

สรุปผลการศึกษา : โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสาร
ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

“ดื่มแล้วขับหรือไม่ขับ การศึกษาในกลุ่มผู้ขับรถโดยสาร”

ข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถโดยสารในสังคมไทยถึงแม้จะมีให้เห็นได้ไม่บ่อยนัก แต่เมื่อเกิดขึ้นแต่ละครั้ง ก่อให้เกิดความสูญเสียที่น่าสะเทือนใจเป็นอย่างมาก ชีวิตของผู้โดยสารที่ต้องมาประสบเหตุโดยไม่คาดคิดรวมทั้งตัวผู้ขับเอง ความสูญเสียที่เกิดขึ้นในบางครั้งไม่ได้ส่งผลเสียหายเฉพาะต่อบุคคล แต่ยังนำไปสู่ความเสียหายต่อ เศรษฐกิจและสังคมของประเทศ กรมทางหลวงระบุความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรของรถโดยสารของประเทศ ไทยคิดเป็นมูลค่าครั้งละประมาณ 2.3 ล้านบาท จเรย์ พูลผล (2558) ระบุว่า การขับขณะมีเมามาเป็น 1 ในสาเหตุ หลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในผู้ขับรถโดยสาร ยิ่งไปกว่านั้น พบว่าร้อยละ 54 ของผู้ขับรถโดยสารประจำทางดื่ม แอลกอฮอล์ (Chaiard, Jirawan, Benjamas,Wanpen, 2019) และร้อยละ 11 ดื่มเป็นประจำทุกวัน ส่งผลทำให้ คุณภาพการนอนหลับลดลง 2.7 เท่าซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในที่สุด การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเมาแล้ว ขับจากการศึกษาที่ผ่านมาพบปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมเมาแล้วขับ อย่างไรก็ตามยังมีช่องว่างขององค์ความรู้ถึง พฤติกรรมการดื่มแล้วขับในกลุ่มผู้ขับรถโดยสาร นอกจากนี้การศึกษาที่ผ่านมาเป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อ พฤติกรรมแสดงความสัมพันธ์ทางเดียว และยังขาดตัวแปรที่สำคัญ ได้แก่ ความรู้สึกรับผิดชอบของผู้ขับรถโดยสาร ต่อผู้โดยสาร ซึ่งยังไม่ทราบว่ามีปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวส่งผลโดยตรงหรือโดยอ้อม

การศึกษามอเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุ ราษฎร์ธานี ในมิติด้านสังคมวัฒนธรรม เพื่อศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์แบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และตรวจสอบความสอดคล้องของโมเดลเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพล ของ ปัจจัยทางด้านสังคมวัฒนธรรม การรับรู้ผลกระทบ การควบคุมตนเอง อายุ และสถานภาพสมรสต่อพฤติกรรม การขับรถแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 391 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศ ชาย (78%) มีสถานภาพอยู่ด้วยกัน (ไม่ได้สมรส) (30%) ส่วนใหญ่ไม่มีบุตร (62%) มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท (31%) ประเภทรถโดยสารที่ขับมากที่สุดได้แก่รถมอเตอร์ไซด์ และรถตู้เท่ากัน (30%) ช่วงเวลาที่ ขับไม่แน่นอน (50%) ส่วนน้อยมีประวัติการทำผิดหรือถูกดำเนินคดีเกี่ยวกับการขับรถ (17%) ส่วนใหญ่ไม่มีโรค ประจำตัว (93%) เริ่มดื่มแอลกอฮอล์ที่อายุเฉลี่ย 19 ปี ส่วนใหญ่ดื่มเมื่อมีงานเลี้ยงสังสรรค์ หรือนานๆ ครั้ง ประมาณร้อยละ 70 (ดื่มทุกวัน หรือ 2-3 วันต่อสัปดาห์) (20%) ประเภทเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่พนักงานขับรถ โดยสารดื่มมากที่สุดอันดับ 1 คือเบียร์ (63%)

นอกจากงานวิจัยจะช่วยเติมองค์ความรู้เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปของพนักงานขับรถโดยสารแล้ว ประเด็นที่น่าสนใจคือพฤติกรรมการดื่มแล้วตัดสินใจขับหรือไม่ขับโดย 56% ให้คำตอบว่าเขามีแนวโน้มจะขับรถเมื่อรู้สึกสนุกสนานครั้งหนึ่ง โดยมียุทธศาสตร์เฉลี่ย 2.67 (SD=2.84) จากคะแนนเต็มสิบคะแนน ผู้ที่ตอบ 5 ขึ้นไป 34.52% และ 46% มีแนวโน้มขับเมื่อรู้สึกเมาโดยมียุทธศาสตร์เฉลี่ย 1.45 (SD=1.91) และมีผู้ที่ตอบ 5 ขึ้นไป 38 คน (10%) ซึ่งคนกลุ่มน้อยเหล่านี้อาจเป็นกลุ่มที่ต้องเฝ้าระวัง หากมีการขับรถในขณะที่ต้องรับผิดชอบต่อชีวิตผู้โดยสาร หรือแม้แต่วิตของผู้ขับเองซึ่งถึงแม้จะเกิดได้ไม่บ่อยแต่หากเกิดขึ้นแล้วส่งผลให้เกิดความสูญเสียเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ในการวิจัยครั้งนี้ให้คำตอบว่าดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงวันหยุดหรือหลังเลิกงาน

การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับหรือไม่ขับของพนักงานขับรถโดยสาร พบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ -0.54 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบ โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.87 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 อย่างไรก็ตามพบว่าการรับรู้ผลกระทบจากการดื่มแอลกอฮอล์มีขนาดอิทธิพลอย่างไม่มีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ เมื่อพิจารณาอย่างละเอียดพบว่ากลุ่มผู้ขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบจากพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการทะเลาะวิวาท ด้านอุบัติเหตุ และด้านกฎหมาย ตามลำดับ แต่ยังมีช่องว่างในการนำไปสู่การตัดสินใจขับหรือไม่ขับซึ่งหากพิจารณาด้วยความเป็นจริงโดยทั่วไปจะเห็นว่าคนไทยส่วนใหญ่รับทราบว่าการดื่มแอลกอฮอล์ส่งผลกระทบต่อในด้านต่างๆ แต่มีความอ่อนแอในพฤติกรรมการกระทำคือไม่สามารถทำให้เลิกดื่มหรือดื่มแอลกอฮอล์ลดลงได้เนื่องจากความเชื่อที่ฝังรากลึกมานานว่าการดื่มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติ (สาวิตรี อัจฉางค์กรชัย, 2562)

การศึกษานำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่

1. จากศึกษาพบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ และจากงานวิจัยก่อนหน้านี้พบว่าความผูกพันต่อครอบครัวในระดับมาก จะมีพฤติกรรมการดื่มสุราในระดับน้อย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสถาบันครอบครัวมีความสำคัญต่อพฤติกรรมการขับรถ ดังนั้นจึงควรส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้มีความรักความผูกพัน อย่างเข้มแข็งเพื่อลดปัญหาการเมาแล้วขับ นำมาสู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

2. ความเชื่อทางสังคมและบรรทัดฐานทางสังคม เป็นปัจจัยอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ ดังนั้นการสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่เชื่อว่าการขับรถขณะมีเมาสุราเป็นสาเหตุทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนและเป็นเรื่องร้ายแรง กฎหมายการห้ามขับรถขณะมีเมาสุรา เป็นสิ่งที่ต้องตระหนักและสมควรปฏิบัติ ยังเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมีการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่และประชาชนทั่วไปให้เป็นบรรทัดฐานทางสังคม

3. กลุ่มพนักงานขับรถโดยสารรับรู้ผลกระทบของพฤติกรรมดื่มแล้วขับที่เกิดกับผู้โดยสารในความรับผิดชอบมากที่สุด การรณรงค์หรือป้องกันพฤติกรรมดื่มแล้วขับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนจึงควรต้องยื่นข้อเสนอ ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรมหรือโครงการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำสื่อที่ทำให้พนักงานขับรถโดยสารระลึกไว้เสมอว่า เขาต้องรับผิดชอบต่อชีวิตของผู้โดยสาร หรือแสดงให้เห็นผลเสียหายที่จะเกิดกับผู้โดยสาร โดยมีการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

4. ผลการวิจัยชี้ให้เห็นการรับรู้ผลกระทบด้านกฎหมาย หรือความเกรงกลัวต่อกฎหมายคล้ายกับงานวิจัยที่ผ่านมาคือกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารมีการรับรู้ผลกระทบด้านนี้น้อยที่สุด จึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หรือโทษที่เหมาะสม รวมไปถึงกฎหมายการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

รายการอ้างอิง

จเรย์ พูลผล. (2558). *การศึกษาความปลอดภัยรถตู้โดยสารภาคใต้*. คณะวิศวกรรมศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี กรุงเทพมหานคร.

สาวิตรี อึ้งฉางค์กรชัย. (2562). *ข้อเท็จจริงและตัวเลขเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในประเทศไทย พ.ศ. 2559-2561*.

กรุงเทพฯ: สหมิตรพัฒนาการพิมพ์.

Chaiard, Jindarat, et al. (2019). Factors associated with sleep quality of Thai intercity bus drivers. *Industrial health*, 57, 596-603.