่าจ้างแรงงานที่เกิดขึ้นในแต่ละส่วนกระบวนการทำงานทั้งหมด อาทิ เงินเดือน ค่าตอบแทนสวัสดิการและอื่นๆ 2) ต้นทุนค่าวัสดุ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุจราจร อาทิ ค่าวัสดุอุปกรณ์สำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค ค่าบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ และรายจ่ายอื่นๆ และ 3) ต้นทุนค่าลงทุน ประกอบด้วย อาคารสำนักงาน ครุภัณฑ์สำนักงาน ยานพาหนะและส่วนประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุจราจร รวมถึงค่าเสื่อมราคาจากสัดส่วนการใช้งานที่เกี่ยวข้องอีกด้วย สำหรับในการศึกษาครั้งนี้วิธีการประเมินความสูญเสียจากค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย จะนำข้อมูลจำนวนยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล และจังหวัด มาใช้ในการคำนวณหาอัตราการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในช่วงเทศกาล ซึ่งข้อมูลจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลไม่สามารถหาข้อมูลได้โดยตรง เนื่องจากการเก็บข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังขาดการประสานงานกัน

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงหาข้อมูลทางอ้อม ซึ่งทำการหาจากอัตราการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะ จากจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ และนำข้อมูลค่าใช้จ่ายในการจัดการสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัยรายปีจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) มาประกอบ (ภาคผนวก ตารางที่ 18) โดยมีสมการในคำนวณดังนี้

$$T_1 = U \times N$$

โดยที่ T_1 คือ ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของบริษัทประกันภัยในช่วงเทศกาล

U คือ อัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล; อัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล เท่ากับ 100 คูณกับจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล (203 คัน)หารด้วยจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัด (1,280 คัน)

โดยที่จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลหาได้จากอัตราการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล เท่ากับ 100 คูณกับจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล (99 ครั้ง) หารด้วยจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัด (623 ครั้ง) คือ ร้อยละ 15.89 $((99/623)*100)$ ของการเกิดอุบัติเหตุต่อปี และจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัด เท่ากับ 1,280 คัน ดังนั้นจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลของจังหวัดนครปฐม เท่ากับ 203 คัน $((15.89/100)*1,280)$

N คือ ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของบริษัทประกันภัยในจังหวัด; ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของบริษัทประกันภัยในจังหวัด เท่ากับ อัตราการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในจังหวัด คูณกับค่าใช้จ่ายจากการจัดการของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ

อัตราการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในจังหวัด หาได้จากจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัด (1,280 คัน) หารด้วยจำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ (81,975 คัน) คูณกับ 100 เท่ากับ ร้อยละ 1.56% $((1,280/81,975)*100)$ และค่าใช้จ่ายจากการจัดการของบริษัทประกันภัยทั่วประเทศ เท่ากับ 1,398,606,000 บาท ดังนั้น ค่าใช้จ่าย จากการจัดการของบริษัทประกันภัยในจังหวัด เท่ากับ 21,838,557 บาท

แทนค่าลงในสมการดังกล่าว จะได้
$$T_1 = \left\{ 100 \times \frac{203}{1,280} \right\} \times 21,838,557$$

ดังนั้น ค่า T_1 คือ ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของบริษัทประกันภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ เท่ากับ 3,470,332 บาท หรือ 17,095 ต่อครั้ง

3.2 ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจ เป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานจัดการอุบัติเหตุจราจรทางถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางถนน ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนค่าแรง ต้นทุนค่าวัสดุ และต้นทุนค่าลงทุน การประเมินความสูญเสียจาก

ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจ พิจารณาจากจำนวนผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดี ตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ (3ม คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาสุรา มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย 2ข คือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ และ 1ร คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด) ซึ่งจัดอยู่ในประเภทไม่เป็นสำนวนคดี โดยกำหนดให้ทุกระดับความรุนแรงอุบัติเหตุจราจร มีต้นทุนค่าจัดการของตำรวจที่เท่ากัน โดยนำข้อมูลต้นทุนค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจ ที่มีการศึกษาวิจัยไว้แล้ว (กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม 2550 : 3-37) มาใช้ในการคำนวณ โดยมีสมการในคำนวณดังนี้

$$T_2 = K \times N$$

โดยที่ T_2 คือ ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของตำรวจในช่วงเทศกาล

K คือ ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของตำรวจเฉลี่ยต่อครั้ง (บาท/ครั้ง/คน)

ทุกระดับความรุนแรงที่ไม่เป็นสำนวนคดี เท่ากับ 1,347 บาท

N คือ จำนวนการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดี

แต่ละมาตรการ (3ม 2ข 1ร) ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ เท่ากับ 10,194 คน

แทนค่าลงในสมการดังกล่าว จะได้ $T_2 = 1,347 \times 10,194$

ดังนั้น ค่า T_1 คือ ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ (3ม 2ข 1ร) เท่ากับ 13,731,318 บาท



ตารางที่ 4.2 สรุปมูลค่าความสูญเสียในด้านต่างๆ ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วง
เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2553 ของจังหวัดนครปฐม

ประเภทความสูญเสีย	มูลค่าความสูญเสีย (บาท)	มูลค่าความสูญเสียเฉลี่ย (บาท)	สัดส่วน(%)
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์	46,753,127		66.06
1. ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล	1,540,405	15,102 ต่อราย	2.18
2. ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต	37,580,946		53.10
2.1 ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต	37,195,655	2,861,204 ต่อราย	52.56
2.2 ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ	385,291	3,777 ต่อราย	0.54
3. ความสูญเสียด้านจิตใจ	7,631,776		10.78
3.1 กรณีเสียชีวิต	7,439,131	572,241 ต่อราย	10.51
3.1 กรณีบาดเจ็บ	192,645	1,889 ต่อราย	0.27
กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย	6,813,750		9.63
1. ค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย	2,050,953	20,717 ต่อครั้ง	2.90
2. ค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นเสียหาย	4,762,797	48,109 ต่อครั้ง	6.73
กลุ่มความสูญเสียทั่วไป	17,201,650		24.31
1. ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย	3,470,332	17,095 ต่อครั้ง	4.90
2. ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของตำรวจ	13,731,318	1,347 ต่อครั้ง	19.40
มูลค่าความสูญเสียทั้งหมด (บาท)	70,768,527	-	100.00

หมายเหตุ : รวบรวม โดยผู้วิจัย (2553)