

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาของการศึกษา

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในประเทศไทย เป็นปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน จากรายงานของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ระบุว่าปี พ.ศ. 2538 เป็นปีที่มีการเสียชีวิตสูงสุดถึง 16,727 คน หรือเสียชีวิตในอัตรา 28.2 ต่อแสนประชากร หลังจากนั้นได้เริ่มมีแนวโน้มลดลง โดยในปี พ.ศ. 2543 มีการเสียชีวิต 11,988 คน หรือ เสียชีวิตในอัตรา 19.4 ต่อแสนประชากร ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่ เสียชีวิตในอัตราน้อยกว่า 10 ต่อแสนประชากร

รายงานของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา ปี พ.ศ. 2541 ถึง พ.ศ. 2543 ระบุว่าจังหวัดสงขลามีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับหนึ่งของอุบัติเหตุทั้งหมด และยังไม่มีความโน้มที่จะลดลง โดยปี พ.ศ. 2541 มีจำนวนผู้เสียชีวิต จำนวน 332 คน หรือเสียชีวิตในอัตรา 27.6 ต่อแสนประชากร และปี พ.ศ. 2543 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 438 คน หรือเสียชีวิตในอัตรา 35.7 ต่อแสนประชากร ในขณะที่อัตราเฉลี่ยของทั้งประเทศจากข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข ในปี พ.ศ. 2541 และ พ.ศ. 2543 คือ 12.8 และ 22.5 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ

รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ของโรงพยาบาลศูนย์หาดใหญ่ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2541 แสดงให้เห็นว่าจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับหนึ่งของการบาดเจ็บที่รัฐสาเหตุทั้งหมด คือมีผู้บาดเจ็บจำนวน 7,058 คน คิดเป็นร้อยละ 47.68 ของการบาดเจ็บที่รัฐสาเหตุทั้งหมด และมีผู้เสียชีวิต (ก่อนถึงโรงพยาบาลกับที่ห้องฉุกเฉิน) จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 56.86 ของการเสียชีวิตที่รัฐสาเหตุทั้งหมด ในขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุจราจร เท่ากับ 282 คน และเมื่อพิจารณาเฉพาะจำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จะมีสาเหตุการเสียชีวิตและบาดเจ็บเนื่องจากการชนที่รุนแรงสูงเป็นลำดับหนึ่ง คือมีจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวน 4,056 คน และ 165 คน ตามลำดับ ตาราง 1.1 แสดงจำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ที่มาเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลศูนย์หาดใหญ่ จำแนกตามสาเหตุ พ.ศ. 2541

ตาราง 1.1 จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ที่มาเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลศูนย์หาดใหญ่ จำแนกตามสาเหตุ พ.ศ. 2541

สาเหตุการบาดเจ็บ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
เกิดจากการชนรุนแรง	4,056	165
พาหนะล้ม คว่ำ ตก ล่ม หรือจม	2,022	50
ตกจากพาหนะ	69	2

ที่มา : โรงพยาบาลศูนย์หาดใหญ่ พ.ศ. 2541

การพิจารณาให้ลึกลงไปเพื่อหาสาเหตุที่ชัดเจนยิ่งขึ้นของการชนที่รุนแรงบนถนนในเมืองจนทำให้เกิดการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสืบสวนสาเหตุมากที่สุด คือหน่วยงานตำรวจ โดยหากพิจารณาจากรายงานสถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ทั่วราชอาณาจักร ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่รายงานโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) สาเหตุที่มักถูกระบุ คือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด หรือแซงรถอย่างผิดกฎหมาย ฯลฯ จากสถิติในปี พ.ศ. 2543 สาเหตุที่ถูกระบุว่าเกิดขึ้นมากที่สุดจากสาเหตุทั้งหมด คือสาเหตุจากการขับรถเร็วเกินอัตราจำนวน 16,777 ราย คิดเป็นร้อยละ 30 ของสาเหตุที่รู้ทั้งหมด และสาเหตุรองลงมา คือ การขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิดจำนวน 10,225 ราย คิดเป็นร้อยละ 18 ของสาเหตุที่รู้ทั้งหมด อย่างไรก็ตาม สาเหตุที่มีการระบุนั้น จากการพิจารณายังไม่ค่อยละเอียดและครอบคลุมเท่าที่ควร โดยเฉพาะรายละเอียดที่ลึกลงไปในองค์ประกอบของยานพาหนะและถนน ในเบื้องต้น สันนิษฐานจากการออกสนามได้ว่า รายละเอียดที่ขาดตกไปนั้น เนื่องจาก 1. เจ้าหน้าที่จำเป็นต้องรีบนำคนเจ็บส่งโรงพยาบาลโดยด่วน จึงมีเวลาไม่พอที่จะทำกิจกรรมอื่น 2. เจ้าหน้าที่ต้องรีบนำรถที่เกิดเหตุออกจากผิวจราจรเพื่อให้การจราจรบริเวณนั้นไม่เกิดการติดขัด และ 3. เจ้าหน้าที่ให้ความสำคัญในการสืบหาสาเหตุด้านอาญาและกฎหมายมากกว่าอย่างอื่น

จากการตรวจสอบเอกสารการศึกษาวิจัยด้านอุบัติเหตุจราจรบนถนนในหาดใหญ่ ที่ศึกษาถึงสาเหตุการชนอย่างรอบด้านทั้ง 3 องค์ประกอบ (1. คน 2. ยานพาหนะ และ 3. ถนน) ยังไม่พบว่ามีการศึกษามาก่อน แต่มีการศึกษาเท่าที่รวบรวมได้ 6 เรื่อง ซึ่งกล่าวถึงสาเหตุการชนบ้าง ดังนี้

1) เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และสุภา เทียมทอง (2538) ศึกษาเรื่อง “การตายจากอุบัติเหตุบนถนนในจังหวัดสงขลา” เป็นการศึกษาเพื่อหาสาเหตุและลักษณะทางระบาดวิทยา โดย

รวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่บันทึกโดยพยาบาลห้องฉุกเฉินที่สัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บ ญาติ หรือผู้นำส่งโรงพยาบาล อย่างไรก็ตาม รายละเอียดการบันทึกยังขาดการพิสูจน์ หรือตรวจสอบกับผู้เกี่ยวข้องอื่น เช่น คู่กรณี ตำรวจ และผู้เห็นเหตุการณ์ เป็นต้น และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการศึกษายังไม่ครอบคลุมถึงความบกพร่องของยานพาหนะกับถนน ดังนั้น ข้อมูลสาเหตุการชนจึงไม่รอบด้านเพียงพอ

2) วิรัตน์ เฟื่องลำ และเอกภพ อภัยรัตน์ (2538) ศึกษาเรื่อง “อุบัติเหตุรถสี่ล้อเล็กรับจ้าง (รถตุ๊กๆ) ในอำเภอหาดใหญ่” เป็นการศึกษาโดยรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากตำรวจมาวิเคราะห์ และจะทำแบบสอบถามผู้ใช้บริการเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถตุ๊กๆ อย่างไรก็ตาม ยังเป็นการศึกษาที่เน้นด้านพฤติกรรมที่อาจเป็นสาเหตุการชนได้เท่านั้น

3) เจริญไพบูลย์ เกลียวเกรียงไกร และสุรชัย แก้วบุญแก้ว (2538) ศึกษาเรื่อง “การศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอำเภอหาดใหญ่” เป็นการศึกษาโดยรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากหลายหน่วยงานมาวิเคราะห์ คือ ตำรวจ โรงพยาบาล และขนส่งจังหวัด และมีการออกแบบสอบถามเพื่อประเมินความสำนึกและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรด้วย อย่างไรก็ตาม ยังเป็นการศึกษาที่เน้นถึงการไม่รู้กฎจราจรที่อาจเป็นสาเหตุการชนได้เท่านั้น

4) สมสมร ชิตตระกูล ปิติ ทฤษฎีคุณ และสมพนธ์ วรรณวิมลรักษ์ (2533) ศึกษาเรื่อง “ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรบนท้องถนน ที่ถูกนำส่งโรงพยาบาลในจังหวัดสงขลา” เป็นการศึกษาเพื่อหาสาเหตุร่วมเฉพาะจากการเมาสุราในผู้ป่วยที่เป็นผู้ขับขี่ที่ถูกนำส่งโรงพยาบาล 3 แห่งในจังหวัดสงขลา (รพ. สงขลา รพ. หาดใหญ่ และ รพ. มอ.)

5) พิชัย ธานีรณานนท์ และคณะ (2532) ศึกษาเรื่อง “ลักษณะอุบัติเหตุภัยบนถนนในเขตชุมชนในประเทศไทย: กรณีศึกษาเมืองหาดใหญ่” เป็นการศึกษาลักษณะทั่วไปทางสถิติของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากข้อมูลที่รวบรวมไว้แล้วโดยตำรวจ เช่น ช่วงเวลาเกิดเหตุ ชนิดยานพาหนะ ความรุนแรงของการบาดเจ็บ อายุ และใบขับขี่ เป็นต้น ดังนั้น การศึกษานี้จะกล่าวถึงเพียงสาเหตุบางส่วนเท่านั้น

6) ประชา อาทิตยา และสมศักดิ์ ดิยะพัฒน์พุดิ (2527) ศึกษาเรื่อง “การศึกษาอุบัติเหตุในหาดใหญ่” เป็นการศึกษาโดยรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาลมาศึกษาเปรียบเทียบทางสถิติ เพื่อหาสาเหตุและแนวทางแก้ไข อย่างไรก็ตาม ข้อมูลดังกล่าวยังเป็นข้อมูลจากฝ่ายเดียว (ตำรวจ) ทำให้การระบุสาเหตุอาจจะคลาดเคลื่อนได้

จากปัญหาข้างต้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าหากได้มีการเริ่มศึกษาถึงสาเหตุที่ชัดเจนยิ่งขึ้นของการชนที่รุนแรงบนถนนอย่างเฉาะลึกและรอบด้านในภาคสนาม ซึ่งไม่ค่อยมีการศึกษามาก่อน จะทำให้การสรุปสาเหตุของการชนที่รุนแรงนั้นชัดเจนขึ้น และมีประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะได้นำผลการศึกษาไปใช้พิจารณาแก้ปัญหาทางวิศวกรรมและปัญหาอื่นๆ ได้ตรงจุดมากขึ้น ผู้ศึกษาจึงได้ทดลองเข้าไปร่วมตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุจริงในเขตพื้นที่เทศบาลนครหาดใหญ่ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ โดยจะเน้นไปที่สาเหตุทั้งหมด รวมทั้งสาเหตุเชิงวิศวกรรมที่ยังไม่ค่อยได้รับความสนใจศึกษามาก่อนเนื่องจากปัญหาและขีดจำกัดของเจ้าหน้าที่ดังที่ได้กล่าวมา และโดยจะคงให้เจ้าหน้าที่ดำเนินกิจกรรมการตรวจสอบต่างๆ ต่อไปตามปกติ ผลลัพธ์ที่ได้ในส่วนที่ดีมีประโยชน์ อาจได้รับการขยายผลไปสู่การดำเนินการที่อื่นๆ ต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

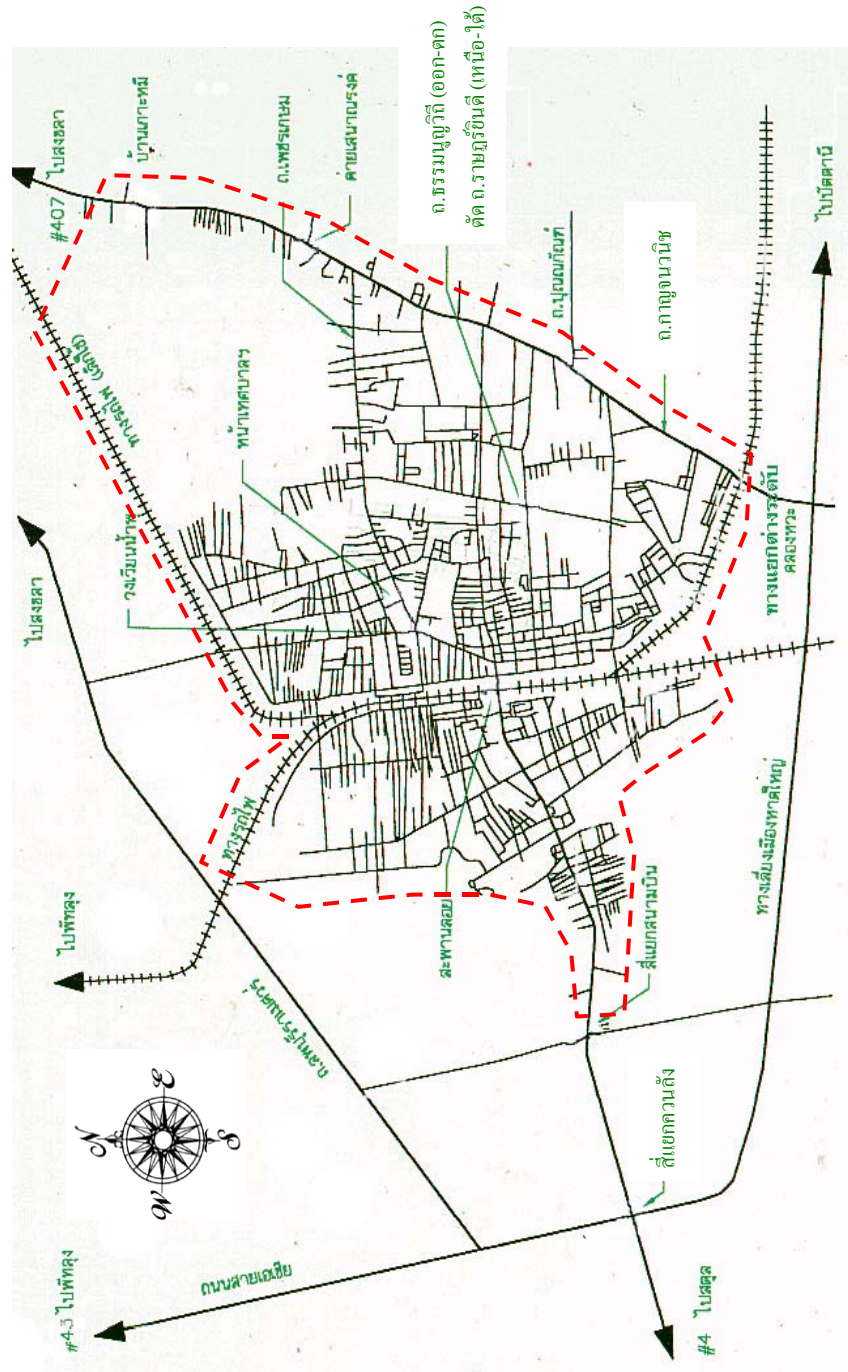
ในการศึกษาสาเหตุการชนที่รุนแรงบนถนนในเมืองหาดใหญ่ มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 1.2.1 เพื่อวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบการชนที่รุนแรงบนถนน
- 1.2.2 เพื่อสืบค้นสาเหตุที่ชัดเจนยิ่งขึ้นของการชนที่รุนแรงบนถนน ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สก.อ. หาดใหญ่
- 1.2.3 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ของการบาดเจ็บกับการใช้อุปกรณ์นิรภัยในการชนที่รุนแรง

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

ในการศึกษาได้กำหนดขอบเขตไว้ดังนี้

- 1.3.1 พื้นที่ศึกษา จำกัดเฉพาะภายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ (ภาพประกอบ 1.1 แสดงเขตเทศบาลนครหาดใหญ่)
- 1.3.2 ศึกษาเฉพาะการชนของยานพาหนะที่มีการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตเท่านั้น
- 1.3.3 การบาดเจ็บสาหัส ให้นับการบาดเจ็บที่ต้องพักรักษาตัวในโรงพยาบาล
- 1.3.4 การเสียชีวิต ให้นับการเสียชีวิตในที่เกิดเหตุหรือที่ทราบได้ภายหลังการตำรวจเท่านั้น
- 1.3.5 ศึกษาเฉพาะช่วงที่ไม่มีฝนตก เนื่องจากช่วงฝนตก ผู้ศึกษาจะมีความยากลำบากในการตรวจสอบที่เกิดเหตุ



ภาพประกอบ 1.1 เขตเทศบาลนครหาดใหญ่

- 1.3.6 กำหนดเลือกช่วงเวลา วัน และระยะเวลาในการเข้าร่วมสืบหาสาเหตุกับตำรวจ ดังนี้
  - 1.3.6.1 ช่วงเช้าสาย และบ่ายค่ำ (โดยการสุ่ม) รวม 4 ชั่วโมงต่อวัน
  - 1.3.6.2 วันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ และจันทร์ รวม 4 วันต่อสัปดาห์
  - 1.3.6.3 เดือนสิงหาคม 2544 ถึงเดือนมกราคม 2545 รวม 6 เดือน

สาเหตุที่เลือกปฏิบัติเฉพาะช่วงวันเวลาดังกล่าว เนื่องจากว่า ผู้ศึกษาคนหนึ่งๆ จะไม่มีเวลาเพียงพอที่จะเข้าร่วมสืบหาสาเหตุกับตำรวจได้ตลอดวันและทุกวัน ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงจำเป็นต้องเลือก

เวลาและวันดังกล่าวข้างต้น โดยพิจารณาจากรายงานผู้ป่วยอุบัติเหตุ พ.ศ. 2542 ของโรงพยาบาลสงขลานครินทร์ ทั้งนี้ ในการพิจารณาเลือกวันได้พิจารณาจากจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นหลัก (ตาราง 1.3) เนื่องจากผู้เสียชีวิตมีจำนวนน้อยราย ทำให้จำนวนที่เพิ่มหรือลดลงเพียง 1 ราย ที่อาจเกิดอย่างไม่เป็นระบบ (Random) จะทำให้มีความแตกต่างกันสูงเมื่อคิดเป็นร้อยละ (ประมาณร้อยละ 5) ซึ่งอาจทำให้การตัดสินใจผิดพลาด ขณะที่ในทางตรงกันข้าม จำนวนผู้บาดเจ็บมีจำนวนมากถึงหลักพัน (ตาราง 1.2 แสดงจำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามช่วงเวลาที่มาถึงโรงพยาบาลสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2542 และตาราง 1.3 แสดงจำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามวันเกิดเหตุในสัปดาห์ ของโรงพยาบาลสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2542)

ตาราง 1.2 จำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามช่วงเวลาที่มาถึงโรงพยาบาลสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2542

ช่วงเวลาที่มาถึงโรงพยาบาล	จำนวน	ร้อยละ
00.00 น. – 07.59 น. เหวดึก	978	12.01
08.00 น. – 15.59 น. เหวเช้า	3,194	39.23
16.00 น. – 23.59 น. เหวบ่าย	3,970	48.76
รวม	8,142	100.00

ที่มา : โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2542

ตาราง 1.3 จำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำแนกตามวันเกิดเหตุในสัปดาห์ ของโรงพยาบาลสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2542

วันเกิดเหตุ	บาดเจ็บ		เสียชีวิต	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
วันอาทิตย์	1,226	15.09	5	26.32
วันจันทร์	1,174	14.45	1	5.26
วันอังคาร	1,111	13.68	1	5.26
วันพุธ	1,114	13.71	3	15.79
วันพฤหัสบดี	1,061	13.06	1	5.26
วันศุกร์	1,183	14.56	5	26.32
วันเสาร์	1,254	15.44	3	15.79
รวม	8,123	100.00	19	100.00

ที่มา: โรงพยาบาลสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2542

อย่างไรก็ตาม ระหว่างการศึกษา ผู้ศึกษาได้พบว่า วิธีการได้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพที่สุด คือ การฟังเหตุจากวิทยุสื่อสารตำรวจ ซึ่งได้รับความร่วมมือจากศูนย์วิทยุ 191 ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงได้ร่วม ฟังเหตุและออกสำรวจได้มากกว่าที่กำหนดไว้เดิม โดยเฉพาะการออกสำรวจในเวลากลางคืน

#### 1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษามีขั้นตอนและวิธีดำเนินการดังนี้

- 1.4.1 ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- 1.4.2 ศึกษาการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของตำรวจ
- 1.4.3 ศึกษาการวิเคราะห์เหตุการณ์ และความเร็วของยานพาหนะที่เกิดการชน
- 1.4.4 เสนอวิธีเก็บข้อมูลรายละเอียดการชนที่รุนแรง และการวิเคราะห์สาเหตุการชนที่รุนแรง
- 1.4.5 ดำเนินการเก็บข้อมูลการชนที่รุนแรงในสถานที่เกิดเหตุร่วมกับตำรวจ
- 1.4.6 สรุปผลการศึกษา และจัดทำรูปเล่มวิทยานิพนธ์

#### 1.5 ประโยชน์ของการศึกษา

จากการศึกษาคาดว่าจะได้รับประโยชน์ดังนี้

1.5.1 ได้รูปแบบหรือแนวทางในการเก็บข้อมูลรายละเอียดการชนที่ครอบคลุมทั้งระบบ (คน ยานพาหนะ และถนน) ของเจ้าหน้าที่สอบสวน ซึ่งเป็นผู้เข้าไปสัมผัสเหตุการณ์จริง ได้นำไป พิจารณาปรับปรุงใช้ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้ได้ข้อมูลที่มีรายละเอียดที่ลึกและรอบด้าน เพื่อ ประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนถนนต่อไป

1.5.2 ทำให้เห็นบทบาทของแต่ละองค์ประกอบการชนอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในการชนที่รุนแรงที่เกิดขึ้น

1.5.3 ทำให้รู้ถึงสาเหตุที่ชัดเจนยิ่งขึ้นของการชนที่รุนแรงบนถนน โดยเฉพาะการชนที่ส่งผล ให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต เพื่อช่วยในการพิจารณาหามาตรการแก้ไขจากสาเหตุแต่ละ ด้านได้อย่างถูกต้องตรงจุดมากขึ้น

1.5.4 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาเผยแพร่ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักในการป้องกัน ตนเองจากการบาดเจ็บรุนแรงที่อาจได้รับจากการชนที่เกิดขึ้นบนท้องถนน เช่น การตระหนักว่า หากขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยสวมหมวกนิรภัยไม่รัดคาง จะมีความเสี่ยงในการบาดเจ็บสาหัสหรือ เสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างไร เมื่อเกิดการชนขึ้น เป็นต้น

1.5.5 เพื่อเป็นตัวอย่างการเริ่มต้นศึกษาการชนบนท้องถนนแบบเจาะลึกภาคสนาม ซึ่งพื้นที่อื่นๆ อาจจะได้นำไปพิจารณาปรับปรุงใช้ศึกษาปัญหาการชนบนท้องถนนในชุมชนของตน โดยเฉพาะในเขตชุมชนเมืองต่อไป