

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษา เรื่อง “การประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกของผู้ประสพอุบัติเหตุ: กรณีศึกษาผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจ” โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกรณีศึกษา จำนวน 20 คน ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอ เป็น 4 ส่วน ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลส่วนบุคคล และข้อมูลการประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกของกรณีศึกษา
2. พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก
3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก
4. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกของผู้ประสพอุบัติเหตุ

1. ข้อมูลส่วนบุคคล และข้อมูลการประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกของกรณีศึกษา

ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลส่วนบุคคลของกรณีศึกษา ซึ่งเป็นผู้ประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกในกรุงเทพมหานครและเข้ารับการรักษเป็นผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจ จำนวน 20 คน เป็นผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล 10 คน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 10 คน

1.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

กรณีศึกษานี้เป็นเพศชายจำนวน 13 คน เพศหญิงจำนวน 7 คน อายุระหว่าง 18 - 50 ปี เนื่องจากผู้ป่วยที่ประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกที่เข้ารับการรักษาคือที่โรงพยาบาลตำรวจส่วนใหญ่เป็นเพศชาย

ระดับการศึกษาของกรณีศึกษาอยู่ระหว่าง มัธยมศึกษาปีที่ 6 – ปริญญาตรี การประกอบอาชีพของกรณีศึกษา ได้แก่ รับราชการตำรวจ พยาบาล พนักงานบริษัท และนักศึกษา แบบแผนการขับขี่ของกรณีศึกษามากกว่าครั้งหนึ่ง เป็นการใช้สอยส่วนบุคคล โดยขับขี่จากบ้านหรือที่พักไปทำงานหรือมหาวิทยาลัย ระยะเวลาการขับขี่เฉลี่ยต่อวันประมาณ 45 นาทีสำหรับรถจักรยานยนต์ และ 2 ชั่วโมงสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

1.2 ข้อมูลการประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบก

การประสพอุบัติเหตุจรรยาทางบกของกรณีศึกษา แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้เสียหายและผู้กระทำ ซึ่งกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำยังสามารถแบ่งเป็นผู้ขับขี่ที่มีคู่กรณี และ ไม่มีคู่กรณี

อุบัติเหตุจากรถทางบกครั้งนี้พบกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายจำนวน 9 คน ประกอบด้วยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 4 คน และผู้ขับขี่รถยนต์จำนวน 5 คน ที่เป็นผู้เสียหายจากการถูกเฉี่ยวชนจากคู่กรณี สำหรับการประสอบอุบัติเหตุของกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ แบ่งเป็นที่มีคู่กรณีจำนวน 7 คน ประกอบด้วย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 2 คน และผู้ขับขี่รถยนต์จำนวน 5 คน และการประสอบอุบัติเหตุของผู้กระทำที่ไม่มีคู่กรณีจำนวน 4 คน โดยทั้งหมดเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ช่วงเวลาที่กรณีศึกษาประสอบอุบัติเหตุส่วนใหญ่จำนวน 12 คน ประสอบอุบัติเหตุระหว่างเวลา 18.00-02.30 น. กรณีศึกษาที่เหลือ 8 คน ประสอบอุบัติเหตุระหว่างเวลา 12.00-17.30 น.

กรณีศึกษามีลักษณะและความรุนแรงของการบาดเจ็บแตกต่างกันหลายระดับ จากการแบ่งผู้ประสอบอุบัติเหตุเป็น 6 ระดับตามความรุนแรงของการบาดเจ็บตามลักษณะทางกายวิภาค (Abbreviated Injury Scale – AIS) ซึ่งเป็นการวัดค่าความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น 6 ระดับ ได้แก่ บาดเจ็บเล็กน้อย (AIS 1) บาดเจ็บปานกลาง (AIS 2) บาดเจ็บมาก (AIS 3) บาดเจ็บสาหัส (AIS 4) บาดเจ็บวิกฤต (AIS 5) และบาดเจ็บวิกฤตมาก (AIS 6) การศึกษาครั้งนี้ ทำการเก็บข้อมูลจากผู้ประสอบอุบัติเหตุจากรถทางบกที่มีค่าความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ระดับ AIS 2, AIS 3 และ AIS 4 เท่านั้น เนื่องจากผู้ประสอบอุบัติเหตุจากรถทางบกที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บเล็กน้อย (AIS 1) ไม่ได้เข้ารับการรักษาเป็นผู้ป่วยใน รวมถึงผู้ประสอบอุบัติเหตุจากรถทางบกที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บวิกฤต (AIS 5) และบาดเจ็บวิกฤตมาก (AIS 6) เป็นผู้ป่วยที่มีอาการหนัก จึงไม่สามารถให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยได้ ผู้ประสอบอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เป็นกรณีศึกษาที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บปานกลาง (AIS 2) มีจำนวน 11 คน โดยเป็นผู้ป่วยในที่มีบาดแผล รอยขีด และแผลถลอก สมองกระทบกระเทือนเล็กน้อย กระดูกแขนร้าว ในจำนวนนี้เป็นผู้เสียหาย 5 คน และผู้กระทำ 6 คน กรณีศึกษาที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บมาก (AIS 3) มีจำนวน 6 คน มีอาการบาดเจ็บดังนี้ มีแผลฉีกขาด กระดูกแขนหัก เคลื่อนที่ กระดูกแขนขา ร้าว ในจำนวนนี้เป็นผู้เสียหาย 3 คน และผู้กระทำ 3 คน และสุดท้ายเป็นกรณีศึกษาที่มีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บสาหัส (AIS 4) มีจำนวน 3 คน ซึ่งมีลักษณะการบาดเจ็บ คือ ม้ามแตก กระดูกซี่โครงหัก ซึ่งเป็นระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บที่อันตรายต่อชีวิต ในจำนวนนี้เป็นผู้เสียหาย 1 คน และผู้กระทำ 2 คน

ข้อมูลส่วนบุคคลที่รวบรวมจากกรณีศึกษาประกอบด้วย อายุ เพศ ประสพการณ์การขับขี่ และข้อมูลเกี่ยวกับการประสอบอุบัติเหตุของกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับประเภทของยานพาหนะ รายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกครั้งล่าสุด ระดับความรุนแรงและอาการบาดเจ็บ สรุปได้ดังรายละเอียดตารางที่ 4 และตารางที่ 5

ตารางที่ 5: ข้อมูลส่วนบุคคลของกรณีศึกษาที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก (รถยนต์)

ลำดับ	ชื่อ	เพศ	อายุ	ประเภทรถ	จำนวนปีที่ขับขี่*	จำนวนครั้งที่เคยถูกจับกุมหรือได้รับใบสั่ง	ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ**		รายละเอียดอุบัติเหตุครั้งล่าสุด	ระดับความรุนแรงและอาการบาดเจ็บ
							จำนวนครั้งที่เคยประสบอุบัติเหตุ	ปีที่เคยประสบอุบัติเหตุ		
11.	น.ส. จันทร์	หญิง	28	รถยนต์ส่วนบุคคล	8	-	-	-	ผู้เสียหาย, ถูกรถยนต์ชน	AIS 2 บาดแผลบริเวณหน้าผาก
12.	นายวัน	ชาย	30	รถยนต์ส่วนบุคคล	20	1	1	2541	ผู้เสียหาย, ถูกรถยนต์ชน	AIS 2 บาดแผลบริเวณใบหน้า
13.	น.ส. กมล	หญิง	32	รถยนต์ส่วนบุคคล	5	-	-	-	ผู้เสียหาย, ถูกรถจักรยานยนต์ชน	AIS 2 บาดเจ็บบริเวณหน้าอก
14.	นางนาถ	หญิง	46	รถยนต์ส่วนบุคคล	15	-	-	-	ผู้เสียหาย, ถูกรถยนต์ชน	AIS 2 บาดเจ็บบริเวณต้นคอ
15.	นายณรงค์	ชาย	50	รถยนต์ส่วนบุคคล	25	2	2	2525, 2536	ผู้เสียหาย, ถูกรถแท็กซี่ชน	AIS 2 บาดเจ็บบริเวณหน้าอก
16.	รตต. สามารถ	ชาย	27	รถยนต์ส่วนบุคคล	9	-	2	2540, 2544	ผู้กระทำ, ชับชนรถยนต์เพราะเมา	AIS 4 ชี้อวัยวะหัก, ศีรษะแตก
17.	นายวิน	ชาย	32	รถยนต์ส่วนบุคคล	14	4	2	2539, 2543	ผู้กระทำ, ชับชนรถยนต์เพราะเมา	AIS 2 บาดแผลบริเวณกระดูกต้นคอ
18.	นางบุษ	หญิง	38	รถยนต์ส่วนบุคคล	15	2	-	-	ผู้กระทำ, ชับชนรถจักรยานยนต์	AIS 2 บาดแผลบริเวณใบหน้า
19.	นางลักษณ	หญิง	40	รถยนต์ส่วนบุคคล	20	3	2	2529, 2530	ผู้กระทำ, ชับชนรถจักรยานยนต์	AIS 2 บาดเจ็บบริเวณหน้าอก, ต้นคอ
20.	น.ส. สมาน	หญิง	41	รถยนต์ส่วนบุคคล	12	1	-	-	ผู้กระทำ, ชับชนรถจักรยานยนต์	AIS 2 บาดเจ็บบริเวณกระดูกต้นคอ

* นับตั้งแต่ปีที่กรณีศึกษาได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์/รถยนต์ส่วนบุคคล

** นับเฉพาะครั้งที่กรณีศึกษาประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก และมีระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บตามลักษณะทางกายวิภาค (Abbreviated Injury Scale – AIS) ตั้งแต่ AIS 2 – AIS 5 เท่านั้น

2. พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของกร บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

2.1 พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

2.1.1 พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก เป็นการแสดงออกใน ลักษณะของการปฏิบัติ หรือการกระทำที่ถูกต้องเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก จาก การศึกษา พบว่า กรณีศึกษามีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกที่สามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การป้องกันก่อนการขับขี่ และการป้องกันขณะขับขี่

2.1.1.1 พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกก่อนขับขี่

กรณีศึกษามีการปฏิบัติที่ถือว่าเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกก่อนการขับขี่ 2 ประเด็น ได้แก่ การตรวจเช็คสภาพรถ และการหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ ดังรายละเอียด ต่อไปนี้

ก) การตรวจเช็คสภาพรถ พบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย จำนวน 9 คนตรวจเช็คสภาพรถ ก่อนการขับขี่เป็นประจำทุกวัน โดยตรวจสภาพรถด้วยการดูการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ได้แก่ สัญญาณ ไฟ ขาง ล้อ เบรก ไฟ กระจก ว่าใช้สามารถงานได้เป็นปกติหรือไม่ ในขณะที่กรณีศึกษาที่ เป็นผู้กระทำ จำนวน 2 คน ที่ตรวจเช็คสภาพรถและอุปกรณ์เป็นประจำ ผู้ขับขี่จำนวนที่เหลือ ประกอบด้วยผู้เสียหาย 2 คน และผู้กระทำ 9 คน ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการทำงานของรถและ อุปกรณ์ จึงไม่ได้ตรวจเช็คสภาพรถก่อนการขับขี่ โดยจะทำการตรวจเช็คหลายๆ ครั้ง เฉลี่ยผู้ขับขี่ที่ เป็นผู้กระทำตรวจเช็คสภาพรถเดือนละครั้ง

ลักษณะของการตรวจเช็คสภาพรถของกรณีศึกษาทั้งที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำมีความ เหมือนกัน โดยจุดแรกที่สำคัญ คือ การตรวจดูลักษณะการทำงานของเครื่องยนต์ ระบบ เบรก ล้อ และยาง

ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำต่างก็ตรวจเช็คสภาพรถก่อนการขับขี่ แต่พบว่าผู้เสียหาย จะตรวจเช็คสภาพรถบ่อยกว่าผู้กระทำ นอกจากนี้ในการกล่าวถึงรายละเอียดของการตรวจเช็คสภาพ รถ พบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายจะให้ความสำคัญใส่กับรายละเอียดของการตรวจเช็คสภาพรถ มากกว่ากรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ ดังรายละเอียดที่ได้จากการสัมภาษณ์ต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายวัน (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

ก่อนที่จะออกรถทุกครั้งจะต้องเดินดูรอบๆ จุดแรกที่ตรวจคือ เครื่องยนต์ จากนั้นจะดูหม้อน้ำ ต้องตรวจดูหม้อน้ำว่าน้ำพร่องไปบ้างหรือเปล่า หรือดูว่าภายในหม้อน้ำนั้นเมื่อใช้ไปนานๆ มักจะมีสนิม สิ่งสกปรก หรือตะกอน ที่ไปอุดช่องทางเดินน้ำในหม้อน้ำ ถ้าปล่อยให้น้ำในหม้อน้ำแห้ง เวลาขับไปรถจะพัง คนขับก็อันตราย หลังจากนั้นที่คนขับแล้วจะตรวจสอบการทำงานของระบบเบรก และพวงมาลัยว่าทำงานเป็นปกติหรือไม่ จากนั้นจึงค่อยออกรถ ทำอย่างนี้ทุกวันจน เป็นความเคยชิน คิดว่าการตรวจเช็ครถของเราก่อนการใช้งานเป็นการลดโอกาสที่ จะเกิดรถชน เพราะถ้าไม่ดูแลให้รถอยู่ในสภาพดีๆ มันจะอันตราย

กรณีศึกษา: จสศ. วัฒน (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

ส่วนใหญ่จะดูช่วงวันหยุด อาทิตย์ละหน จะดูว่าเบรกใช้งานได้หรือไม่ คู ลมของล้อ ยางระบบไฟต่างๆ คิดว่าดูอาทิตย์ละครั้งก็น่าจะพอแล้ว

ข) การหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ พบว่าพฤติกรรมกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของ กรณีศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ เป็นผู้ขับขี่ไม่ดื่มแอลกอฮอล์อยู่แล้วจำนวน 8 คน และเป็นผู้ ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์จำนวน 12 คน ก่อนการประสพอุบัติเหตุครั้งนี้มีทั้งกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ และเป็นผู้ถูกกระทำที่เคยดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ จำแนกเป็นผู้เสียหายที่ขับขี่หลังดื่ม แอลกอฮอล์ไม่เกิน 2 ครั้ง จำนวน 2 คน และขับขี่หลังดื่มแอลกอฮอล์มากกว่า 2 ครั้ง จำนวน 4 คน เช่นเดียวกันกับที่พบในส่วนของผู้กระทำ คือ ขับขี่หลังดื่มแอลกอฮอล์ไม่เกิน 2 ครั้ง จำนวน 2 คน และขับขี่หลังดื่มแอลกอฮอล์มากกว่า 2 ครั้ง จำนวน 4 คน ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าว ทำให้พบว่าผู้ขับขี่ ทุกคนที่ดื่มแอลกอฮอล์เคยขับขี่ยานพาหนะหลังจากการดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วทั้งสิ้น

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกครั้งนี้ พบว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้กระทำจำนวน 4 คน ประสพอุบัติเหตุ เนื่องจากขับขี่ยานพาหนะหลังจากดื่มสุราก่อนการขับขี่ เกิดความมึนเมา จนกระทั่งเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเพราะความสามารถในการขับขี่ลดลง

กรณีศึกษาทุกคนทั้งที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำ ทราบว่าหลังจากดื่มแอลกอฮอล์แล้ว ไม่ ควรขับขี่ยานพาหนะ เพราะแอลกอฮอล์จะส่งผลกระทบต่อสมรรถภาพการขับขี่ เนื่องจากแอลกอฮอล์

มีฤทธิ์ที่ส่งผลต่อการทำงานของสมอง ทำให้มีความมั่นใจในการขับขี้นมากขึ้น กล้ามเนื้อ ขาดความระมัดระวัง สูญเสียความสามารถในการควบคุมสติ การทรงตัว เกิดความคะนอง หลังจากดื่มแอลกอฮอล์จะทำให้มีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งต่างๆ ช้ากว่าปกติ แต่ทั้งๆ ที่รู้ผู้ขับขี้นที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วแต่เคยขับขี้นหลังจากดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วด้วยกันทั้งสิ้น เพราะมีความเชื่อมั่นผิดๆ ว่าตัวเองไม่เมา หรือยังมีความสามารถที่จะขับขี้นยานพาหนะได้ แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี้นมักจะใช้ความรู้สึกของตัวเองว่ารู้สึกมีเมามากหรือไม่ แต่ไม่ได้จำกัดปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี้น หลังจากดื่มแอลกอฮอล์แล้ว ก็ไม่ตระหนักว่าตัวเองอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมจะขับขี้นยานพาหนะ

แม้ว่ากรณีศึกษาทุกคนทราบว่าหากขับขี้นขณะมีเมามากกฎหมาย แต่ทุกคนไม่ทราบว่าปริมาณของระดับแอลกอฮอล์เท่าใด จึงจะทำให้มีเมามาก หรือเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ระยะเวลาของการดูดซึมแอลกอฮอล์เข้าสู่กระแสเลือดแอลกอฮอล์มีผลต่างกัน ไป ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหลายอย่างของแต่ละบุคคล เช่น น้ำหนัก เพศ อายุ จำนวนและประเภทของแอลกอฮอล์

ผลการศึกษาพบว่า การไม่หลีกเลี่ยงการขับขี้นยานพาหนะหลังการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ของกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ จำนวน 4 คน ซึ่งเป็นผู้ขับขี้นรถยนต์และผู้ขับขี้นรถจักรยานยนต์ อย่างละ 2 คน เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่ไม่พบว่ากรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี้นในครั้งนี้

กรณีศึกษา: นายเกรียง (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

วันที่เกิดเหตุเป็นคืนปีใหม่ ที่ทำงานมีงานเลี้ยงฉลอง นั่งดื่มอยู่กับเพื่อนที่แผนก 4-5 คน ตั้งแต่ 5 โมงเย็น จนถึง 2 ทุ่ม เหล้าหมดไปประมาณ 3 ขวดใหญ่ ที่บ้านโทรมาตาม จึงลาเพื่อนในกลุ่มกลับบ้าน ถ้าที่บ้านไม่โทรมาก็คงจะยังอยู่ต่อจนถึงเที่ยงคืน หลังจากแยกย้ายจากเพื่อนแล้วจึงขี่รถจักรยานยนต์กลับบ้าน ตอนนั้นไม่ได้คิดว่าตัวเองเมา เพราะปกติก็กินเหล้ากับเพื่อนเป็นประจำทุกเดือนอยู่แล้ว เพื่อนในกลุ่มก็ขี่รถจักรยานยนต์กันทุกคน ยังไม่เคยมีใครเคยได้รับอุบัติเหตุ คิดว่าทุกคนก็รู้อยู่แล้วว่าเมาแล้วไม่ควรขี่รถ แต่ถ้าเราไม่ขี่เองแล้วใครจะขี่ให้ มันจำเป็นต้องขี่เอง ตอนสตาร์ทรถมีอาการมึนๆ นิดหน่อย แต่ไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุ เพราะไม่ได้กินมาก ถ้ากินแค่นี้เดี๋ยวไม่นานจะมีผลต่อการขี่รถ จึงฝืนขี่รถไปเรื่อยๆ ไม่ได้ไปเร็ว หลังจากขี่รถออกจากบริษัทไปได้ไม่นาน รู้สึกวูบไปตอนไหนไม่รู้ รถจึงแลกลงข้างทาง รดล้มทับขาซ้าย จนหักต้องเข้าเฝือก

ที่เกิดเหตุครั้งนี้คิดว่าเป็นเพราะกินเหล้า แต่ไม่รู้ตัวว่าเมา บวกกับช่วงก่อนหน้านั้นไม่ค่อยได้พักผ่อน ร่างกายจึงล้า เพราะเมื่อก่อนก็กินเหล้าเป็นประจำ แต่ก็ไม่เคยมีจนถึงกับเกิดอุบัติเหตุแบบครั้งนี้

กรณีศึกษา: รตต.สามารถ (ผู้กระทำ, รถยนต์)

ออกจากร้านอาหารมากับเพื่อน คืมไปนิดหน่อย รู้สึกมีเงินนิดหน่อย แต่คิดว่าจับได้ กินไป 3 คน 2 ขวด เพื่อนอีกหนึ่งคนที่นั่งมาด้วยกินมากกว่า จับจากถนนสี่ลมมาจนถึง สะพานพระราม 5 อยู่เลนนอก แต่พอจะเปลี่ยนเลนเพื่อขึ้นสะพาน รถที่ตามมา ไม่ให้ทาง เลขตรงข้างหลังคนขับ คู่กรณีเป็นผู้ชาย วัยกลางคน เพื่อนที่นั่งมาด้วยไม่เป็นอะไร ตอนนั้นรู้สึกปวดหัว แต่เห็นว่าทางไม่ไกล รถไม่น่าจะเขอะ เวลากลางคืนรถน้อย จับเร็วกว่า เวลากลางวัน เคยจับหลังคืม แต่ไม่เป็นอะไร ไม่เคยชน

นอกจากนี้แอลกอฮอล์ไม่เพียงแต่เป็นปัจจัยเสี่ยง โดยตัวของมันเอง แต่ยังมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ เนื่องจากพบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้ขับขี่ที่คืมแอลกอฮอล์ มีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ เพิ่มขึ้น ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ จำนวน 2 คน ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัย ระหว่างการขับขี่เนื่องจากความมีเมมาหลังจากคืมแอลกอฮอล์ ทั้งๆ ที่ในการขับขี่ตามปกติที่ไม่ได้คืมแอลกอฮอล์ กรณีศึกษากลุ่มนี้จะใช้อุปกรณ์ป้องกันความรุนแรงจากการบาดเจ็บทุกครั้ง

กรณีศึกษา: นายวิน (ผู้กระทำ, รถยนต์)

ถ้าต้องขับรถหลังจากคืมเหล้า ก็จะรู้สึกมีเมมา แต่ไม่เคยถึงกับเมามาก ดูภายนอกไม่รู้ว่าเป็นกเมมา ถ้าไม่ได้ถูกตำรวจเอาไปเป่าเครื่องวัดแอลกอฮอล์ก็ไม่วู้ เคยขับรถหลังคืมประมาณ 10 กว่าครั้ง ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุอะไร มีครั้งนี้เป็นครั้งแรกที่ขับไปชนท้ายรถจักรยานยนต์ที่ติดรอสัญญาณไฟข้างหน้า ตอนนั้นไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย พอขึ้นรถได้ก็สตาร์ทไปเลย ถ้าขับรถปกติ จะคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเพราะเป็นความเคยชิน แต่ถ้ามีเมมา บางทีก็ไม่ได้คาด คิดว่าเหล้าคงทำให้สมองเบลอๆ ไปบ้าง แต่ไม่ได้เมมาจนไม่รู้สีกตัว ยังพอขับรถได้อยู่ บางทีอาจขับรถเร็วกว่าเดิม เพราะเคำบอกกเมมาแล้วจะมีความตึกคะนอง อยากรั้ง แต่ในกรุงเทพฯ ยังไงก็ขับเร็วมากไม่ได้อยู่แล้ว เท่าที่ผ่านมามาไม่ได้ขับเร็ว อย่างมากก็ไม่เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปกติจะขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.1.1.2 พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบขณะขั้บขี่

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ กรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ จำนวน 3 คนที่ขับรถในเขต กรุงเทพมหานคร โดยใช้ความเร็วมากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งถือว่าเป็นความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ในขณะที่ไม่พบว่าผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เสียหายขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

จากการศึกษา พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่เป็นผู้เสียหายมากกว่าครึ่งหนึ่งขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล คือ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตเทศบาล ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้กระทำมีเพียงคนเดียวที่ขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ส่วนผู้ขับขี่อีก 10 คน ขับขี่เกินอัตราที่กำหนดหากมีโอกาส เช่น ช่วงที่การจราจรไม่ติดขัด ถนนโล่ง การขับขี่ด้วยความเร็วทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีมาก เนื่องจากมีระยะเวลาที่จะตัดสินใจน้อยลง ความสามารถในการมองเห็นสั้นลง จึงมีโอกาสเกิดความผิดพลาดได้ง่าย เพราะผู้ขับขี่ไม่สามารถหยุดรถได้อย่างทันท่วงที

กรณีศึกษา: รตต. สามารถ (ผู้กระทำ, รถยนต์)

ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้เป็นเวลากลางวัน เห็นว่าถนนโล่ง มีรถไม่เยอะ จึงเร่งเต็มที่ แต่ก็ไม่ได้เร็วมากมายอะไร คิดว่าคงจะเหยียบเกินไปไม่มาก พอถึงตรงช่วงเลี้ยวโค้ง รถมันปัด ทำให้ไปเฉลบนกับฟุตบาท พอรถมันมาแรง ก็ควบคุมรถลำบาก จะเหยียบเบรคแรงก็ไม่ได้ เพราะจะทำให้รถหมุน มันกระชากลำบาก ปกติเป็นคนขับรถเร็วอยู่แล้ว แต่ถ้าขับในกรุงเทพ ขับเร็วไม่ได้อยู่แล้ว เพราะรถติด แต่ถ้าขับต่างจังหวัดหรือช่วงถนนโล่งๆ ก็จะขับเต็มที่ เฉลี่ย 60-80 กิโลเมตร ซึ่งก็ไม่ได้ขับเร็วเกินกฎหมายมากนัก เทียบกันแล้วความเร็วไม่ได้ต่างกันเท่าไร คิดว่าอยู่คนขับมากกว่า ถ้าคนขับมีความชำนาญ ควบคุมรถได้ ก็ไม่น่าจะมีปัญหา ไม่ใช่ว่าขับเร็วทุกครั้ง แต่ถ้าเห็นถนนว่างๆ ก็ขับเร็วขึ้นมาหน่อย

ครั้งนี้เป็นครั้งแรกที่ขับรถชน ทั้งๆ ที่ไม่ได้ขับเร็วมาก แต่ยอมรับว่าเวลาขับรถไม่ค่อยได้สังเกตว่าขับเร็วแค่ไหน เอาความรู้สึกเราเป็นหลัก ส่วนมากถ้าขับเร็วก็จะวิ่งเลนขวา เพราะเป็นเลนที่ไปได้เร็วกว่าเลนอื่น รถที่วิ่งเลนนี้ส่วนมากก็ขับกันเร็วทั้งนั้น

กรณีศึกษา: น.ส. กมล (ผู้เสียหาย, รถยนต์)

ตั้งแต่ขับรถเป็น ไม่เคยขับรถเร็วเลย เพราะกลัวจะเกิดอุบัติเหตุ ไม่เคยได้รับใบสั่งเพราะขับรถเกินที่กฎหมายกำหนดเลยเพราะ ไม่เคยขับรถเร็วเกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขับรถเร็วอันตราย ไปเรื่อยๆ ดึกว่า ถ้ารถวิ่งมาเร็วๆ จะเบรกไม่ทันเวลาเมื่อไรตัดหน้า แต่ถ้าขับแบบช้าๆ ค่อยๆ ไป ไม่ต้องเร็วมาก จะถึงที่หมายอย่างปลอดภัย หลายคนที่มีรถเร็วๆ อาจจะไม่ได้ไปถึงที่หมายก็ได้ เพราะโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีมาก ยิ่งขับเร็วเท่าไรก็ยิ่งน่ากลัว ถ้าเปรียบเทียบกับ คนที่มีรถเร็วน่าจะมีโอกาสตายหรือบาดเจ็บมากกว่าคนที่ขับช้ากว่า เพราะคนที่ขับเร็วน่าจะมีแรงปะทะที่มีความรุนแรงกว่า

ที่เจ็บครั้งนี้ไม่น่าจะเกิดเลย เพราะเราก็ไม่ได้ขับเร็ว แต่รถไปเฉลยฟุตบอลเข้า พอดีจะหักหลบเด็กที่เดินข้ามถนนตัดหน้ารถ ยัง โชคดีที่ขี่มาไม่เร็วประมาณ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กำลังชะลอพอดี เพราะเป็นเขตชุมชน ถ้ามาเร็วกว่านี้ อาจจะหลบไม่ทันก็ได้

2.1.2 พฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก โดยการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ ดังรายละเอียดที่ได้จากการสัมภาษณ์ดังนี้

2.1.2.1 การสวมหมวกนิรภัย

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาทุกคนที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำความผิดที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกครั้งจะต้องสวมหมวกนิรภัย ขณะเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เสียหายทุกคนสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ผู้กระทำผิดสวมหมวกนิรภัย 4 คน และไม่ใส่ 1 คน เนื่องจากการดื่มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ทำให้มีเมฆา จึงไม่ได้สวมหมวกนิรภัย

นอกจากนี้พบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์มากกว่าครึ่งหนึ่งทั้งที่เป็นผู้เสียหายจำนวน 3 คน และผู้กระทำ จำนวน 3 คน สวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย คือ เป็นหมวกที่ไม่มีตรารับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) กรณีศึกษากลุ่มนี้ไม่ทราบมาก่อนว่าจะต้องเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีตรามอก. ในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยจึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับหมวกได้มี

ครามอก. แต่เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ราคาถูก และมีน้ำหนักเบา มีช่องระบายอากาศ ให้ลมถ่ายเทได้ เพื่อจะได้ไม่อึดอัดมากนัก

อย่างไรก็ตาม กรณีศึกษา 4 รายที่สวมหมวกนิรภัยที่มีครามอก. ได้แสดงความคิดเห็นว่า หมวกนิรภัยที่พวกเขาใช้อยู่ นั้น ควรมีการออกแบบให้มีความเหมาะสมกว่านี้ เพราะหากต้องสวมเป็นเวลานานจะรู้สึกอึดอัด โดยเฉพาะหน้าร้อน อีกทั้งหมวกยังบดบังวิสัยทัศน์การมองเห็นด้านข้างของผู้ขับขี่อีกด้วย

การสวมสวมหมวกนิรภัยให้ถูกต้องเป็นปัจจัยสำคัญในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดกับศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่า ในจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด 9 คนที่สวมหมวกนิรภัย เป็นผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถูกต้อง โดยการใช้สายรัดคาง 8 คน และเป็นผู้กระทำที่สวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง 1 คน เพราะไม่ได้คาดสายรัดคาง แม้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะใช้หมวกนิรภัยเหมือนกัน แต่ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เสียหายใช้หมวกที่มีครามอก. และใส่หมวกถูกวิธีมากกว่าผู้ขับขี่ที่เป็นผู้กระทำ ดังรายละเอียดจากกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายชัย (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

ใช้หมวกนิรภัยใบปัจจุบันมา 5 ปีแล้ว เป็นหมวกที่แถมมาตอนที่ซื้อรถจักรยานยนต์ ใส่ใบนี้ตลอด มีอยู่ใบเดียว เป็นหมวกที่แถมมา ขนาดค่อนข้างใหญ่ ใส่แล้วไม่พอดี บางทีเลื่อนไปเลื่อนมา แต่ไม่อยากจะซื้อใบใหม่ เพราะราคาแพงหลายร้อย รอให้ใบนี้เก่า หรือใช้ไม่ได้แล้วค่อยซื้อ ถ้าต้องซื้อใหม่คงเลือกที่ราคาถูก ไม่จำเป็นจะต้องเป็นหมวกที่ผ่านการรับรอง เพราะเวลาตำรวจจะเรียก หรือไม่ก็ดูแลเราใส่หมวกหรือไม่เท่านั้น ถ้าขี่รถจักรยานยนต์ระยะทางไกลๆ หรือไม่ได้ขี่ออกถนนสายหลัก ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย เพราะคิดว่าคงไม่เกิดอุบัติเหตุ จะใส่หมวกเฉพาะเวลาขี่ออกถนนใหญ่เท่านั้น ถ้าขี่ใกล้ๆ อย่างในซอยแถวบ้าน หรือเวลากลางคืน ถ้าใช้เวลาไม่นาน ก็ขี่ไปเลย ไม่ได้ใส่หมวก ชี้แจง มันเสียเวลา

กรณีศึกษา: นายชิต (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

ใส่หมวกทุกครั้งที่ขี่รถ เพราะใส่แล้วรู้สึกว่าจะปลอดภัย หมวกใบนี้ใช้มาเกือบปี ตอนเลือกซื้อก็เลือกแบบเต็มใบ เพราะคิดว่าเป็นแบบที่ปลอดภัยกว่าแบบครึ่งใบ ถึงจะดูใหญ่และหนักกว่า แต่ช่วยป้องกันหัวของผู้ขับขี่ได้ดี คนขายบอกให้เลือกหมวกที่มีตรารับรอง เพราะเป็นหมวกที่ผลิตออกมาตามเกณฑ์ จึงเลือกซื้อหมวกขนาดพอเหมาะ และมีตรารับรอง หมวกที่ไม่มีตรารับรองไม่ได้มาตรฐาน ด้านในของหมวกมีแค่โฟมบางๆ ทุกครั้งที่สวมหมวกจะใช้สายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้หมวกกระชับแน่น เพื่อป้องกันไม่ให้หมวกหลุดออกจากศีรษะ

ผู้กระทำเห็นว่าการมีพฤติกรรมป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยการสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องที่ไม่จำเป็นต้องให้ความสำคัญ และเสียเวลา แสดงให้เห็นว่าเป็นผู้ขับขี่ที่ขาดความตระหนักต่อคุณค่าของชีวิตและทรัพย์สินทั้งของตัวเอง และผู้อื่น

2.1.2.2 การคาดเข็มขัดนิรภัย

ในขณะที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นผู้กระทำทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย แต่มีผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นผู้เสียหาย 1 คน ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยในช่วงเวลาดังกล่าว เพราะความมีเมมา

กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย จำนวน 2 คน และผู้กระทำ จำนวน 4 คน ให้ข้อมูลว่าบ่อยครั้งที่คาดเข็มขัดนิรภัยไม่ถูกวิธี เช่น คาดไว้ใต้แขน นั่งทับ เนื่องจากรู้สึกอึดอัดหากต้องคาดเข็มขัดแบบถูกวิธี คือ คาดรอบสะโพกบริเวณต้นขา ผ่านเฉียงบริเวณหน้าอก และกระดุกไปปลายลำ สถานการณ์ที่กรณีศึกษาเหล่านี้คาดเข็มขัดไม่ถูกวิธี คือ การขับรถในเขตเมืองที่มีการจราจรติดขัด หรือบริเวณที่ไม่คิดว่าจะมีตำรวจจราจรตรวจจับ

นอกจากนี้ยังพบว่า พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของกรณีศึกษาที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่ผ่าน มา ทั้งของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำมีลักษณะเหมือนกัน คือ กรณีศึกษาจะคาดเข็มขัดนิรภัยหากต้องขับรถระยะทางไกล หรือขับรถไปต่างจังหวัด เพราะมักจะใช้ความเร็วสูงในการขับรถยนต์บนถนนต่างจังหวัดที่ค่อนข้างโล่ง แต่หากเป็นการขับรถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีการจราจรติดขัด ผู้ขับขี่กลุ่มนี้เห็นว่าไม่จำเป็น เพราะไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุรุนแรง จึงมองว่าไม่จำเป็นที่จะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับรถที่ไม่สามารถใช้ความเร็ว หรือจราจรติดขัด

กรณีศึกษา: นายวิน (ผู้กระทำ, รถยนต์)

ถ้าไม่ได้ขับรถออกต่างจังหวัดไม่ค่อยคาดเข็มขัดนิรภัย เพราะขับรถในเมืองคิดว่าคงไม่เกิดอุบัติเหตุแรงๆ รถมันคิดมาก ขับเร็วไม่ได้อยู่แล้ว คิดว่า โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุรุนแรงมีน้อย ไม่ชอบคาดเข็มขัด เพราะอึดอัด ยิ่งเป็นคนอ้วน เวลาคาดที่มันคิดพุง หากเจอตำรวจก็จะทำเป็นคาด โดยการคล้องเข็มขัดไว้กับแขน แต่ถ้าต้องขับรถไปไกลๆ หรือต่างจังหวัด คิดว่าจำเป็นต้องใช้ เพราะรถวิ่งกันเร็ว ถ้าหากชนกัน หรือเกิดอุบัติเหตุ การใช้เข็มขัดจะช่วยรั้งตัวคนขับไม่ให้กระแทกกับกระจก หรือพวงมาลัยได้ ส่วนมากขับรถในกรุงเทพฯ จึงไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัย คิดว่าเข็มขัดนิรภัยเหมาะที่จะใช้เวลาขับรถเร็วๆ มากกว่า

กรณีศึกษา: นายณรงค์ (ผู้เสียหาย, รถยนต์)

คาดเข็มขัดตอนออกจากซอย ใกล้ถึงถนนใหญ่แล้วค่อยคาด ใช้เพราะไม่เคี้ยวจะโดนเรียก ถ้าตำรวจไม่บังคับ ก็ไม่ใส่ เพราะอึดอัด คิดว่าเข็มขัดช่วยผ่อนหนักให้เป็นเบาได้ แต่ถ้าขับในเมือง รถติด ขับเร็วไม่ได้อยู่แล้ว

ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษา ทั้งที่เป็นฝ่ายเสียหาย และฝ่ายกระทำ อันประกอบด้วย การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขี่รถจักรยานยนต์ และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ พบว่ามีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ กรณีศึกษาเกินกว่าครึ่งหนึ่งจะใช้อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าว เนื่องจากมีการบังคับใช้ตามกฎหมาย โดยไม่ได้คำนึงและตระหนักถึงมาตรฐาน และพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันอย่างถูกต้อง

3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ผลของการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์กรณีศึกษาทั้ง 20 คน เรื่องการประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า ปัจจัยที่พบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ของกรณีศึกษาทั้งที่ เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำนั้น ถูกกำหนดด้วยหลายปัจจัย ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 4 ประเด็น ได้แก่ ประสพการณ์การขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุ ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ความเชื่อและทัศนคติต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกัน และประเด็นสุดท้าย กระบวนการจัดเกลาทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

3.1 ประสพการณ์

ประสพการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษา พบว่ามี 2 ประเด็นที่มีผลให้เกิดการมีพฤติกรรมป้องกัน หรือไม่ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังนี้

3.1.1 ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

กรณีศึกษาจำนวนทั้งหมด 9 คนเคยประสบอุบัติเหตุ แบ่งเป็นผู้เสียหายจำนวน 3 คน และผู้กระทำ จำนวน 4 คน จากการสัมภาษณ์พบว่า กรณีศึกษาที่ เป็นผู้เสียหายที่เคยประสบอุบัติเหตุเกรงกลัวอุบัติเหตุจะทำให้พิการ หรือทุพพลภาพ จนส่งผลกระทบต่อกรณีศึกษาในด้านเศรษฐกิจ และสังคม คือ ค่าเสียโอกาสในการประกอบอาชีพ และรายได้ที่ขาดหายไปขณะรับการรักษาพยาบาล รักษาค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการรักษาพยาบาล โดยเฉพาะกรณีศึกษาที่เป็นเสาหลักในการหาเลี้ยงครอบครัว เพราะหากพิการ นอกจากตัวเองจะได้รับผลกระทบทางตรงแล้ว ครอบครัวจะได้รับผลกระทบทางอ้อมอีกด้วย ดังนั้นกรณีศึกษาเหล่านี้จึงพยายามที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และใช้อุปกรณ์ป้องกันความรุนแรง ซึ่งส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ มีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร และใช้อุปกรณ์ป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้กระทำ

กรณีศึกษา: นายวัน (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

เคยประสบอุบัติเหตุถูกรถชน 1 ครั้ง ตอนจอดรอรถรอสัญญาณไฟจราจร ครั้งนั้นไม่ได้ใส่หมวกนิรภัย แต่ไม่ได้รับบาดเจ็บ เพราะรถที่มาชนไม่ได้ขับเร็ว หลังจากนั้นไม่กล้าขับรถเร็ว และใส่หมวกนิรภัยขณะขึ้นรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง เพราะกลัวว่าถ้าถูกชนแรงๆ แล้วเราไม่ได้ป้องกันตัวเอง เกิดพิการขึ้นมาจะลำบาก ทำให้ทำงานไม่ได้ เงินเดือนไม่มี รายได้ของครอบครัวคงจะไม่พอใช้ ถ้าต้องอยู่โรงพยาบาลนานๆ ค่าใช้จ่ายก็ยิ่งมาก คงต้องเสียเงินเยอะ เป็นคนพิการทำอะไรก็ลำบาก ไปไหนมาไหนไม่ได้

ในขณะที่พบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำจะซับซ้อนขึ้นด้วยความระมัดระวังหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ช่วงแรกๆ เท่านั้น เพราะเข็ชชขาดกับการประสบอุบัติเหตุ แต่หากเวลาผ่านไปสักระยะหนึ่ง ความระมัดระวังดังกล่าวก็จะน้อยลง เพราะไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์ป้องกันอย่างจริงจัง

3.1.2 ประสบการณ์ได้รับใบสั่งหรือการถูกตักเตือนจากตำรวจ

กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายจำนวน 4 คน และกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำจำนวน 7 คน เคยได้รับใบสั่งจากการละเมิดกฎจราจร ซึ่งพบว่ามีการศึกษาที่เป็นผู้เสียหายเพียง 4 คน ที่กล่าวว่า ประสบการณ์การถูกตักเตือนหรือการได้รับใบสั่งส่งผลให้มีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากขึ้น

ประสบการณ์การขับขี่และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ทำให้ส่วนใหญ่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ของตนเอง และมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะที่เดียวกันประสบการณ์ดังกล่าวที่มีต่อผู้ขับขี่บางคนไม่ได้ส่งผล หรือส่งผลกระทบน้อยมากต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะหากได้รับการบาดเจ็บไม่มาก หรือได้รับใบสั่งจากตำรวจจราจรบ่อยครั้ง จนเกิดเป็นความเคยชิน

นอกจากนี้ยังพบว่า การที่อัตราค่าปรับการฝ่าฝืนกฎจราจรค่อนข้างน้อย ทำให้ผู้ขับขี่ขาดความเกรงกลัวกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ดังนั้นประสบการณ์การถูกตักเตือนหรือการถูกปรับ จึงไม่ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ ดังเช่นกรณีศึกษาที่เคยได้รับใบสั่งจากตำรวจจราจรนับ 10 ครั้ง ในข้อหาที่แตกต่างกันไป

กรณีศึกษา: นายวิน (ผู้กระทำ, รถยนต์)

เคยโดนใบสั่ง 3-4 ครั้งเพราะขับเร็วไปหน่อย โดยเฉพาะปีละครั้งก็ถือว่าไม่มากอะไร ได้ใบสั่งก็ไปเสียค่าปรับที่สน. ครั้งละ 400 บาท จริงๆ แล้วก็ขับเร็วเป็นประจำ แต่ไม่เจอดำรวจ ก็รอดไป ไม่กลัวนะเวลาตำรวจเรียก ถ้าเค้าเขียนใบสั่งให้ ก็ไปจ่ายแค่นี้เอง คิดว่าที่ไม่กลัวเพราะไม่ได้ถูกจับเข้าคุก หรือเสียเงินมากมายอะไร ค่าปรับมันไม่มาก ทำให้คนไม่กลัว ถ้าลองเพิ่มค่าปรับ หรือเพิ่มโทษ คนอาจจะกลัวก็ได้ ไม่มีใครอยากเข้าคุกหรอก แต่ปรับเป็นเงินมันเล็กน้อย จ่ายเงินก็ได้ใบขับขี่คืน

กรณีศึกษา: นายกฤต (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

การได้ใบสั่งจากตำรวจไม่เห็นจะเป็นเรื่องใหญ่ ได้มากก็ไปเสียค่าปรับที่โรงพัก ก็จบเรื่องแล้ว ส่วนมากจะโดนใบสั่งเรื่องเล็กๆ เช่น เปลี่ยนเลนตรงเส้นที่บ่มีคาคัดเข็มขัดนิรภัยก็เคยโดน เสียค่าปรับไป 400 บาท คิดว่าการได้รับใบสั่งไม่มีผลที่จะทำให้เราป้องกันมากขึ้น ค่าปรับมันน้อย จ่ายค่าปรับไปก็จบ ไม่ได้เจอแจ๊คพอดโดนตำรวจเรียกบ่อยๆ ถึงโดนก็ไม่คิดว่าเป็นเรื่องร้ายแรงอะไร โดนจนชินแล้ว ตำรวจบางคนก็เรียก บางคนก็ไม่เรียก ถ้าขับผ่านช่วงเวลา ตำรวจเสียบๆ เข้าเวรก็ต้องขับช้าลง แต่ถ้าเป็นตำรวจคนอื่นเข้าเวรก็ไม่ต้องระวังมาก เพราะจำได้ว่าจะมีตำรวจแค่คนสองคนที่มักจะคอยเรียกรถให้จอดแล้วให้ใบสั่ง

จากการสัมภาษณ์ตำรวจจราจรที่ประจำการที่สถานีตำรวจแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร พบว่า คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ปีพ.ศ. 2544 มีจำนวน 45,711 คดี และปีพ.ศ. 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 48,507 คดี ทำให้สถิติของการออกใบสั่งให้กับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรมีจำนวนมากขึ้นทุกปีเช่นเดียวกัน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2545) นอกจากสาเหตุที่จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นแล้ว ยังพบว่าผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยง หรือขาดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอีกด้วย โดยความผิดที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมากที่สุด ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด บทลงโทษต่อการฝ่าฝืนดังกล่าว คือ การเปรียบเทียบปรับเป็นเงินจำนวน 400 บาท ซึ่งเป็นเงินจำนวนไม่มาก ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ ตำรวจจราจรกล่าวถึงประเด็นดังกล่าวว่า

“คนขับรถไม่ค่อยจะกลัวตำรวจมากนัก เพราะถ้าขับเร็ว หรือ ไม่ใส่หมวกก็ถูกปรับแค่ 400 บาท เงินแค่นี้ถือว่าน้อยมาก บางคนเขียนใบสั่งจนจำหน้าได้เลขก็มี บางคนก็ทำผิดซ้ำแล้วซ้ำอีก ไม่หลายจำซักรั้ ได้ใบสั่งมากก็ไปจ่ายแค่นั้น แรกๆ อาจจะขับระวังหน่อย เพราะขี้เกียจเสียค่าปรับ ไม่ว่าจะเสียค่าปรับ หรือตัดแต้ม ไม่ทำให้คนขับรถกลัวมากนัก ค่าปรับน้อย ยิ่งโทษยังน้อย ก็ไม่ได้ทำให้คนขับป้องกันอุบัติเหตุเท่าที่ควร”

“ตั้งแต่ปีที่แล้ว มีการสุ่มตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ โดยเฉพาะเวลา กลางคืน และช่วงเทศกาล ก็ยังเห็นคนเมาแล้วขับเป็นจำนวนมาก ซึ่งคนพวกนี้รู้ว่าไม่ควรขับซึ่งขณะมีเมา แต่ก็ยังทำ เหมือนไม่มีความเกรงกลัวตำรวจ หรือเคารพกฎหมายเลย เคยถามเหมือนกันว่าทำไมเมาแล้วยังขับ คำตอบว่าถ้าไม่ขับเองก็ไม่มีคนขับ ยังมีความมั่นใจว่าตัวเองไม่เมา ยังขับได้ พวกนี้ถ้าไม่โดนชนแรงๆ คงจะไม่เซ็ด”

3.2 ทักษะคัดต่ออุบัติเหตุจรรยาทางบกและการป้องกัน

ผลจากการศึกษาพบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำมีทัศนคติต่ออุบัติเหตุจรรยาแตกต่างกัน โดยมีผู้เสียหายมากกว่าครึ่งหนึ่งจำนวน 6 คน และผู้กระทำจำนวน 2 คน ที่เชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันได้ และมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจรรยาทางบก

กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายให้ข้อมูลว่ามีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของตนเองเพราะเห็นว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องใกล้ตัว สามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ แต่สามารถป้องกันได้ จึงมีข้อชี้ด้วยความระมัดระวัง ในขณะที่กรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำที่มีทัศนคติเชิงลบต่อการป้องกัน ไม่เห็นว่าการป้องกันมีความสำคัญต่อชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้อื่น อุบัติเหตุเป็นเรื่องของดวง หรือความโชคร้าย แต่ต้องมีพฤติกรรมป้องกันเพราะไม่อยากจะถูกรับโทษจรรยาเรียกหรือดักเตือน หรือไม่อยากได้รับใบสั่งจากรับจรรยา การที่กรณีศึกษามีทัศนคติเชิงลบดังกล่าวจึงไม่ได้ให้ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุและการใช้อุปกรณ์ป้องกัน

นอกจากนี้ยังพบว่า การตรวจจับของตำรวจจรรยาเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมการใช้ หรือไม่ใช้เข็มขัดและหมวกนิรภัยที่สำคัญมาก แต่พฤติกรรมการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น ตำรวจจะไม่ได้ให้ความสำคัญกับว่า สวมหมวกอะไร สวมอย่างไร บางกรณีเกิดการเลือกปฏิบัติจับบ้างไม่จับบ้าง ผู้ขับขี่จึงสวมหมวกนิรภัยเพียงเพื่อให้ตำรวจเห็นว่าสวมหมวก พอผ่านการตรวจก็ถอดออก ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจรรยาจึงมีผลต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ แต่มีผลน้อยมากต่อการป้องกันอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุจรรยา เนื่องจากไม่ได้สวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี ดังคำกล่าวของกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายชัย (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

ถ้าขี่รถจักรยานยนต์ระยะทางใกล้ๆ หรือไม่ได้ขี่ออกถนนสายหลัก ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย เพราะไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ และไม่มีตำรวจตั้งด่านจับใส่หมวกเพราะไม่อยากจะถูกรับโทษ ไม่อยากมีปัญหาเวลาตำรวจ ที่ใส่หมวกนิรภัยเพราะกันตำรวจอย่างเดียวถ้าไม่มีกฎหมายบังคับ คงไม่ใส่หมวก แต่ใส่เพราะเมื่อถ้าจะต้องมาเสียเวลาเพราะตำรวจเรียก ถ้าถูกเรียกจะมีปัญหา เสียเวลา และเสียค่าปรับ

3.3 ความเชื่อถือและทัศนคติต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกัน

กรณีศึกษามีความเชื่อและทัศนคติต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในเชิงบวก จำนวน 4 คน และเชิงลบ จำนวน 17 คน แยกเป็นประเด็น ดังนี้

3.3.1 ความเชื่อถือว่าอุปกรณ์ป้องกันจะช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาพบว่ากรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย จำนวน 5 คน และผู้กระทำ จำนวน 5 คน ให้ข้อมูลว่ารู้สึกไม่มั่นใจว่าอุปกรณ์ป้องกันจะสามารถช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจากรางทางบกได้ นอกจากนี้กรณีศึกษาบางคนบอกว่าใส่หมวกนิรภัยเพื่อวัตถุประสงค์อื่นมากกว่าเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เช่น กันแดด กันลม กันฝุ่น ดังเช่นกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

คิดว่าหากครั้งนี้ใส่หมวกแบบเต็มใบน่าจะช่วยลดการบาดเจ็บได้บ้าง เพราะถ้าหัวกระแทกพื้นแรงแบบนี้อาจจะไม่หมดสติก็ได้ หมวกแบบเต็มใบมันแน่น กระชับแนบไปกับหัวมากกว่า และดูว่าจะแข็งแรงกว่าหมวกแบบอื่น หลังจากออกจากโรงพยาบาลคงซื้อหมวกนิรภัยใบใหม่แบบเต็มใบ เพราะคิดว่าถึงอย่างไรหมวกนิรภัยก็จะช่วยให้บาดเจ็บน้อยลงหากเกิดอุบัติเหตุ

กรณีศึกษา: นายกฤต (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

ตอนที่ขี่รถชนเสาไฟฟ้าครั้งนี้ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ถ้าเลี้ยงได้ก็ไม่ค่อยใส่หมวก เพราะไม่คิดว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุ หมวกจะช่วยป้องกันได้ รู้สึกไม่สะดวกที่จะใส่เพราะเวลาไปซื้อของ หรือไปทำธุระข้างนอก ต้องคอยหอบหัวหมวกไปด้วย จะวางเอาไว้ที่รถก็กลัวจะหาย เลยแก้ปัญหาด้วยการซื้อหมวกถูกๆ ใส่ กันแค่จากรางจับแค่นั้น ซื้อหมวกดีๆ แพงๆ ก็กลัวว่าหมวกจะหาย ไม่ได้เอาสายรัดมาคาด อึดอัดไม่ชอบ หมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุได้ไม่มากแต่ป้องกันตำรวจปรับได้ ที่ใส่นี้เพราะกันตำรวจอย่างเดียวเลือกสวมหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ที่ใส่เพราะกันตำรวจอย่างเดียวถ้าไม่มีกฎหมายบังคับ คงไม่ใส่หมวก แต่ใส่เพราะเบียดถ้าจะต้องมาเสียเวลาเพราะตำรวจเรียก

หมวกนิรภัยไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้หรอก ใส่หมวกแค่นี้ เจอชนเต็มแรงก็ไม่ช่วยอะไร มีค่าเท่ากัน ใส่หรือไม่ใส่

3.3.2 อุปกรณ์ป้องกันออกแบบมาไม่เหมาะสม

กรณีศึกษาที่ชี้รถจักรยานยนต์ทั้งที่ผู้เสียหายและผู้กระทำส่วนใหญ่จำนวน 9 ใน 10 คนเชื่อว่าหากใส่หมวกนิรภัยแบบเต็มใบแล้วจะทำให้ผู้ขับขี่ปลอดภัยกว่าใส่แบบครึ่งใบ เพราะเวลาสวมหมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกจะคลุมลงมาถึงคาง แต่กรณีศึกษาทุกคนเห็นว่าอุปกรณ์ป้องกันมีลักษณะไม่เอื้อต่อการใช้งาน เพราะใส่แล้วหนักศีรษะรำคาญ ร้อน อึดอัด ได้ยินไม่ชัด เหม็นอับ เป็นภาระในการเก็บ โดยกรณีศึกษาที่ผู้เสียหายได้ให้ความคิดเห็นดังต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

ถ้าต้องขี่รถจักรยานยนต์ออกไปข้างนอกไกลๆ จะเลือกใส่แบบเต็มใบ เพราะคิดว่ามันดูแน่นหนาดี แต่ถ้าแค่ขี่ไปเรียนจะเลือกใส่แบบครึ่งใบ แบบครึ่งใบใส่สบายกว่าแบบเต็มใบมาก แบบเต็มใบร้อน อึดอัด ถ้าล้มมาก็แตกเหมือนกัน เพราะวัสดุข้างในหมวกมันก็เหมือนกัน แต่หากเปรียบเทียบกันแล้วแบบเต็มใบมันแน่นกว่า จึงน่าจะมีความปลอดภัยกว่า

คิดว่าหากครั้งนี้ใส่หมวกแบบเต็มใบน่าจะช่วยลดการบาดเจ็บได้บ้าง เพราะถ้าหัวกระแทกพื้นแรงแบบนี้อาจจะไม่หมดสติก็ได้ หมวกแบบเต็มใบมันแน่น กระชับแนบไปกับหัวมากกว่า และดูว่าจะแข็งแรงกว่าหมวกแบบอื่น หลังจากออกจากโรงพยาบาลคงซื้อหมวกนิรภัยใบใหม่แบบเต็มใบ เพราะคิดว่าถึงอย่างไรหมวกนิรภัยก็จะช่วยให้บาดเจ็บน้อยลงหากเกิดอุบัติเหตุ

3.4 กระบวนการขัดเกลาทางสังคม

จากการศึกษากระบวนการขัดเกลาทางสังคมที่มีผลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษาพบว่า การที่กรณีศึกษามีพฤติกรรมป้องกันในเรื่องดังกล่าว นั้น เกิดจากตัวนำในการขัดเกลาทางสังคมที่สำคัญ ได้แก่ ครอบครัว เพื่อน โรงเรียน และสื่อมวลชน ดังนี้

3.4.1 ครอบครัว

กรณีศึกษาครึ่งหนึ่งมาจากครอบครัวที่ปลูกฝังค่านิยมและทัศนคติเกี่ยวกับการป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุจราจร กรณีศึกษา 10 คน ประกอบด้วยกรณีศึกษาที่ผู้เสียหาย 7 คน และเป็น

ผู้กระทำ 3 คน เห็นว่าการอบรมแบบไม่เป็นทางการของครอบครัวช่วงวัยเด็กมีผลอย่างมากต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของตนเอง เนื่องจากกรณีศึกษาเหล่านี้ได้รับการฝึกหัดให้ขับขี่ยานพาหนะจากบุคคลในครอบครัว ขณะที่ฝึกหัดอยู่นั้น ครอบครัวยังได้ให้ข้อคิดหรือเน้นย้ำเกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอีกด้วย อีกทั้งระยะเวลาที่ได้รับการฝึกฝนการขับขี่ยานพาหนะกับครอบครัวนั้น ไม่ได้ถูกจำกัดด้วยชั่วโมงเรียน หากแต่เป็นการเรียนการสอนที่สอดแทรกอยู่ทุกช่วงเวลา ดังเช่นข้อมูลที่ได้จากกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

พ่อมีอิทธิพลเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะมาก เพราะพ่อเป็นคนสอนให้ทั้งการขับรถยนต์และการขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่อายุ 18 ปี สอนเรื่องการจับแฮนด์ การเลี้ยว การกะระยะ นอกจากการสอนเรื่องวิธีการขับขี่แล้ว พ่อยังสอนเรื่องการป้องกันตัวเองด้วย พ่อบอกว่าอย่าขี่เร็ว และให้ใส่หมวกเวลาขี่รถ เพราะเวลาชน หมวกจะช่วยป้องกันหัว ตั้งแต่หัดขับจนถึงทุกวันนี้จึงใส่หมวกนิรภัยตลอด เพราะมีความรู้สึกว่าจะใส่แล้วปลอดภัย คำพูด คำสอนของพ่อที่พูดบ่อยๆ ได้ยินจนชิน แรกๆ ที่ขับรถพ่อจะเตือนทุกครั้งทีออกจากบ้านให้ขี่ระวังๆ ด้วย เพราะพ่อเป็นห่วงกลัวว่าจะขับรถเร็ว

กรณีศึกษา: นายชัย (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

ช่วงวัยรุ่นที่อยู่ต่างจังหวัด พ่อแม่ไม่ให้ขี่รถเลย เพราะกลัวจะไปขี่ซึ่งจนกระทั่งบวชตอนอายุ 20 ปี หลังจากนั้นพ่อเป็นคนสอนให้ขับรถจักรยานยนต์ เพราะเห็นว่าบวชแล้วน่าจะเป็นผู้ใหญ่ ไม่ใจร้อน แม่จะพูดเสมอว่าไม่อยากให้ออกรถเลย เพราะเป็นลูกคนเดียว กลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุ หากเป็นอะไรไปจะลำบาก พอฟังแล้วก็รู้ว่าเค้าเป็นห่วงมาก ก็มีผลต่อการขี่รถเหมือนกัน พยายามมองซ้าย มองขวา ระมัดระวังรถคันอื่นมากขึ้น พอย้ายมาอยู่กรุงเทพฯ ไม่ได้อยู่กับครอบครัวก็ไม่มีคนคอยเตือนเหมือนเดิม

การฝึกสอนการขับขียานพาหนะ และการอบรมเรื่องการขับขีอย่างปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว เป็นการขัดเกลาทางสังคมอย่างไม่เป็นทางการที่ส่งผลให้ผู้ขับขีที่เป็นกรณีศึกษาทั้งผู้เสียหาย และผู้กระทำมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก แต่พบว่าผู้กระทำมักจะมีแนวโน้มที่จะไม่ปฏิบัติตามคำสอนของครอบครัวมากกว่า

3.4.2 โรงเรียน

กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย 1 คน และเป็นผู้กระทำ 2 คน ฝึกหัดขับขีรถยนต์กับโรงเรียนสอนขับรถยนต์ โดยทั้งหมดให้ข้อมูลคล้ายคลึงว่า ได้เรียนขับรถยนต์กับผู้ฝึกสอนที่โรงเรียนสอนขับรถยนต์ โดยผู้ฝึกสอนได้สอนเทคนิควิธีการขับรถยนต์ทั่วไป การปฏิบัติตามกฎและเครื่องหมายจราจรต่างๆ แต่ทั้งนี้กรณีศึกษากลุ่มดังกล่าวไม่ได้เห็นว่า โรงเรียนสอนขับรถยนต์มีอิทธิพลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของตนเองเลย ดังนั้นข้อมูลที่ได้จากกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นางนาถ (ผู้เสียหาย, รถยนต์)

หัดขับรดด้วยการเรียนกับครูที่โรงเรียนสอนขับรถยนต์ เรียนประมาณ 20 ชั่วโมง ทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ เป็นการสอนให้รู้จักกฎและป้ายจราจร จากนั้นก็ฝึกหัดขับรด ซึ่งเป็นการสอนทุกๆ ไป ไม่ได้เน้นให้ต้องป้องกันอุบัติเหตุ แต่สอนให้เราขับรดได้ คัดสินใจ ระยะเวลาเป็น

นอกจากโรงเรียนสอนขับรด แล้ว โรงเรียนที่น่าจะมีผลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของกรณีศึกษายังหมายถึง โรงเรียนที่ให้การศึกษาภาคบังคับ จากการศึกษาครั้งนี้พบว่าการให้ความรู้ และการถ่ายทอดความรู้ในเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางบก ด้วยการจัดการเรียนการสอน การให้คำแนะนำการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยของโรงเรียน มีผลให้เกิดการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย 2 คน การปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกเรื่องวินัยจราจรตั้งแต่เด็ก โดยการสอดแทรกอยู่ในหลักสูตรทุกระดับในโรงเรียน เป็นการให้ความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ การปรับพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนให้ถูกต้องและปลอดภัย ผ่านการจัดกิจกรรม ซึ่งการสร้างจิตสำนึก และการให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุผ่านกิจกรรมดังกล่าวของโรงเรียน ส่งผลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ดังกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

สมัยที่เรียนมัธยม อาจารย์วิชาสุขศึกษาจะสอนเกี่ยวกับวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สอนให้ระมัดระวัง ถ้าใครขี่จักรยานยนต์มาเรียน ก็จะเตือนไม่ให้ซึ่งอาจารย์บอกให้ใส่หมวกเวลาขี่รถด้วย ก่อนขับออกจากโรงเรียนกลับบ้านบางที่อาจารย์จะดูว่าเราใส่หมวกกันหรือเปล่า วิธีนี้เป็นวิธีที่ดี เหมือนเป็นการเช็กให้เราปลอดภัยขึ้น บางคนที่ไม่มี หรือไม่ยอมใส่หมวก อาจารย์จะยึดรถไว้ที่โรงเรียนแล้วให้พ่อแม่มารับคืน ใส่หมวกประจำเลยไม่โดน

ที่ใส่หมวกเพราะกลัวตาย และกลัวเจออาจารย์ด้วย ถ้าอาจารย์ไม่ได้สอน หรือไม่คอยดู ก็อาจจะหาโอกาสเสี่ยงๆ บ้างเหมือนกัน คิดว่าความรู้เกี่ยวกับการป้องกัน ส่วนใหญ่จะมาจากการสอน และให้ความรู้ของอาจารย์ที่โรงเรียน

3.4.3 กลุ่มเพื่อน

จากการสัมภาษณ์กรณีศึกษาทั้ง 20 คน พบว่า มีกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ 1 คน ที่เพื่อนมีอิทธิพลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากเพื่อนเป็นผู้สอนให้ขับขี่

กรณีศึกษา: น.ส. โสภา (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

เพื่อนเป็นคนหัดให้ขี่รถจักรยานยนต์ ตอนแรกจะอธิบายอุปกรณ์ก่อนว่าอะไรใช้ทำอะไร จากนั้นก็ลองให้ขับ โดยเพื่อนนั่งซ้อนเพื่อคอยช่วยบังคับรถ พอเห็นว่าขับได้ก็ปล่อยให้ขี่คนเดียว

ข้อมูลที่ได้จากกรณีศึกษาดังกล่าวพบว่า เพื่อนสอนเฉพาะวิธีการขับขี่รถเท่านั้น แต่ไม่ได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือแนะนำให้ใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ โดยการสวมหมวกนิรภัย จึงทำให้ขณะที่ฝึกหัดเป็นการเรียนรู้วิธีการขับรถ แต่ไม่ได้มีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเลย

เพื่อนมีอิทธิพลต่อการดำเนินชีวิตของวัยรุ่น ไม่เว้นแม้แต่เรื่องการขับขี่ พบว่ากรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายจำนวน 1 คนให้ข้อมูลว่า ชอบพูดคุยกับเพื่อนเกี่ยวกับเรื่องยานยนต์ และการขับขี่ นอกจากนี้ยังพบว่า วัยรุ่นบางกลุ่มนิยมการแต่งรถ การคิดแปลงอุปกรณ์ประกอบรถ และการแข่งรถ เพื่อสร้างความโดดเด่นในกลุ่มเพื่อน ดังข้อมูลที่ได้จากกรณีศึกษาต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

พวกเพื่อนๆ จะเห่อแต่งรถ วัยรุ่นก็จะแต่งรถกัน ล้างรถทุกวัน ถ้ามีรถใหม่ ก็จะต้องเปลี่ยนล้อใหม่ ทำเบาะที่นั่งให้สวยขึ้น อะไหล่ก็จะแต่งบางอย่าง เช่น สีนี้อัด ก็แต่งกันเพื่อความสวยงาม อวดๆ กันมากกว่า พอเบื่อก็เปลี่ยน หรือเวลามีแบบใหม่ๆ ออกมา กลุ่มเพื่อนมีอิทธิพลต่อการเลียนแบบเรื่องการแต่งรถ เห็นเพื่อนไปเปลี่ยนผมก็ไปกับเพื่อนบ้าง นานๆ ที 3-4 เดือน ถ้าเพื่อนไม่ไป ผมก็ไม่ไป หลอก รถมอเตอร์ไซค์คันนี้ที่ใช้อยู่ก็เอาไปแต่งสีน้อดอย่างเดียว ไม่ได้เอาไปแต่งเครื่อง หรืออัปเกรดอื่นๆ เห็นเพื่อนในกลุ่มหลายคนทำเหมือนกัน แต่คิดว่าไม่จำเป็น เครื่องมันมาคืออยู่แล้ว เราไม่ได้เอาไปใช้แข่งกับใคร ไม่น่าจะต้องไปทำให้เสียเงิน เพื่อนในกลุ่มไม่ได้แต่งรถไปแข่ง บางคนก็ชอบแต่งรถเฉยๆ ไม่อยากให้รถเหมือนกับคนทั่วไป ต้องทำให้รถตัวเองเด่นกว่าคนอื่น

นอกจากเรื่องการแต่งรถแล้ว บางครั้งได้คุยกันเกี่ยวกับเรื่องการขับขี่ย่างปลอดภัย เพราะในกลุ่มจะห่วงกันเรื่องขับเร็ว ขับเร็วก็กลัวตาย แต่ก็แล้วแต่กลุ่ม ถ้าอยู่กลุ่มพวกเด็กเทพ (กลุ่มหัวโจก - ผู้วิจัย) จะขับกันเร็วๆ ไม่ค่อยกลัวตาย ถ้าขับช้าๆ ไม่นับ เป็นวัยรุ่น กำลังหัว ส่วนมากวัยรุ่นก็ขับเร็วๆ กันทั้งนั้น ชอบซิ่ง บางคนก็ซิ่งอวดสาว ผมไม่เคยไป ไม่คิดจะไปซิ่งแข่งกับเพื่อน ไม่ชอบ กลัวจะล้มแล้วเจ็บ

3.4.4 สื่อมวลชน

กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายและเป็นผู้กระทำทุกคนให้ข้อมูลว่าได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการนำเสนอของสื่อต่างๆ ในเรื่องของการขับขี่ตามกฎหมาย การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ไม่ว่าจะเป็นจากโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรณีศึกษาทุกคนจะได้รับข้อมูลจากสื่อต่างๆ รูปแบบเดียวกัน แต่พบว่าสื่อมีอิทธิพลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันของกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายมากกว่าผู้กระทำ เพราะจากการสัมภาษณ์กรณีศึกษาทั้งหมด มีกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย จำนวน 6 คน และเป็นผู้กระทำ จำนวน 4 คน ที่กล่าวว่า การให้ข้อมูลและแรงจูงใจของสื่อต่างๆ ในเรื่องการขับขี่ย่างปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ในทิศทางที่ดีขึ้น

แต่ในทางปฏิบัติผู้เสียหายมีพฤติกรรมการป้องกันที่ครบถ้วน และมีความสม่ำเสมอมากกว่าผู้กระทำ เพราะพบว่าบางโอกาสผู้กระทำไม่ได้มีพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างจริงจัง เห็นได้จากการนำข้อมูลที่ได้กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำมาเปรียบเทียบกันต่อไปนี้

กรณีศึกษา: นายวัน (ผู้เสียหาย, รถยนต์)

เห็นการรณรงค์เรื่องสวมหมวกจากหนังสือพิมพ์ และการออกโฆษณาทางโทรทัศน์ พอเห็นแล้วก็นึกถึงตัวเอง มันมีผลให้ป้องกันตัวเอง โดยเฉพาะเรื่องเมาไม่ขับ เพราะรู้ว่าถ้าเมาแล้วขับ หากเกิดอุบัติเหตุ จะมีความรุนแรง โดยเฉพาะไปทำให้คนอื่นเดือดร้อนด้วย คนโดนก็หนักแล้ว ยังมีการปลุกกระแส เอาเหยื่อคนเมาแล้วขับมาร่วมรณรงค์อีกด้วย ทำให้คนที่เมาแล้วขับดูมองเป็นคนไม่ดี

กรณีศึกษา: น.ส. โสภา (ผู้กระทำ, รถจักรยานยนต์)

โฆษณารณรงค์เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุที่เคยเห็นทางโทรทัศน์ทำให้เห็นความน่ากลัวของการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้คนดูมีความระมัดระวัง คิดว่ามีผลให้คนป้องกันมากขึ้น สำหรับตัวเองก็ป้องกัน เช่น ไม่ขับเร็วมาก ไม่ประมาท แต่ถึงจะกลัวตาย กลัวเจ็บ บางทีก็ยังเห็นคนขับด้วยความประมาทอยู่ดี เช่น โทรศัพท์ขณะกำลังขับรถ

นอกจากนี้กรณีศึกษามากกว่าครึ่งหนึ่งจากจำนวนทั้งหมดกล่าวว่าข้อมูลที่ได้จากการรณรงค์สามารถนำไปพูดคุย แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับคนรอบข้างอีกด้วย เพราะรูปแบบและการนำเสนอของสื่อมีความน่าสนใจ กระตุ้นให้คนที่เห็นสื่อดังกล่าวเห็นพ้องกับเนื้อหาที่สื่อนำเสนอ เช่น โฆษณาเรื่องเมาแล้วขับที่เนื้อหาของสื่อแสดงให้เห็นถึงความน่ากลัวของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น หากขับขณะมึนเมา

กรณีศึกษาแสดงความคิดเห็นว่า สื่อมวลชนทำให้เกิดการสร้างกระแสสังคมที่เข้มแข็งในการช่วยกันเรียกร้องการสร้างสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย เป็นเครื่องช่วยกระตุ้น และปลุกจิตสำนึกให้เกิดความตระหนักเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน ทำให้รู้สึกว่าคุณติเหตุเป็นเรื่องใกล้ตัวที่เกิดขึ้นได้ตลอดเวลา แต่ก็เป็นเรื่องที่ป้องกันได้หากผู้ขับขี่มีความระมัดระวัง

ในขณะที่เดียวกันกรณีศึกษาข้างได้ให้ข้อมูลว่าสาระเนื้อหาของสื่อบางอย่างก่อให้เกิดความรู้สึกและทัศนคติเชิงลบต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสื่อมวลชนสามารถทำให้เกิดทั้งทัศนคติเชิงบวก และเชิงลบ ขึ้นอยู่กับการนำเสนอของสื่อและสาระของสารที่ต้องการจะสื่อ

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

ในข่าวเคยเห็นคนขี่รถจักรยานยนต์ใส่หมวกนิรภัยเต็มใบดูปลอดภัยมาก ถูกรถชนอย่างรุนแรง หมวกนิรภัยที่ใส่แตก กระชกบาดหน้า ทิมหูทิมตา ขนาดใส่หมวกนิรภัยยังป้องกันไม่ได้เลย ทำให้บางทีก็ไม่อยากจะใส่ เพราะใส่ไปก็เท่านั้น

รูปแบบการรณรงค์ของสื่อมวลชนที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษามากที่สุด คือ โทรทัศน์ รองลงมา ได้แก่ วิทยุ และหนังสือพิมพ์

กรณีศึกษา: นายนนท์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

การรณรงค์จากโทรทัศน์มีผลให้ป้องกันมากขึ้น เมื่อก่อนแค่ใส่หมวกนิรภัยเฉยๆ บางทีก็ไม่ใส่สายรัดคาง แต่พอเห็นจากโฆษณาให้สวมหมวกให้ถูกวิธี ก็เลยต้องใช้สายรัดคาง แรกๆ ก็ไม่ชิน เพราะมันแน่น ตอนหลังก็ไม่รู้สึกอะไร ถ้าไม่ใส่สายรัดคางนะ ก็ไม่ต่างกับไม่ใส่หมวกหรอก หมวกมันไม่คิดหัว พอชนกันขึ้นมาหมวกก็กระเด็นไปแล้ว อย่างใส่หมวกไปก็เท่านั้น ถ้าจะใส่หมวกก็ต้องใช้สายรัดด้วย ใส่หมวกแล้วมันช่วยให้ปลอดภัย เวลาขี่มันมั่นใจขึ้น เผื่อใครมาชน ยังพอมีอะไรคุ้มหัวบ้าง ถ้าหัวฟาดพื้นก็เน้อคเลย ใส่ไว้ยังพอช่วยบ้าง เวลาขับรถผ่านป้ายรณรงค์ให้ขับรถไม่ประมาท ไม่เมาแล้ว หรือวงไม่ขับ ทำให้ระมัดระวังตัวเองมากขึ้น เพราะบางป้ายจะมีรูปอุบัติเหตุ หรือคนบาดเจ็บ ดูแล้วทำให้เราไม่อยากจะเป็นอย่างนั้น ช่วงปีใหม่ที่ผ่านมามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง สื่อช่วยทำให้คนป้องกันมากขึ้น คนจะเห็นจากโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ บอกให้ระมัดระวังและป้องกัน ขับช้าๆ จะได้ไม่เดือนร้อน ยิ่งการนำเขี่ยคนเมาแล้วขับมาออก ยิ่งทำให้คนเห็นตัวอย่างว่าเมาแล้วขับมันไม่ดี ทำให้คนอื่นเดือนร้อน พิจารบ้าง ดายบ้าง ยิ่งทำให้คนขี่กันระมัดระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เนื้อหาของสื่อสามารถนำไปปรับใช้กับคนในครอบครัวได้ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้คนคาดเข็มขัด ใส่หมวก การตรวจแอลกอฮอล์ทำให้คนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

4. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการประสพอุบัติเหตุจราจรทางบกของผู้ประสพอุบัติเหตุ

จากการศึกษาการประสพอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษาทั้ง 20 คน พบว่า การประสพอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ และปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม

4.1 ปัจจัยที่เกิดจากคน

ในส่วนของปัจจัยที่เกิดจากคนในการศึกษาครั้งนี้จะหมายถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งประกอบด้วยพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุก่อน และขณะขับขี่ รวมทั้งพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังที่ได้กล่าวถึงรายละเอียดแล้วข้างต้น

การประสพอุบัติเหตุของกรณีศึกษาที่เกิดจากปัจจัยด้านคนของกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำมีความแตกต่างกันประเด็นการป้องกันก่อนการขับขี่ และการป้องกันขณะขับขี่ หากเปรียบเทียบกันพบว่า ผู้เสียหายมีพฤติกรรมป้องกันมากกว่าผู้กระทำทั้งในลักษณะของการปฏิบัติที่ถูกต้อง ครบถ้วน และความสม่ำเสมอ

สำหรับประเด็นพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษา ทั้งที่เป็นฝ่ายเสียหาย และฝ่ายกระทำ ซึ่งประกอบด้วย การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ มีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ กรณีศึกษาเกินกว่าครึ่งหนึ่งจะใช้อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าวเนื่องจากมีการบังคับใช้ตามกฎหมาย โดยไม่ได้คำนึงถึงมาตรฐาน และพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันอย่างถูกต้อง

ในส่วนของปัจจัยที่พบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ของกรณีศึกษาทั้งที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำมีความแตกต่างกันในประเด็นประสพการณ์การขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุ ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และกระบวนการขัดเกลาทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และมีความเหมือนกันประเด็นเดียว คือ ความเชื่อและทัศนคติต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกัน

กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายที่มีประสพการณ์การขับขี่และเคยประสพอุบัติเหตุจะมีความเกรงกลัวความพิการ หรือทุพพลภาพ และพยายามที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ และมีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก มากกว่าผู้กระทำ

การที่ผู้ขับขี่ไม่ได้มีความเชื่อมั่นหรือ มีทัศนคติที่ดีต่ออุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับประเภท รูปแบบของอุปกรณ์ และการได้รับการรับรองมาตรฐาน

อุตสาหกรรมในกรณีของหมวกนิรภัย รวมทั้งไม่ได้มีพฤติกรรมป้องกันอย่างถูกต้อง ทั้งไม่ได้เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากความตระหนักในความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น แต่เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเพราะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

นอกจากนี้กระบวนการจัดการทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นการที่กรณีศึกษาเรียนรู้ ขอมรับคำนิยาม กฎเกณฑ์ต่างๆ ให้การศึกษา เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจ อันจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการขับขี่ รวมทั้งสร้างสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย ผลการศึกษาพบว่า ตัวนำที่มีผลต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของกรณีศึกษา ได้แก่ สื่อมวลชน ครอบครัว และเพื่อน ตามลำดับ กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายได้รับอิทธิพลจากการจัดการทางสังคมมากกว่าผู้กระทำ พิจารณาจากการได้รับข้อมูล และการนำข้อมูลที่ได้ไปปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง และครบถ้วน

4.2 ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ

จากการสัมภาษณ์กรณีศึกษาได้ข้อมูลว่ากรณีศึกษา 1 คน ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีความบกพร่องของสัญญาณไฟ ทำให้รถแท็กซี่ที่ขับตามหลังมาชนท้ายรถจักรยานยนต์ แม้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นดังกล่าวจะมีสาเหตุจากความประมาทของผู้ขับขี่ที่เป็นคู่กรณี แต่กล่าวได้ว่าสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากความบกพร่องของยานพาหนะของผู้ขับขี่ที่เป็นกรณีศึกษาด้วยเช่นกัน

กรณีศึกษา: นายศักดิ์ (ผู้เสียหาย, รถจักรยานยนต์)

ถูกรถแท็กซี่ชนท้ายขณะกำลังเลี้ยวรถใช้เส้นทางที่เกิดเหตุประจำเพราะขี่รถจากบ้านไปโรงเรียน บ้านอยู่ไม่ไกลจากถนนที่ถูกรถแท็กซี่เฉี่ยว ขณะเกิดเหตุเป็นเวลาประมาณ 1 ทุ่ม เห็นว่ายังไม่มืดมาก และไฟถนนสว่างพอสมควร จึงไม่ได้เปิดไฟรถจักรยานยนต์ คนขับรถแท็กซี่บอกว่ามองไม่เห็น ทำให้ขับเฉี่ยวชนด้านหน้าของรถจักรยานยนต์ที่ขี่มา

วันนั้นสัญญาณไฟท้ายรถเสีย ทำให้เปิดไฟไม่ได้ เสียมาสองวันแล้ว ตั้งใจจะเอาไปซ่อม แต่ยังไม่มีความ เพราะไม่คิดว่าจะถูกชน

4.3 ปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประสบอุบัติเหตุในครั้งนี้พบว่า ถนนที่คับแคบ การไม่ติดตั้งอุปกรณ์ เช่น กระจกสะท้อนบริเวณทางโค้ง รวมถึงเครื่องหมายจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจราจร ป้ายเตือน หรือป้ายบังคับต่างๆ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ผลจากการศึกษาการประสบอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมมีผลให้ผู้ประสบอุบัติเหตุ จำนวน 4 คน เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ แบ่งเป็นผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เสียหายที่ขับรถจักรยานยนต์จำนวน 1 คน และผู้ขับขี่ที่เป็นผู้กระทำ 3 คน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นผู้ขับรถยนต์ 1 คน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2 คน

กรณีศึกษา: นายชัย (ผู้กระทำ - ไม่มีคูกรณี, รถจักรยานยนต์)

เส้นทางที่ใช้เดินทางเป็นประจำ จีนเส้นทางมาก แทบจะหลับตาขี่ได้โดยไม่เคยคิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้มาก่อน แต่มันติครดสองแถวในซอย เค้าจะจอดส่งคนลง อยู่ๆ ก็จอด มันหลายอย่างรวมกันด้วย เพราะปกติตรงเลี้ยวนี้ก็หักศอกอยู่แล้ว พอรถสองแถวมาจอดบังอีก ทั้งๆ ที่ไม่ใช่ที่จอดครด ทำให้กะระยะไม่ถูก

ถนนที่เกิดอุบัติเหตุเป็นถนนทางตรง จุดที่เกิดอุบัติเหตุมีลักษณะเป็น โค้งหักศอก บริเวณทางโค้งมีกระจกติดตั้งอยู่ที่เสาฝั่งตรงกันข้าม เพื่อให้รถที่จะเลี้ยวสังเกตรถที่วิ่งสวนมาอีกฝั่งหนึ่งได้ แต่หากมีรถจอดบังกระจกดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมองไม่เห็นรถที่สวนมา ดังนั้นการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยในจุดที่เหมาะสมที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็น ได้ชัดเจนจะเป็นการลดจุดอันตรายที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

กรณีศึกษา: น.ส.สมาน (ผู้กระทำ, รถยนต์)

ขับรถมาทางถนนพระรามสี่ จะเลี้ยวขวาขึ้นทางด่วนตรงหัวลำโพง แต่มีรถจักรยานยนต์ขี่ตัดหน้ากระชั้นชิด ทำให้หลบไม่ทัน ความที่ไม่ชินเส้นทางเพราะขับไปแถวนี้ครั้งแรก ทำให้ต้องคอยมองป้าย ป้ายบอกทางที่ติดอยู่บอกไม่ชัดเจน มันมีทางแยกสองทาง รถเยอะมาก เลยมองไม่เห็นรถจักรยานยนต์ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นวงเวียน ป้ายที่ติดตั้งอยู่บอกทางไม่ชัดเจน ทำให้ไม่แน่ใจว่าจะต้องขับไปทางไหน

จากการศึกษาการประสพอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษาในครั้งนี้ นอกจากจะพบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ ปัจจัยที่เกิดจากถนน และสิ่งแวดล้อมแล้ว ยังพบว่าทั้ง 3 ปัจจัยยังมีความสัมพันธ์ระหว่างกันอีกด้วย เช่น การประสพอุบัติเหตุครั้งนี้ของกรณีที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ข้างต้น จะเห็นได้ว่านอกจากปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับป้ายบอกทางที่ขาดความชัดเจนแล้ว ปัจจัยด้านคนก็มีผลให้เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้เช่นกัน เพราะผู้ขับขี่ควรจะทำการศึกษาเส้นทางก่อนการขับขี่ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากความไม่คุ้นเคย