

## บทที่ 7

### บทสรุป

#### 7.1 สรุปผลการศึกษาศาเหตุการชนที่รุนแรง

การศึกษาศาเหตุการชนที่รุนแรงในภาคสนามอย่างรอบด้าน (คน ยานพาหนะ และถนน) ในเมืองหาดใหญ่ พบสาเหตุหลักจากคนเพียงอย่างเดียว ประมาณ 72 % ซึ่งจะมีแนวโน้มที่สูงกว่าผลการศึกษาของประเทศพัฒนาแล้วอย่างสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และออสเตรเลีย และโดยเฉพาะสาเหตุเสริมจากถนน ที่มีส่วนถึงประมาณ 37 % ซึ่งจะมีแนวโน้มสูงกว่าประเทศดังกล่าวแล้วมาก **จึงน่าจะพอแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างในมาตรฐานด้านวิศวกรรมความปลอดภัยบนถนนได้** และหากไม่พิจารณาแยกสาเหตุหลักหรือสาเหตุเสริม จะเห็นบทบาทการมีส่วนร่วมในการชนของคนและถนนชัดเจน เนื่องจากมีค่าสูงสุดประมาณ 53 % อนึ่ง สาเหตุจากยานพาหนะเดี่ยวๆ จะมีส่วนเพียง 1 % แต่หากไปผนวกกับคนจะเป็น 9 % และหากผนวกกับถนนจะเป็น 7 % ตามลำดับ **จึงน่าจะแสดงให้เห็นถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะที่มีสูงอยู่แล้ว** (ตาราง 7.1 แสดงการเปรียบเทียบสาเหตุการชนในสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และเมืองหาดใหญ่)

ตาราง 7.1 การเปรียบเทียบสาเหตุการชนในสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และเมืองหาดใหญ่

สาเหตุ	สหรัฐอเมริกา <sup>1</sup> (%)	สหราชอาณาจักร <sup>2</sup> (%)	ออสเตรเลีย <sup>3</sup> (%)	เมืองหาดใหญ่ <sup>4</sup> (%)
คน	57	65	60	72*
ยานพาหนะ	2	2	3	1*
ถนน	3	2	3	37**
คนและยานพาหนะ	6	4	6	9*
คนและถนน	27	24	26	53***
ถนนและยานพาหนะ	1	1	-	7**
ทั้ง 3 องค์ประกอบ	3	1	2	18***

<sup>1</sup>พิชัช ธานีรณานนท์, 2542 อ้าง Treat, 1980 <sup>2</sup>พิชัช ธานีรณานนท์, 2542 อ้าง Sabey, 1980

<sup>3</sup>Fabian, 2000, quoting Swan, 1982 และ <sup>4</sup>เฉพาะสาเหตุที่มากที่สุดจากตาราง 6.1 ทำให้ผลรวมอาจเกิน 100 %

\*สาเหตุหลัก \*\*สาเหตุเสริม \*\*\*ไม่แยกว่าเป็นสาเหตุหลัก/สาเหตุเสริม

สาเหตุทางลึกจากคนที่มึพฤติกรรมขับรถตัดหน้ากั้นในระยะกระชั้นชิดเกิดขึ้นสูงสุดจำนวนกว่าครึ่งของการชนที่รุนแรงทั้งหมด โดยพฤติกรรมดังกล่าวที่เกิดขึ้นจะมีสาเหตุเสริมที่สำคัญจากถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ และการจอดรถข้างทางไม่เหมาะสม จึงควรพิจารณาปรับดำเนินการในส่วนที่ทำได้ง่ายกว่าทางด้านกายภาพก่อน *ด้วยการแก้ปัญหาเรื่องแสงสว่างในเวลากลางคืน และเรื่องการจอดรถข้างทางที่ไม่เหมาะสม* เพื่อเป็นการลดสาเหตุเสริมของการชนที่รุนแรงในเมืองออกไปก่อน *แล้วจึงดำเนินการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับรถ ที่เน้นเรื่องอันตรายจากการขับตัดหน้ากั้นในระยะกระชั้นชิด* ด้วยการให้ความรู้ ปลุกจิตสำนึก และมาตรการทางกฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่องต่อไป (ภาพประกอบ 7.1 แสดงภาพตัวอย่างการชนที่เกิดจากพฤติกรรมกรรมการขับตัดหน้าระยะกระชั้นชิด)



ภาพประกอบ 7.1 ภาพตัวอย่างการชนที่เกิดจากพฤติกรรมกรรมการขับตัดหน้าระยะกระชั้นชิด

เหตุการณ์ชนรุนแรงที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ (92 %) เป็นเหตุระหว่างคู่กรณี 2 ฝ่าย โดยมีรถจักรยานยนต์ (รวมพ่วงข้าง) เกี่ยวข้องสูงสุดถึง 96 % และยังพบว่าในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุในช่วง 20 – 29 ปี และช่วงอายุน้อยกว่า 19 ปี เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์อยู่สูงสุดถึง 63 % และ 96 % ตามลำดับ นอกจากนี้ ยังพบว่า ~ 50 % ของผู้ขับขี่ จยย. (รวมพ่วงข้าง) ไม่มีใบขับขี่ ดังนั้น *การแก้ปัญหาโดยมุ่งเข้าไปในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ก่อน น่าจะช่วยลดปัญหาการชนบนท้องถนนได้สูงพอสมควร*

ในส่วนของผู้บาดเจ็บสาหัสทั้งหมด พบว่า เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์สูงสุด 90 % โดยเฉพาะการได้รับบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะที่มีถึง 45 % และยังพบว่าคนที่สวมหมวกนิรภัยไม่รัดคาง จะได้รับบาดเจ็บรุนแรงบริเวณใบหน้าและศีรษะประมาณ 40 % ซึ่งไม่ค่อยต่างกันมากกับคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ เมื่อเกิดการชนขึ้น อัตราเสี่ยง (OR: Odds Ratio) ที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยและสวมไม่รัดคาง จะมีโอกาสได้รับบาดเจ็บสาหัสบริเวณศีรษะและใบหน้า

เท่ากับ 8.02 เท่าของผู้ที่สวมหมวกนิรภัยรัดคาง (OR = 8.02, 60 % CI: 3.63 – 17.71, P = 0.05) ดังนั้น การดำเนินการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ผู้ใช้อักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงความเสี่ยงของการสวมหมวกนิรภัยอย่างไม่ถูกต้อง รวมถึงการกดขัน จับ ปรับ อย่างจริงจัง จะช่วยลดความรุนแรงที่เกิดจากการชนได้มาก (ภาพประกอบ 7.2 แสดงภาพตัวอย่างการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง (ไม่รัดคาง) เมื่อเกิดการชนแล้วหมวกจะหลุดออกจากศีรษะ)



ภาพประกอบ 7.2 ภาพตัวอย่างการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง (ไม่รัดคาง) เมื่อเกิดการชนแล้วหมวกจะหลุดออกจากศีรษะ

อนึ่ง ผลการศึกษานี้ ส่วนหนึ่งโดยเฉพาะส่วนต้น ได้ถูกตีพิมพ์แล้วในเอกสารประกอบการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 8 (รายละเอียดในภาคผนวก ข)

## 7.2 ข้อเสนอแนะ

- การศึกษาสาเหตุการชน ควรจะศึกษาเป็นทีมสหวิทยาการที่ประกอบด้วยผู้มีความรู้หลายด้านที่แตกต่างกัน เช่น แพทย์ วิศวกรยานยนต์ วิศวกรจราจร นักพฤกษศาสตร์ นักจิตวิทยา ฯลฯ เป็นต้น เพื่อให้มีความเห็นในหลายแง่มุมและเจาะลึกในแต่ละด้าน ดังนั้น ในการศึกษาครั้งต่อไป น่าจะมีการศึกษากันเป็นทีมสหวิทยาการ โดยในทางปฏิบัติอาจจะขอความเห็นในการรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการสันนิษฐานสาเหตุ แล้วนำไปให้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละด้านให้ความเห็นในภายหลังก็ได้
- ควรรวบรวมข้อมูลให้ได้มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผลการศึกษาน่าเชื่อถือมากขึ้น
- น่าจะศึกษาครอบคลุมถึงการชนที่ไม่รุนแรงด้วย เพื่อให้ข้อมูลสมบูรณ์
- น่าจะมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการออกกฎหมายเจาะเลือดตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้เกี่ยวข้องทุกรายที่เกี่ยวข้องกับการชน
- น่าจะขยายขอบเขตการศึกษาออกไปบนถนนที่อยู่นอกเมืองด้วย