

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

1. สรุปผลการวิจัยและอภิปรายผล

การศึกษา เรื่อง "การประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ: กรณีศึกษา ผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจ" ครั้งนี้ได้ศึกษาพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก และ พฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ รวมถึง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันดังกล่าว และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการ ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ

ในการศึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกกรณีศึกษา ซึ่งเป็น ผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจในช่วงระหว่างเดือนธันวาคม 2548 - มกราคม 2549 เฉพาะผู้ประสบ อุบัติเหตุที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยผู้ขับขี่ที่มีคู่มือและไม่มีคู่มือ แบ่งเป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำ จำนวนทั้งสิ้น 20 คน เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล 10 คน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 10 คน ใน จำนวนนี้พบว่าเป็นผู้เสียหายจำนวน 9 คน และเป็นผู้กระทำจำนวน 11 คน

จากการเก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากกรณีศึกษาครั้งนี้ สามารถสรุปผลการวิจัย และอภิปรายผลได้ดังนี้

1) ข้อมูลส่วนบุคคล และข้อมูลการประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกของกรณีศึกษา

ในส่วนของข้อมูลส่วนบุคคล กรณีศึกษาครั้งนี้เป็นเพศชายจำนวน 13 คน เพศหญิงจำนวน 7 คน อายุระหว่าง 18 - 50 ปีเนื่องจากผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากรถทางบกที่เข้ารับการรักษาตัวที่ โรงพยาบาลตำรวจส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งตรงกับผลการศึกษาของวิเชียร มูริจันทร์ (2541, 92) ที่ พบว่า เพศชายประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นเหตุให้บาดเจ็บและ เสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง เนื่องจากเพศชายมีโอกาสในการขับขี่ยานพาหนะไม่ว่าจะเป็นรถยนต์หรือ รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง

สำหรับข้อมูลการประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก พบว่าการประสบอุบัติเหตุจากรถทางบก ของกรณีศึกษา แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ผู้เสียหาย และผู้กระทำ ซึ่งกรณีศึกษาที่ผู้กระทำยังสามารถ แบ่งเป็นผู้ขับขี่ที่มีคู่มือ และ ไม่มีคู่มือ อุบัติเหตุจากรถทางบกครั้งนี้พบกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย

จำนวน 9 คน ประกอบด้วยผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จำนวน 4 คน และผู้ขับขีรถยนต์จำนวน 5 คน ที่เป็นผู้เสียหายจากการถูกเฉี่ยวชนจากคู่อริ สำหรับการประสบอุบัติเหตุของกรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ แบ่งเป็นที่มีคู่อริจำนวน 7 คน ประกอบด้วย ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์จำนวน 2 คน และผู้ขับขีรถยนต์จำนวน 5 คน และการประสบอุบัติเหตุของผู้กระทำที่ไม่มีคู่อริจำนวน 4 คน โดยทั้งหมดเป็นผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

2) พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบก

ผลการวิจัยพบว่าพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางบกแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ การป้องกันก่อนการขับขี่ ซึ่งประกอบด้วย การตรวจเช็คสภาพรถ และการหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์ และอีกลักษณะหนึ่งคือ การป้องกันขณะขับขี่ ซึ่งหมายถึง การขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วไม่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ผู้ขับขี่ที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำต่างก็ตรวจเช็คสภาพรถก่อนการขับขี่ แต่พบว่าผู้เสียหายจะตรวจเช็คสภาพรถบ่อยกว่าผู้กระทำ นอกจากนี้ในการกล่าวถึงรายละเอียดของการตรวจเช็คสภาพรถ พบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหายจะให้ความเอาใจใส่กับรายละเอียดของการตรวจเช็คสภาพรถมากกว่ากรณีศึกษา อาทิ การเช็คสัญญาณไฟ ล้อ ยาง

กรณีศึกษาทุกคนทั้งที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำ ทราบว่าหลังจากดื่มแอลกอฮอล์แล้วไม่ควรขับขี่ยานพาหนะ เพราะแอลกอฮอล์จะส่งผลกระทบต่อสมรรถภาพการขับขี่ เนื่องจากแอลกอฮอล์มีฤทธิ์ที่ส่งผลต่อการทำงานของสมอง ทำให้มีความมั่นใจในการขับขี่มากขึ้น กล้าเสี่ยง ขาดความระมัดระวัง สูญเสียความสามารถในการควบคุมสติ การทรงตัว เกิดความคะนอง หลังจากดื่มแอลกอฮอล์จะทำให้มีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งต่างๆ ช้ากว่าปกติ แต่ทั้งๆ ที่รู้ผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์ล้วนแต่เคยขับขี่หลังจากดื่มแอลกอฮอล์มาแล้วด้วยกันทั้งสิ้น เพราะมีความเชื่อมั่นผิดๆ ว่าตัวเองไม่เมา หรือยังมีความสามารถที่จะขับขี่ยานพาหนะได้ แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่มักจะใช้ความรู้สึกของตัวเองว่ารู้สึกมีเม้าหรือไม่ แต่ไม่ได้จำกัดปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ หลังจากดื่มแอลกอฮอล์แล้ว ก็ไม่ตระหนักว่าตัวเองอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมจะขับขี่ยานพาหนะ

นอกจากนี้แอลกอฮอล์ไม่เพียงแต่เป็นปัจจัยเสี่ยงโดยตัวของมันเอง แต่ยังมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ เนื่องจากพบว่า กรณีศึกษาที่เป็นผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่นๆ เพิ่มขึ้น ในการศึกษครั้งนี้ พบว่ากรณีศึกษาที่เป็นผู้กระทำ จำนวน 2 คน ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัย ระหว่าง

การขับขี่เนื่องจากความมึนเมาหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งๆ ที่ในการขับขี่ตามปกติที่ไม่ได้ดื่มแอลกอฮอล์ กรณีศึกษาครั้งนี้จะใช้อุปกรณ์ป้องกันความรุนแรงจากการบาดเจ็บทุกครั้ง ซึ่งตรงกับการศึกษาของหน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย ที่พบว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมไม่ป้องกันส่วนใหญ่นั้นเป็นผู้ดื่มสุรา (ศูนย์ข้อมูล หน่วยจัดการความรู้เพื่อถนนปลอดภัย, 2548)

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ที่เป็นผู้เสียหายมากกว่าครึ่งหนึ่งขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล คือ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงนอกเขตเทศบาล ในขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนไหวอย่างรวดเร็วทำให้ระยะเวลาที่มองเห็นสั้นลง ความระมัดระวังก็จะน้อยลง จึงทำให้เกิดความผิดพลาดในการขับขี่ยานพาหนะได้ง่าย การขับขี่ด้วยความเร็วทำให้อากาศที่จะเกิดอุบัติเหตุมีมาก เพราะผู้ขับขี่ไม่สามารถหยุดรถได้ทันเวลาที่ ผู้กระทำผิดจะขับขี่เกินอัตราที่กำหนดหากมีโอกาส เช่น ช่วงที่การจราจรไม่ติดขัด ถนนโล่ง เช่นเดียวกับผลการศึกษาที่พบว่า ความต้องการที่จะไปถึงที่หมายได้เร็วที่สุด จึงขับขี่ด้วยความเร็ว โดยไม่ตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรางทางบก (รจนา พรหมมีด, 2542)

ในส่วนของกรณีศึกษาที่มีพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจากรางทางบกของผู้ขับขี่ทั้งที่เป็นฝ่ายเสียหาย และฝ่ายกระทำ อันประกอบด้วยคัมภีร์นิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ มีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือ หากหลีกเลี่ยงที่จะไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันดังกล่าวได้ ก็จะไม่ใช้ ส่วนมากจะใช้เนื่องจากมีการบังคับใช้ตามกฎหมาย โดยไม่ได้คำนึงถึงมาตรฐาน และพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันอย่างถูกต้อง

จากการวิจัย พบว่า กรณีศึกษาบางคนสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย คือ เป็นหมวกที่ไม่มีตรารับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม (มอก.) โดยไม่ทราบมาก่อนว่าจะต้องเลือกใช้หมวกนิรภัยที่มีตรามอก. ดังนั้นในการเลือกซื้อหมวกนิรภัยจึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับหมวกที่มีตรามอก. แต่เลือกซื้อหมวกนิรภัยที่ราคาถูก และมีน้ำหนักเบา มีช่องระบายอากาศ ให้ลมถ่ายเทได้ เมื่อเวลาใช้สวมจะได้ไม่รู้สึกอึดอัด

พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของกรณีศึกษาที่เป็นผู้ขับรถยนต์ที่ผ่านมา ทั้งของผู้ขับรถยนต์ที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำมีลักษณะเหมือนกัน คือ กรณีศึกษาจะคาดเข็มขัดนิรภัยหากต้องขับระยะทางไกล หรือขับรถไปต่างจังหวัด เพราะมักจะใช้ความเร็วสูงในการขับรถยนต์บนถนนต่างจังหวัดที่ค่อนข้างโล่ง แต่หากเป็นการขับรถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีการจราจรติดขัด ผู้ขับขี่กลุ่มนี้เห็นว่าไม่จำเป็น เพราะไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุรุนแรง จึงเห็นว่าไม่จำเป็นที่จะต้องคาดเข็มขัด

นิรภัยขณะขับรถที่ไม่สามารถขับขี่โดยใช้ความเร็ว หรือช่วงที่การจราจรติดขัด ซึ่งตรงกับการศึกษาของเสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคณะ (2537) ที่พบว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยขึ้นอยู่กับสถานการณ์ โดยสถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดมาก ได้แก่ ขับรถทางไกลที่สามารถขับขี่โดยใช้ความเร็ว

ดังนั้นพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของกรณีศึกษาจึงส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อการเกิดของอุบัติเหตุและความรุนแรงต่างๆ (สมทรง รักย์เผ่า และสรงศ์ภรณ์ คำรงสวัสดิ์, 2540) การที่ผู้เสียหายมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่ถูกต้อง ครบถ้วน และมีความสุ่มเสี่ยงมากกว่าผู้กระทำนั้น ทำให้โอกาสของผู้เสียหายที่จะประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากปัจจัยที่เกิดจากคนที่เกี่ยวข้องกับการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกน้อยกว่าผู้กระทำ

3) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

ในส่วนของปัจจัยที่พบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ของกรณีศึกษาทั้งที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำนั้น มีความแตกต่างกันในประเด็นประสบการณ์การขับขี่ และการเกิดอุบัติเหตุ ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และกระบวนการจัดการทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และมีความเหมือนกันประเด็นเดียว คือ ความเชื่อและทัศนคติต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกัน นอกจากนี้ปัจจัยแต่ละประเด็นจะมีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกของผู้เสียหายและผู้กระทำแล้ว แต่ละปัจจัยยังมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันอย่างใกล้ชิด เนื่องจากการมีประสบการณ์เฉพาะอย่างในทางที่ดีหรือไม่ดีจะทำให้เกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปตามทิศทางที่เคยมีประสบการณ์มาก่อน (ประภาเพ็ญ สุวรรณ: 2526) หากผู้ขับขี่ชนพาหนะขับรถผิดกฎจราจร และถูกปรับบ่อย จะทำให้ผู้ขับขี่เกิดความเคยชินและไม่เกรงกลัวต่อการถูกลงโทษ จึงยังคงมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ในกรณีของผู้ขับขี่ที่เป็นผู้กระทำมีความคิดเห็นว่าการมีพฤติกรรมป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น การสวมหมวกนิรภัย หรือ การคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นเรื่องที่ไม่จำเป็นต้องให้ความสำคัญ และเสียเวลานั้น เป็นการสื่อสาระที่แสดงให้เห็นว่าเป็นผู้ที่ขาดความตระหนักต่อคุณค่าของชีวิตและทรัพย์สินทั้งของตัวเอง และผู้อื่น

ทัศนคติเป็นความพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้า และเป็นตัวเชื่อมโยงความรู้กับพฤติกรรม (สุรพงษ์ โสธนะเสถียร, 2533) ทัศนคติส่งผลต่อการมีพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นอย่างมาก เพราะการเห็นคุณค่าต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งความเชื่อมั่นต่ออุปกรณ์ป้องกันเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมป้องกัน หรือไม่ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งแสดงว่าทัศนคติมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจสื่อถึงพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เช่นเดียวกับความเห็นของ Zimbardo and Effesen (1977) ที่กล่าวว่าบุคคลมีความรู้ หรือความคิดว่าสิ่งใดดีก็มักจะมีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งนั้น หากมีความรู้มาก่อนว่าสิ่งใดไม่ดีก็จะมีทัศนคติไม่ดีต่อสิ่งนั้น ซึ่งจะมีผลต่อความตระหนัก และการมีพฤติกรรม การที่ผู้ขับขี่ไม่ได้มีความเชื่อมั่นหรือ ทัศนคติที่ดีต่ออุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับประเภทและรูปแบบของอุปกรณ์ รวมทั้งไม่ได้มีพฤติกรรมป้องกันอย่างถูกต้อง ทั้งไม่ได้เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากความตระหนักในความปลอดภัยของตนเอง แต่เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเพราะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย

สภาพแวดล้อมทางสังคม หรือภูมิหลังของบุคคล เช่น สภาพครอบครัว การอบรมเลี้ยงดู ก่อให้เกิดทัศนคติต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่นำไปสู่โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บขึ้นได้ พฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ประสบอุบัติเหตุ จึงสะท้อนให้เห็นถึงการขัดเกลาทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ เนื่องจากการมีพฤติกรรมป้องกันของผู้ประสบอุบัติเหตุ นั้น เป็นการได้รับรูปแบบของบุคลิกภาพ การเรียนรู้ และการดำเนินชีวิตในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากตัวแทนการขัดเกลาทางสังคม ไม่ว่าจะเป็นจากครอบครัว กลุ่มเพื่อน โรงเรียน และสื่อมวลชน โดยการให้ข้อมูลและแรงจูงใจของสื่อต่างๆ ในเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุจราจรมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ในทิศทางที่ดีขึ้น การสร้างกระแสสังคมที่เข้มแข็งในการช่วยกันเรียกร้องการสร้างสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย เป็นเครื่องช่วยกระตุ้น และปลูกจิตสำนึก ให้เกิดความตระหนักเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกัน การรณรงค์อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการให้ความรู้ทางสื่อทุกแขนงจะเป็นการปลูกให้ประชาชนตื่นตัว (Public Awareness) มีความระมัดระวังภัย จะเป็นการลดอุบัติเหตุได้มาก (วิจิตร บุญชะ โหตระ, 2537: 158) การรณรงค์ผ่านสื่อต่างๆ จะมีบทบาทและอิทธิพลในการให้การขัดเกลาทางสังคมในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรอย่างมาก โดยเฉพาะในสังคมสมัยใหม่ เพราะเป็นสิ่งที่มืออยู่อย่างแพร่หลาย นำเสนอได้รวดเร็ว และแพร่หลาย

4) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ

การประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจาก 3 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากยานพาหนะ และปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม

ในส่วนของปัจจัยที่เกิดจากคนในการศึกษาครั้งนี้หมายถึงผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วยพฤติกรรมป้องกันการก่อนขับขี่ และขณะขับขี่ รวมทั้งพฤติกรรมป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังที่ได้กล่าวถึงรายละเอียดแล้วข้างต้น การประสบอุบัติเหตุของกรณีศึกษาที่เกิดจากปัจจัยด้านคนของกรณีศึกษาที่เป็นผู้เสียหาย และผู้กระทำความผิดแตกต่างกันในประเด็นการป้องกันก่อนการขับขี่ และการป้องกันขณะขับขี่ หากเปรียบเทียบกันพบว่า ผู้เสียหายมีพฤติกรรมป้องกันมากกว่าผู้กระทำทั้งในลักษณะของการปฏิบัติที่ถูกต้อง ครบถ้วน และความสม่ำเสมอ

สำหรับปัจจัยที่เกิดจากคนในส่วนที่พบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ของกรณีศึกษาทั้งที่เป็นผู้เสียหายและผู้กระทำความผิดแตกต่างกันในประเด็นประสพการณ์การขับขี่และการเกิดอุบัติเหตุ ทักษะคิดต่อการป้องกันอุบัติเหตุ และกระบวนการจัดการทางสังคมที่เกี่ยวข้องกับการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และมีความเหมือนกันประเด็นเดียว คือ ความเชื่อและทัศนคติต่อการใช้อุปกรณ์ป้องกัน

นอกจากนี้ความบกพร่องของยานพาหนะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกเช่นกัน แต่จากกรณีศึกษาครั้งนี้ ไม่พบปัจจัยด้านยานพาหนะบกพร่อง เว้นแต่สภาพยานพาหนะที่เก่าและทรุดโทรม แต่สภาพเครื่องยนต์ยังใช้งานได้ดีอยู่ และสุดท้ายคือปัจจัยสิ่งแวดล้อม จากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประสบอุบัติเหตุในครั้งนี้พบว่า ถนนและซอยที่คับแคบ การไม่ติดตั้งอุปกรณ์ เช่น กระจกสะท้อนบริเวณทางโค้ง รวมถึงเครื่องหมายจราจร เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขับขี่ด้วยความระมัดระวัง เช่น ป้ายจราจร ป้ายเตือน หรือป้ายบังคับต่างๆ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

อย่างไรก็ตามปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญ และยังเป็นปัจจัยร่วมกับปัจจัยตัวอื่นที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุอีกด้วย เนื่องจากความบกพร่องของยานพาหนะถือได้ว่าเป็นความบกพร่องที่มีสาเหตุจากคน เพราะเป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่จะต้องทำการตรวจเช็คสภาพรถให้มีความพร้อมสมบูรณ์ก่อนที่การขับขี่ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นหากนำยานพาหนะที่มีสภาพไม่พร้อมมาใช้งาน

ดังนั้น การที่ปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ทำให้เห็นว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นเรื่องที่สามารถป้องกันได้ หากปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของแต่ละบุคคลให้ขับซื่ออย่างปลอดภัย มีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และป้องกันการเสียชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อย่างถูกต้อง ครบถ้วน และสม่ำเสมอ

2. ข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาที่พบในเรื่อง “การประสบอุบัติเหตุจราจรทางบกของผู้ประสบอุบัติเหตุ: กรณีศึกษาผู้ป่วยใน โรงพยาบาลตำรวจ” ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

รัฐบาลควรคงนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกให้มีความต่อเนื่อง โดยเฉพาะการให้การสนับสนุนและส่งเสริม การดำเนินงานที่มีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบก

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. สถาบันการศึกษาควรให้ความรู้เรื่องการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยการพัฒนาหลักสูตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับนักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษา เพื่อเป็นการปลูกฝังทัศนคติและสร้างความตระหนักเกี่ยวกับการให้คุณค่าของชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและของผู้อื่น

2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกข้อบังคับ และบทลงโทษเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ควรมีการเพิ่มบทลงโทษ และบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด เพราะพบว่าหากมีโอกาสผู้ใช้รถใช้ถนนมักหาช่องทางที่จะฝ่าฝืนกฎระเบียบต่างๆ เช่น ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ คนเดินเท้าข้ามถนนโดยไม่ใช้ทางข้าม เป็นต้น การลงโทษด้วยวิธีการว่ากล่าวตักเตือนไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความตระหนักต่อการมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงควรมีการนำมาตรการทางด้านกฎหมายมาใช้ ในรูปแบบการลงโทษและการสร้างแรงจูงใจ

นอกจากนี้การเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมกฎระเบียบให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวดและจริงจังก็จะเป็นอีกทางหนึ่งที่จะทำให้กฎหมายมีผลสัมฤทธิ์มากขึ้น เพราะผลจากการศึกษาชี้ให้เห็นว่าปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกำหนดให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร หรือไม่มีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมาจากขาดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษที่ส่วนใหญ่เปรียบเทียบปรับไม่เกิน 400 บาท และความไม่เข้มงวด หรือการละเลยของเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย

3. สื่อมวลชนควรพิจารณาเนื้อหาสาระที่น่าเสนอให้มีความเหมาะสม และก่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร และการใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ควรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนเรื่องการขับขี่ย่างปลอดภัย และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกอย่างชัดเจน ทัวถึง และต่อเนื่อง โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ขับขี่ให้เข้าใจและตระหนักถึงคุณค่าของชีวิตและทรัพย์สินทั้งของตนเอง และผู้อื่น รวมถึงประโยชน์ของอุปกรณ์ป้องกัน เพื่อให้เกิดความตระหนักและความเชื่อที่ถูกต้อง

4. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก จะต้องดำเนินการเรื่องมาตรการการให้การศึกษาอบรม การบังคับใช้กฎหมาย และการณรงค์จะต้องดำเนินการไปพร้อมๆ กัน เพราะการใช้มาตรการใดเพียงมาตรการหนึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุฯ ที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลโครงสร้างทางกายภาพของการจราจรทางบก ได้แก่ ถนน สัญญาณไฟ และป้ายจราจรต่างๆ โดยทำการปรับปรุงบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มป้ายเตือนบริเวณทางโค้ง และติดตั้งกระจกโค้งบริเวณทางร่วม และทางแยกในซอยต่างๆ เพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็นรถที่แล่นสวนมาชัดเจนยิ่งขึ้น

6. หน่วยงานที่ผลิตและควบคุมมาตรฐานของอุปกรณ์ป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก อาทิ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย ควรปรับเปลี่ยนรูปแบบและลักษณะของอุปกรณ์ตามการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม โดยใช้วัสดุที่มีน้ำหนักเบา และทำความสะอาดได้ง่าย เพื่อเพิ่มความเหมาะสม สะดวกสบาย และไม่บดบังวิสัยทัศน์ของผู้ขับขี่

ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่าผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงลบต่ออุปกรณ์ป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ คือ เข็มขัดและหมวกนิรภัย เนื่องจากรูปแบบและลักษณะของอุปกรณ์ดังกล่าวทำให้ผู้ใช้ไม่สะดวก เพราะหมวกบังคับบังวิสัยทัศน์การมองเห็นด้านข้างของผู้ขับขี่ และหากต้องสวมเป็นเวลานานทำให้อึดอัด ดังนั้นนอกจากการให้ความรู้และปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้ที่มุ่งเน้นการให้ความสำคัญและความเชื่อมั่นต่อการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจรรยาบรรณแล้ว การปรับปรุงรูปแบบและลักษณะของอุปกรณ์จะส่งผลให้มีการใช้งานอุปกรณ์ป้องกันมากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรมีการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะของประชากรแต่ละกลุ่มในเชิงลึก เช่น พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่เป็นกลุ่มแก๊งรถซิ่ง เพื่อค้นหาปัญหาและสาเหตุของพฤติกรรมการป้องกันที่เจาะจงเฉพาะกลุ่มอย่างเหมาะสมต่อไป
2. ควรศึกษาการจัดการ โครงสร้างพื้นฐานของถนน และสำรวจบริเวณจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อหาทางวางแผน และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพของถนน