

บทที่ 5

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สำหรับในบทนี้จะเป็นการสรุปผลการวิจัยการวิเคราะห์มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดนครปฐม ซึ่งจะแบ่งออกเป็นหัวข้อต่างๆ ดังนี้

1. สรุปการวิจัย
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะ

1. สรุปการวิจัย

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิจัยได้ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ทั้ง 2 ข้อด้วยกันคือ 1) การศึกษาสภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม และ 2) การวิเคราะห์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดนครปฐม

1.1 สรุปผลการวิจัยของการศึกษาสภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม โดยแบ่งผลการศึกษานออกเป็น 9 ประเภท ดังนี้ 1) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต 2) อายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ 3) สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ 4) พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ 5) ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ 6) ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุ 7) ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ 8) ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ และ 9) ข้อมูลการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ (3ม 2ข 1ร) ผู้วิจัยได้วิเคราะห์สภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลทั้งสอง ดังนี้

1.1.1 ช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 - 2553 จากการศึกษา พบว่า ในปี พ.ศ. 2551 จังหวัดนครปฐม มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเท่ากับ 145 ครั้ง รองลงมาคือ ปี พ.ศ. 2550 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 122 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่ำสุด

เท่ากับ 49 ครั้ง สำหรับผู้เสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2551 มีผู้เสียชีวิตสูงสุด คือ 17 ราย รองลงมาคือ ปี พ.ศ. 2550 มีผู้เสียชีวิตเท่ากับ 8 ราย โดยในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนผู้เสียชีวิตต่ำสุดเท่ากับ 5 ราย และสำหรับผู้บาดเจ็บ ในปี พ.ศ. 2551 มีผู้บาดเจ็บสูงสุดคือ 155 ราย รองลงมาคือปี พ.ศ. 2550 มีผู้บาดเจ็บเท่ากับ 139 ราย โดยในปี พ.ศ. 2553 มีผู้บาดเจ็บต่ำสุดคือ 51 ราย

อายุของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ช่วงอายุที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือช่วงอายุ 30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.43 รองลงมาคือช่วงอายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.64 และช่วงอายุ 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.30 ตามลำดับ

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 20.77 รองลงมาคือเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 14.35 และขับรถเร็วกระชั้นชิด คิดเป็นร้อยละ 6.86 ตามลำดับ

พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 45.82 รองลงมาคือเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 16.74 และมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 5.83 ตามลำดับ

ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถมอเตอร์ไซด์ คิดเป็นร้อยละ 85.22 รองลงมาคือ รถปิคอัพ คิดเป็นร้อยละ 5.25 และรถเก๋ง/รถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 5.18 ตามลำดับ

ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือถนนกรมทางหลวง คิดเป็นร้อยละ 38.14 รองลงมาคือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 31.63 และถนนกรมทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ 12.59 ตามลำดับ

ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางตรง คิดเป็นร้อยละ 62.33 รองลงมาคือ ทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 14.47 และทางแยก คิดเป็นร้อยละ 10.28 ตามลำดับ

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม 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

1.1.2 ช่วงเทศกาลสงกรานต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 - 2553 จากการศึกษา พบว่า ในปี พ.ศ. 2549 จังหวัดนครปฐม มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ 153 ครั้ง รองลงมาคือปี พ.ศ. 2551 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเท่ากับ 86 ครั้ง โดยในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุต่ำสุดเท่ากับ 50 ครั้ง สำหรับผู้เสียชีวิต ในปี พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2553 มีผู้เสียชีวิตสูงสุด คือ 8 ราย รองลงมาคือปี พ.ศ. 2549, 2550 และ 2551 มีผู้เสียชีวิตเท่ากันคือ 5 ราย และสำหรับผู้บาดเจ็บ ในปี พ.ศ. 2549 มีผู้บาดเจ็บสูงสุดคือ 168 ราย รองลงมาคือปี พ.ศ. 2551 มีผู้บาดเจ็บเท่ากับ 97 ราย โดยในปี พ.ศ. 2553 มีผู้บาดเจ็บต่ำสุดคือ 52 ราย

อายุของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ช่วงอายุที่มีผู้ประสบอุบัติเหตุสูงสุดคือช่วงอายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.41 รองลงมาคือช่วงอายุ 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 16 และช่วงอายุ 1-14 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.33 ตามลำดับ

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 19.57 รองลงมาคือเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 15.96 ตามลำดับ และขับรถเร็วเกินกำหนด คิดเป็นร้อยละ 6.17 ตามลำดับ

พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 42.90 รองลงมาคือเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 17.37 และมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 8.20 ตามลำดับ

ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถมอเตอร์ไซด์ คิดเป็นร้อยละ 84.39 รองลงมาคือ รถปิคอัพ คิดเป็นร้อยละ 6.17 และรถเก๋ง/รถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 3.83 ตามลำดับ

ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่สงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ถนนใน อบต./หมู่บ้าน คิดเป็นร้อยละ

37.36 รองลงมาคือ ถนนกรมทางหลวง คิดเป็นร้อยละ 28.57 และถนนกรมทางหลวงชนบท คิดเป็นร้อยละ 11.24 ตามลำดับ

ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางตรง คิดเป็นร้อยละ 63.02 รองลงมาคือ ทางแยก คิดเป็นร้อยละ 10.25 และทางโค้ง คิดเป็นร้อยละ 7.85 ตามลำดับ

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม 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

1.2 สรุปผลการวิจัยของความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2553 จังหวัดนครปฐม จากการศึกษาพบว่า มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลทั้งสองปี พ.ศ. 2553 จังหวัดนครปฐม เท่ากับ 70,768,527 บาท โดยแบ่งความสูญเสียออกเป็น 3 กลุ่ม คือ 1) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ 2) กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย และ 3) กลุ่มความสูญเสียทั่วไป มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.2.1 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต (ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ) และความสูญเสียด้านจิตใจ

(1) ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล จากผลการศึกษา พบว่า ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 1,540,405 บาท หรือ 15,102 บาทต่อราย

(2) ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งความสูญเสียออกเป็น 2 ส่วนคือในส่วนของความสูญเสียจากการขาดของผู้เสียชีวิต และความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ

(2.1) ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต จากผลการศึกษา พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 37,195,655 บาท หรือ 2,861,204 บาทต่อราย

(2.2) ความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บ จากผลการศึกษา พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 385,291 บาท หรือ 3,777 บาทต่อราย

(3) ความสูญเสียด้านจิตใจ จากผลการศึกษา พบว่า มูลค่าความสูญเสียด้านจิตใจทั้งหมดในช่วงเทศกาลทั้งสองของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรทางถนนเท่ากับ 7,631,776 บาท โดยที่ความสูญเสียด้านจิตใจกรณีเสียชีวิตเท่ากับ 7,439,131 บาท และความสูญเสียด้านจิตใจกรณีบาดเจ็บเท่ากับ 192,645 บาท

1.2.2 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย และค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย

(1) ค่าใช้จ่ายจากยานพาหนะที่เสียหาย จากผลการศึกษา พบว่า มูลค่าความเสียหายจากยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 2,050,953 บาท หรือ 20,717 บาทต่อครั้ง

(2) ค่าใช้จ่ายจากทรัพย์สินอื่นที่เสียหาย จากผลการศึกษา พบว่า มูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินของทางราชการที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 4,762,797 บาท

1.2.3 กลุ่มความสูญเสียทั่วไป ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจ

(1) ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัย จากผลการศึกษา พบว่า ค่าใช้จ่ายจากการจัดการของประกันภัยในช่วงเทศกาลทั้งสองเท่ากับ 3,470,332 บาท หรือ 17,095 ต่อครั้ง

(2) ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจ จากผลการศึกษา พบว่า ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของตำรวจในช่วงเทศกาลทั้งสองของผู้กระทำผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ (3ม 2ข 1ร) เท่ากับ 13,731,318 บาท

2. อภิปรายผล

สำหรับในส่วนของการอภิปรายผล ผู้วิจัยได้แบ่งการอภิปรายผลออกเป็น 3 หัวข้อตามผลการศึกษาที่ได้ ดังนี้

2.1 สภาพทั่วไปของอุบัติเหตุจราจรทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 - 2553 ของจังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยได้นำข้อมูลช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์

มาทำการหาค่าเฉลี่ยรอบ 5 ปี โดยเรียงระดับการเกิดอุบัติเหตุจากมากไปหาน้อย (ตั้งแต่ระดับ 1 ถึง ระดับ 5) จากตารางที่ 4.1 สามารถสรุปออกมาเป็นประเด็นดังนี้คือ

2.1.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาล มีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา สาเหตุมาจากการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยในการขับขี่มากขึ้น และจังหวัดได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในช่วงเทศกาลผ่านทางวิทยุชุมชน และเคเบิลทีวีมากขึ้น ทำให้ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2553 ลดลงอย่างมาก

2.1.2 อายุของผู้ประสบอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ช่วงอายุ 15-19 ปี เป็นช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมาคือ ช่วงอายุ 20-24 ปี ช่วงอายุ 30-39 ปี ช่วงอายุ 1-14 ปี และช่วงอายุ 25-29 ปี ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ช่วงอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเยาวชนและกลุ่มวัยทำงาน ที่เป็นกำลังหลักสำคัญในการพัฒนาประเทศ หากผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนในช่วงอายุเหล่านี้มากขึ้น ย่อมมีผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวได้

2.1.3 สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย รองลงมาคือ เมาสูรา ขับรถเร็วเกินกำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด และไม่มีใบขับขี่ ตามลำดับ โดยในช่วงปี พ.ศ. 2549-2550 สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ต่อมาในปี พ.ศ. 2551 สัดส่วนของอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยกลับลดลง ขณะที่สาเหตุจากการเมาสุรากลบเพิ่มสูงขึ้น และในปี พ.ศ. 2553 อุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัยกลับเพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง จะเห็นได้ว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่มากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นเมาสูรา ขับรถเร็วเกินกำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด และไม่มีใบขับขี่ โดยที่มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะ คือ มีการดัดแปลงและใช้งานผิดประเภท ส่งผลให้เกิดการลดลงของมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ ซึ่งส่วนใหญ่มาจากความคึกคะนองของวัยรุ่นที่ต้องการดัดแปลงรถมอเตอร์ไซด์ให้มีความรวดเร็วในการขับขี่มากขึ้น เพื่อที่จะนำไปแข่งขันกันในหมู่เพื่อนฝูงได้ โดยที่ไม่ได้คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง หรือผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ และความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้น ส่วนการเมาสุรา เป็นสาเหตุมาจากพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ของผู้ขับขี่ในช่วงที่มีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงและส่งผลให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น

2.1.4 พุทธกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า พุทธกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาคือเมาสุรา มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย ไม่มีใบขับขี่ และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าพุทธกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดจากปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่มากที่สุด การไม่สวมหมวกนิรภัย ถือเป็นพุทธกรรมที่มีโอกาสทำให้เกิดการเสียชีวิตได้มากที่สุด เนื่องจากหมวกนิรภัย เป็นอุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันการกระแทกของศีรษะหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก ขณะเดียวกัน การเมาสุรา เป็นพุทธกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน เนื่องจากทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลงจากที่ได้กล่าวไปแล้ว

2.1.5 ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถมอเตอร์ไซด์ รองลงมาคือ รถปิคอัพ รถเก๋ง/รถแท็กซี่ รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป และรถตู้ ตามลำดับ เป็นที่ทราบกันคืออยู่ว่า รถมอเตอร์ไซด์ เป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เนื่องจากมีอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยน้อยกว่าเมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น ประกอบกับผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย คำนึงแต่ความเร็วและความสะดวกสบาย อีกประการหนึ่งคือ ปัจจุบันการซื้อขายรถมอเตอร์ไซด์มีความสะดวกมากขึ้น เนื่องจากมีการลดขั้นตอนในการจำหน่าย และมีการกำหนดวงเงินมัดจำที่ต่ำกว่าในอดีตมาก บางรุ่นกำหนดวงเงิน มัดจำไว้ในราคาไม่เกินหนึ่งพันบาท ก็สามารถออกรถได้แล้ว ทำให้ผู้มีรายได้ต่ำถึงปานกลางสามารถซื้อรถมอเตอร์ไซด์ได้ง่าย เมื่อปริมาณรถมอเตอร์ไซด์ในท้องถนนมีมากขึ้น ประกอบกับการขับขี่ของวัยรุ่นที่ชอบความท้าทายและมีความกึกคะนองสูง ก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากยิ่งขึ้น

2.1.6 ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือถนนใน อบต./หมู่บ้าน รองลงมาคือ ถนนกรมทางหลวง ถนนกรมทางหลวงชนบท และถนนในเมือง(เทศบาล) ตามลำดับ เนื่องมาจากถนนใน อบต./หมู่บ้าน มักไม่ค่อยมีการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลหรือไม่มีการตั้งด่านตรวจตามถนนสายรอง ส่วนใหญ่การตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่มักจะตั้งจุดตรวจหรือจุดสกัดในช่วงที่เป็นจุดเสี่ยงตามถนนสายหลักที่มีการสัญจรไปมาเป็นจำนวนมากเท่านั้น ทำให้การดูแลสอดส่องไม่ทั่วถึง ประกอบกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขาดวินัย และ

ไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ทำให้ผู้ขับขี่ละเอียดที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร แต่เลือกที่จะปฏิบัติตามกฎหมายก็ต่อเมื่อต้องผ่านจุดตรวจหรือจุดสกัดของเจ้าหน้าที่เท่านั้น

2.1.7 ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ประเภทลักษณะจุดเกิดเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ทางตรง รองลงมาคือ ทางโค้ง และทางแยก ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นทางตรง อาจทำให้ผู้ขับขี่ความประมาท ขาดความระมัดระวัง และเพิ่มความเร็วในการขับขี่ จนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

2.1.8 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ช่วงเวลา 16.01 - 20.00 น. รองลงมาคือ ช่วงเวลา 12.01 - 16.00 น. ช่วงเวลา 08.01 - 12.00 น. ช่วงเวลา 20.01 - 00.00 น. และช่วงเวลา 00.01 - 04.00 น. ตามลำดับ จะเห็นได้ว่า ช่วงเวลาหลัง 16.00 น. เป็นต้นไปนั้น มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง เนื่องจากเป็นช่วงเวลาหลังการทำงานที่มีผู้ใช้รถใช้ถนนต้องเดินทางสัญจรไปมา เช่น การเดินทางกลับจากที่ทำงาน ไปยังที่พักอาศัย การเดินทางไปพักผ่อน หรือกลับไปเยี่ยมบ้านยังต่างจังหวัดในช่วงเวลากลางคืน ประกอบกับทัศนวิสัยในช่วงเวลากลางคืน อาจทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดน้อยลง รวมถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ยังขาดประสบการณ์ในขับรถช่วงกลางคืนเกิดอุบัติเหตุได้

2.1.9 ข้อมูลการบังคับใช้กฎหมายของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ (3ม 2ข 1ร) ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2549 - 2553) ของจังหวัดนครปฐม พบว่า ร้อยละของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีตามมาตรการ (3ม 2ข 1ร) สูงสุดคือ ไม่มีใบขับขี่ รองลงมาคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย และเมาสุรา ตามลำดับ ซึ่งร้อยละของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีกรณีไม่มีใบขับขี่และไม่สวมหมวกนิรภัย ในช่วงเทศกาลทั้งสองมีอัตราที่ใกล้เคียงกัน (ร้อยละ 32.45 และร้อยละ 31.19) กล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่ยังขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และขาดความตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง และของผู้อื่นด้วย

2.2 การวิเคราะห์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดนครปฐม จากผลการศึกษา ผู้วิจัยสามารถสรุปมูลค่าความสูญเสียในด้านต่างๆ ของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ. 2553 ของจังหวัดนครปฐม (ตารางที่ 4.5) ได้เป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย และกลุ่มความสูญเสียทั่วไป

จากการศึกษา พบว่า มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ. 2553 ของจังหวัดนครปฐม เท่ากับ 70,768,527 บาท โดยกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ มีมูลค่าความสูญเสียสูงสุด เท่ากับ 46,753,127 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.06 รองลงมาคือ กลุ่มความสูญเสียทั่วไป มีมูลค่าความสูญเสียเท่ากับ 17,201,650 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.31 และกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย มีมูลค่าความสูญเสียเท่ากับ 6,813,750 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 9.63 ตามลำดับ และเมื่อเทียบสัดส่วนของความสูญเสียทั้งหมด พบว่า มูลค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิตกรณีการขาดงานของผู้เสียชีวิตมีมูลค่าสูงสุด เท่ากับ 37,195,655 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 52.56 รองลงมาคือ ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของตำรวจ มีมูลค่าเท่ากับ 13,731,318 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.40 และความสูญเสียด้านจิตใจกรณีเสียชีวิต มีมูลค่าเท่ากับ 7,439,131 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.51 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับผลการศึกษาของ วีรวัฒน์ บุญทริก (2549) พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2547 เท่ากับ 6,113,849,782 บาท โดยกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์มีมูลค่าความสูญเสียสูงสุด เท่ากับ 4,124,141,583 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 67.46 ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของผู้วิจัยที่ว่ากลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์มีมูลค่าความสูญเสียสูงสุดเช่นกัน

เมื่อพิจารณาจากมูลค่าความสูญเสียในแต่ละประเภท สามารถอภิปรายผลการศึกษานี้เปรียบเทียบกับผลการศึกษาของผู้วิจัยท่านอื่น สรุปประเด็นสำคัญดังนี้ คือ

(1) ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล ผู้วิจัยได้นำเอาค่ารักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน(ผู้ป่วยใน) ซึ่งคิดในด้านต้นทุนของผู้รับบริการ จำนวน 102 ราย ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2553 มาหาผลรวม พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บเท่ากับ 1,540,405 บาท หรือ 15,102 บาทต่อราย เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษากิตติพร นงค์นวล (2551) ที่มีผลรวมของค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บกรณีผู้ป่วยใน (IPD) ซึ่งคิดในด้านต้นทุนของผู้รับบริการเช่นกัน จำนวน 38 ราย ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2551 เท่ากับ 186,300 บาท หรือ 4,902.63 บาทต่อราย พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากการรักษาพยาบาลต่อรายมีความแตกต่างกันมาก อาจเป็นเพราะผู้บาดเจ็บแต่ละรายมีระดับความรุนแรงจากอุบัติเหตุแตกต่างกัน ประกอบกับแหล่งข้อมูลที่ผู้วิจัยเข้าไปเก็บรวบรวมมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่า (โรงพยาบาล 12 แห่ง ผู้ป่วยใน 102 ราย) เมื่อเทียบกับแหล่งข้อมูลของกิตติพร (โรงพยาบาล 2 แห่ง ผู้ป่วยใน 38 ราย) จึงทำให้มูลค่าการรักษาพยาบาลเฉลี่ยแตกต่างกันตามไปด้วย

(2) ค่าการสูญเสียความสามารถในการผลิต ผู้วิจัยเปรียบเทียบกับผลการศึกษากิตติพร นงค์นวล (2551) และวีรวัฒน์ บุญทริก (2549) พบว่า กรณีมูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต (จำนวน 13 ราย) ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ของจังหวัด

นครปฐม เท่ากับ 26,611,965 บาท หรือ 2,047,074 บาทต่อคน เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาของ กิตติพร นงศ์นวล (2551) พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิต (จำนวน 810 ราย) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2551 ของกรุงเทพมหานคร เท่ากับ 1,284,796,826.24 บาท หรือ 1,586,169 บาทต่อคน และเมื่อเทียบกับผลการศึกษาของ วีรพัฒน์ บุญทริก (2549) ความสูญเสียความสามารถในการผลิตกรณีเสียชีวิต (จำนวน 495 ราย) มีมูลค่าเท่ากับ 882,961,685 บาทหรือ 1,783,761 บาท ซึ่งจะเห็นได้ว่ามูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้เสียชีวิตดังกล่าวมีค่าแตกต่างกัน เนื่องจากตัวแปรที่นำมาใช้ในการคำนวณแตกต่างกัน กล่าวคือ ผลงานของผู้วิจัยและ กิตติพร นงศ์นวล (2551) มีตัวแปรเหมือนกันได้แก่ เพศ อายุ และรายได้ประชากรต่อคนต่อปี แต่วีรพัฒน์ บุญทริก (2549) ยังมีตัวแปรอาชีพ อัตราค่าจ้าง และอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ มาประมาณการรายได้ที่สูญเสียไปในอนาคตของผู้เสียชีวิต จึงทำให้มูลค่าความสูญเสียของ ผลงานวิจัยดังกล่าวแตกต่างกันออกไป

กรณีมูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลปีใหม่และ สงกรานต์ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดนครปฐม เท่ากับ 265,427 บาทหรือ 2,577 บาทต่อราย เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาของ กิตติพร นงศ์นวล (2551) พบว่า มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2551 ของกรุงเทพมหานคร เท่ากับ 107,358,730 บาท หรือ 11,014 บาทต่อคน ซึ่งจะเห็นได้ว่ามูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บดังกล่าวมีค่าแตกต่างกันมาก เนื่องจากผลงานของผู้วิจัยไม่สามารถหาจำนวนวันที่สูญเสียไปได้โดยตรง เนื่องจากไม่มีการเก็บข้อมูลเป็นรายบุคคล ผู้วิจัยจึงได้อ้างอิงจากการศึกษาของ วรรณภา สุมิตรณะ (2539) กล่าวคือ จำนวนวันพักฟื้นภายหลังจากออกจากโรงพยาบาลมีค่าเท่ากับ จำนวนวันพักรักษาตัวในโรงพยาบาลโดยกำหนดให้จำนวนวันที่สูญเสียจริงทั้งหมดเป็นสองเท่า ของจำนวนวันที่เข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ซึ่งจากการเก็บข้อมูลพบว่า จำนวนวันพักรักษาตัวในโรงพยาบาลของผู้บาดเจ็บ เท่ากับ 4.3 วันต่อราย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงกำหนดให้จำนวนวันที่สูญเสียจริงจึงเท่ากับ 8.7 วันต่อราย ซึ่งแตกต่างกับผลการศึกษาของ กิตติพร นงศ์นวล (2551) เนื่องจาก กิตติพร นำข้อมูลจำนวนวันที่สูญเสียไปมาจากรายงานการสำรวจสถิติการประสบอันตรายใน การทำงานรอบที่ 1 และรอบที่ 2 ปี พ.ศ. 2550 ของกระทรวงแรงงาน ซึ่งเท่ากับ 45 วัน มาใช้ในการคำนวณ ดังนั้น มูลค่าความสูญเสียจากการขาดงานของผู้บาดเจ็บจึงแตกต่างกันตามที่ได้กล่าวมา

จากผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับทฤษฎีทุนมนุษย์ที่กล่าวว่า มนุษย์เป็นทรัพยากร ทุนประเภทหนึ่ง มูลค่าของผลผลิตของมนุษย์สามารถคำนวณได้ด้วยรายได้ตลอดชีวิตการทำงานของแต่ละบุคคล ดังนั้น การสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ย่อมทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนเงินมหาศาล การพยายามตีมูลค่าของมนุษย์ออกมาเป็นตัวเงิน เพื่อเป็น

การประมาณความสูญเสียเบื้องต้นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและเพื่อที่จะทำให้สามารถนำความสูญเสียดังกล่าวมาเปรียบเทียบกับการลงทุนในโครงการของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการของประชาชน เช่น การลงทุนในโครงการสาธารณสุข การศึกษา เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการจัดสรรงบประมาณในอนาคตต่อไป

3. ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาเรื่อง “การวิเคราะห์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุจากรถทางบกและความคุ้มค่าของงบประมาณป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครปฐม” ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป

3.1.1 จากสภาพทั่วไปของอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนครปฐม พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือการไม่สวมหมวกนิรภัย รองลงมาคือเมาสุรา ซึ่งจะเห็นได้ว่า พฤติกรรมดังกล่าวเกิดจากปัจจัยด้านคนเป็นหลัก ดังนั้น การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ก่อนเป็นอันดับแรก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเด็กและเยาวชน ควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตน อย่างถูกต้องในการใช้รถใช้ถนน การปฏิบัติตามกฎวินัยจราจร และสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยบนท้องถนนให้แก่ผู้ขับขี่

3.1.2 จากผลการศึกษา พบว่า สาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือ การไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับประเภทยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถมอเตอร์ไซด์ ทำให้ได้แนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถที่ว่า จังหวัดควรมีการรณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ เพื่อเป็นการลดความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งในด้านของการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กันไป และจากสาเหตุที่สำคัญรองลงมาที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ เมาสุรา ควรกำหนดมาตรการในแก้ไขปัญหาควบคู่กันไป กล่าวคือ มีการตั้งจุดสกัด/ด่านตรวจเพื่อวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ในถนนสายหลักและสายรองให้มากขึ้น เพื่อเป็นการยับยั้งผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เมาสุราไม่ให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อไป

3.1.3 จากการศึกษามูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของจังหวัดนครปฐม พบว่า มูลค่าความสูญเสียทั้งหมดเท่ากับ 70,768,527 บาท แบ่งเป็นความสูญเสียในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์ เท่ากับ 46,753,127 บาท

ความสูญเสียในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย เท่ากับ 6,813,750 บาท และความสูญเสียในกลุ่มความสูญเสียทั่วไป เท่ากับ 17,201,650 บาท ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า มูลค่าความสูญเสียดังกล่าว เป็นมูลค่าความเสียหายที่ประมาณการออกมาเป็นตัวเลขเพื่อให้เกิดความชัดเจนของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากขึ้นเท่านั้น แม้จะไม่สามารถนำมาเป็นตัวแทนของความสูญเสียได้ทั้งหมด โดยเฉพาะกรณีความสูญเสียด้านจิตใจ เป็นความสูญเสียที่เกิดจากความทุกข์ทรมานทั้งตัวผู้ประสบอุบัติเหตุเอง รวมไปถึงญาติพี่น้องที่ต้องมาดูแล ซึ่งความสูญเสียดังกล่าว ไม่ได้มีการประมาณการมูลค่าไว้อย่างชัดเจน และไม่ได้มีการเก็บข้อมูลจากผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นรายบุคคล แต่ในภาพรวมของความสูญเสียทำให้ทราบว่า การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ทำให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาล ดังนั้น ทุกภาคส่วนจึงควรร่วมมือกันในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนความพยายามที่จะป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ จึงเป็นหนทางที่ดีที่สุดที่จะป้องกันความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นได้

3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

3.2.1 การคำนวณหามูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนตามที่ผู้วิจัยได้ศึกษานั้น ในความเป็นจริงยังมีความสูญเสียอีกหลายด้านที่ยังไม่ได้นำมาวิเคราะห์ในการศึกษาครั้งนี้ ดังนั้น การวิจัยครั้งต่อไปควรพิจารณาถึงความสูญเสียในด้านอื่นๆ ด้วย อาทิ ค่าใช้จ่ายจากหน่วยงานการแพทย์ฉุกเฉิน ค่าใช้จ่ายจากการรักษาดูแลระยะยาว ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการของศาล ค่าใช้จ่ายจากหน่วยกู้ภัยฉุกเฉิน และค่าใช้จ่ายจากความล่าช้าในการเดินทาง เป็นต้น เพื่อให้การวิเคราะห์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจมีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

3.2.2 ค่าใช้จ่ายจากการรักษาพยาบาล ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้คำนวณเฉพาะผู้ป่วยในที่เข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาลเท่านั้น มิได้รวมไปถึงผู้ป่วยนอกจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ทำให้ความสูญเสียที่เกิดขึ้นอาจน้อยกว่าความเป็นจริง ทั้งนี้ การวิเคราะห์ความสูญเสียดังกล่าวมองในทัศนะของผู้รับบริการ ไม่ใช่ในทัศนะของผู้ให้บริการ ดังนั้น การวิจัยในครั้งต่อไปหากต้องการหาความสูญเสียของค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลควรนำเอาค่ารักษาพยาบาลของผู้ป่วยนอกมาคิดมูลค่าด้วย และควรประเมินความสูญเสียในทัศนะของผู้ให้บริการ ซึ่งจะทำได้สามารถนำเสนอความสูญเสียจากค่ารักษาพยาบาลในประเด็นที่แตกต่างกันออกไป

3.2.3 การประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากกรณีการขาดงานจากการบาดเจ็บในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ป่วยที่เข้ารับการรักษาพยาบาลแต่ละรายโดยตรง เนื่องจากจะทำให้ทราบถึงรายละเอียดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้ป่วยมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นอาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา อวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ ค่าใช้จ่ายของญาติหรือผู้ดูแล ระยะเวลาอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมยานพาหนะ และ

ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับ ฯลฯ เพื่อนำมาวิเคราะห์มูลค่าความสูญเสียจากกรณีการขาดงานให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น

3.2.4 หน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในระดับจังหวัด ทั้งภาครัฐและเอกชน ควรมีวางแผนการทำงานร่วมกันในจัดทำฐานข้อมูลผู้ประสบภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ เช่น การประชุมเพื่อมอบหมายงานระหว่างสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจจราจรจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด สำนักงานคณะกรรมการกำกับ คปภ.จังหวัด บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฯลฯ มีการประชุมร่วมกันทุกเดือนเพื่อติดตามผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ และหารือแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดซ้ำซากให้ลดลงมากที่สุด

3.2.5 การประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจทั้งปี และนำมาเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (GPP) เพื่อแสดงให้เห็นถึงตัวเลขของความสูญเสียอย่างชัดเจนยิ่งขึ้น และให้เกิดความตระหนักในการร่วมมือกันแก้ไขปัญหาต่อไป

3.2.6 ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาความคุ้มค่าของงบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ของแต่ละหน่วยงาน เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนการจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานได้อย่างเหมาะสมในอนาคตยิ่งขึ้นต่อไป

