

บทที่ 6

ผลการศึกษา

6.1 กล่าวนำ

บทนี้ จะแสดงผลการศึกษาแบบรอบด้าน (คน ยานพาหนะ และถนน) ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลในภาคสนามของการชนที่รุนแรงบนท้องถนนในเมืองหาดใหญ่ จำนวน 116 ราย ภายในระยะเวลา 6 เดือน (ส.ค. 44 – ม.ค. 45) โดยแบ่งการแสดงผลออกเป็น 2 ส่วน คือ 1. ผลวิเคราะห์สาเหตุการชนที่รุนแรง และ 2. ผลวิเคราะห์ข้อมูลการชนที่รุนแรงเชิงสถิติ (รายละเอียดข้อมูลการชนทั้งหมดในตาราง ก2 – ก3 ภาคผนวก ก)

6.2 ผลวิเคราะห์สาเหตุการชนที่รุนแรง

หัวข้อนี้ จะแสดงผลการวิเคราะห์สาเหตุการชนที่รุนแรง โดยแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ 1. ผลวิเคราะห์สาเหตุเบื้องต้น และ 2. ผลวิเคราะห์สาเหตุทางลึก

6.2.1 ผลวิเคราะห์สาเหตุเบื้องต้น

จากข้อมูลการชนที่รุนแรงในเมืองหาดใหญ่ 116 ราย พบว่า ในจำนวนทั้งหมด เกือบ 3 ใน 4 (72 %) มีสาเหตุหลักจากคนเพียงอย่างเดียว รองลงมา คือเกือบ 1 ใน 5 (18 %) มีสาเหตุหลักจากคนร่วมกับถนน แต่เมื่อพิจารณาในกลุ่มสาเหตุเสริม พบว่า กว่า 1 ใน 3 (37 %) มีสาเหตุเสริมจากถนนเพียงอย่างเดียว และเมื่อไม่แยกพิจารณาว่าเป็นสาเหตุหลักหรือสาเหตุเสริม พบว่า กว่าครึ่งของการชนที่รุนแรงทั้งหมด (53 %) มีสาเหตุจากคนร่วมกับถนน สำหรับสาเหตุจากยานพาหนะเป็นส่วนน้อยที่สุด กล่าวคือ เป็นสาเหตุหลักเดี่ยวๆ เพียงไม่ถึง 1 % และเป็นสาเหตุร่วมกับคนขับประมาณ 9 % และร่วมกับถนน 7 % (ตาราง 6.1 แสดงสาเหตุเบื้องต้นของการชนที่รุนแรงบนท้องถนนในเมืองหาดใหญ่)

ตาราง 6.1 สาเหตุเบื้องต้นของการชนที่รุนแรงบนท้องถนนในเมืองหาดใหญ่

สาเหตุ	สาเหตุหลัก		สาเหตุเสริม		ไม่แยกสาเหตุ*	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
คน	83	71.55	13	11.21	31	26.72
ยานพาหนะ	1	0.86	0	0.00	0	0.00
ถนน	0	0.00	43	37.07	0	0.00
คนกับยานพาหนะ	10	8.62	2	1.72	1	0.86
คนกับถนน	21	18.10	18	15.52	62	53.45
ยานพาหนะกับถนน	0	0.00	8	6.90	1	0.86
ทั้ง 3 องค์ประกอบ	1	0.86	4	3.45	21	18.10
ระบุสาเหตุไม่ได้	0	0.00	28	24.14	0	0.00
รวม	116	100.00	116	100.00	116	100.00

* ไม่แยกว่าเป็นสาเหตุหลักหรือสาเหตุเสริม

6.2.2 ผลวิเคราะห์สาเหตุทางลึก

จากที่ได้กล่าวถึงสาเหตุการชนที่รุนแรงในเมืองต้นไปแล้ว ต่อไปจะกล่าวถึงสาเหตุที่ลึกลงไปในการชน ซึ่งได้จากการใช้ดุลยพินิจของผู้ศึกษาในเหตุการณ์ถูกโช้ที่ได้วิเคราะห์ไว้ ร่วมกับการสัมภาษณ์จากผู้ใกล้ชิดเหตุการณ์ ไม่ว่าจะเป็นผู้เห็นเหตุการณ์ ผู้ขับขี่/โดยสารที่ไม่ได้รับบาดเจ็บ และตำรวจ (รายละเอียดทั้งหมดในตาราง ก4 ภาคผนวก ก) กล่าวคือ

ในส่วนที่เป็นสาเหตุหลัก พบว่า มีสาเหตุหลักจากการขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด สูงเป็นลำดับ 1 ซึ่งมีจำนวนเกินครึ่งของการชนทั้งหมด (57 %) รองลงมา คือ การฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณจราจร (26 %) ขับรถกึ่งคนองนำหวาดเสียว และแซงผิดกฎหมาย อย่างละ 22 % ขณะที่สาเหตุหลักจากการเมาสุราอยู่ในลำดับถัดไปมีจำนวนประมาณ 1 ใน 5 ของการชนทั้งหมด (20 %) อนึ่ง เนื่องจากการชนแต่ละครั้งอาจมีสาเหตุมากกว่า 1 อย่าง ทำให้ผลรวมส่วนใหญ่มิมีค่าเกิน 100 % ได้

ในส่วนที่เป็นสาเหตุเสริม พบว่า มีสาเหตุเสริมจากถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ สูงเป็นลำดับ 1 จำนวนประมาณ 1 ใน 3 ของการชนทั้งหมด (33 %) รองลงมา คือ สาเหตุจากคนขับที่ไม่คุ้นเคยกับรถ (ยืมรถผู้อื่นมาขับ) และรถจอดหรือวัตถุวางขวางทางไม่เหมาะสม จำนวนประมาณอย่างละ 1 ใน 4 ของการชนทั้งหมด (25 %)

เมื่อไม่แยกพิจารณาว่าเป็นสาเหตุหลักหรือเสริม พบว่า มีสาเหตุจากการขับรถตัดหน้า ระยะกระชั้นชิด สูงเป็นลำดับ 1 จำนวนกว่าครึ่งของการชนทั้งหมด (57 %) รองลงมา คือ สาเหตุจากรถจอดหรือวัตถุวางข้างทางไม่เหมาะสม และแสงสว่างไม่เพียงพอ ประมาณอย่างละ 1 ใน 3 ของการชนทั้งหมด (36 %) (ตาราง 6.2 แสดงสาเหตุทางลึกของการชนที่รุนแรง 5 อันดับแรก จำแนกตามกลุ่มสาเหตุ)

ตาราง 6.2 สาเหตุทางลึกของการชนที่รุนแรง 5 อันดับแรก จำแนกตามกลุ่มสาเหตุ

อันดับ	สาเหตุหลัก	สาเหตุเสริม	ไม่แยกสาเหตุ*
1	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด (57%)	แสงสว่างไม่เพียงพอ (33%)	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด (57%)
2	ฝ่าฝืนเครื่องหมาย /สัญญาณจราจร (26%)	ไม่คุ้นเคยกับรถ (25%)	รถจอด/วัตถุวางข้างทาง ไม่เหมาะสม (37%)
3	ขับรถกึ่งคนอง นำหวาดเสียว (22%) และแซงผิดกฎหมาย (22%)	รถจอด/วัตถุวางข้างทาง ไม่เหมาะสม (22%)	แสงสว่างไม่เพียงพอ (35%)
4	เมาสุรา (20%)	สัญลักษณ์บนพื้นทาง ไม่ชัดเจน (14%)	ไม่คุ้นเคยกับรถ (27%) และฝ่าฝืนเครื่องหมาย /สัญญาณจราจร (27%)
5	รถจอด/วัตถุวางข้างทาง ไม่เหมาะสม (15%)	สภาพผิวทางไม่ดี (9%)	ขับรถกึ่งคนอง นำหวาดเสียว (22%) และแซงผิดกฎหมาย (22%)

* ไม่แยกว่าเป็นสาเหตุหลักหรือสาเหตุเสริม

6.3 ผลวิเคราะห์ข้อมูลการชนที่รุนแรงเชิงสถิติ

หัวข้อนี้ จะแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลการชนที่รวบรวมได้ทั้งสิ้น 116 ราย โดยใช้วิธีพรรณนาเชิงสถิติ (Descriptive Statistics) และหรือวิธีวิเคราะห์เชิงสถิติ (Analytic Statistics) เพื่อแสดงให้เห็นปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการชนที่รุนแรงที่เกิดขึ้นในเมืองหาดใหญ่ แบ่งเป็น 4 ส่วน คือ 1. วันเวลาเกิดเหตุ 2. ลักษณะสถานที่เกิดเหตุ 3. ประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ และ 4. ลักษณะผู้เกี่ยวข้องกับการชน (รายละเอียดในตาราง ก2 ภาคผนวก ก)

6.3.1 วันเวลาเกิดเหตุ

กลางวันและกลางคืน มีจำนวนการชนเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน (อย่างละ ~ 50 %) โดยวันศุกร์เป็นวันที่เกิดเหตุมากที่สุดประมาณ 1 ใน 5 (21 %) และวันที่เกิดเหตุน้อยที่สุดคือวันพฤหัสบดี (8 %) ขณะที่วันอื่นๆ มีจำนวนการชนที่ไม่ต่างกันมาก เฉลี่ยวันละ 17 ครั้ง (เฉลี่ยวันละ ~ 15 %) (ตาราง 6.3 แสดงจำนวนการชนที่รุนแรง จำแนกตามวันและเวลาเกิดเหตุในเมืองหาดใหญ่)

ตาราง 6.3 จำนวนการชนที่รุนแรง จำแนกตามวันและเวลาเกิดเหตุในเมืองหาดใหญ่

วัน	กลางวัน	กลางคืน	รวม
จันทร์	11	4	15
อังคาร	5	12	17
พุธ	9	9	18
พฤหัสบดี	5	4	9
ศุกร์	10	14	24
เสาร์	8	7	15
อาทิตย์	9	9	18
รวม	57	59	116

6.3.2 ลักษณะสถานที่เกิดเหตุ

ครึ่งหนึ่ง (50 %) ของการชนที่รุนแรงจะเกิดบนทางแยก และเกือบครึ่ง (47 %) ของการชนทั้งหมดเกิดบนทางตรง ส่วนบนทางโค้งเกิดขึ้นน้อยที่สุด (3 %) (ตาราง 6.4 แสดงจำนวนการชนจำแนกตามลักษณะบริเวณเกิดเหตุ)

ตาราง 6.4 จำนวนการชนจำแนกตามลักษณะบริเวณเกิดเหตุ

ลักษณะบริเวณเกิดเหตุ	จำนวนการชน (ครั้ง)	ร้อยละ
ทางตรง	55	47
ทางแยก	58	50
ทางโค้ง	3	3
รวม	116	100

6.3.3 ประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ

เหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นเหตุระหว่าง 2 ฝ่าย (92 %) รองลงมาเป็นเหตุระหว่าง 3 ฝ่าย (6 %) และเป็นเหตุฝ่ายเดียว (เสียหลักเอง) (2 %) ตามลำดับ ส่วนคู่กรณีที่ชนกันมากที่สุด คือ คู่กรณีระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถกระบะประมาณ 1 ใน 3 (33 %) รองลงมาคือคู่กรณีระหว่างรถจักรยานยนต์กับรถจักรยานยนต์เกือบ 1 ใน 3 (29 %) และรถจักรยานยนต์กับรถเก๋ง (15 %) ตามลำดับ ทั้งนี้ เกือบทั้งหมดของการชนที่รุนแรง จะเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ (รวมพ่วงข้าง) (96 %) (ตาราง 6.5) และในการชนที่รุนแรงทั้งหมด พบว่า กว่าครึ่ง (63 %) เป็นรถจักรยานยนต์ รองลงมาประมาณ 1 ใน 5 เป็นรถกระบะ (22 %) ขณะที่ยานพาหนะประเภทอื่นรวมกันแล้วไม่ถึง 15 % (ตาราง 6.6)

ตาราง 6.5 จำนวนการชน จำแนกตามประเภทยานพาหนะคู่กรณี

ประเภทยานพาหนะคู่กรณี	จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ
จักรยานยนต์ล้มเอง	1	0.9
จักรยานยนต์พ่วงข้างล้มเอง	1	0.9
จักรยานยนต์ ชนคนเดินเท้า	5	4.3
จักรยานยนต์ ชนจักรยานยนต์	33	28.5
จักรยานยนต์ ชนจักรยานยนต์พ่วงข้าง	6	5.2
จักรยานยนต์ ชนตุ๊กตุ๊ก	2	1.7
จักรยานยนต์ ชนเก๋ง	17	14.7
จักรยานยนต์ ชนกระบะ	38	32.8
จักรยานยนต์ ชนรถตู้	1	0.9
จักรยานยนต์ ชนรถพ่วง	1	0.9
กระบะ ชนจักรยานยนต์พ่วงข้าง	1	0.9
เก๋ง ชนคนเดินเท้า	1	0.9
กระบะ ชนเก๋ง	1	0.9
รถตู้ ชนกระบะ	1	0.9
กระบะ ชนเก๋ง ชนจักรยานยนต์	2	1.7
จักรยานยนต์ ชนจักรยานยนต์ ชนคนเดินเท้า	2	1.7
กระบะ ชนกระบะ ชนกระบะ	2	1.7
จักรยานยนต์ ชนจักรยานยนต์ ชนจักรยานยนต์	1	0.9
รวม	116	100.0

ตาราง 6.6 จำนวนยานพาหนะที่เกิดเหตุ จำแนกตามประเภท

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน (คัน)	ร้อยละ
จักรยานยนต์	145	63.3
จักรยานยนต์พ่วงข้าง	8	3.5
ตุ๊กตุ๊ก	2	0.9
เก๋ง	20	8.7
กระบะ	51	22.3
รถตู้	2	0.9
รถพ่วง	1	0.4
รวม	229	100.0

ในจำนวนผู้ประสบเหตุทั้งหมด 295 คน พบว่า มีกลุ่มผู้บาดเจ็บสาหัส และกลุ่มผู้บาดเจ็บเล็กน้อยหรือไม่บาดเจ็บ ในจำนวนที่ไม่แตกต่างกัน (อย่างละ ~ 49 %) ขณะที่ผู้เสียชีวิตเพียง 2 % และในจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสทั้งหมด พบว่า เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ถึง 90 % ขณะที่ผู้เสียชีวิตทั้งหมดเป็นคนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ตาราง 6.7)

ตาราง 6.7 ผู้ประสบเหตุ จำแนกตามประเภทยานพาหนะและระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

ประเภทยานพาหนะ	ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ			รวม
	เสียชีวิต	สาหัส	เล็กน้อย / ไม่บาดเจ็บ	
คนเดินเท้า	1	5	2	8
จักรยานยนต์	4	132	63	199
จักรยานยนต์พ่วงข้าง	-	4	5	9
ตุ๊กตุ๊ก	-	-	2	2
เก๋ง	-	1	20	21
กระบะ	-	4	49	53
รถตู้	-	-	2	2
รถพ่วง	-	-	1	1
รวม	5	146	144	295

6.3.4 ลักษณะผู้เกี่ยวข้องกับการชน

ในจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด 229 คน เป็นชาย 92 % เป็นหญิง 8 % และช่วงอายุ 20 – 29 ปี มีมากที่สุด 45 % รองลงมาคือช่วงอายุ 19 ปีลงมา 32 % ซึ่งช่วงอายุดังกล่าว เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด เท่ากับ 63 % และ 96 % ตามลำดับ (ตาราง 6.8)

ตาราง 6.8 จำนวนผู้ขับขี่ จำแนกตามประเภทผู้ขับขี่ เพศ และอายุ

ประเภทผู้ขับขี่	เพศ	อายุ					รวม
		≤ 19	20 – 29	30 – 39	40 – 49	≥ 50	
จักรยานยนต์	ชาย	66:4	61:4	5:1	2:2	0:0	134:11
จักรยานยนต์พ่วงข้าง		2:0	2:0	3:0	0:0	1:0	8:0
ตุ๊กตุ๊ก		0:0	0:0	0:0	1:0	1:0	2:0
เก๋ง		1:0	9:3	1:2	2:2	0:0	13:7
กระบะ		0:0	25:0	14:0	9:0	3:0	51:0
รถตู้		0:0	0:0	1:0	1:0	0:0	2:0
รถพ่วง		0:0	0:0	1:0	0:0	0:0	1:0
รวม			69:4	97:7	25:3	15:4	5:0

กว่า 1 ใน 3 ของผู้ขับขี่ทั้งหมด (37 %) ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และหากเทียบอัตราส่วนระหว่างผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ กับผู้ขับขี่ทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการชน พบว่า เท่ากับ 0.37 หรือคนขับขี่ทุกๆ 8 คน ที่เกี่ยวข้องกับการชน จะมีคนที่ไม่มีความรู้ 3 คน และหากเทียบอัตราส่วนนี้จำแนกตามประเภทยานพาหนะ จะพบว่า รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง มีอัตราสูงสุด 0.75 หรือคนขับขี่รถจักรยานยนต์พ่วงข้างทุกๆ 4 คน ที่เกี่ยวข้องกับการชน จะมีคนที่ไม่มีความรู้ 3 คน รองลงมาคือ รถจักรยานยนต์ รถเก๋ง และรถกระบะ ตามลำดับ (อัตรา 0.50 0.20 และ 0.06 ตามลำดับ) (ตาราง 6.9)

ตาราง 6.9 จำนวนผู้ขับขี่ จำแนกตามประเภทผู้ขับขี่ และใบอนุญาตขับขี่

ประเภทผู้ขับขี่	การครอบครองใบอนุญาตขับขี่		รวม
	มี (คน)	ไม่มี (คน)	
จักรยานยนต์	73	72	145
จักรยานยนต์พ่วงข้าง	2	6	8
ตุ๊กตุ๊ก	2	-	2
เก๋ง	16	4	20
กระบะ	48	3	51
รถตู้	2	-	2
รถพ่วง	1	-	1
รวม	144	85	229

ในจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด พบว่า กว่า 2 ใน 3 (69 %) มีความคุ้นเคยกับรถ และเกือบครึ่งของกลุ่มที่คุ้นเคยกับรถ มีประสบการณ์ขับขี่ ≤ 5 ปี ขณะที่กลุ่มไม่คุ้นเคยกับรถมีประมาณ 1 ใน 6 (15 %) ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด และพบว่า จำนวนผู้ขับขี่ที่เกิดการชนมีแนวโน้มลดลงเมื่อมีประสบการณ์ขับขี่มากขึ้น (ตาราง 6.10)

ตาราง 6.10 จำนวนผู้ขับขี่ จำแนกตามประสบการณ์ขับขี่ และความคุ้นเคยกับรถ

ประสบการณ์ขับขี่ (ปี)	ความคุ้นเคยกับรถ			รวม
	คุ้นเคย	ไม่คุ้นเคย	ไม่ทราบ	
≤ 5	75	19	1	95
6 – 10	42	9	-	51
11 – 15	5	-	-	5
16 – 20	11	1	-	12
> 20	3	-	-	3
ไม่ทราบ	23	6	34	63
รวม	159	35	35	229

ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับการบาดเจ็บบริเวณศีรษะและใบหน้าอย่างมีนัยสำคัญ คือ ตัวแปรการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (รวมพ่วงข้าง) โดยพบว่า เมื่อเกิดการชนขึ้น อัตราเสี่ยง (OR: Odds Ratio) ที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (รวมพ่วงข้าง) โดยไม่สวมหมวกนิรภัย และสวมไม่รัดคาง จะได้รับบาดเจ็บสาหัสเท่ากับ 8.02 เท่าของผู้ที่สวมรัดคาง (OR = 8.02, 60 % CI*: 3.63 – 17.71, P** = 0.05) ขณะที่ผู้เสียชีวิตทั้งหมดเป็นผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย หนึ่ง ในส่วนของ ผู้ใช้รถยนต์ พบว่า มีผู้บาดเจ็บสาหัสเพียง 5 คน ซึ่งทั้งหมดเป็นผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (ตาราง 6.11)

ตาราง 6.11 จำนวนผู้ขับขี่และผู้โดยสาร จำแนกตามการใช้อุปกรณ์นิรภัย และระดับความรุนแรง

การใช้อุปกรณ์นิรภัย	เสียชีวิต	สาหัส	เล็กน้อย/ ไม่บาดเจ็บ	รวม
หมวกนิรภัย:				
สวมรัดคาง	-	4 (1)	5	9
สวมไม่รัดคาง	-	40 (30)	10	50
ไม่สวม	4	92 (71)	53	149
รวม	4	136 (102)	68	208
เข็มขัดนิรภัย:				
คาด	-	-	33	33
ไม่คาด	-	5	41	46
รวม	0	5	74	79

(?): จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ที่ได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะและใบหน้า

ในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (รวมพ่วงข้าง) พบว่า ได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ 45 % ของการบาดเจ็บที่รุนแรงทั้งหมด รองลงมาคือ บาดเจ็บรุนแรงที่ขา (18 %) แขน (16 %) ลำตัว (15 %) และใบหน้า (6 %) ตามลำดับ และในกลุ่มที่สวมหมวกนิรภัยรัดคาง 11 คน จะได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะเพียง 1 คน ขณะที่คนที่สวมหมวกนิรภัยไม่รัดคาง จะมีการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะและใบหน้าประมาณ 40 % ซึ่งไม่แตกต่างกับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ที่มีประมาณ 40 % เช่นกัน (ตาราง 6.12)

* CI (Confidence Interval) หมายถึง ช่วงความเชื่อมั่น

** Chi – square (χ^2) test

ตาราง 6.12 จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (รวมพ่วงข้าง) จำแนกตามลักษณะการใช้หมวกนิรภัย และส่วนของร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บสาหัส

ส่วนของร่างกาย ที่ได้รับบาดเจ็บ สาหัส*	ลักษณะการใช้หมวกนิรภัย					
	คนขับ			คนซ้อนท้าย/โดยสาร		
	รัดคาง	ไม่รัดคาง	ไม่สวม	รัดคาง	ไม่รัดคาง	ไม่สวม
ศีรษะ	1	28	41	-	-	20
ใบหน้า	-	2	6	-	-	4
ลำตัว	2	14	10	-	-	5
แขน	1	11	14	-	-	6
ขา	2	10	19	-	-	6
(รวม)	(6)	(65)	(90)	(-)	(-)	(41)
เล็กน้อย/ไม่บาดเจ็บ	5	9	32	-	1	21
รวม	11	74	122	0	1	62

* คน 1 คน อาจบาดเจ็บได้หลายส่วน ทำให้ผลรวมอาจมากกว่าจำนวนผู้ประสบเหตุ