โครงการวิจัยภายใต้แผนงานหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2559

การศึกษาความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

Diversity of Road Traffic Safety Culture

รายงานฉบับสมบูรณ์

(Final Report)



สสส thaiROADS

โครงการวิจัยภายใต้แผนงานหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน
ปี พ.ศ. 2558-2559

การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
Diversity of Road Traffic Safety Culture

รายงานฉบับสมบูรณ์

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

มูลนิธิไทยโรดส์
ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

โครงการวิจัยภายใต้แผนงานหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

ปี พ.ศ. 2558-2559

การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

Diversity of Road Traffic Safety Culture

คณะผู้วิจัย

1. ดร.นพดล	กรประเสริฐ	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	หัวหน้าโครงการ
2. ผศ.ดร.ปรีดา	พิชยาพันธ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	ผู้ร่วมวิจัย
3. นายปุริม	ศรีสวัสดิ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	ผู้ช่วยวิจัย
4. นายพงศ์พัฒน์	มากาศ	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	ผู้ช่วยวิจัย
5. นายชีติพัทธ์	ขอนพิกุล	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	ผู้ช่วยวิจัย
6. น.ส.ชนิดา	ใสสุขสอาด	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	ผู้ช่วยวิจัย
7. น.ส.ชมพูนุท	สุธีรากุล	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.เชียงใหม่	ผู้ช่วยวิจัย

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

มูลนิธิไทยโรดส์

ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

สารบัญ

หน้า

สารบัญ.....ก
สารบัญรูปภาพ.....ค
สารบัญตาราง.....จ
บทที่ 1 บทนำ 1-1
1.1 ความนำ 1-1
1.1.1 แนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 1-2
1.1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน 1-3
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย 1-5
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย 1-5
1.4 ระยะเวลาและแผนดำเนินงาน 1-6
บทที่ 2 พฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน 2-1
2.1 ความเป็นมาของพฤติกรรมเสี่ยง 2-1
2.2 การคัดเลือกระบุพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ศึกษา 2-3
2.2.1 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2-4
2.2.2 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ 2-9
บทที่ 3 การสำรวจและรวบรวมข้อมูล 3-1
3.1 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง 3-1
3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย 3-1
3.1.2 กลุ่มตัวอย่างและสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย 3-3
3.1.3 ขั้นตอนการสุ่มตัวอย่าง 3-4
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 3-4
3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล 3-6
3.3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลความถี่และร้อยละการกระจายข้อมูล 3-7
3.3.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยการวิเคราะห์สองตัวแปร 3-7
3.3.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง โดยทฤษฎีตามแผน 3-7
บทที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล 4-1
4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา 4-1
4.2 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษา 4-7

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.2.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบวัฒนธรรมความปลอดภัยในอดีตและปัจจุบัน 4-7
4.2.2 การวิเคราะห์ความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ที่แตกต่างกัน 4-10
4.3 ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา 4-12
4.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 4-12
4.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ 4-14
4.4 ข้อมูลปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา 4-15
4.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทัศนคติเชิงจิตวิทยาที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง 4-15
4.4.2 การพัฒนาโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง 4-24
บทที่ 5 แนวทางการนำผลไปปฏิบัติใช้ 5-29
5.1 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษา 5-29
5.2 แผนการดำเนินงานด้านพฤติกรรมเสี่ยงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 5-31
5.3 แนวทางการนำผลไปปฏิบัติใช้ 5-40
5.3.1 กลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากทัศนคติต่อพฤติกรรมและการคล้อยตามบรรทัดฐานของสังคม 5-41
5.3.2 กลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม 5-42
5.3.3 กลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากเจตนาความตั้งใจ 5-43
บทที่ 6 สรุปผลการดำเนินงาน 6-1
6.1 ภาพรวมพฤติกรรมเสี่ยง ทัศนคติและวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่ 6-1
6.2 สรุปผลความแตกต่างทางวัฒนธรรมความปลอดภัย 6-2
6.3 สรุปผลพฤติกรรมเสี่ยง 6-3
6.4 สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง 6-6
6.5 ข้อเสนอแนะ 6-7
ภาคผนวก ก แบบสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ภาคผนวก ข แบบสอบถามผู้ใช้รถยนต์
ภาคผนวก ค แบบสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ภาษาอังกฤษ
ภาคผนวก ง แบบสอบถามผู้ใช้รถยนต์ ภาษาอังกฤษ
ภาคผนวก จ รูปภาพการสำรวจข้อมูล
ภาคผนวก ฉ ตารางสรุปผลข้อมูล
ภาคผนวก ช แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 1-1 กรอบแนวคิดในการดำเนินงาน 1-2
รูปที่ 2-1 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรรายปีโดยเฉลี่ยในจังหวัดเชียงใหม่ แยกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2549-2556 2-2
รูปที่ 2-2 สัดส่วนของประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2557 2-3
รูปที่ 3-1 ตัวอย่างแบบสอบถามในส่วนข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป 3-5
รูปที่ 3-2 ตัวอย่างแบบสอบถามในส่วนข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง 3-5
รูปที่ 3-3 ตัวอย่างแบบสอบถามในส่วนข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง 3-6
รูปที่ 3-4 โครงสร้างความสัมพันธ์ของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน 3-8
รูปที่ 3-5 โครงสร้างความสัมพันธ์ตามแบบจำลองพฤติกรรมเบ็ดเสร็จ (IBM) 3-9
รูปที่ 3-6 ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่มีผลต่อพฤติกรรมตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน 3-9
รูปที่ 4-1 สัดส่วนจำแนกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม 4-1
รูปที่ 4-2 สัดส่วนจำแนกตามอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม 4-2
รูปที่ 4-3 สัดส่วนจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม 4-3
รูปที่ 4-4 สัดส่วนจำแนกตามอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม 4-3
รูปที่ 4-5 สัดส่วนจำแนกตามระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม 4-4
รูปที่ 4-6 สัดส่วนจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม 4-5
รูปที่ 4-7 การกระทำพฤติกรรมภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 4-16
รูปที่ 4-8 การกระทำพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย 4-17
รูปที่ 4-9 การกระทำพฤติกรรมขับรถย้อนศร 4-18
รูปที่ 4-10 การกระทำพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร 4-19
รูปที่ 4-11 การกระทำพฤติกรรมภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 4-20
รูปที่ 4-12 การกระทำพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 4-21
รูปที่ 4-13 การกระทำพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ 4-22
รูปที่ 4-14 การกระทำพฤติกรรมคาดเข็มขัดนิรภัย 4-23
รูปที่ 4-15 โมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง 4-24
รูปที่ 5-1 การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ 5-30
รูปที่ 5-2 เอกสารประกอบการนำเสนอและแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ 5-30
รูปที่ 5-3 บรรยากาศการนำเสนอข้อมูลโครงการ 5-31
รูปที่ 5-4 จุดบูรณาการอำนวยความสะดวกการจราจร และรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน 5-32
รูปที่ 5-5 จุดตรวจร่วมบูรณาการ รณรงค์ลดอุบัติภัยทางถนนเพื่อให้บริการประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่ .. 5-33

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5-6 เจ้าหน้าที่ตำรวจประชาสัมพันธ์การใช้กล้อง CCTV ที่ติดตั้งไว้บริเวณทางแยกในตัวเมืองเชียงใหม่ ตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าสัญญาณไฟจราจร 5-33
รูปที่ 5-7 รูปประชาสัมพันธ์โครงการติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารของกรมการขนส่งทางบก 5-34
รูปที่ 5-8 ป้ายเตือนผู้ขับขี่และการใช้สีกันลื่นบริเวณพื้นที่เสี่ยงถนนสายเชียงใหม่-เชียงราย 118 5-35
รูปที่ 5-9 จุดบริการทั่วไทย ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 ทางหลวงหมายเลข 11 (ถนนซุปเปอร์ไฮเวย์) 5-36
รูปที่ 5-10 ป้ายเตือนการใช้ความเร็วที่มีการติดตั้งเซ็นเซอร์ตรวจวัดความเร็ว 24 ชั่วโมง 5-37
รูปที่ 5-11 งานแถลงข่าวระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV เทศบาลนครเชียงใหม่ 5-38
รูปที่ 5-12 โครงการ "ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจรร่วมกัน" 5-39
รูปที่ 5-13 ปภ.ติดตามการดำเนินงานตามข้อตกลงองค์กรต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100 % 5-40
รูปที่ 5-14 โครงการจิตสำนึกวินัยจราจรในสถานศึกษา 5-40
รูปที่ 5-15 ผังแนวทางการนำผลการศึกษาไปปฏิบัติใช้ 5-41

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1-1 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล 1-4
ตารางที่ 1-2 แผนการดำเนินงานโครงการวิจัย 1-7
ตารางที่ 2-1 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ 2-1
ตารางที่ 2-2 สถิติการคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ 2-5
ตารางที่ 3-1 จำนวนประชากรและครัวเรือนระดับประเทศ ภาคเหนือ และจังหวัดเชียงใหม่ 3-1
ตารางที่ 3-2 จำนวนประชากรระดับประเทศ ระดับภาคเหนือ และระดับจังหวัดเชียงใหม่ 5 ปีย้อนหลัง (พ.ศ.2553-2557) 3-1
ตารางที่ 3-3 จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ 3-2
ตารางที่ 3-4 จำนวนตัวอย่างสำรวจในแต่ละกลุ่มตัวอย่าง 3-4
ตารางที่ 4-1 พฤติกรรมการใช้ถนนของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4-5
ตารางที่ 4-2 พฤติกรรมการใช้ถนนของกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ 4-5
ตารางที่ 4-3 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (I) .. 4-25
ตารางที่ 4-4 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม (B) 4-25
ตารางที่ 4-5 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (I) .. 4-26
ตารางที่ 4-6 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม (B) 4-27

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความนำ

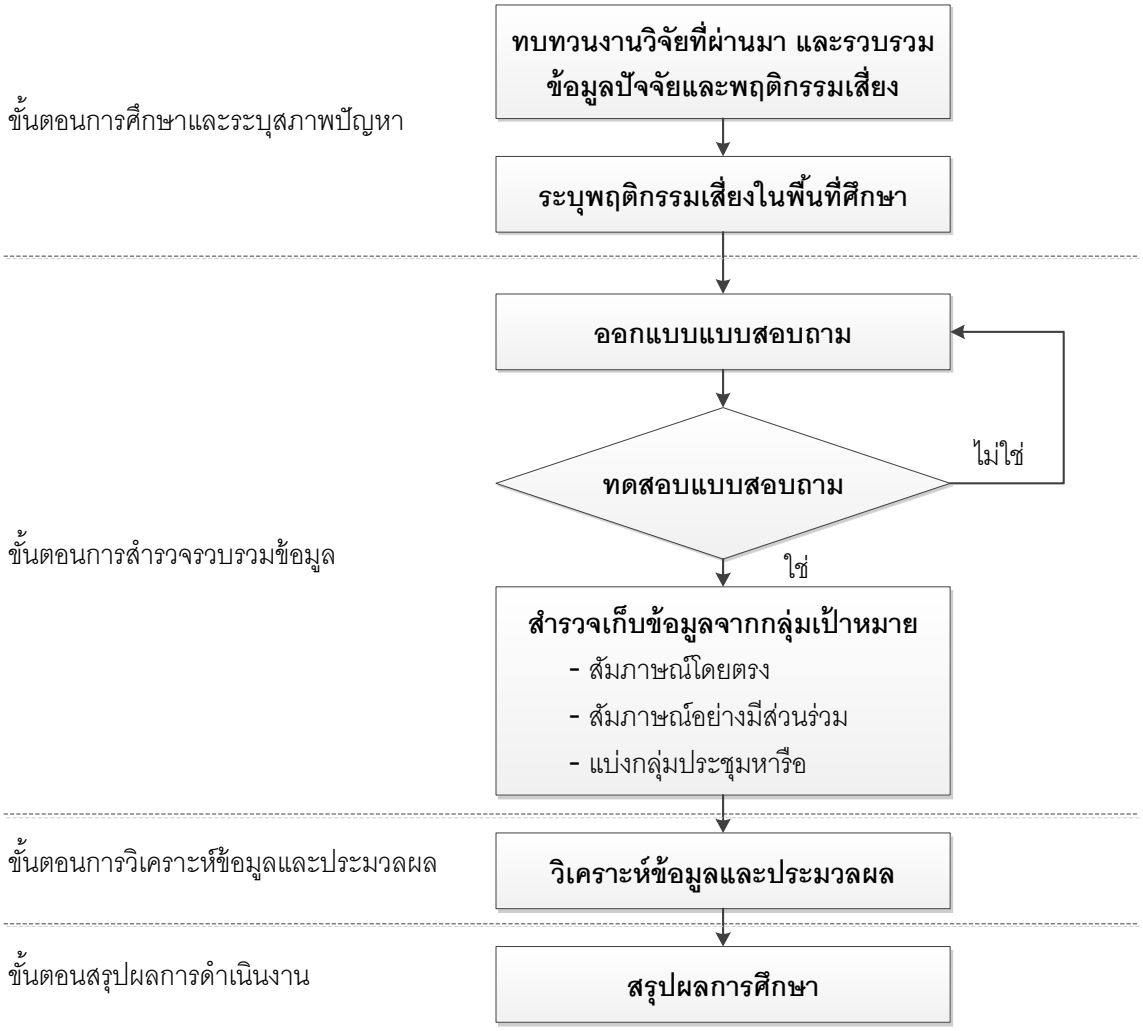
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นปัญหาที่สำคัญในระดับเมือง ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ซึ่งสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคม และคุณภาพชีวิต ในแต่ละปีประเทศไทยได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ และจัดสรรงบประมาณเพื่อรณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความตระหนักในด้านความปลอดภัยทางถนน

ปัจจัยสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถแยกพิจารณาตามองค์ประกอบของระบบขนส่งทางถนน อันได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนนและสิ่งแวดล้อม แต่องค์ประกอบที่สำคัญที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุก็คือ ปัจจัยทางด้านคน ซึ่งองค์ประกอบปัจจัยเสี่ยงทางด้านคนที่ส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างเช่น ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความพร้อมทางร่างกายในการขับขี่ (เช่น ความแข็งแรงสมบูรณ์ของร่างกาย ความเหนื่อยล้า สภาวะง่วงนอน การบรรลุนิติภาวะ เป็นต้น) ผู้ขับขี่ขาดทักษะในการขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดประสบการณ์ในการใช้เส้นทางหรือการใช้ยานพาหนะ ผู้ขับขี่ขาดศักยภาพในการตัดสินใจที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ใช้สารเสพติดหรือของมึนเมาขณะขับรถ ผู้ขับขี่ขับรถด้วยความประมาทหรือมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิเช่น ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ขับรถด้วยความประมาท ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ขับรถโดยไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตราย (เช่น สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติด้านความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้องเหมาะสม ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความคิดและความเชื่อในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นการศึกษาปัจจัยทางด้านคน จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยมากที่สุด

สำหรับการศึกษาปัจจัยทางด้านคนนั้น ทัศนคติและความคิดความเชื่อในการขับขี่ถนนอย่างปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นปัจจัยสาเหตุต้นที่ส่งผลต่ออัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ถ้าผู้ขับขี่มีทัศนคติหรือได้รับการปลูกฝังวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมที่ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (Risk-aversion) แต่ถ้าผู้ขับขี่มีทัศนคติหรือได้รับการปลูกฝังวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ผู้ขับขี่อาจจะมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ (Risk-prone)

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยอาศัยกรอบแนวคิดตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน เพื่อให้เข้าใจถึงปัจจัยสาเหตุที่แท้จริงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การดำเนินงานโครงการวิจัยแบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน ดัง**รูปที่ 1-1** ดังนี้

- การทบทวนงานวิจัยและศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- การสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูล
- การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล
- การสรุปผลการดำเนินงาน



รูปที่ 1-1 กรอบแนวคิดในการดำเนินงาน

1.1.1 แนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ในประเทศที่ประสบความสำเร็จในด้านความปลอดภัยทางถนน ได้อาศัยแนวคิดเรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Change Behavior) ให้กลายเป็นพฤติกรรมที่ปลอดภัยที่ยั่งยืน (Sustain Behavior) โดยการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Road Traffic Safety Culture) นับเป็นแนวทางใหม่ในการศึกษาแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอาศัยแนวคิดในการปรับเปลี่ยนทัศนคติ (Attitudes) และความคิดความเชื่อ (Notions and Beliefs)

ของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safety Behavior) และสร้างให้เกิดเป็นบรรทัดฐานทางความปลอดภัยของสังคม (Social Norm)

นอกจากนี้ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ พ.ศ. 2552 -2555 (Thailand Road Safety Action Plan) ซึ่งถือเป็นแผนยุทธศาสตร์หลักในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ และเป็นต้นแบบหลักในการพัฒนาแผนฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด ได้กำหนดแผนงานหลักในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเอาไว้ทั้งสิ้น 6 ด้าน โดยหนึ่งในนั้น ได้แก่ แผนงานการวางพื้นฐานสังคมสู่**วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Traffic Safety Culture)** ซึ่งมุ่งสร้างความรู้ที่ถูกต้อง เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยทางถนน

ดังนั้น การศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนจึงนับเป็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่จะช่วยสร้างค่านิยมด้านความปลอดภัยทางถนน สร้างเสริมให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัย และส่งเสริมให้สังคมเป็นสังคมที่มีความปลอดภัย

1.1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลังรายปี พบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศยังอยู่ในระดับที่น่าเป็นห่วง โดยในปี 2556 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 71,778 ราย ซึ่งถึงแม้จะลดลงจากปี 2554 และ ปี 2555 แต่ถ้าพิจารณาข้อมูลย้อนหลังพบว่า ยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อพิจารณาถึงสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุพบว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ รองลงมาเป็นสาเหตุจากสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม สภาพถนน การซ่อมสร้างแนวเส้นทาง และสาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยานพาหนะตามลำดับ

เมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติโดยละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากบุคคล ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ในอันดับที่ 1, 2, 3 และ 4 เป็นกลุ่มของพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ยานพาหนะ ประกอบด้วย การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด, ขับรถตัดหน้าและขับรถตามกระชั้นชิดและการขับรถโดยยังไม่มีความชำนาญเพียงพอ รองลงมาเป็นพฤติกรรมมึนเมาสุรา, ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน, ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย, ขับรถผิดช่องทาง, ไม่สวมหมวกกันน็อคและการขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณในอันดับที่ 5 ถึง 10 ตามลำดับ ดังแสดงใน**ตารางที่ 1-1**

ตารางที่ 1-1 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคล

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ปี พ.ศ.							
	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
เมาสุรา	5,485	7,759	7,719	9,481	7,641	5,460	3,782	2,645
เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	24	30	10	37	30	104	18	18
ใช้โทรศัพท์มือถือ	23	28	22	24	48	19	22	19
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	29	40	24	24	56	77	72	61
ไม่สวมหมวกกันน๊อค	505	512	359	456	602	871	841	858
ไม่ให้สัญาณจอดรถ/เลี้ยว/ชะลอ	685	738	353	450	489	546	519	601
ไม่หยุดรถในช่องทางข้าม	76	115	114	137	96	149	118	110
ไม่ให้โคมไฟในเวลาค่ำคืน	131	118	95	115	124	156	148	120
ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน	984	1,026	1,204	1,602	1,532	1,907	1,852	1,899
ไม่ปิดประตูรถผู้โดยสาร	8	18	17	5	8	12	21	13
ไม่ปิดล๊อคกระบะท้าย	3	5	3	3	6	11	4	6
ขับรถนอกช่องประจำทาง	100	104	57	88	98	131	119	125
ขับรถหลับใน	328	324	300	344	445	498	560	550
ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	5,573	6,018	4,550	5,163	6,247	7,402	6,891	7,470
ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	3,664	4,796	3,555	3,607	4,629	5,387	6,666	6,314
ขับรถตามกระชั้นชิด	2,934	3,724	3,443	3,399	4,175	5,220	5,245	4,618
ขับรถผิดช่องทาง	859	827	718	703	830	1,040	1,102	952
ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณ	763	785	729	639	788	874	828	732
ขับรถคร่อมเส้นแบ่งทาง	539	675	635	637	682	918	753	702
ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย	1,251	1,318	1,074	974	962	1,468	1,397	1,165
ขับรถไม่ชำนาญ	1,371	1,327	1,402	1,626	1,736	2,614	2,390	3,043
บรรทุกเกินอัตรา	45	39	28	27	43	39	30	27
เจ็บป่วยกระทันหัน	6	6	6	6	3	12	6	17
หยุดรถโดยสารนอกเขต/ป้าย	6	9	13	9	11	12	14	13
ชะลอ/หยุดรถกระทันหัน	424	372	344	284	495	965	867	699
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมาย/สัญญาณ	55	64	39	55	83	91	86	65
ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง	36	51	44	32	43	65	56	56
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม/แยก	200	216	167	200	163	424	463	240
ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	220	157	156	175	227	305	293	240
อื่นๆ	8,343	8,451	6,297	6,451	7,441	9,467	9,873	9,815
รวม	**34,670**	**39,652**	**33,477**	**36,753**	**39,733**	**46,244**	**45,036**	**43,193**

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557)

จากข้อมูลสถิติเป็นที่น่าสังเกตว่า ถึงแม้จะมีความพยายามจากภาครัฐและเอกชนในการที่จะลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งการวางแผนยุทธศาสตร์การทำงานเพื่อให้เกิดการ

บูรณาการการทำงานร่วมของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การออกกฎหมาย ข้อบังคับ เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัยให้กับภาคประชาชนอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งหวังปรับปรุงปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้น แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกลับยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น สะท้อนให้เห็นถึงความล้มเหลวของแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยที่ผ่านมาที่ไม่สามารถแก้ปัญหาที่ต้นเหตุได้อย่างแท้จริง ทำให้แนวทางการจัดการความปลอดภัยที่ผ่านมาไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

ดังนั้นแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยด้วยแนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยที่มุ่งในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากต้นเหตุของพฤติกรรมเสี่ยงจึงเป็นแนวทางที่มีความน่าสนใจและช่วยให้การจัดการความปลอดภัยเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

วัตถุประสงค์หลักของโครงการวิจัยนี้ประกอบด้วย 2 วัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1) เพื่อศึกษาและสำรวจถึงการรับรู้ ทัศนคติ ความคิดความเชื่อ ระดับการยอมรับได้ และความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมต่อปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา และพัฒนาเป็นองค์ความรู้ในการอธิบายถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา
2) เพื่อสร้างแนวทางในการประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน และสามารถนำไปเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนระหว่างกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ศึกษาอื่น และนำไปประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

ในการดำเนินโครงการวิจัยนี้ จะมีการดำเนินงานใน 2 ส่วนงานหลัก ได้แก่ งานศึกษาและสำรวจข้อมูลทัศนคติและความคิดความเชื่อต่อพฤติกรรมเสี่ยง และงานวิเคราะห์และประเมินผลข้อมูล

งานส่วนที่ 1 งานทบทวนและศึกษาสำรวจข้อมูลด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

งานวิจัยจะดำเนินการสืบค้นงานวิจัยที่สำคัญในอดีตที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อเป็นแนวทางอ้างอิงในการดำเนินการศึกษาโครงการวิจัย และดำเนินการศึกษาสำรวจรวบรวมข้อมูลทัศนคติ ความคิด ความเชื่อ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และความคิดเห็นเกี่ยวกับ

การรับรู้ความสามารถในการควบคุม ในประเด็นปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยงอันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ศึกษา

วิธีการสำรวจรวบรวมข้อมูลผู้ใช้รถใช้ถนนจะประกอบด้วย การสัมภาษณ์โดยตรง (Face-to-face Interview) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การรับฟังการเล่าประสบการณ์ด้านความปลอดภัย (Experience Sharing) การสัมภาษณ์อย่างมีส่วนร่วม (Participant Observation) และการแบ่งกลุ่มประชุมหารือแบบไม่เป็นทางการ (Informal Discussion)

การศึกษานี้จะดำเนินการพัฒนาออกแบบแบบสอบถามและแนวทางการสำรวจข้อมูลให้ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในลักษณะต่าง ๆ ภายในเขตพื้นที่ศึกษา ตัวอย่างเช่น เพศ อายุ ภูมิลำเนา ภูมิหลัง อาชีพ รูปแบบการเดินทาง และความคุ้นเคยในพื้นที่และการขับขี่

งานส่วนที่ 2 งานวิเคราะห์ประเมินผลข้อมูลและเผยแพร่ผลข้อมูลไปปฏิบัติ

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์ตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior) เพื่อประเมินปัจจัยภายในที่เกี่ยวกับทัศนคติ ความคิดความเชื่อ และปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวกับการเรียนรู้ ความคาดหวังจากกลุ่มชุมชน และบรรทัดฐานทางสังคม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน และหาความสัมพันธ์ของปัจจัยเหล่านี้ที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยทำการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยอาศัยทั้งสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงอ้างอิง (Inferential Statistics) มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลและสร้างแบบจำลองทางสถิติ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลแบบหลายตัวแปร และหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางสังคม และปัจจัยควบคุม ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปอธิบายถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในแต่ละประเภท และเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน นอกจากนั้น ภายหลังการศึกษาวิเคราะห์ประเมินผลข้อมูลวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน คณะผู้วิจัยได้นำเสนอผลการศึกษาเผยแพร่ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนมาตรการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสังคม

1.4 ระยะเวลาและแผนดำเนินงาน

การศึกษาความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยแผนงาน 2 ส่วนหลัก ได้แก่ งานทบทวนและสำรวจรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และงานวิเคราะห์ประเมินผลข้อมูล ตลอดจนนำเสนอข้อมูลการวิเคราะห์ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละหน่วยงานต่อไป โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานทั้งสิ้น 8 เดือน (ขยายเวลาเป็น 1 ปี 8 เดือน) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2558 จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2560 โดยมีรายละเอียดแผนการดำเนินงานโครงการวิจัยดังแสดงใน**ตารางที่ 1-2**

ตารางที่ 1-2 แผนการดำเนินงานโครงการวิจัย

แผนงาน	ระยะเวลา						
	3/58	4/58	1/59	2/59	3/59	4/59	1/60
งานส่วนที่ 1: งานทบทวนและศึกษาสำรวจข้อมูลด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน							
1.1 งานทบทวนงานวิจัยและศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	■						
- ทบทวนสืบค้นงานวิจัยที่ผ่านมาที่เกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัย	▒						
- รวบรวมข้อมูล แนวคิด ทฤษฎี และหลักการที่เกี่ยวข้อง	▒						
1.2 งานทบทวนงานวิจัยและศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง		■	■				
- ระบุปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ศึกษา		▒					
- การจัดทำแบบสอบถาม		▒					
- สำรวจเก็บข้อมูล		▒	▒				
งานส่วนที่ 2: งานวิเคราะห์ประเมินข้อมูลและเผยแพร่							
2.1 งานวิเคราะห์ข้อมูล			■	■	■		
- วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ			▒	▒			
- วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติเชิงอ้างอิง			▒	▒			
- วิเคราะห์ข้อมูลแบบหลายตัวแปรและหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย				▒	▒		
2.2 งานเผยแพร่ผลการศึกษาเพื่อนำไปปฏิบัติ						■	■
- ประชุมกลุ่มย่อยรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง						▒	▒
- งานประชุมนำเสนอผลการศึกษา						▒	▒
การจัดทำรายงาน							
รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 1		★					
รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2				★			
รายงานฉบับสมบูรณ์							★

บทที่ 2
พฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน

2.1 ความเป็นมาของพฤติกรรมเสี่ยง

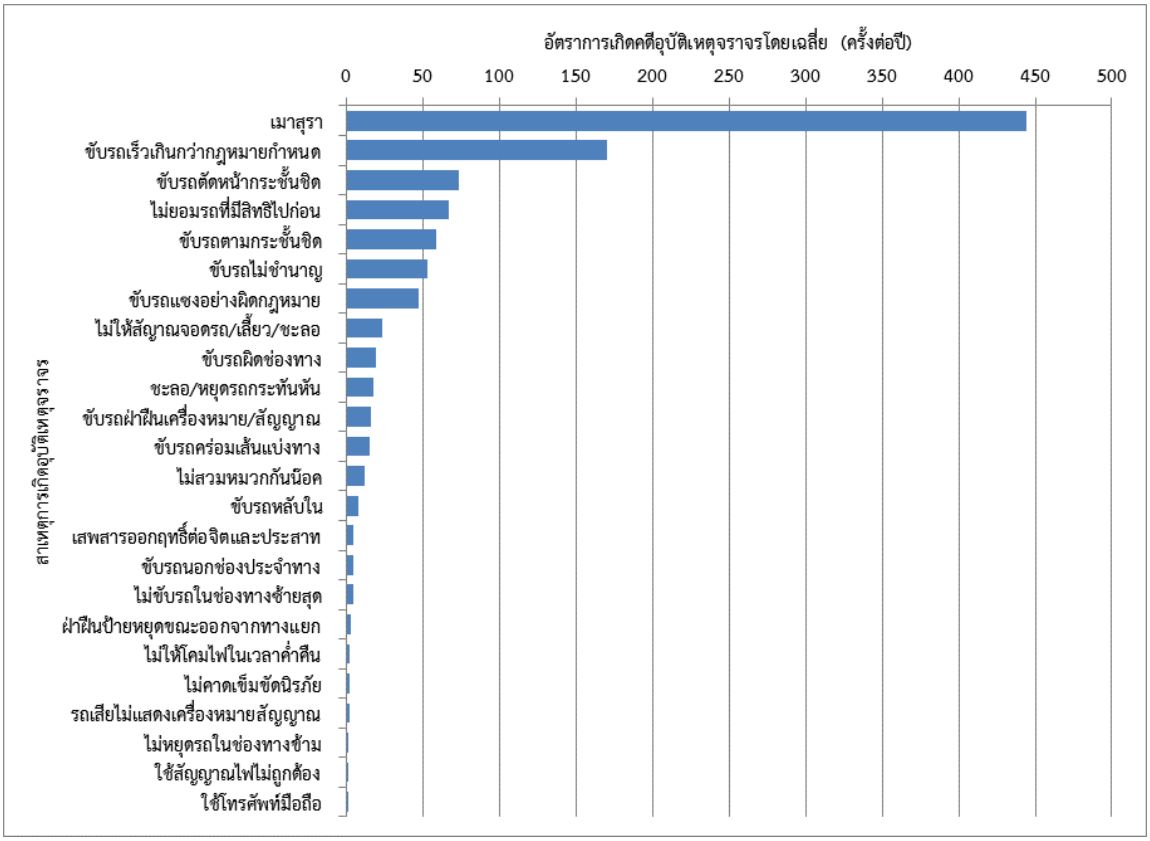
จากสถิติข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางถนน สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้าหรือขับตามในระยะกระชั้นชิดและเมาสุราขณะขับขี่ ดังแสดงใน**ตารางที่ 2-1** โดยสัดส่วนของประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ดังแสดงใน**รูปที่ 2-2** แสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์ เป็นประเภทของยาพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถกระบะ/รถโดยสารขนาดเล็ก และรถปรรทุก/รถโดยสารขนาดใหญ่รวมถึงรถประเภทอื่นที่นอกเหนือจากที่กล่าวมา ตามลำดับ

ตารางที่ 2-1 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
เมาสุรา	415	174	370	851	872	705	88	77
เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	11	4	-	1	-	3	-	-
ใช้โทรศัพท์มือถือ	-	-	-	-	-	-	1	1
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	-	-	-	-	1	1	2	3
ไม่สวมหมวกกันน็อค	12	13	5	3	6	27	16	15
ไม่ให้สัญาณจอดรถ/เลี้ยว/ชะลอ	121	28	5	1	4	9	6	14
ไม่หยุดรถในช่องทางข้าม	1	-	-	1	1	-	2	3
ไม่ให้โคมไฟในเวลาค่ำคืน	4	-	4	1	1	2	3	-
ไม่ยอมรถที่มีสิทธิไปก่อน	45	35	19	42	30	43	135	187
ไม่ปิดประตูรถผู้โดยสาร	-	-	-	-	-	-	-	1
ไม่ปิดล๊อคกระบะท้าย	-	2	-	-	-	1	-	-
ขับรถนอกช่องประจำทาง	5	1	1	-	2	3	12	7
ขับรถหลับใน	12	4	3	2	9	11	13	8
ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด	183	137	37	127	97	128	245	409
ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	76	63	21	75	44	53	120	138
ขับรถตามกระชั้นชิด	54	48	9	42	33	43	106	137
ขับรถผิดช่องทาง	4	9	2	11	17	21	34	58
ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมาย/สัญญาณ	24	15	3	21	10	12	22	22
ขับรถคร่อมเส้นแบ่งทาง	16	20	10	16	11	10	10	29
ขับรถแซงอย่างผิดกฎหมาย	64	45	10	27	33	31	79	88
ขับรถไม่ชำนาญ	64	37	17	27	53	57	86	85

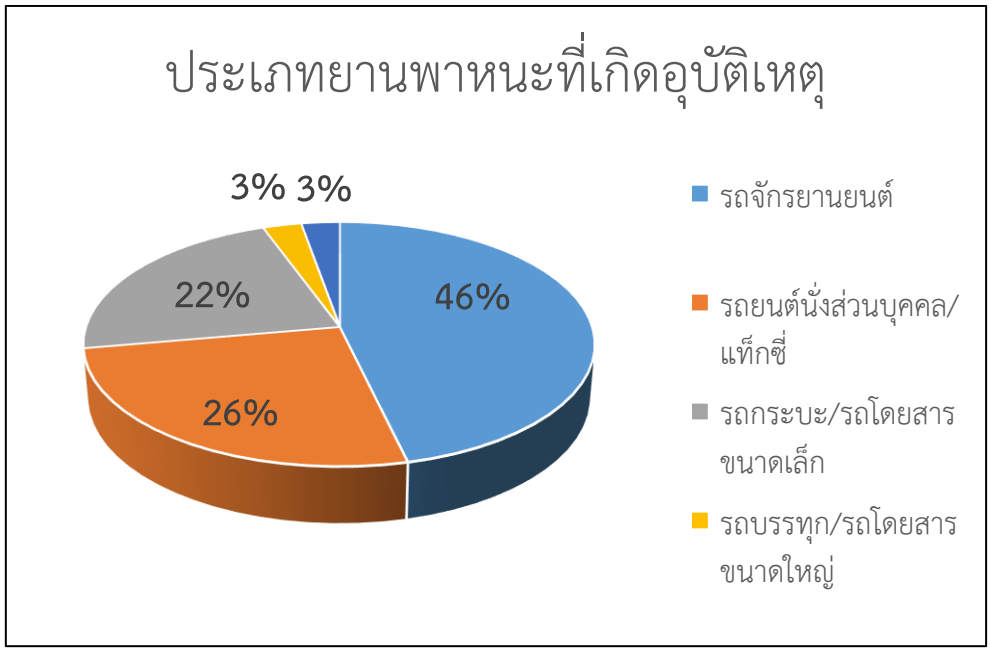
ตารางที่ 2-1 (ต่อ) สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจำแนกตามสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
บรรทุกเกินอัตรา	2	2	1	1	-	1	2	-
เจ็บป่วยกระทันหัน	-	-	-	-	-	1	-	-
หยุดรถโดยสารนอกเขต/ป้าย	-	-	-	-	-	-	-	4
ชะลอ/หยุดรถกระทันหัน	29	13	5	2	4	23	25	38
รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายสัญญาณ	2	1	2	-	-	-	2	-
ใช้สัญญาณไฟไม่ถูกต้อง	3	2	-	1	1	1	1	1
ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางแยก	1	3	-	3	1	4	7	4
ไม่ขับรถในช่องทางซ้ายสุด	1	6	5	2	3	4	10	4
อื่นๆ	174	162	102	117	113	177	260	165
รวม	1,323	824	631	1,374	1,346	1,371	1,287	1,498



รูปที่ 2-1 สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรรายปีโดยเฉลี่ยในจังหวัดเชียงใหม่
แยกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2549-2556

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557)



รูปที่ 2-2 สัดส่วนของประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2557

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2557

2.2 การคัดเลือกระบุพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ศึกษา

จากการทบทวนงานศึกษาและสำรวจข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มของผู้ใช้ยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ซึ่งในข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือนสิงหาคม 2558 ระบุว่าเป็นประเภทยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดใน 2 อันดับแรก และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุหลักมาจากพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย, การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร และขับรถย้อนศร ในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมเมาแล้วขับ, ขับรถเร็วเกินกำหนด, ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่และไม่คาดเข็มนิรภัยในกลุ่มของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งพฤติกรรมต่างๆ เหล่านี้ ล้วนแต่เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในชีวิตประจำวันของคนในสังคม นำมาซึ่งความสูญเสียทั้งความสูญเสียทางตรง ทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และความสูญเสียทางอ้อมในด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบเหตุ เกิดความโศกเศร้าเสียใจ ท้อแท้ต่อชีวิต หมดกำลังใจ อันเนื่องมาจากการสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักของครอบครัว แต่ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า ทัศนคติของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ มักไม่ให้ความสำคัญกับพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ แต่ให้น้ำหนักไปที่เหตุปัจจัยภายนอกว่าเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น สภาพผิวทาง สภาพยานพาหนะ หรือสภาพแวดล้อมต่างๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้แนวทางการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเน้นหนักไปที่การปรับปรุง แก้ไขปัจจัยภายนอกให้เหมาะสมเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเนื่องจากไม่ใช่การแก้ปัญหาจากมูลเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง

ดังนั้นแนวทางการแก้ปัญหาความปลอดภัยโดยการสร้างความตระหนักในด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีเข้าใจถึงความสำคัญของความปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง ทักษะที่ถูกต้อง ทัศนคติที่ถูกต้อง พฤติกรรมที่เหมาะสม ยานพาหนะที่ปลอดภัย และขีดจำกัดความเร็วที่ปลอดภัย จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ โดยในการศึกษาครั้งนี้ พิจารณาเลือกพื้นที่ในเขตผังเมืองรวมของจังหวัดเชียงใหม่ เป็นพื้นที่นำร่องในการศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจากข้อมูลสถิติสามารถระบุพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ โดยจำแนกพฤติกรรมออกเป็นสองกลุ่ม ตามกลุ่มผู้ใช้ยานพาหนะ ได้ดังนี้

พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

- พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา
- พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย
- พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร
- พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์

- พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา
- พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด
- พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่
- พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

2.2.1 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1) พฤติกรรมขับขี่ในขณะมึนเมา

พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมาถือเป็นพฤติกรรมหลักที่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากแอลกอฮอลล์ส่งผลให้ความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลงอย่างเห็นได้ชัด สร้างความเสียหายต่อร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก โดยจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากรูปแบบพฤติกรรมของประชาชนที่นิยมดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอลล์ในการพบปะสังสรรค์และการเฉลิมฉลองในเทศกาลต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่วงเวลาสิ้นปีเรื่อยไปจนถึงเดือนเมษายนของทุกปี ซึ่งเป็นช่วงที่มีวันหยุดและเทศกาลต่อเนื่องกัน ทั้งเฉลิมฉลองปีใหม่ ตรุษจีน จนถึงเทศกาลสงกรานต์ **ตารางที่ 2-2** แสดงสถิติการจับกุมคดีเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา

ตารางที่ 2-2 สถิติการคุมความประพฤติคดีเมาแล้วขับ

ปี	จำนวนผู้ถูกคุม	
	ช่วงเทศกาลปีใหม่	ช่วงเทศกาลสงกรานต์
2549	3.410 คดี	4841 คดี
2550	4,774 คดี	4077 คดี
2551	3,047 คดี	3,604 คดี
2552	ไม่มีข้อมูล	4,239 คดี
2553	3,802 คดี	4,709 คดี
2554	3,379 คดี	6,032 คดี
2555	3,768 คดี	5,005 คดี
2556	4,635 คดี	4,691 คดี
2557	3,797 คดี	3,826 คดี
2558	4,059 คดี	4,051 คดี
2559	3,471 คดี	ยังไมมีข้อมูล

ที่มา: กรมคุมประพฤติ (2559)

นอกจากนี้ยิ่งเป็นที่น่าหวั่นวิตกที่ในหลายๆ ครั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักรุนแรงกว่าที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ เนื่องจากคุณลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่มีอุปกรณ์ป้องกันความเสียหายแก่ผู้ขับขี่น้อยกว่าในยานพหาหนะประเภทอื่นๆ ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมักสร้างความเสียหายแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นอย่างมาก

อีกทั้งแม้จะมีความพยายามในการป้องปรามและกวดขันจากทางภาครัฐเพื่อลดพฤติกรรมเมาและขับในยานพาหนะทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นความพยายามในการเพิ่มบทลงโทษในความผิด ฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอื่นๆ จากเดิม จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 บาทถึง 20,000 บาท เป็น จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับขั้นต่ำเพิ่มเป็น 10,000 บาทถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาต และเพิ่มมาตรการยึดรถในชั้นศาล ไม่เกิน 7 วัน ส่วนโทษในเรื่องของการเมาแล้วขับแล้วทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ คงโทษเดิมคือ จำคุก 1 - 5 ปี ปรับ 20,000 - 100,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตฯ ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตฯ ในส่วนเมาแล้วขับแล้วเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสจำคุก 2 - 6 ปี ปรับ 40,000 - 120,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาต แต่หากเมาแล้วขับเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย คงโทษ จำคุก 3 - 10 ปี ปรับ 60,000 - 200,000 บาทรวมทั้งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ หรือสถิติการกวดขับจับกุมที่ สถิติการคุมประพฤติคดีเมาแล้วขับช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ย้อนหลัง 10 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 – 2559 ของกรมคุมประพฤติ (**ตารางที่2-2**) สะท้อนให้เห็นความพยายามของทางภาครัฐในการป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงได้เป็นอย่างดี

แต่ทั้งนี้การดำเนินการในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กลับไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากลักษณะของจักรยานยนต์ที่มีความคล่องตัวสูง สามารถลัดเลาะไปตามตรอกซอกซอยต่างๆ ได้อย่างสะดวก จึงทำให้สามารถหลบเลี่ยงการกวดขันของทางเจ้าหน้าที่ได้โดยง่าย ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายในการควบคุมพฤติกรรมทำได้ยาก ดังนั้นการศึกษาพฤติกรรมและมูลเหตุปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมจะช่วยให้สามารถจัดหาวิธีการ ปรับปรุงข้อกำหนดและแสวงหาแนวทางในการจัดการเพื่อลดพฤติกรรมเมาแล้วขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและอีกนัยหนึ่งก็เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดพฤติกรรมเมาแล้วขับเช่นกัน

2) พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ถูกออกแบบเพื่อช่วยป้องกันและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ โดยงานศึกษาวิจัยของต่างประเทศและในประเทศไทยได้ยืนยันถึงประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่าสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยผลการวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของหมวกนิรภัยในการป้องกันและลดโอกาสสูญเสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยการใช้แบบจำลองทางสถิติและการวิเคราะห์ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเครือข่ายทั่วประเทศ พบว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตเนื่องจากการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ถึง 43% สำหรับผู้ขับขี่และ 58% สำหรับผู้ซ้อนท้าย

แม้ว่ากฎหมายจะระบุให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย โดยกฎหมายข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัย ตามประกาศของกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2535 ว่าด้วย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 ระบุว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยมีผลบังคับใช้ทั่วทั้งประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 เป็นต้นมา แต่ในปัจจุบันยังคงพบเห็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ละเลยและฝ่าฝืนกฎข้อบังคับดังกล่าวเป็นจำนวนมาก โดยส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเดินทางเพียงแค่ระยะใกล้และไม่ต้องขับขี่รถออกถนนใหญ่จึงไม่อยากสวมหมวกนิรภัยเนื่องจากไม่สะดวก

จังหวัดเชียงใหม่เป็นอีกหนึ่งพื้นที่ที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย โดยจากสถิติการจับกุมความผิดเกี่ยวกับจราจร 10 ข้อหาหลัก ปี พ.ศ. 2558 ของตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ (ภ.จว.เชียงใหม่) พบว่า ข้อหาการไม่สวมหมวกนิรภัยอยู่ในอันดับที่หนึ่ง และเมื่อพิจารณาข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2558 พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 84.96 และผู้ขับขี่จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 87.04 ซึ่งจากจำนวนผู้เสียชีวิตที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมด พบว่าร้อยละ 81.86 เป็นผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อจำแนกตามอวัยวะที่บาดเจ็บพบว่าบริเวณศีรษะเป็นอวัยวะที่ได้รับมากเจ็บมากที่สุด ซึ่งสะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่าพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่ออันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ ของพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนของรถจักรยานยนต์ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่

3) พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร

การขับรถย้อนศรหรือการฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับขี่ (การลักไก่) กลายเป็นพฤติกรรมที่ปฏิบัติตามกันจนพบเห็นได้บ่อยครั้งโดยเฉพาะบนถนนที่จุดกลับรถอยู่ห่างกันมากหรือไม่มีจุดกลับรถระหว่างทาง การขับรถย้อนศรในสภาพการจราจรที่มีรถแล่นผ่านเป็นระยะ ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยสถานการณ์สับสนอาจเกิดขึ้นเมื่อรถที่แล่นออกจากซอยไม่สามารถเลี้ยวเข้าสู่ถนนสายหลักได้ทันทีเพราะต้องอ้อมหลบรถที่ย้อนศรออกไปอีกช่องทางหนึ่งเป็นสถานการณ์ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุกับผู้ที่ขับรถออกจากซอยแม้ว่าพวกเขาจะไม่ได้ทำผิดกฎจราจร หรือในบางครั้งในกรณีที่ทัศนวิสัยแย่ เช่น เวลากลางคืน ฝนตกหนัก หรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอ ผู้ขับขี่ย้อนศรอาจเกิดอุบัติเหตุประสานงานกับรถที่มาตามทางปกติได้ โดยมูลเหตุหลักที่ผู้ขับขี่ขับรถย้อนศรมักให้เหตุผลการขับขี่ย้อนศรของตนคือความสะดวกสบายและระยะทางที่ลดลง สะท้อนปัญหาการจราจรและพฤติกรรมการใช้ชีวิตแข่งกับเวลาโดยไม่คำนึงถึงสวัสดิภาพและละเลยความปลอดภัยของส่วนรวม

ดังนั้นจึงมีความพยายามในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดพฤติกรรมขับรถย้อนศรซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุลง โดยในพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 41 ระบุไว้ว่า ให้ผู้ขับขี่รถไปตามทิศทางที่กำหนด ใครฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท กล่าวคือหากผู้ใดขับขี่รถในลักษณะย้อนศรจะมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ซึ่งถือเป็นมีอัตราโทษที่ต่ำมาก อีกทั้งการกวดขันของเจ้าหน้าที่ทำได้ยาก จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว จนเกิดเป็นความเคยชินว่าการขับรถในลักษณะย้อนศรนั้นไม่มีความผิด ดังนั้นจึงได้มีการเสนอแก้ไขกฎหมาย พ.ร.บ. จราจรทางบก 2522 โดยให้มีการเพิ่มโทษและค่าปรับให้สูงขึ้นเพื่อจะทำให้ประชาชนมีความเกรงกลัวต่อความผิด นอกจากนี้ยังได้มีการรณรงค์โครงการปฏิบัติการจับจริงผู้มีพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจรหรือ5จอม ซึ่งพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศรจัดอยู่ในพฤติกรรมจอมที่ 4 คือ จอมย้อน ขับรถย้อนศรหรือขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการลดพฤติกรรมไม่พึงประสงค์อย่างเป็นรูปธรรมของภาครัฐ

แต่ทั้งนี้จากข้อมูลสถิติจับจอมย้อนในจังหวัดเชียงใหม่ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2557 ถึงเดือนมกราคม 2558 พบว่ามีจำนวนผู้ทำผิดทั้งสิ้น 14,117 ราย แสดงให้เห็นแล้วว่าพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศรยังคงเป็นปัญหาที่พบมากในปัจจุบันและเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติทางถนนในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากลักษณะการเดินรถในเขตเมืองเชียงใหม่ที่ในบางพื้นที่มีลักษณะเป็นการเดินรถทางเดียว ทำให้ผู้ใช้รถที่เป็นคนในพื้นที่เลือกที่จะขับย้อนสรเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางประกอบกับความคุ้นเคยพื้นที่ทำให้สามารถหลบเลี่ยงการกวดขันของเจ้าหน้าที่ หรือในกลุ่มของนักท่องเที่ยวที่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของรูปแบบการเดินรถการจราจรที่แตกต่างไปจากประเทศไทย ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อย่างที่ควร ดังนั้นการศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมขับย้อนศรจะช่วยให้สามารถทำความเข้าใจและวางแนวทางเพื่อการลดพฤติกรรมขับรถย้อนศรได้เป็นอย่างดี

4) พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก จัดได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนที่กำลังได้รับความสนใจในหลายประเทศ เพราะเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรง และก่อให้เกิดความสูญเสียเป็นอย่างมาก แม้ว่าในประเทศไทยอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกนั้นจะมีจำนวนเพียงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่ทั้งหมด แต่อย่างไรก็ตาม ถือว่าเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงและอันตรายมากอย่างหนึ่งของผู้ขับขี่ เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวมักจะเร่งความเร็วเพื่อที่จะขับขี่ผ่านทางแยกไปก่อนที่สัญญาณไฟแดงจะปรากฏขึ้น ดังนั้นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจึงมักเกิดในขณะที่ยานพาหนะกำลังใช้ความเร็วที่ค่อนข้างสูง ทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน

ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มักให้เหตุผลถึงสาเหตุของการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เช่น กำลังเร่งรีบ ไม่สามารถหยุดรถได้ทัน มองไม่เห็นสัญญาณไฟ หรือขับตามรถคันหน้าที่ฝ่าไฟแดงโดยไม่ได้มองสัญญาณไฟ อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในแต่ละครั้งมักมีหลายเหตุปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยอาจไม่ได้ขึ้นอยู่กับความบกพร่องของผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว แต่อาจเกิดจากปัจจัยทางด้านลักษณะทางกายภาพของถนน หรือสภาพแวดล้อมอื่นๆ ที่อาจส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เช่น ขนาดของทางแยก ตำแหน่งการติดตั้งเสาสัญญาณไฟจราจร การจัดรอบสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมถึง พ.ศ. 2538) ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง โดยมีอัตราโทษ คือ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท และอัตรากำหนด คือ ปรับ 300 บาท ซึ่งช่วยป้องปรามพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้ในบางส่วน แต่ดังที่กล่าวข้างต้น ในบางครั้งพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรนั้น มักมีหลายเหตุปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง โดยอาจไม่ได้ขึ้นอยู่กับความบกพร่องของผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว ดังนั้น ในปัจจุบันประเทศต่างๆ จึงได้มีการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เพื่อสะท้อนปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ครอบคลุมทั้งในด้านของยานพาหนะ (Vehicle) ผู้ขับขี่ (Driver) สภาพแวดล้อมขณะขับขี่ (Road Environment) และลักษณะทางกายภาพบริเวณทางแยก (Physical Condition of Intersection)

อย่างไรก็ดี กฎข้อบังคับ รวมถึงลักษณะทางกายภาพของทางแยกและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในแต่ละประเทศย่อมมีความแตกต่างกัน ข้อสรุปหรือแนวทางการแก้ปัญหาพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จากการศึกษาของต่างประเทศจึงอาจให้ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพต่างกันเมื่อถูกนำมาใช้ในประเทศไทย ดังนั้นนโยบายหรือมาตรการที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหาการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรควรเกิดจากการศึกษาองค์ประกอบต่างๆ ที่อาจเป็นสาเหตุของพฤติกรรมดังกล่าว ซึ่งอาจพิจารณาได้จากลักษณะทางแยก พฤติกรรมของผู้ขับขี่ และองค์ประกอบอื่นๆ ที่เหมาะสมสำหรับในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่มีความครอบคลุมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และสามารถนำมาใช้ในการกำหนดข้อแนะนำหรือมาตรการที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการลดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกที่มีสาเหตุมาจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่

2.2.2 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์

1) พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา

เช่นเดียวกับพฤติกรรมของกลุ่มผู้ขับรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมขับขี่ในขณะมึนเมาก็ถือเป็นพฤติกรรมหลักที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ใช้รถยนต์เช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลเฉลิมฉลองต่างๆ จากการตระหนักถึงความรุนแรงและผลกระทบของปัญหาดังกล่าว ทำให้มีความพยายามในการออกกฎหมายบังคับใช้เพื่อควบคุมและลดความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น พ.ร.บ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการควบคุมการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือความพยายามป้องปรามพฤติกรรมโดยการเพิ่มบทลงโทษสำหรับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ยานพาหนะให้มีความรุนแรงเหมาะสมกับสภาพปัญหาสังคมปัจจุบันมากยิ่งขึ้น เช่น การเพิ่มโทษทั้งจำคุกและการปรับให้รุนแรงมากยิ่งขึ้น มาตรการพักหรือเพิกถอนใบอนุญาต เป็นต้น อีกทั้งยังมีการออกกฎหมายเพื่อป้องปรามมิให้ผู้โดยสารดื่มสุราบนรถขณะเดินทางหรือขับขี่เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือไปจากบทลงโทษของผู้ขับขี่อีกด้วย

แต่ทั้งนี้ ถึงแม้จะมีความพยายามจากทางภาครัฐในการเพิ่มบทลงโทษให้รุนแรงเพื่อป้องปรามพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา รวมไปถึงความพยายามจากภาคประชาชนที่ประชาสัมพันธ์รณรงค์เพื่อลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ แต่ยังคงมีอุบัติเหตุจากเหตุเมาแล้วขับเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ซึ่งถือเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ทั้งจากนักท่องเที่ยวซึ่งมีโอกาสเสี่ยงในการก่อพฤติกรรมและคนในพื้นที่ที่อาจละเลยมาตรการความปลอดภัยต่างๆ เนื่องจากความคุ้นเคย ดังนั้นการศึกษาเพื่อระบุสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมจะช่วยให้สามารถวางแผนแนวทางการแก้ไขปัญหาและลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2) พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นสาเหตุหลักอันดับต้นของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยจากระบบข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงสิบปีที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุความเร็วเกิดขึ้นเฉลี่ยปีละ 16,000 ราย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 19 ของอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด อีกทั้งเมื่อพิจารณาจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง ซึ่งมีสภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วมากกว่าถนนทั่วไป ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2544 – 2554 มีอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสันนิษฐานว่ามีสาเหตุจากการใช้ความเร็ว คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 76 และปัจจุบันยังไม่มีแนวโน้มที่จะลดลง เช่นเดียวกับระดับความรุนแรงที่เกิดขึ้นกับผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งโดยเฉลี่ยอุบัติเหตุอันเนื่องจากความเร็วที่เกิดขึ้นบนทางหลวงทุกๆ 10 ครั้ง จะมีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 1 ราย และมีผู้บาดเจ็บอย่างน้อย 8 ราย ซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าวิตกเป็นอย่างยิ่ง

ดังนั้นเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ทางภาครัฐจึงมีความพยายามในการจำกัดความเร็วโดยเฉพาะในเขตพื้นที่เมืองที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ให้มีความสอดคล้องเหมาะสมกับพื้นที่ โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอัตราความเร็วที่เหมาะสมของยานพาหนะแต่ละประเภทดังนี้

- รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 90 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล และไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเทศบาล กทม. และเมืองพัทยา
- รถบรรทุกและรถโดยสาร ไม่เกิน 80 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล และไม่เกิน 60 กม./ชม. ในเขตเทศบาล กทม. และเมืองพัทยา
- รถพ่วงลากจูง ไม่เกิน 60 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล และไม่เกิน 45 กม./ชม. ในเขตเทศบาล กทม. และเมืองพัทยา

นอกจากนี้ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่มีลักษณะเป็นพื้นที่เมืองเก่า เส้นทางคมนาคมภายในเขตพื้นที่เมืองค่อนข้างคับแคบ ดังนั้น คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ จึงมีมติให้ถนนในเขตพื้นที่เทศบาลนครเชียงใหม่เป็นเขต Slow City โดยให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยิ่งสะท้อนให้เห็นถึงความพยายามจากทุกภาคส่วนที่จะผลักดันให้เกิดแนวทางการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วเกินกำหนดอย่างจริงจัง

แต่ทั้งนี้ แม้จะมีความพยายามในบังคับใช้และกวดขันอย่างจริงจังแต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดยังคงเพิ่มสูงขึ้น สะท้อนให้เห็นว่าการใช้กฎหมายบังคับใช้เพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอในการบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น การศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยจะเป็นอีกหนึ่งเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

3) พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ถึงแม้ว่าพฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จะไม่ใช่มูลเหตุปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ส่งผลโดยตรงต่อความรุนแรงที่เกิดขึ้นต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยการศึกษาวิจัยจากต่างประเทศแสดงให้เห็นว่า หากเกิดอุบัติเหตุที่ความเร็วเพียง 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ก็มีโอกาสที่ผู้ขับขี่จะถูกเหวี่ยงจนกระเด็นออกนอกยานพาหนะและอาจเสียชีวิตได้ ถ้าผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ในประเทศไทยได้มีการออกกฎหมายบังคับให้รถยนต์ประเภทต่างๆ ต้องมีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ประกอบด้วย รถยนต์นั่งส่วนบุคคล(รถเก๋ง) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดและรถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน7 คน(รถแท็กซี่) ที่จดทะเบียนตั้งแต่1 มกราคม พ.ศ. 2531 แลรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน7 ที่นั่ง(รถตู้) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล(รถปิคอัพ) รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 15 ที่นั่ง และรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของที่มีน้ำหนักรถไม่เกิน1,600 กิโลกรัม ที่จดทะเบียนตั้งแต่1 มกราคม พ.ศ. 2537 โดยผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับผู้ขับขี่ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะมีความผิดตาม พรบ.จราจรทางบก โดยปรับรายละไม่เกิน 500 บาท

แต่ทั้งนี้ แม้จะมีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้ร่วมเดินทางคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อความปลอดภัย แต่ยังคงมีผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์เป็นจำนวนมากที่ละเลยการคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับขี่ หรือโดยสารรถยนต์ จากการสำรวจด้วยวิธีการสังเกตพฤติกรรมการคาดเข็มขัดของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ตอนหน้าทั่วประเทศด้วยวิธีการสังเกตในปี พ.ศ. 2553 และ 2554 พบว่า มีการคาดเข็มขัดนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่ประมาณร้อยละ 60 ในขณะที่พบว่าผู้โดยสารคาดเข็มขัดเพียงร้อยละ 40 ในขณะที่ข้อมูลระบบเฝ้าระวังการ

บาดเจ็บ (Injury Serveillance Data) ของโรงพยาบาลเครือข่ายระดับชาติ ปี พ.ศ. 2554 โดยสำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค แสดงให้เห็นว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุรถยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์มีสัดส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัย เพียงร้อยละ 15 ในขณะที่ผู้โดยสารมีสัดส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น

4) พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีปัจจัยหลายประการเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญนอกเหนือจากปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อมและสภาพของรถ โดยเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น มักจะประเมินสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุว่าเกิดจากผู้ขับขี่ที่อยู่ในสภาพมึนเมา หลับใน หรือไม่ชำนาญเส้นทาง แต่ละเลยเหตุที่เกิดจากการเสียสมาธิในขณะขับรถ ก็นับเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน โดยพฤติกรรมที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิ ได้แก่ การคุยกับผู้อื่น ไม่ว่าจะคุยกับผู้โดยสารคนอื่นในรถหรือคุยแชทโทรศัทพ์มือถือ เป็นต้น

การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น โดยสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การสำรวจความเสี่ยงจากการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2552” พบว่า ผู้ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยทั่วประเทศที่มีผู้ใช้โทรศัพท์มือถือขับรถประมาณ 11,542,723 คน มีการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถจำนวน 729,997 คน และเกือบจะเกิดอุบัติเหตุจำนวน 1,152,999 คน โดยสาเหตุที่ทำให้การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเนื่องมาจากปัจจัยหลัก 3 ประการ ได้แก่ ปัจจัยด้านกายภาพ ปัจจัยด้านการมองเห็น และปัจจัยด้านสมาธิการตัดสินใจ การคุยโทรศัพท์โดยที่ใช้มือข้างหนึ่งถือโทรศัพท์และอีกข้างหนึ่งจับพวงมาลัย ทำให้ไม่สามารถบังคับทิศทางของรถได้สะดวกโดยเฉพาะเมื่อเกิดเหตุการณ์กะทันหันเฉพาะหน้า และหากเป็นรถที่มีระบบเกียร์ธรรมดาด้วยแล้ว ยิ่งมีความเสี่ยงเนื่องจากต้องปล่อยมือข้างที่จับพวงมาลัยมาจับที่คันเกียร์เพื่อเปลี่ยนเกียร์ หรือบางคนอาจใช้หัวไหล่หนีบโทรศัพท์ไว้กับหูซึ่งก็จะทำให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถชำเลืองมองกระจกส่องท้ายและกระจกด้านข้างรถได้ นอกจากนี้การกดปุ่มเพื่อรับสาย หรือการค้นหาหมายเลขหรือการกดหมายเลขเพื่อโทรฯ ออก หรือการเปิดดูเอสเอ็มเอสหรืออีเมล ก็เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่ต้องละสายตาจากถนน ถึงแม้จะเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ เพียงไม่กี่วินาที แต่ก็ทำให้ผู้ขับขี่ตอบสนองเช่น เหยียบเบรกหรือหักพวงมาลัย ได้ช้าลงเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน

ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามในการรณรงค์ให้ใช้อุปกรณ์เสริมหากต้องการใช้งานโทรศัพท์ในขณะขับขี่ยานพาหนะ แต่ผลจากการศึกษาวิจัยชี้ให้เห็นว่าแม้จะใช้อุปกรณ์เสริมแทนการใช้โทรศัพท์แต่ก็ยังคงก็มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงพอ ๆ กัน คือผู้ใช้อุปกรณ์เสริมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับขี่ปกติ 4 เท่า และผู้ที่ไม่ใช้อุปกรณ์เสริมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับขี่ปกติ 5 เท่า ซึ่งเห็นได้ว่าการใช้อุปกรณ์เสริมที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องใช้มือถือโทรศัพท์ในขณะขับรถ แม้จะลดความเสี่ยงจากปัจจัยทางกายภาพได้ แต่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการเสียสมาธินั้นยังสูงอยู่มาก

ด้วยเหตุผลข้างต้น จึงมีความพยายามในการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถ เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมดังกล่าว เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 8 พ.ศ. 2551 ที่ระบุ “ห้ามมิให้ผู้ขับรถใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับ เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยที่ผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น”ซึ่งหมายรวมครอบคลุมทั้งการสนทนา กดหมายเลขเพื่อโทรฯ ออก รับสายโทรฯเข้า ฟังเพลง เล่นเกม รับ-ส่งหรือดูข้อความหรือพิมพ์ข้อความเอสเอ็มเอส หรืออีเมลล์ ดูภาพ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่โทรศัพท์เคลื่อนที่สามารถทำงานได้ ถือเป็นการใช้โทรศัพท์ทั้งสิ้น แต่การกระทำดังกล่าวจะมีความผิดเมื่อผู้ขับขี่ถือหรือจับโทรศัพท์ในขณะขับรถ หากเพียงแต่เปิดลำโพง (สปีคเกอร์ โฟน) แล้ววางโทรศัพท์ไว้ข้าง ๆ ขณะสนทนา หรือเปิดเพลงจากลำโพง แล้ววางโทรศัพท์ไว้ โดยไม่ได้ถือหรือจับโทรศัพท์ ก็ไม่ถือว่าครบองค์ประกอบในการทำผิดตามข้อหานี้สอดคล้องกับข้อมูลจากการวิจัยแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าการใช้มือถือหรือจับโทรศัพท์ในขณะขับรถหรือไม่นั้น ไม่ใช่สาระสำคัญ แต่การคุยโทรศัพท์ในขณะขับรถทำให้ผู้ขับเสียสมาธิและมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าการขับปกติถึงสี่เท่า

แต่ทั้งนี้แม้จะมีการออกข้อบังคับและบทลงทุนเพื่อห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถ แต่ยังคงพบเห็นพฤติกรรมโทรขณะขับได้โดยทั่วไป ดังนั้นการศึกษาเหตุปัจจัยของพฤติกรรมเพื่อทำความเข้าใจสาเหตุการเกิดพฤติกรรม อาจเป็นประโยชน์ในการพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ ในอนาคต รวมทั้งเป็นข้อมูลสำหรับการเรียนการสอนในสถานศึกษา การให้ความรู้แก่ประชาชน เพื่อให้เกิดการขับขี่อย่างปลอดภัย

บทที่ 3
การสำรวจและรวบรวมข้อมูล

3.1 การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ (1) ประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (2) ประชากรอำเภอโดยรอบเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 6 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแม่ริม อำเภอสันทราย อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอสันกำแพง อำเภอสารภี และอำเภอหางดง (2) นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่มาเยี่ยมเยือนจังหวัดเชียงใหม่

1) จำนวนประชากรในจังหวัดเชียงใหม่

จากสถิติจำนวนประชากร โดยสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือนธันวาคม ปี พ.ศ.2557 ประเทศไทยมีจำนวนประชากร 65,124,716 คน เมื่อพิจารณาในรายละเอียดระดับภาค ซึ่งพื้นที่ศึกษาอยู่ในภาคเหนือ พบว่า มีจำนวนประชากร 11,846,651 คน หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.19 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 3-1** และ **ตารางที่ 3-2**

ตารางที่ 3-1 จำนวนประชากรและครัวเรือนระดับประเทศ ภาคเหนือ และจังหวัดเชียงใหม่

เขตการปกครอง	ชาย(คน)	หญิง(คน)	ประชากร (คน)	ครัวเรือน (หลังคาเรือน)	ขนาดครัวเรือนเฉลี่ย (คน/ครัวเรือน)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นประชากร (คน/ตร.กม.)
ประเทศไทย	31,999,008	33,125,708	65,124,716	24,091,404	2.70	513,115	126.92
ภาคเหนือ	5,827,182	6,019,469	11,846,651	4,467,077	2.65	169,644	69.83
จ.เชียงใหม่	816,620	861,664	1,678,284	732,313	3.29	20,107	83.47

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน, กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย, ปี พ.ศ. 2557

ตารางที่ 3-2 จำนวนประชากรระดับประเทศ ระดับภาคเหนือ และระดับจังหวัดเชียงใหม่ 5 ปีย้อนหลัง (พ.ศ.2553-2557)

เขตการปกครอง	ประชากร (คน)				
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557
ประเทศไทย	63,525,062	63,878,267	64,076,033	64,785,909	65,124,716
ภาคเหนือ	11,770,233	11,788,411	11,783,311	11,825,955	11,846,651
จังหวัดเชียงใหม่	1,632,548	1,640,479	1,646,144	1,666,888	1,678,284

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน, กรมการปกครอง, กระทรวงมหาดไทย, ปี พ.ศ. 2557

จากสถิติจำนวนประชากร โดยสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2557 จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนประชากร 1,678,284 คน ซึ่งมีจำนวนมากเป็นอันดับหนึ่งของภาคเหนือ คิดเป็นร้อยละ 14.17 ของจำนวนประชากรในภาคเหนือ

ปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยมีจำนวนครัวเรือนอยู่จำนวน 24,091,404 ครัวเรือน อยู่ในภาคเหนือ จำนวน 4,467,077 ครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 18.54 ของจำนวนครัวเรือนทั้งประเทศ อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 732,313 ครัวเรือน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.39 ของจำนวนครัวเรือนทั้งหมดในภาคเหนือ

ขนาดครัวเรือนหรือสมาชิกในครัวเรือนเฉลี่ยของประเทศไทย มีค่าเท่ากับ 2.70 คนต่อครัวเรือน ภาคเหนือเท่ากับ 2.65 คนต่อครัวเรือน และจังหวัดเชียงใหม่เท่ากับ 3.29 คนต่อครัวเรือน ส่วนพื้นที่ศึกษา มีสมาชิกครัวเรือนเฉลี่ยเท่ากับ 3.29 คนต่อครัวเรือน

2) จำนวนนักท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ มีแนวโน้มอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องดัง**ตารางที่ 3-3** ของนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีทางการบินโดยให้สายการบินจากต่างประเทศใช้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าสู่ประเทศไทยมากขึ้น ผนวกกับทางจังหวัดเชียงใหม่มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งทางศิลปวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และ แหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร เป็นต้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวมากขึ้น

ตารางที่ 3-3 จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่

รายการ	จำนวนนักท่องเที่ยว			
	2553	2554	2555	2556
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน	5,040,917	5,661,673	6,570,642	7,089,792
- ชาวไทย	3,345,629	3,622,511	4,378,320	4,747,887
- ชาวต่างประเทศ	1,695,288	2,039,162	2,192,322	2,341,905
จำนวนนักท่องเที่ยว	3,944,415	4,377,739	5,138,371	5,590,080
- ชาวไทย	2,465,328	2,528,793	3,148,442	3,463,116
- ชาวต่างประเทศ	1,479,087	1,848,946	1,989,929	2,126,964
จำนวนนักทัศนาจร	1,096,502	1,283,934	1,432,271	1,499,712
- ชาวไทย	880,301	1,093,718	1,229,878	1,284,771
- ชาวต่างประเทศ	216,201	190,216	202,393	214,941
ระยะเวลาพำนักเฉลี่ย (วัน)	3.39	3.19	3.24	3.10
- ชาวไทย	3.22	3.24	3.26	3.19
- ชาวต่างประเทศ	3.68	3.13	3.22	2.97

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ.2556

3.1.2 กลุ่มตัวอย่างและสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ ได้กระจายจำนวนกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนประชากรในพื้นที่สำรวจ อย่างน้อย 1,000 ชุด แบ่งเป็น 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีภูมิลำเนาในเขตเมืองเชียงใหม่ เป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และสัญจรอยู่ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่เป็นหลัก ถือเป็นกลุ่มตัวอย่างหลักที่จะสะท้อนให้ถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยของคนในพื้นที่
- กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีภูมิลำเนานอกเขตเมืองเชียงใหม่ เป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่อาศัยอยู่อำเภอโดยรอบเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในเขตพื้นที่ 6 อำเภอรอบนอกที่อยู่ข้างเคียงกับเทศบาลนครเชียงใหม่ ประกอบด้วย อำเภอแม่ริม อำเภอสันทราย อำเภอดอยสะเก็ด อำเภอสันกำแพง อำเภอสารภี และอำเภอหางดง
- กลุ่มที่ 3 กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ เป็นกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นคนต่างพื้นที่ จะเข้ามาร่วมสัญจรแค่เพียงชั่วคราวในขณะที่มาท่องเที่ยวเท่านั้น

การแบ่งสัดส่วนจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มตัวอย่างอาศัยอ้างอิงจากข้อมูลสัดส่วนจำนวนประชากรในเขตอำเภอเมืองและอำเภอรอบนอกต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2557) ซึ่งมีสัดส่วนจำนวนประชากรดังต่อไปนี้

- เทศบาลนครเชียงใหม่ 132,634 คน
- อำเภอแม่ริม 79,062 คน
- อำเภอสันทราย 17,151 คน
- อำเภอดอยสะเก็ด 52,246 คน
- อำเภอสันกำแพง 48,112 คน
- อำเภอสารภี 43,039 คน
- อำเภอหางดง 68,165 คน

ในแต่ละกลุ่มตัวอย่างทำการสำรวจผู้ใช้รถใช้ถนนใน 2 ประเภทยานพาหนะ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้ขับขี่รถยนต์ โดยทำการสำรวจในสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เท่ากัน โดยได้แจกแจงจำนวนกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนจำนวนประชากรในจังหวัดเชียงใหม่ ดังแสดงใน**ตารางที่ 3-4**

ตารางที่ 3-4 จำนวนตัวอย่างสำรวจในแต่ละกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่างสำรวจขั้นต่ำ	จำนวนตัวอย่างสำรวจจริง	
		รถจักรยานยนต์	รถยนต์
กลุ่มที่ 1 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีภูมิลำเนาในเขตเมืองเชียงใหม่			
ประชากรอำเภอเมืองเชียงใหม่	290	155	150
กลุ่มที่ 2 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีภูมิลำเนานอกเขตเมืองเชียงใหม่			
ประชากรอำเภอแม่ริม	120	65	65
ประชากรอำเภอสันทราย	50	35	35
ประชากรอำเภอดอยสะเก็ด	90	50	50
ประชากรอำเภอสันกำแพง	80	50	50
ประชากรอำเภอสารภี	70	40	35
ประชากรอำเภอหางดง	100	60	60
กลุ่มที่ 3 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นนักท่องเที่ยว			
นักท่องเที่ยวชาวไทย	100	50	50
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	100	50	50
รวม	**1,000**	**555**	**545**

3.1.3 ขั้นตอนการสุ่มตัวอย่าง

งานวิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างใน 2 รูปแบบ ได้แก่ สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง และ สุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสะดวก

ขั้นตอนที่ 1 วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) เฉพาะกลุ่มตัวอย่างตามพื้นที่ที่กำหนดในแต่ละอำเภอ ได้แก่ ศูนย์ราชการ สถานศึกษา แหล่งศูนย์กลางการเดินทาง แหล่งสถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น

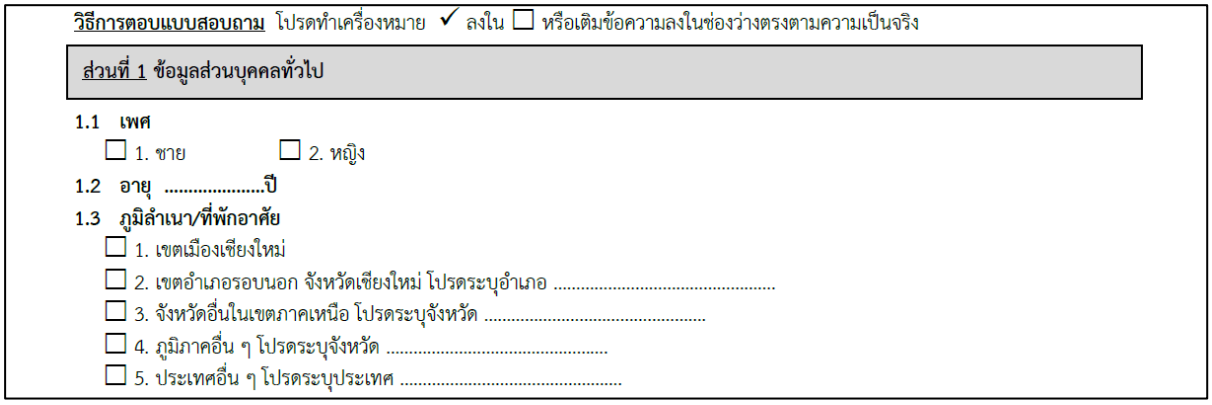
ขั้นตอนที่ 2 วิธีสุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสะดวก (Convenience sampling) โดยสุ่มตัวอย่างประชากรในแต่ละอำเภอ นักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ให้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นเพื่อศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยจากความคิดเห็นที่เกี่ยวกับทัศนคติและความคิดความเชื่อที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน โดยได้รวบรวมข้อมูลและแนวทางตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของไอเซน (Theory of Planned Behavior) แล้วนำมาสรุปเพื่อสร้างเป็นแบบสอบถาม โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1: ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป เป็นแบบสอบถามที่สอบถามเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยด้านลักษณะประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ ภูมิลำเนา ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือน รวมถึงข้อมูล

ด้านการเดินทาง ได้แก่ การถือครองใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่ และเส้นทางการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งลักษณะเป็นคำถามที่มีหลายคำตอบให้เลือก (Multiple choices question) ตัวอย่างแบบสอบถามที่ในในการวิจัย **รูปที่ 3-1** แสดงตัวอย่างแบบสอบถามที่เกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป



วิธีการตอบแบบสอบถาม โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างตรงตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

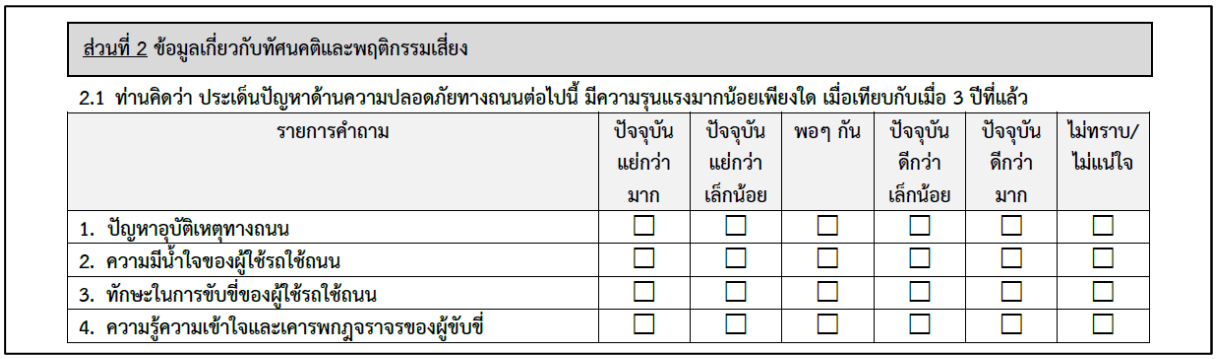
1.1 เพศ
☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง

1.2 อายุ .....ปี

1.3 ภูมิลำเนา/ที่พักอาศัย
☐ 1. เขตเมืองเชียงใหม่
☐ 2. เขตอำเภอรอบนอก จังหวัดเชียงใหม่ โปรดระบุอำเภอ .....
☐ 3. จังหวัดอื่นในเขตภาคเหนือ โปรดระบุจังหวัด .....
☐ 4. ภูมิภาคอื่น ๆ โปรดระบุจังหวัด .....
☐ 5. ประเทศอื่น ๆ โปรดระบุประเทศ .....

รูปที่ 3-1 ตัวอย่างแบบสอบถามในส่วนข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

ส่วนที่ 2: ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติความคิดเห็นที่มีต่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นแบบสอบถามเพื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา ซึ่งประกอบด้วย ประเด็นทัศนคติมุมมองของพฤติกรรมเสี่ยง และประเด็นด้านความรุนแรงและความถี่ของพฤติกรรมเสี่ยงที่กระทำ ซึ่งลักษณะเป็นคำถามแบบเลือกตอบที่มีการวัดแบบมาตราส่วน (Likert scale) โดยใช้มาตรวัดแบบสเกล จำนวน 5 ระดับ (1 ถึง 5) เพื่อให้การตอบแบบสอบถามเอียงเอนไปด้านใดด้านหนึ่งอย่างชัดเจน และเพื่อขจัดปัญหาด้านข้อจำกัดที่ผู้ตอบไม่มีโอกาสได้แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบ โดยกำหนดเกณฑ์ประเมินค่าคะแนนที่ได้จากการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาค **รูปที่ 3-2** แสดงตัวอย่างแบบสอบถามที่เกี่ยวกับข้อมูลทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง



ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง

2.1 ท่านคิดว่า ประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนต่อไปนี้ มีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับเมื่อ 3 ปีที่แล้ว

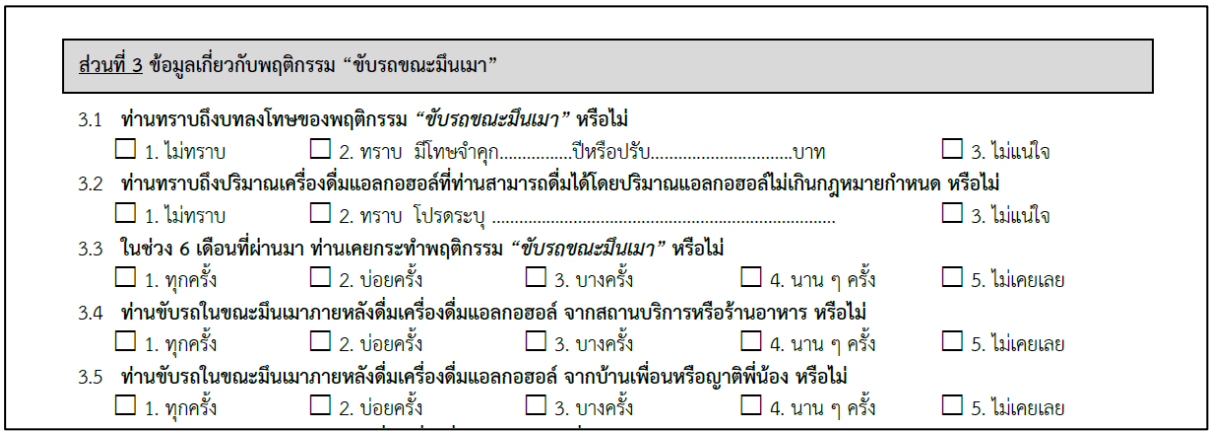
รายการคำถาม	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	พอๆ กัน	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	ปัจจุบันดีกว่ามาก	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
1. ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. ความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐	☐

รูปที่ 3-2 ตัวอย่างแบบสอบถามในส่วนข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง

<u>ส่วนที่ 3 ถึง 6: ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง</u> เป็นแบบสอบถามเพื่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยถามถึงตัวแปรที่มีผลต่อการเกิดพฤติกรรม ได้แก่ ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรม และการรับรู้ถึงการควบคุมพฤติกรรม สอดคล้องตามทฤษฎีตามแผน (Theory of Planned Behavior) ของกลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งแจกแจงพฤติกรรมเสี่ยงออกตามกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน อันได้แก่

- แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่ดำเนินการศึกษา ประกอบด้วย
  - พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา (Driving after drinking)
  - พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย (Not wearing a helmet)
  - พฤติกรรมขับรถย้อนศร (Driving/Riding against the flow of traffic)
  - พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Violating traffic signal)
- แบบสอบถามสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่ดำเนินการศึกษา ประกอบด้วย
  - พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา (Driving after drinking)
  - พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด (Speeding)
  - พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ (Using mobile device while driving)
  - พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (Not wearing a seatbelt)

รูปที่ 3-3 แสดงตัวอย่างแบบสอบถามที่เกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยงและปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยชุดแบบสอบถามทั้งหมดที่ใช้ในงานวิจัยนี้ แสดงไว้ใน**ภาคผนวก ก** สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ **ภาคผนวก ข** สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งงานวิจัยนี้ได้ดำเนินการออกแบบแบบสอบถามทั้งแบบกระดาษและแบบออนไลน์ ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ค**



<u>ส่วนที่ 3</u> ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"

3.1 **ท่านทราบถึงบทลงโทษของพฤติกรรม *"ขับรถขณะมึนเมา"* หรือไม่**

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

3.2 **ท่านทราบถึงปริมาณเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ท่านสามารถดื่มได้โดยปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่**

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ โปรดระบุ ..... ☐ 3. ไม่แน่ใจ

3.3 **ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยกระทำพฤติกรรม *"ขับรถขณะมึนเมา"* หรือไม่**

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.4 **ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากสถานบริการหรือร้านอาหาร หรือไม่**

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.5 **ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากบ้านเพื่อนหรือญาติพี่น้อง หรือไม่**

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

รูปที่ 3-3 ตัวอย่างแบบสอบถามในส่วนข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

งานวิจัยนี้ได้แยกการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน ซึ่งประกอบด้วย

- การวิเคราะห์การตอบสนองต่อความถี่ (Frequency Analysis) และร้อยละการกระจายตัวของข้อมูล
- การวิเคราะห์อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยการวิเคราะห์สองตัวแปร
- การวิเคราะห์อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยทฤษฎีตามแผน

3.3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลความถี่และร้อยละการกระจายข้อมูล

การวิเคราะห์ความถี่และการกระจายตัวของการตอบแบบสำรวจทั่วไป ทำให้เข้าใจถึงข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พฤติกรรมเสี่ยง และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยความถี่และร้อยละของการตอบสนองแต่ละพฤติกรรมจะถูกคำนวณซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวนของการตอบแบบสอบถามที่ถูกต้อง ซึ่งผลการวิเคราะห์จะถูกแสดงเป็นการจัดลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็นปัญหาต่างๆที่มีผลมากที่สุด และแสดงเป็นแผนภูมิร้อยละของการตอบสนองของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

จากข้อมูลความถี่และร้อยละของการกระจายข้อมูลของข้อมูลที่เกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง สามารถวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความสำคัญ โดยใช้เกณฑ์การให้คะแนนและเกณฑ์การแปลความหมายคะแนนในแต่ละประเด็นข้อมูล

3.3.2 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง โดยการวิเคราะห์สองตัวแปร

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยง สามารถทำได้โดยการจัดทำตารางไขว้ (cross tabulation) เพื่อแบ่งแยกกลุ่มข้อมูลออกเป็นชั้นภูมิตามปัจจัยสองตัวแปรและอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างสองปัจจัย (อาจใช้หลักการเดียวกันกับกรณีสองตัวแปรขึ้นไป) โดยปกติแล้ว การจัดทำตารางไขว้ไม่ควรให้มีชั้นภูมิจำนวนมากเกินไปเนื่องจากจะทำให้สัดส่วนของข้อมูลในแต่ละชั้นภูมิมีจำนวนน้อยเกินไป การนำเสนอจะอยู่ในรูปของร้อยละตามฐานของตัวแปรอิสระเนื่องจากค่าร้อยละจะแสดงถึงความน่าจะเป็นในเงื่อนไขของอีกตัวแปรหนึ่ง และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์จะอาศัยการเปรียบเทียบค่าร้อยละของตัวแปร การหาความสัมพันธ์ระหว่างสองตัวแปรสามารถทดสอบนัยสำคัญของความสัมพันธ์ได้จากการใช้สถิติทดสอบค่าไค-สแควร์ (Chi-square) สำหรับตัวแปรอิสระ

3.3.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง โดยทฤษฎีตามแผน

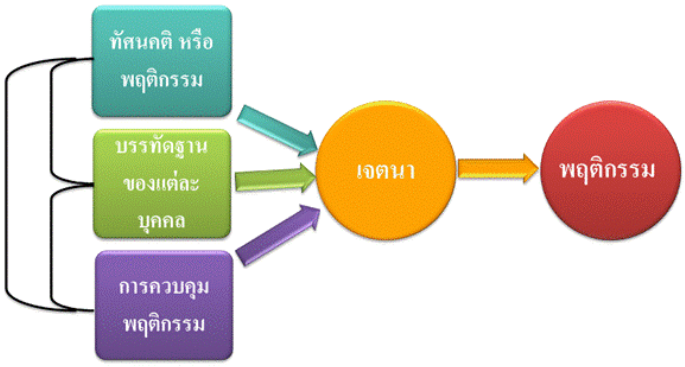
การวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน จะอาศัยแนวทางการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior, TPB) และแบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model, SEM) เพื่อวิเคราะห์หาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปร

1) **ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior, TPB)**

ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน เป็นทฤษฎีทางจิตวิทยาทางสังคมซึ่งคาดการณ์พฤติกรรมของบุคคลจากความตั้งใจหรือเจตนา TPB อาศัยสมมติฐานที่ว่าพฤติกรรมของบุคคลที่กระทำขึ้นสืบเนื่องมาจากการ

ประมวลผลอย่างมีระบบและมีเหตุผล โดยองค์ประกอบปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลในการกำหนดพฤติกรรม (Behavior, B) ของบุคคล คือ เจตนาความตั้งใจ (Intention, I) ซึ่งเจตนาเชิงพฤติกรรมนี้จะบ่งชี้ว่าบุคคลได้พยายามมากน้อยเพียงใดที่จะกระทำหรือไม่กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ ซึ่งส่งผลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมนั้นได้สำเร็จมากน้อยเพียงใด โดยเจตนาเชิงพฤติกรรมขึ้นอยู่กับปัจจัยกำหนด 3 ปัจจัย ดังแสดงใน**รูปที่ 4-3** ได้แก่

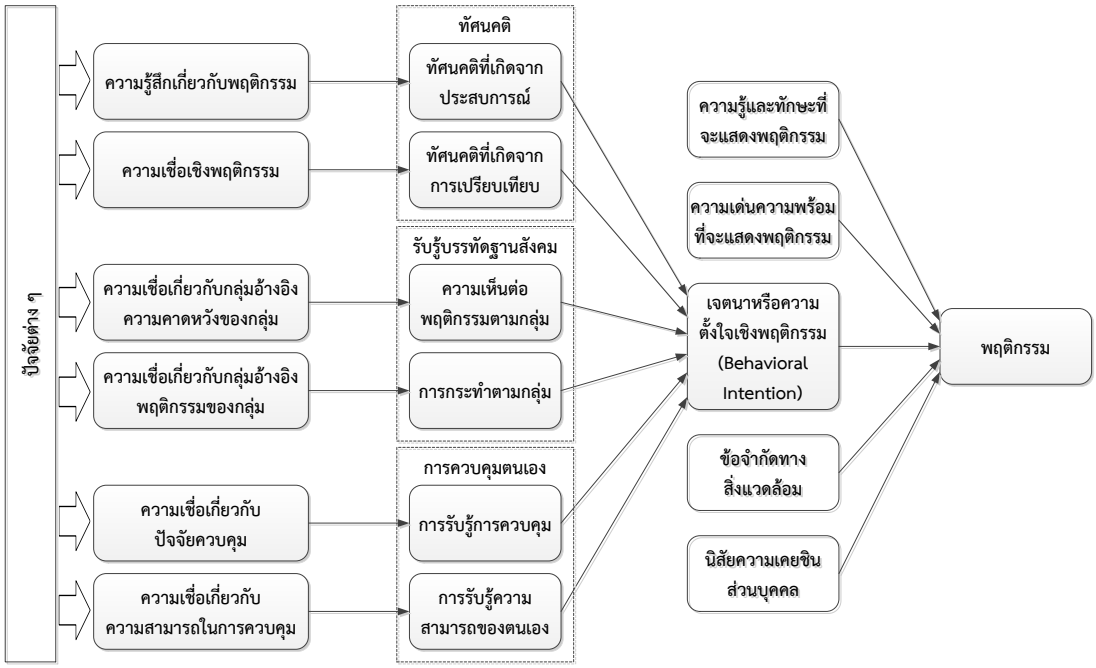
- ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior, AB)
- ปัจจัยทางสังคม คือ การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjection Norm, SN)
- ปัจจัยควบคุม คือ การรับรู้ถึงความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control, PBC)



รูปที่ 3-4 โครงสร้างความสัมพันธ์ของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

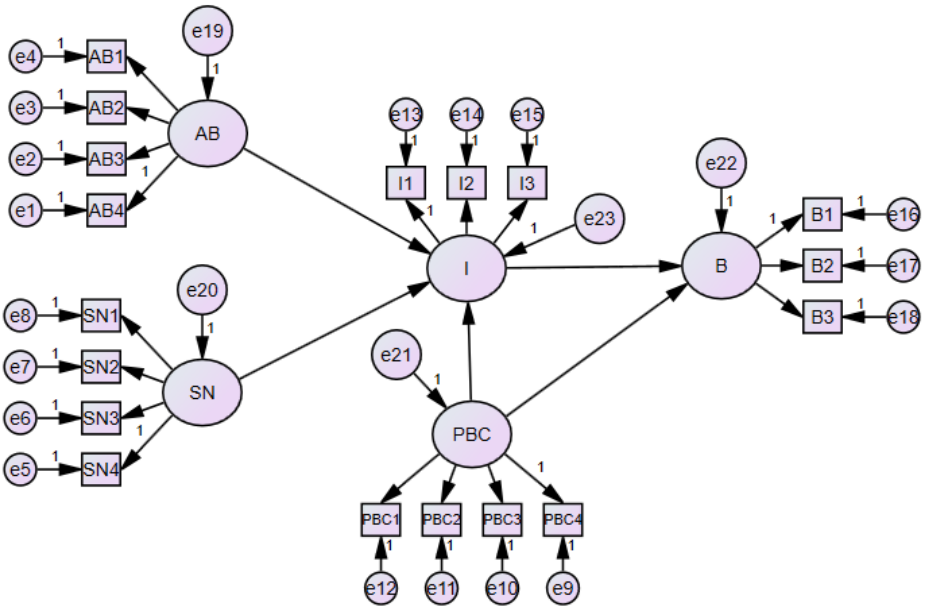
นอกจากแบบจำลองทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนที่ใช้ในการอธิบายสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมแล้วนั้น ยังมีอีกแบบจำลองที่อธิบายปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ครอบคลุมกว่า ได้แก่ แบบจำลองพฤติกรรมเบ็ดเสร็จ (Integrated Behavior Model, IBM) ซึ่งเป็นส่วนขยายของทฤษฎี TPB

แบบจำลอง IBM พิจารณาปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดพฤติกรรมทั้งหมด 5 องค์ประกอบ ได้แก่ (1) เจตนาหรือความตั้งใจพฤติกรรม (Intention, I) (2) ความรู้และทักษะที่จะแสดงพฤติกรรม (Knowledge and skills) ซึ่งมักพบในการแสดงทางพฤติกรรมส่วนร่วม (3) ความเด่นของพฤติกรรม (Salience of the behavior) มักพบในพฤติกรรมที่ทำเพียงบุคคลใดบุคคลหนึ่งในสถานการณ์เดียวกัน (4) สภาพแวดล้อม (Environmental constraints) เป็นปัจจัยทั้งทางกายภาพและทางสังคมที่ส่งผลกระทบต่อการแสดงพฤติกรรม และ (5) กิจวัตร (Habit) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกโดยไม่มีเหตุผล ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ไม่ต้องมีการไตร่ตรองก่อนเนื่องจากเป็นพฤติกรรมที่แสดงออกจนเป็นนิสัยและความเคยชิน ดังแสดงใน**รูปที่ 3-5**



รูปที่ 3-5 โครงสร้างความสัมพันธ์ตามแบบจำลองพฤติกรรมเบ็ดเสร็จ (IBM)

การวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยงตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนมีตัวแปรสาเหตุทั้งหมด 4 ตัว ประกอบด้วย เจตนาเชิงพฤติกรรม (I) ทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรม (AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และตัวแปรผล คือ พฤติกรรม (B) ดังแสดงใน**รูปที่ 3-6**



รูปที่ 3-6 ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่มีผลต่อพฤติกรรมตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน

สัญลักษณ์ภายในรูปสามารถอธิบายได้ ดังนี้

- วงกลม ◯ หมายถึง ตัวแปรแฝง (Latent Variables)
- สี่เหลี่ยม ▭ หมายถึง ตัวแปรแฝงสังเกตได้ (observed Variables)
- ลูกศร ⟶ หมายถึง ทิศทางอิทธิพลจากตัวแปรสาเหตุไปหาตัวแปรผล โดยตัวแปรที่อยู่หัวลูกศรเป็นตัวแปรผลที่ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรสาเหตุ

2) **แบบจำลองสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model, SEM)**

การวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้าง (SEM) เป็นการวัดโครงสร้างทฤษฎี)Theoretical constructs (ของตัวแปรที่เป็นนามธรรม ซึ่งไม่สามารถวัดหรือสังเกตค่าได้โดยตรง ในขณะเดียวกันแบบจำลองสามารถวิเคราะห์ผลการวัดโครงสร้างทางทฤษฎีของตัวแปรพร้อมกันได้

SEM เป็นการทดสอบแบบจำลองพร้อม ๆ กัน ได้แก่ แบบจำลองการวัดกับแบบจำลองทางทฤษฎี ซึ่งแบบจำลองทั้งสองรวมกันเรียกว่า แบบจำลองเต็มรูปแบบจำลองการวัดเป็นแบบจำลองแสดงความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงเส้นระหว่างตัวแปรแฝงกับตัวแปรสังเกตได้ ส่วนแบบจำลองทางทฤษฎีเป็นแบบจำลองสมมติฐานแสดงความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงเส้นระหว่างตัวแปรแฝง การตรวจสอบความตรงของแบบจำลองทางทฤษฎีพิจารณาจากค่าสถิติวัดระดับความสอดคล้องระหว่างแบบจำลองการวัดกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ขั้นตอนหลักในการวิเคราะห์โดยแบบจำลอง SEM ประกอบด้วย

(1) การวิเคราะห์เส้นทางความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปร (Path analysis)
(2) การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis)
(3) การจำลองสาเหตุเกี่ยวกับตัวแปรแฝง (Causal modeling with latent variable)
(4) การวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของความแปรปรวน (Even analysis of variance)
(5) การวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้นหลายตัวแปร (Multiple linear regression analysis)

การวิเคราะห์ข้อมูลจะต้องเป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้น ซึ่งข้อตกลงเบื้องต้นของ SEM จะมีความยืดหยุ่นมากกว่าข้อตกลงของสมการเชิงเส้นทั่วๆไป ดังนี้

(1) ทั้งตัวแปรอิสระและตัวแปรตามไม่จำเป็นต้องมีการแจกแจงแบบปกติ
(2) ความคลาดเคลื่อนต้องเป็นการแจกแจงแบบปกติ
(3) ความคลาดเคลื่อนของตัวแปรภายนอกแต่ละตัวต้องเป็นอิสระกัน
(4) ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมดในตัวแบบเป็นความสัมพันธ์เชิงเส้น(linear) แบบบวกและเป็นความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ
(5) ความสอดคล้องกันหรือความสัมพันธ์กันระหว่างตัวแปร ถ้าตัวแปรภายนอกหรือตัวแปรภายในไม่สอดคล้องกันแล้ว ให้สังเกตว่าตัวแปรที่แฝงอยู่มีความสอดคล้องกันหรือไม่ ถ้าสอดคล้องกันก็สามารถนำมาวิเคราะห์ได้ และถ้าตัวแปรตามไม่มีความสอดคล้องกันแล้ว ตัวแบบสมการโครงสร้างจะไม่สามารถนำมาคำนวณได้

(6) ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจะต้องมีอย่างน้อย 200 ตัวอย่าง หรือ มีอัตราส่วนระหว่างจำนวนกลุ่มตัวอย่างต่อจำนวนพารามิเตอร์ที่ถูกประมาณค่าเป็นอัตราส่วน 5:1 ถึง 10:1

ขั้นตอนการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Analysis) มีขั้นตอนหลัก ดังนี้

(1) สร้างตัวแบบเชิงสาเหตุตามสมมติฐาน

(2) สร้างเครื่องมือและเก็บรวบรวมข้อมูล

(3) วิเคราะห์เส้นทางความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปร

(4) สรุปผลเชิงสาเหตุของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม

การวิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างแบบจำลองตามสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์แบบจำลองเชิงโครงสร้าง สามารถวัดได้จากค่าสถิติสำคัญ ดังต่อไปนี้

- **ค่าไค-สแควร์ (chi-square)** เป็นค่าสถิติที่ใช้ทดสอบความกลมกลืนของแบบจำลองสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในการทดสอบโมเดล โดยค่าสถิติไค-สแควร์ที่ไม่มีนัยสำคัญ ค่า p-value สูงกว่า 0.05 เนื่องจากต้องการให้แบบจำลองสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ไม่แตกต่างกัน ถ้าค่าไค-สแควร์มีค่าสูงมาก และมีนัยสำคัญแสดงว่าแบบจำลองตามสมมติฐานยังไม่กลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ซึ่งผู้วิจัยต้องดำเนินการปรับข้อมูลเพื่อให้ได้ค่าไค-สแควร์ที่ต่ำและไม่มีนัยสำคัญจึงแสดงว่าแบบจำลองตามสมมติฐานมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์
- **ค่าสัดส่วนไค-สแควร์สัมพันธ์ (Relative Chi-Square Ratio)** เป็นอัตราส่วนระหว่างค่าไค-สแควร์กับองศาอิสระ มีค่าไม่เกิน 2.00 แสดงว่าแบบจำลองตามสมมติฐานมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์
- **ดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness-of-fit indices: GFI)** เป็นดัชนีที่ใช้ประโยชน์จากค่า Chi-square ในการเปรียบเทียบระดับความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ของตัวแบบสองตัวแบบ ซึ่งข้อมูลอาจจะมาจากข้อมูลชุดเดียวกันหรือข้อมูลต่างชุดกันก็ได้ จะมีค่าระหว่าง 0 ถึง 1 ค่าดัชนี GFI ยิ่งมีค่าเข้าใกล้ 1 แสดงว่าตัวแบบมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ดังนั้นค่า GFI ควรมีค่าอยู่ระหว่าง 0.9-1.0
- **ดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้แล้ว (Adjusted GFI: AGFI)** เป็นการนำดัชนี GFI มาปรับแก้ โดยคำนึงถึงขนาดขององศาอิสระ ซึ่งรวมทั้งจำนวนตัวแปรและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จะได้ค่าดัชนี AGFI ซึ่งมีคุณสมบัติเช่นเดียวกับค่าดัชนี GFI โดยจะมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 ค่าดัชนี AGFI ที่เข้าใกล้ 1 แสดงว่าแบบจำลองตามสมมติฐานมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยค่าดัชนี AGFI ความมีค่าอยู่ระหว่าง 0.9 ถึง 1.0
- **ดัชนีรากของค่าเฉลี่ยกำลังสองของเศษที่เหลือ (Root mean square residual: RMR)** เป็นค่าที่บอกขนาดของสัดส่วนที่เหลือโดยเฉลี่ยจากการเปรียบเทียบระดับความกลมกลืนของแบบจำลองกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ค่าดัชนี RMR ยิ่งเข้าใกล้ศูนย์ แสดงว่า

แบบจำลองมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยค่าดัชนี RMR ที่น้อยกว่า 0.05 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

- **ดัชนีรากมาตรฐานของค่าเฉลี่ยกำลังสองของส่วนที่เหลือ (Standardized Root Mean Squared Residual: SRMR)** แสดงขนาดของส่วนที่เหลือโดยเฉลี่ยจากการเปรียบเทียบระดับความกลมกลืนของแบบจำลองตามสมมติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ค่าดัชนี SRMR ควรมีค่าต่ำกว่า 0.05
- **ดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (Root Mean Squared Error of Approximation: RMSEA)** เป็นดัชนีที่พัฒนามาจากค่าฟังก์ชั่นความแตกต่างประชากร (Population discrepancy function) เนื่องจากเมื่อเพิ่มจำนวนพารามิเตอร์อิสระ ค่าสถิติดังกล่าวจะมีค่าลดลงเพราะค่าสถิติมีค่าขึ้นอยู่กับองศาอิสระ โดยค่าดัชนี RMSEA น้อยกว่า 0.05 แสดงว่าแบบจำลองตามสมมติฐานมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในระดับดี (Good Fit) ถ้าอยู่ระหว่าง 0.05-0.08 แสดงว่าพอใช้ได้และถ้าอยู่ระหว่าง 0.08-0.10 แสดงว่าไม่ค่อยดี และถ้ามากกว่า 0.10 แสดงว่าไม่ดีเลย (Poor Fit)
- **ดัชนีวัดความกลมกลืนเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Fit Index: CFI)** เป็นดัชนีที่ใช้เปรียบเทียบแบบจำลองพื้นฐาน (Baseline) กับแบบจำลองตามทฤษฎีหรือแบบจำลองสมมติฐาน ซึ่งแบบจำลองพื้นฐานจะถูกเรียกว่า “Null” หรือ “Independence” เป็นแบบจำลองที่ไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมด ไม่มีเส้นเชื่อมโยงระหว่างตัวแปรและความแปรปรวนมีค่าเป็นศูนย์ โดยดัชนีที่อยู่ในประเภทนี้คือ CFI ค่าดัชนี CFI มีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยทั่วไปค่า CFI ที่มีค่ามากกว่า 0.94 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

3) **สมมติฐานของการวิจัย**

จากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมจากกรอบแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานในการวิจัยครั้งนี้

(1) โมเดลสมมติฐานเชิงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนที่สร้างขึ้นตามแนวทางทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

(2) ตัวแปรเชิงสาเหตุทุกตัวมีความสัมพันธ์ทางบวกต่อตัวพฤติกรรมเสี่ยงทางถนน

การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control, PBC) มีผลกระทบโดยตรงต่อการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่าเจตนาเชิงพฤติกรรม

บทที่ 4
การวิเคราะห์ข้อมูล

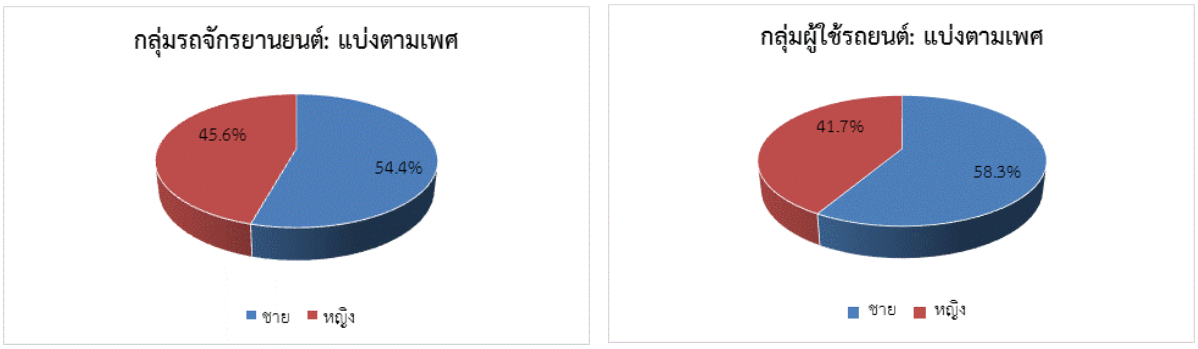
การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม ซึ่งแบบสอบถามประกอบด้วย 6 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติความคิดเห็นที่มีต่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และส่วนที่ 3 ถึง 6 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งการวิเคราะห์ได้เป็น 4 ส่วน ได้แก่ (1) การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา (2) การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษา (3) การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา และ (4) การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา ดังรายละเอียด

4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา

จากการสำรวจข้อมูลจากแบบสอบถาม จำนวน 1,100 แบบสอบถาม โดยสำรวจกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 555 แบบสอบถาม และกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ จำนวน 545 แบบสอบถาม โดยในแต่ละกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนจะทำการสำรวจแบบสอบถามครอบคลุมพื้นที่ต่างๆ ได้แก่ พื้นที่ในเขตเมืองเชียงใหม่ พื้นที่นอกเขตเมืองเชียงใหม่ และนอกพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ซึ่งเป็นนักท่องเที่ยว การสำรวจข้อมูลในเบื้องต้นเป็นการสำรวจข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผลการวิเคราะห์สามารถแบ่งตามหัวข้อแบบสอบถาม ดังนี้

1) เพศ

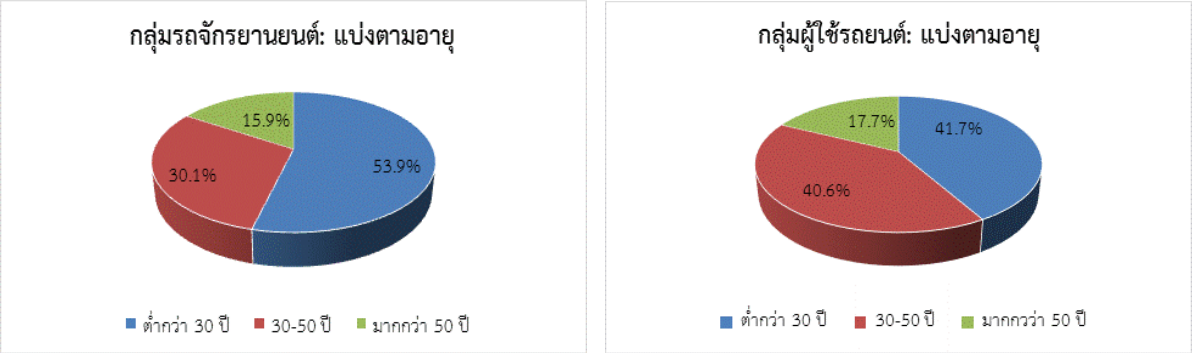
จากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาจำแนกตามเพศของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 54.4 เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 45.6 และกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ ประกอบด้วยกลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 58.3 เพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 41.7 ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4-1**



รูปที่ 4-1 สัดส่วนจำแนกตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

2) ระดับอายุ

จากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาจำแนกตามระดับอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีกลุ่มตัวอย่างอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 53.9 กลุ่มตัวอย่างอายุระหว่าง 30 ถึง 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.1 และกลุ่มผู้สูงวัยที่มีอายุมากกว่า 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.9 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ มีจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในช่วงอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.7 อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 30 ถึง 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 40.6 และกลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วงอายุมากกว่า 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 17.7 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่น ส่วนกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยกลางคน ดังแสดงใน**รูปที่ 4-2**



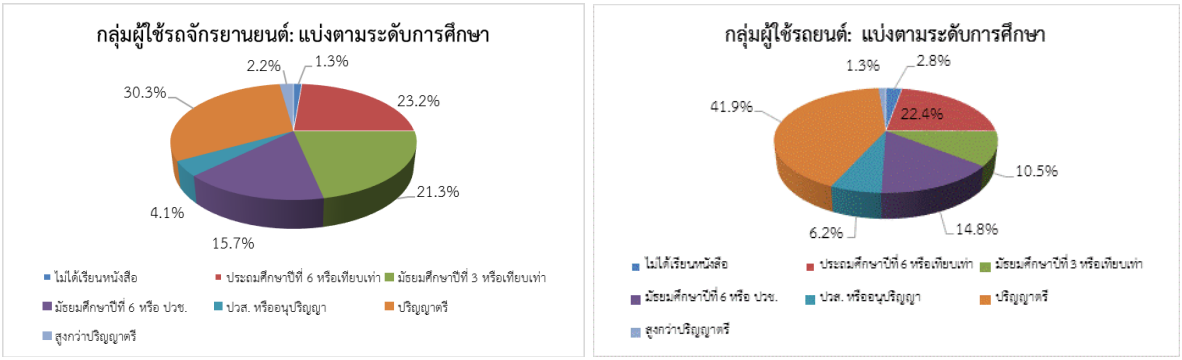
รูปที่ 4-2 สัดส่วนจำแนกตามอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

3) ระดับการศึกษา

จากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาจำแนกตามระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 30.3 รองลงมา ระดับประถมศึกษาปีที่ 6 หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 23.2 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 21.3 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ปวช. ระดับปวส.หรืออนุปริญญา ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีและกลุ่มที่ไม่ได้เรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 15.7, 4.1, 2.2 และ 1.3 ตามลำดับ

เช่นเดียวกับกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมีสัดส่วนมากที่สุดเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 41.9 รองลงมา ระดับประถมศึกษาปีที่ 6 หรือเทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 22.4 ระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือปวช. คิดเป็นร้อยละ 14.8 กลุ่มปวส.หรืออนุปริญญา คิดเป็นร้อยละ 6.2 กลุ่มผู้ไม่ได้เรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 2.8 และกลุ่มของผู้มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

ทั้งนี้สัดส่วนระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างแสดงให้เห็นว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์มีระดับการศึกษาที่สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ศึกษา ดังแสดงใน**รูปที่ 4-3**



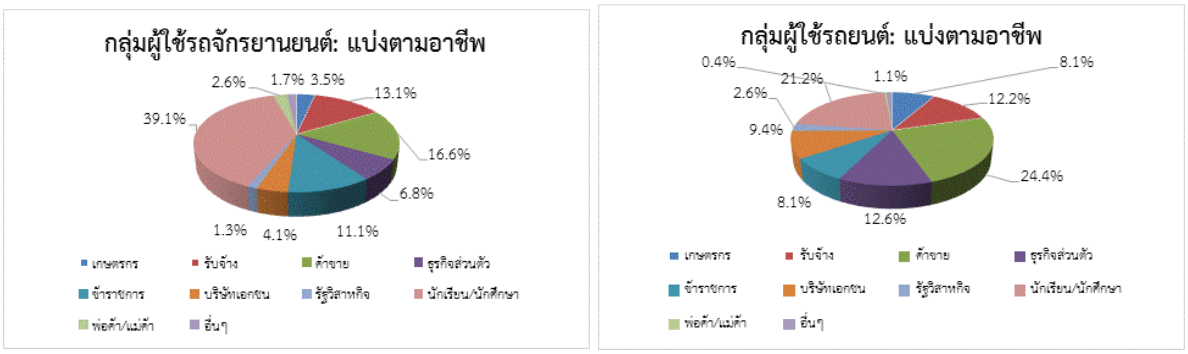
รูปที่ 4-3 สัดส่วนจำแนกตามระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

4) อาชีพ

จากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาจำแนกตามอาชีพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ อาชีพส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 39.1 รองลงมา อาชีพค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 16.6 อาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 13.1 อาชีพข้าราชการ คิดเป็นร้อยละ 11.1 อาชีพธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 6.8 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 4.1 อาชีพเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 3.5 และกลุ่มอาชีพรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ เมื่อพิจารณาจำแนกตามอาชีพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า อาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ คือ อาชีพค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 24.4 รองลงมาอาชีพนักเรียนนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 21.2 อาชีพธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 12.6 และอาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 12.2 อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 9.4 อาชีพข้าราชการและเกษตรกรเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 8.1 กลุ่มอาชีพรัฐวิสาหกิจและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.1 และ 0.4 ตามลำดับ

สัดส่วนจำนวนกลุ่มตัวอย่างของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และผู้ใช้รถยนต์ ดังแสดงใน**รูปที่ 4-4**

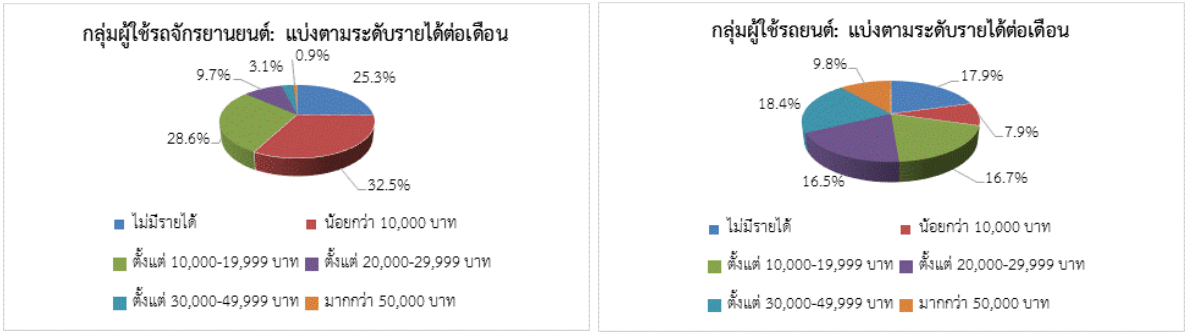


รูปที่ 4-4 สัดส่วนจำแนกตามอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม

5) ระดับรายได้ต่อเดือน

จากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาจำแนกตามระดับรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ระดับรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่น้อยกว่า 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.5 รองลงมาระดับรายได้อยู่ในช่วง 10,000 ถึง 19,999 บาท คิดเป็นร้อยละ 28.6 ไม่มีรายได้ คิดเป็นร้อยละ 25.3 ระดับรายได้อยู่ในช่วง 20,000 ถึง 29,999 บาท คิดเป็นร้อยละ 9.7 ระดับรายได้อยู่ในช่วง 30,000 ถึง 49,999 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.1 และระดับรายได้มากกว่า 50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.9 ตามลำดับ

สำหรับกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ ระดับรายได้ส่วนใหญ่ของผู้ตอบแบบสอบถาม อยู่ในช่วง 30,000 ถึง 49,999 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.4 รองลงมาเป็นกลุ่มไม่มีรายได้ คิดเป็นร้อยละ 17.9 ระดับรายได้อยู่ในช่วง 10,000 ถึง 19,999 บาท ระดับรายได้ช่วง 20,000 ถึง 29,999 บาท ระดับรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท และระดับรายได้มากกว่า 50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.7, 16.5, 7.9 และ 9.8 ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4-5**

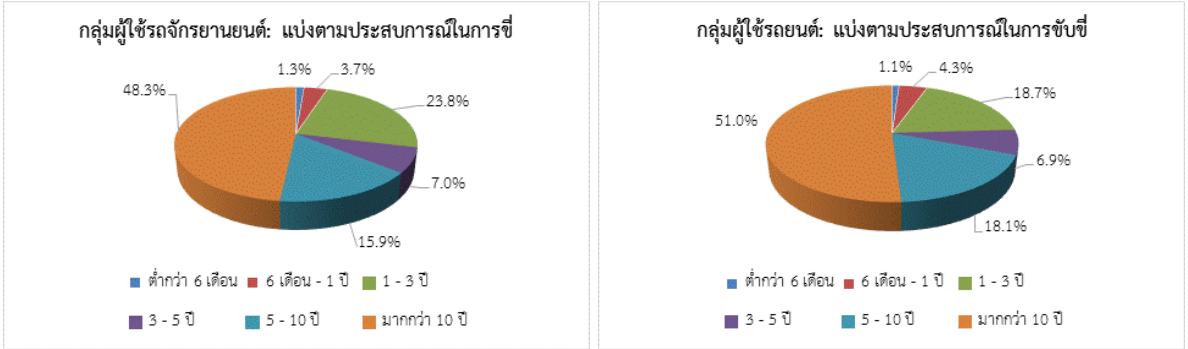


รูปที่ 4-5 สัดส่วนจำแนกตามระดับรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

6) ประสบการณ์ในการขับขี่

จากการสำรวจข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เมื่อพิจารณาจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 48.3 รองลงมามีประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 1 ถึง 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.8 ประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 5 ถึง 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.9 ประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 3 ถึง 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.0 ประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 6 เดือน ถึง 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.7 และมีประสบการณ์ขับขี่ต่ำกว่า 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 1.3

สำหรับประสบการณ์ขับขี่ผู้ใช้รถยนต์ ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมามีประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 1 ถึง 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.7 รองลงมามีประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 5 ถึง 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.1 ประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 3 ถึง 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.9 ประสบการณ์ขับขี่ระหว่าง 6 เดือน ถึง 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.3 และประสบการณ์ขับขี่ต่ำกว่า 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 1.1 ตามลำดับ ดังแสดงใน**รูปที่ 4-6**



รูปที่ 4-6 สัดส่วนจำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

7) เขตพื้นที่ของถนนที่ใช้เดินทาง

จากการสำรวจข้อมูลเขตพื้นที่ถนนที่ใช้เดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่าผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่ส่วนใหญ่เดินทางบนถนนในแต่ละวันทั้งในเขตเมืองและนอกเขตเมือง ดังแสดงใน **ตารางที่ 4-1** และ**ตารางที่ 4-2** ซึ่งแสดงให้เห็นถึงรูปแบบที่พักอาศัย ตลอดจนการใช้รูปแบบถนนในการเดินทางที่ผสมผสานกัน โดยจากการสรุปผลจากแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการใช้ทางที่คล้ายคลึงกัน คือ มีการเดินทางทั้งถนนที่อยู่ในเขตเมืองและนอกเขตเมืองในอัตราส่วนเท่ากัน กล่าวคือมีการเดินทางระหว่างถนนในเขตเมืองและถนนนอกเขตเมือง ซึ่งอาจเป็นผลมาจากปัจจุบันเมืองเชียงใหม่มีการขยายตัวของเขตเมืองออกไปยังพื้นที่อำเภอข้างเคียง เช่น ที่อยู่อาศัย สถานที่ท่องเที่ยว สถานที่ราชการต่าง ๆ ที่กระจายตัวออกไปยังพื้นที่อำเภอข้างเคียง เพื่อลดความแออัดของเขตเมือง

ตารางที่ 4-1 พฤติกรรมการใช้ถนนของกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ถนน / ภูมิลำเนา	ถนนในเขตเมือง	ถนนนอกเขตเมือง	เท่ากัน	รวม
ภูมิลำเนาในเขตเมือง	25.5%	11.0%	63.4%	100%
ภูมิลำเนานอกเขตเมือง	17.3%	7.3%	75.4%	100%

ตารางที่ 4-2 พฤติกรรมการใช้ถนนของกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์

ถนน / ภูมิลำเนา	ถนนในเขตเมือง	ถนนนอกเขตเมือง	เท่ากัน	รวม
ภูมิลำเนาในเขตเมือง	17.6%	13.5%	68.9%	100%
ภูมิลำเนานอกเขตเมือง	20.9%	14.9%	64.2%	100%

จากข้อมูลสามารถสรุปภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงให้เห็นภาพรวมของกลุ่มประชากรในเขตเมืองของเชียงใหม่ได้ค่อนข้างชัดเจน โดยในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์นั้น ส่วนใหญ่ผู้ใช้จะอยู่ในช่วงวัยรุ่น อายุไม่เกิน 30 ปี และเป็นกลุ่มที่มีรายได้น้อยไปจนถึงปานกลางเป็นหลัก ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้รถยนต์จะเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยกลางคนใกล้เคียงกัน โดยมีระดับรายได้สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ แต่ทั้งนี้มีข้อสังเกตในส่วนของผู้ขับขี่รถยนต์มีส่วนนึงเป็นผู้ไม่มีรายได้ ซึ่งคาดว่าน่าจะเป็นกลุ่มของวัยรุ่นที่ใช้รถยนต์ของครอบครัว ซึ่งค่อนข้างเห็นภาพได้อย่างชัดเจนว่า กลุ่มผู้ใช้รถยนต์จะมี 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มของคนวัยกลางคนที่มีรายได้ค่อนข้างสูง และกลุ่มของวัยรุ่นที่ใช้รถของครอบครัว

ทางด้านประสบการณ์การขับขี่ พบว่าประชากรทั้ง 2 กลุ่ม ค่อนข้างมีประสบการณ์ในการขับขี่สูง โดยส่วนใหญ่ระบุว่ามีประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 10 ปี หรือ ต่ำกว่านั้นเล็กน้อย มีประชากรส่วนน้อยเท่านั้นที่ระบุว่ามีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยกว่า 6 เดือน ในส่วนข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางพบว่าทั้งสองกลุ่มมีการเดินทางทั้งถนนในเขตเมืองและถนนนอกเขตเมืองเท่ากัน ไม่ว่าจะเป็นคนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเมืองหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภอรอบนอก ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นที่ต้องมีทักษะในการขับขี่ในระดับสูงเพื่อรองรับการใช้ทาง ทั้งในเขตเมืองที่ค่อนข้างมีปริมาณการจราจรหนาแน่น และมีการกวดขันวินัยจราจรเข้มงวด และในเขตพื้นที่รอบนอกที่มีปริมาณการจราจรน้อยกว่าและมีความเข้มงวดในการกวดขันวินัยจราจรต่ำกว่า

4.2 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ศึกษา

4.2.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบวัฒนธรรมความปลอดภัยในอดีตและปัจจุบัน

ในการสรุปผลภาพรวมทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในพฤติกรรมและทัศนคติที่อาจแตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างที่มีความหลากหลาย จึงทำการจำแนกข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้รถยนต์และกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยที่ในแต่ละกลุ่มจะทำการจำแนกออกเป็น 3 กลุ่มย่อยอ้างอิงตามภูมิลำเนาของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มของผู้ที่อาศัยเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ กลุ่มของผู้อาศัยในอำเภอรอบนอกภายในจังหวัดเชียงใหม่ และกลุ่มของนักท่องเที่ยวที่เป็นคนนอกพื้นที่ เพื่อสะท้อนให้เห็นมุมมองและทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจมีความแตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่ โดยผลการสำรวจข้อมูลดังนี้

1) ระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

เป็นการประเมินทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อภาพรวมปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนน โดยใช้การเปรียบเทียบระดับปัญหาในประเด็นด้านปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนและความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ ในปัจจุบันกับระดับปัญหาในอดีตเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจข้อมูลดังนี้

- กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ด้านปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มประเมินว่าสถานการณ์ค่อนข้างแย่ลง โดยกลุ่มของผู้อาศัยในเขตอำเภอเมืองและกลุ่มของนักท่องเที่ยวประเมินว่าสถานการณ์ในปัจจุบันแย่ลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 25.0 และ 34.0 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มผู้อาศัยในอำเภอรอบนอกคิดว่าใกล้เคียงกับในอดีตที่ร้อยละ 36.9

ประเด็นด้านความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เห็นพ้องกับกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ว่าในปัจจุบันความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนนค่อนข้างแย่ลงกว่าในอดีต โดยกลุ่มผู้อาศัยในเขตอำเภอเมืองและกลุ่มนักท่องเที่ยว คิดว่าในปัจจุบันแย่ลงเล็กน้อยอยู่ที่ร้อยละ 2.84 และ 42.0 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มผู้อาศัยอำเภอรอบนอกประเมินว่าความมีน้ำใจในปัจจุบันใกล้เคียงกับในอดีตอยู่ที่ร้อยละ 1.36

ส่วนของทักษะการขับขี่ทั้ง 3 กลุ่มเห็นพ้องกับผู้ขับขี่รถยนต์โดยประเมินว่าไม่มีความแตกต่างกัน โดยมีจำนวนอยู่ที่ร้อยละ 37.2, 39.0 และ 52 0.ตามลำดับ

ในส่วนสุดท้ายที่เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ กลุ่มผู้อาศัยในเขตเมืองและผู้อาศัยในอำเภอรอบนอกมองว่าไม่แตกต่างจากในอดีตที่ร้อยละ 31.1 และ 37.3 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มของนักท่องเที่ยวประเมินว่าในปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อยที่ร้อยละ 34.0 ดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-1**

- กลุ่มผู้ใช้รถยนต์

ด้านปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มของผู้อาศัยอำเภอรอบนอกและกลุ่มของนักท่องเที่ยวประเมินว่าระดับปัญหาดีขึ้นเมื่อเทียบกับในอดีตที่ผ่านมา โดยกลุ่มของผู้อาศัยอำเภอรอบนอกประเมินว่าระดับปัญหาใน

ปัจจุบันดีกว่าในอดีตมากร้อยละ 27.2 และกลุ่มนักท่องเที่ยวประเมินว่าปัจจุบันดีกว่าเดิมเล็กน้อยที่ร้อยละ 30.0 ในขณะที่กลุ่มของผู้อาศัยในอำเภอเมืองประเมินว่าระดับปัญหาในปัจจุบันไม่แตกต่างกับที่มีในอดีต โดยมีจำนวนอยู่ที่ร้อยละ 32.7

ประเด็นด้านความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มเห็นตรงกันว่าในปัจจุบันความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนนแย่ลงกว่าในอดีต โดยกลุ่มผู้อาศัยในเขตอำเภอเมืองและกลุ่มผู้อาศัยในอำเภอรอบนอก คิดว่าในปัจจุบันแย่ลงเล็กน้อยอยู่ที่ร้อยละ 38.7 และ 24.6 ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวประเมินว่าความมีน้ำใจในปัจจุบันแย่กว่าในอดีตมากโดยมีจำนวนอยู่ที่ร้อยละ 32.0

ส่วนของทักษะการขับขี่ทั้ง 3 กลุ่มประเมินว่าไม่มีความแตกต่างกัน โดยมีจำนวนอยู่ที่ร้อยละ 36.0, 29.1และ 40.0 ตามลำดับ

ในส่วนสุดท้ายที่เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่ มุมมองของกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างแตกต่างกัน โดยกลุ่มผู้อาศัยในเขตเมืองมองว่าไม่แตกต่างจากในอดีตที่ร้อยละ 35.3 กลุ่มของผู้อาศัยภายนอกรอบนอกประเมินว่าในปัจจุบันดีกว่ามากที่ร้อยละ 32.8 ในขณะที่กลุ่มนักท่องเที่ยวประเมินว่าปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อยอยู่ที่ร้อยละ 36.0 ดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-2**.

2) พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่

มีวัตถุประสงค์ในการประเมินทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อพฤติกรรมเสี่ยงประเภทต่างๆ ที่จะเป็นภัยคุกคามผ่านการประเมินระดับความรุนแรงของภัยที่เกิดขึ้นจากรูปแบบพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ โดยมีผลการสำรวจข้อมูลเป็นดังนี้

กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ประเมินว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยรุนแรงมาก ได้แก่ พฤติกรรมขับรถภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พฤติกรรมขับรถภายหลังเสพยาและพฤติกรรมขับรถด้วยความก้าวร้าว อยู่ที่ร้อยละ 68.6, 78.2, 43.4 ตามลำดับ พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยรุนแรง ได้แก่ พฤติกรรมขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดภายในเขตเทศบาล พฤติกรรมพูดคุยโทรศัพท์ในขณะขับขี่ พฤติกรรมขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พฤติกรรมตัดหน้า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พฤติกรรมไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ อยู่ที่ร้อยละ 40.8, 52.0, 46.5, 42.4, 43.7, 45.9, 50.4, 45.9 และ 43.4 ตามลำดับ โดยแสดงดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-3**

กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ประเมินว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยรุนแรงมากได้แก่ พฤติกรรมขับรถภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พฤติกรรมขับรถภายหลังเสพยา พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และพฤติกรรมตัดหน้ากระชั้นชิด อยู่ที่ร้อยละ 68.3, 76.0, 56.1 และ 48.6 ตามลำดับ พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นภัยรุนแรง ได้แก่ พฤติกรรมขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดทั้งในและนอกเขตเทศบาล พฤติกรรมพูดคุยโทรศัพท์ในขณะขับขี่ พฤติกรรมขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พฤติกรรมไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์และ

พฤติกรรมขับรถด้วยความก้าวร้าว อยู่ที่ร้อยละ 45.8, 57.0, 46.9, 43.0, 46.3, 57.2, 43.3, 57.0 และ 44.8 โดยแสดงดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-4**

3) ความถี่ในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง

เป็นการประเมินความถี่ในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงในรอบ 30 วันที่ผ่านมา โดยในภาพรวมของกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนใหญ่จะไม่เคยกระทำพฤติกรรมเสี่ยงเลยในช่วงเวลาย้อนหลัง 30 วัน รองลงมากระทำพฤติกรรมเสี่ยงนานๆ ครั้ง และกระทำพฤติกรรมเสี่ยงบางครั้งตามลำดับ

ในส่วนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ก็มีความคล้ายคลึงกับกลุ่มผู้ใช้รถยนต์โดยส่วนใหญ่ไม่เคยกระทำพฤติกรรมเสี่ยง รองลงมากระทำพฤติกรรมเสี่ยงนานๆ ครั้ง และกระทำพฤติกรรมเสี่ยงบางครั้งเช่นกัน รายละเอียด ดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-5 และ ฉ-6**

4) การยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อื่น

เป็นการประเมินทัศนคติและการยอมรับในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคลอื่น โดยกลุ่มของผู้ใช้รถยนต์ ไม่ยอมรับหากผู้อื่นกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยอมรับไม่ได้เลยหากบุคคลอื่นกระทำพฤติกรรมเสี่ยงในด้านฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถในขณะมึนเมา ขับรถหลังเสพยา ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดและพฤติกรรมขับรถย้อนศร อยู่ที่ร้อยละ 50.0, 70.5, 78.8, 49.6 และ 42.1 ตามลำดับ

ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ก็ไม่ยอมรับหากกระทำพฤติกรรมเสี่ยงเช่นกัน โดยยอมรับไม่ได้เลยหากมีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถในขณะมึนเมา ขับรถหลังเสพยาและขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด อยู่ที่ร้อยละ 45.0, 73.6, 77.9 และ 40.0 ตามลำดับ โดยแสดงรายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-7 และ ฉ-8**

5) การยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้คนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

เป็นการประเมินทัศนคติด้านการยอมรับต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงในมุมมองแทนคนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ว่ากลุ่มตัวอย่างคิดว่าคนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่จะยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ได้หรือไม่ โดยกลุ่มของผู้ใช้รถยนต์ประเมินว่าไม่น่าจะไม่ยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยอมรับไม่ได้เลยกับพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถในขณะมึนเมา ขับรถหลังเสพยา ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดและพฤติกรรมขับรถย้อนศร อยู่ที่ร้อยละ 52.8, 72.4, 79.3, 56.0 และ 51.7 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับการประเมินการยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อื่นข้างต้น

กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์คิดว่าคนในจังหวัดเชียงใหม่ไม่น่าจะยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เช่นกัน โดยคิดว่าจะยอมรับไม่ได้เลยกับพฤติกรรมเสี่ยงด้าน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถในขณะมึนเมา ขับรถหลังเสพยาและขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด อยู่ที่ร้อยละ 42.6, 71.2, 80.3 และ 43.2 ตามลำดับ โดยแสดงรายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-9 และ ฉ-10**

6) การยอมรับต่อมาตรการด้านความปลอดภัยในปัจจุบัน

ในภาพรวมกลุ่มผู้ใช้รถยนต์และกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์เห็นด้วยกับมาตรการความปลอดภัยในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วย กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่, กฎหมายห้ามพิมพ์ส่งข้อความขณะขับขี่, มาตรการ “ดื่ม

เหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ” ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล, มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด ทั้งในและนอกเขตเทศบาล, จัดกล้องตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก, มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์, จัดให้มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และดำเนินมาตรการตรวจจับผู้ขับรถย้อนศรที่เคร่งครัด โดยแสดงรายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-11 และ ฉ-12**

4.2.2 การวิเคราะห์ความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ที่แตกต่างกัน

ในการที่จะทำความเข้าใจถึงรูปแบบวัฒนธรรมความปลอดภัยของพื้นที่อย่างแท้จริงนั้น ต้องคำนึงถึงความแตกต่างกันซึ่งส่งผลต่อรูปแบบพฤติกรรมและทัศนคติที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคล ไม่ว่าจะบริบทของสังคม ทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่แตกต่างกัน รวมไปถึงความตระหนักและการยอมรับต่อความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น โดยในการวิเคราะห์ความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยจะทำการจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นกลุ่มต่างๆ ตามลักษณะของบริบททางสังคมที่แตกต่างกันและเปรียบเทียบพฤติกรรมเพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่างแต่ละประเภท โดยผลการวิเคราะห์มีรายละเอียดดังนี้

1) ความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในสังคมเมืองและสังคมชนบท

เป็นการวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มโดยจำแนกจากภูมิลำเนาที่แตกต่างกัน ได้แก่ กลุ่มของผู้ใช้รถใช้ถนนที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง และกลุ่มที่อาศัยอยู่ในพื้นที่อำเภอรอบนอก เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในสังคมเมืองกับในสังคมชนบท ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทั้ง 2 กลุ่ม มีทัศนคติในแง่ลบกับพฤติกรรมเสี่ยงรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติภัยรุนแรง เช่น พฤติกรรมเมาแล้วขับ พฤติกรรมขับรถหลังจากเสพยาหรือการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า ในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตนอกเมืองจะมีลักษณะของพฤติกรรมแตกต่างจากกลุ่มอื่นอย่างเห็นได้ชัด นั่นคือมีแนวโน้มที่จะยอมรับกับพฤติกรรมเมาแล้วขับมากกว่าผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มอื่น ซึ่งอาจเป็นผลมาจากรูปแบบพฤติกรรมการดื่มในสังคมชนบทที่ค่อนผูกพันธ์กับวิถีชีวิตจนรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวัน จนอาจส่งผลให้ความตระหนักถึงความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยงลดต่ำลง ประกอบกับปริมาณการจราจรที่ไม่หนาแน่นเท่ากับในพื้นที่เมืองและรูปแบบการใช้รถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินทางระยะไม่ไกล ยิ่งส่งเสริมให้ความตระหนักถึงความเสี่ยงจากพฤติกรรมลดต่ำลง

แต่ทั้งนี้หากเป็นพฤติกรรมเสี่ยงทั่วไป ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ไม่รุนแรง เช่นพฤติกรรมขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวเปลี่ยนช่องจราจร ผู้ใช้รถในเขตเมืองมีแนวโน้มที่จะยอมรับกับพฤติกรรมต่างๆ เหล่านี้ได้มากกว่ากลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนจากพื้นที่นอกเมือง ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของสังคมเมืองที่มีความเร่งรีบมากกว่าในสังคมชนบท จึงทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเมืองอาจมีการทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้จนทำให้บางส่วนรู้สึกยอมรับได้หากมีพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นในบ้างครั้งหรือประเมินถึงความจำเป็นในการกระทำพฤติกรรมเพื่อให้เดินทางถึงจุดหมายรวดเร็วยิ่งขึ้นจนเกิดเป็นการยอมรับ

ต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่ตนประเมินว่าไม่มีความรุนแรงมากนัก ในขณะที่ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตนอกเมืองที่มีความเร่งรีบน้อยกว่า ไม่เห็นความจำเป็นต้องกระทำพฤติกรรมต่างๆ เหล่านี้ จึงยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงได้น้อยกว่า ในทางกลับกัน หากเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเป็นหลัก เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่นอกเมืองกลับมีแนวโน้มที่จะตระหนักถึงความสำคัญน้อยกว่าในเขตเมือง โดยหากจะสวมหมวกนิรภัย หรือคาดเข็มขัดมักจะเป็นด้วยเหตุผลของการหลบเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นหลัก ต่างจากผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเมืองที่ตระหนักถึงประโยชน์และโอกาสในการลดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นมากกว่า

นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ยังแสดงให้เห็นว่า ถึงแม้ครอบครัวและญาติสนิทของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับพฤติกรรมเสี่ยงแต่แทบไม่มีอิทธิพลต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่เลย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมขับรถในขณะมึนเมาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตนอกเมืองแต่ทั้งนี้เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของผู้ขับขี่นอกเขตเมือง มีความตระหนักและห่วงใยในพฤติกรรมเสี่ยงมากกว่าของผู้ขับขี่ในเขตเมือง ซึ่งอาจเป็นผลมาจากลักษณะทางสังคมที่มีความสนิทสนมแน่นแฟ้นกันมากกว่าของสังคมในชนบทนั่นเอง

2) ความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่นกับผู้ใช้รถใช้ถนนจากต่างถิ่น

ในการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่นกับผู้ใช้รถใช้ถนนจากต่างถิ่น ใช้การจำแนกข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาในจังหวัดเชียงใหม่เป็นตัวแทนของผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่น ในขณะที่กลุ่มของนักท่องเที่ยวเป็นตัวแทนของผู้ใช้รถใช้ถนนจากต่างถิ่น เพื่อเปรียบเทียบมุมมอง ทัศนคติต่อการยอมรับและการตระหนักของภัยที่แตกต่างกัน ซึ่งในภาพรวมนั้นกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีลักษณะของทัศนคติการยอมรับและความตระหนักต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ที่คล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะในกลุ่มของพฤติกรรมเสี่ยงหลักต่างๆ เช่น พฤติกรรมเมาแล้วขับ พฤติกรรมขับรถหลังเสพยา การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นต้น การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ทั้งนี้พบว่ายังมีความแตกต่างกันในส่วนของพฤติกรรมปลีกย่อย เช่น การใช้ความเร็วที่โดยเฉลี่ยผู้ใช้รถใช้ถนนต่างถิ่นค่อนข้างจะใช้ความเร็วที่สูงกว่า หรือลักษณะของการขับขี่ การเปลี่ยนช่องทางกะทันหันของผู้ใช้รถต่างถิ่นที่อาจทำให้เกิดการกระทบกระทั่งกัน หรือเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากความแตกต่างกันของพฤติกรรมการขับขี่ โดยทัศนคติและการยอมรับก็จะคล้อยตามลักษณะการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างนั้นๆ เช่น ผู้ใช้รถจากบางพื้นที่เคยชินกับการขับรถค่อนข้างเร็ว ปรับเปลี่ยนช่องทางจราจรบ่อยก็จะรู้สึกยอมรับได้กับพฤติกรรมเหล่านี้ในขณะที่คนในท้องถิ่นอาจจะใช้ความเร็วต่ำกว่า ไม่นิยมเปลี่ยนช่องจราจรไปมาก็จะรู้สึกไม่ยอมรับกับพฤติกรรมขับขี่ของคนต่างถิ่น รวมถึงไม่คุ้นชินกับรูปแบบการขับขี่ก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

3) ความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ

ในส่วนของการวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ พบว่าในภาพรวมกลุ่มของนักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีความตระหนักถึงภัยและผลกระทบของพฤติกรรมเสี่ยงทั้งต่อตนเองและผู้อื่นมากกว่ากลุ่มของนักท่องเที่ยวไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวที่มาจากกลุ่มประเทศพัฒนาหรือเป็นประเทศที่ค่อนข้างมีวินัยจราจรสูง เช่น นักท่องเที่ยวจากญี่ปุ่น ยุโรปและสหรัฐอเมริกา ซึ่งอาจเป็นผล

สืบเนื่องจากการปลูกฝังทัศนคติด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยตั้งแต่เด็ก และสภาพสังคมที่ค่อนข้างเข้มแข็งในด้านของวินัยจราจร ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย หรือจิตสำนึกรักความปลอดภัยของประชาชน จึงทำให้มีความตระหนักถึงความรุนแรงของภัยที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยงนั้นๆ ในขณะที่กลุ่มของนักท่องเที่ยวไทยจะตระหนักถึงผลกระทบที่มีต่อตนเองเป็นหลัก ในขณะที่ความตระหนักถึงผลกระทบที่มีต่อผู้อื่นยังไม่มากนักจึงยังคงทำพฤติกรรมเสี่ยงในบางโอกาสหากมองว่าตนสามารถควบคุมได้หรือเป็นประโยชน์กับตน เช่น พฤติกรรมขับรถเร็ว การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ หรือการไม่คาดเข็มขัด ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นต้น แต่ทั้งนี้ข้อมูลผลการวิเคราะห์ชี้ให้เห็นว่า ในบางครั้งกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติก็มีการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงแม้จะตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นเช่นกัน ซึ่งน่าจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากคล้อยตามรูปแบบพฤติกรรมในพื้นที่ หรือการตรวจจับบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวดเท่ากับในต่างประเทศ ทำให้นักท่องเที่ยวบางส่วนใช้โอกาสนี้ในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงที่ไม่สามารถทำได้ในประเทศของตน

4.3 ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา

พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำการศึกษา มีความแตกต่างกันตามกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร และพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ส่วนกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ พฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ และพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเมื่อนำมาวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมต่างๆ จากการวิเคราะห์สองตัวแปร โดยแยกตามกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

4.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

1) พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา (52.2%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอรอบนอกมีพฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมาที่ (51.5%) สูงกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมือง
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พบว่า ส่วนใหญ่มีสาเหตุเนื่องมาจากมีความคิดที่ว่าขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล และสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤตกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พบว่า เป็นกลุ่มคนที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่แล้ว หรือดื่มแต่มีผู้อื่นมารับส่ง หรือดื่มแต่พักก่อนแล้วจึงขับรถ

2) พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองมีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย “ทุกครั้ง” (50.7%) สูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตอำเภอเมือง (28.8%)
- ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) มีแนวโน้มพฤติกรรมเสี่ยงที่สูงกว่าผู้ขับขี่ในช่วงอายุอื่น เนื่องจากมีสัดส่วนของการไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ (69.2%) สูงกว่า
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *สวม* หมวกนิรภัยขณะขับขี่ พบว่า ส่วนใหญ่ตระหนักถึงความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย แต่มีบางส่วนที่ยังเห็นความสำคัญเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกตำรวจจับ
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤตกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พบว่า เป็นกลุ่มคนที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่แล้ว หรือดื่มแต่มีผู้อื่นมารับส่ง หรือดื่มแต่พักก่อนแล้วจึงขับรถ

3) พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

- ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรในอัตราการที่ไม่สูงมากนัก แต่จากการสำรวจ พบว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรม เคย ขับขี่ย้อนศร (46.0%) สูงกว่าผู้ขับขี่ที่ในท้องที่
- ปัจจัยทางด้านอายุ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พบว่า มีสาเหตุมาจากการออกแบบถนนที่มีจุดกลับรถที่อยู่ไกล การขับขี่ย้อนศรทำได้สะดวกและลดระยะเวลาการเดินทาง และปริมาณจราจรที่น้อยในช่วงเวลากลางคืนเอื้ออำนวยต่อการขับขี่ย้อนศร
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พบว่า สาเหตุหลักเนื่องจากคำนึงถึงความปลอดภัย รวมถึงตระหนักถึงการเคารพปฏิบัติตามกฎหมายและการกระทำผิดกฎจราจร

4) พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยกลางคน (อายุ 30-50 ปี) และมีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น มีแนวโน้มในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่สูงขึ้น
- สำหรับในจังหวัดเชียงใหม่ ปัจจัยเชิงพื้นที่ไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *เคย* มีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า มีสาเหตุมาจากความเร่งรีบ ขับรถเข้าสู่ทางแยกด้วยความเร็วทำให้เบรคไม่ทัน และในบางครั้งเป็นช่วงเวลากลางคืนที่ปริมาณจราจรเบาบาง

- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พบว่า สาเหตุหลักเนื่องจากคำนึงถึงความปลอดภัย รวมถึงตระหนักถึงการเคารพปฏิบัติตามกฎหมายและการกระทำผิดกฎจราจร

4.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ใช้รถยนต์

1) พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา

- ในทำนองเดียวกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา (55.4%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พบว่า ส่วนใหญ่มีสาเหตุเนื่องมาจากมีความคิดที่ว่าขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล และสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤตกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พบว่า เป็นกลุ่มคนที่ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือดื่มแต่มีผู้อื่นมารับส่ง หรือดื่มแต่พักก่อนขับรถ

2) พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

- ผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด (68.2%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *เคย* มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด พบว่า ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากความเร่งรีบ สภาพการจราจรที่เอื้ออำนวย และมีความชำนาญในการขับขี่
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤตกรรมขับขี่ขณะมึนเมา พบว่า เป็นกลุ่มผู้ขับขี่ที่กลัวการเกิดอุบัติเหตุ ขับขี่ไม่ชำนาญ และครอบครัวคนใกล้ชิด แต่พบว่า มีส่วนน้อยมากที่ตระหนักถึงการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่

3) พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่

- ผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ (66.2%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พบว่า มีสาเหตุมาจากการออกแบบถนนที่มีจุดกลับรถที่อยู่ไกล การขับขี่ย้อนศรทำได้สะดวกและลดระยะเวลาการเดินทาง และปริมาณจราจรที่น้อยในช่วงเวลากลางคืนเอื้ออำนวยต่อการขับขี่ย้อนศร

- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ *ไม่เคย* มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พบว่า สาเหตุหลักเนื่องจากคำนึงถึงความปลอดภัย รวมถึงตระหนักถึงการเคารพปฏิบัติตามกฎหมายและการกระทำผิดกฎจราจร

4) พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

- ผู้ใช้รถยนต์ทุกประเภทมีแนวโน้มการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ใกล้เคียงกัน ไม่มีความแตกต่างในกลุ่มของอายุและพื้นที่
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทีมีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย พบว่า เป็นเพราะคาดเป็นปรกตินิสัย รู้สึกถึงความปลอดภัยเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย
- จากการสำรวจผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่คาดเข็มชัดนิรภัย พบว่า สาเหตุหลักเนื่องจากบางครั้งเป็นการเดินทางระยะใกล้ และรู้สึกอึดอัดเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย

4.4 ข้อมูลปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา

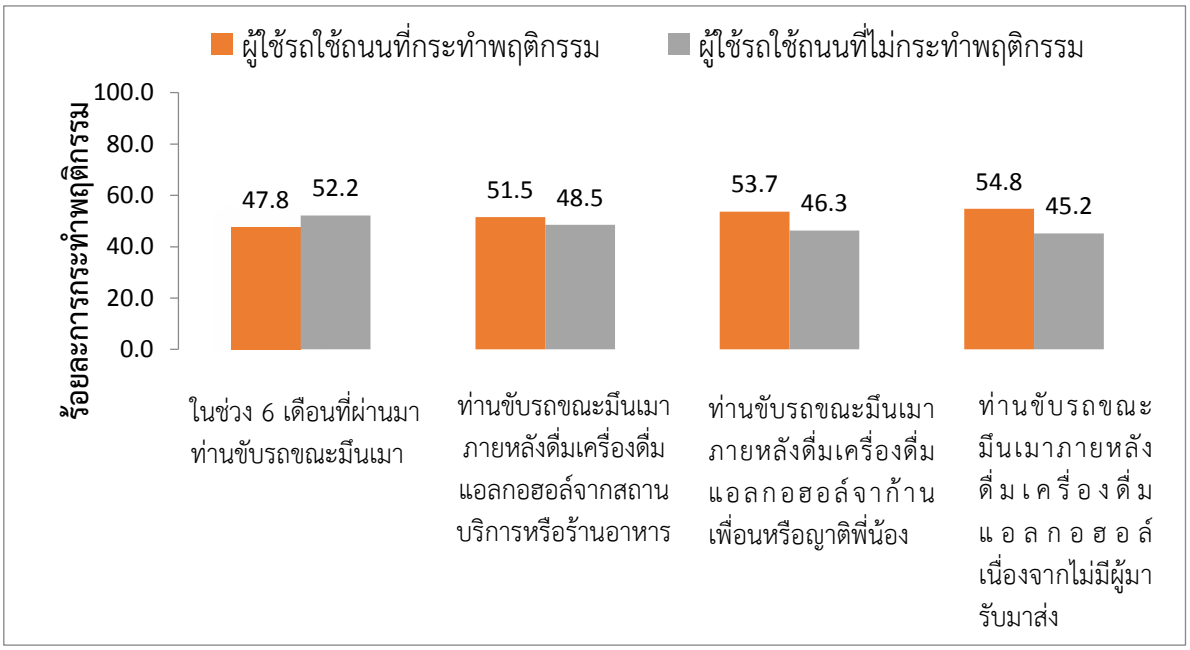
4.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทัศนคติเชิงจิตวิทยาที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยง

การวิเคราะห์ข้อมูลด้านทัศนคติเชิงจิตวิทยาต่อพฤติกรรมเสี่ยง แบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลตามกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ เพื่อหาทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยง ดังต่อไปนี้

1) กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

(1) พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา

ผลสำรวจพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมาของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ร้อยละ 47.8 มีพฤติกรรมขับรถในขณะมึนเมาในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา ในขณะที่ร้อยละ 52.2 ไม่เคยทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ ในส่วนของการขับรถขณะมึนเมาภายหลังจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 51.5 ไม่เคยทำพฤติกรรม ร้อยละ 48.5 เคยมีพฤติกรรมหลังจากกลับจากร้านอาหาร ในส่วนของพฤติกรรมหลังกลับจากบ้านเพื่อนและญาติพี่น้อง ร้อยละ 53.7 ไม่เคยทำพฤติกรรม ร้อยละ 46.3 เคยทำ และสุดท้ายร้อยละ 54.8 เคยมีพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมาเมื่อไม่มีคนมารับในขณะที่ร้อยละ 45.2 ไม่เคยมีพฤติกรรมนี้ ดัง**รูปที่ 4-7**



รูปที่ 4-7 การกระทำพฤติกรรมภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

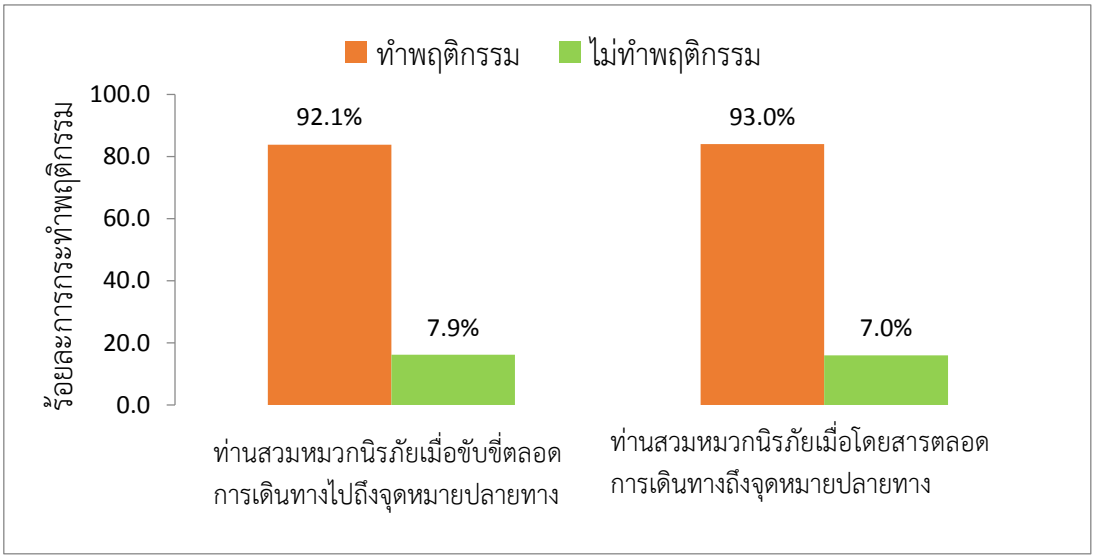
โดยผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 72.0 มีทัศนคติที่ว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าเมาแล้วขับไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 72.5 และร้อยละ 78.4 คิดว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่น นอกจากนี้ร้อยละ 56.1 ไม่เชื่อว่าทักษะการขับขี่ที่ชำนาญจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมขับขี่รถในขณะมึนเมาได้ ในขณะที่ร้อยละ 22.7 คิดว่าทักษะการขับขี่ที่ชำนาญจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมขับขี่รถในขณะมึนเมา

ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 70.9 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรขับรถในขณะมึนเมา รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 59.4 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมขับรถในขณะมึนเมา ในขณะที่ร้อยละ 23.8 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 16.8 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 60.9 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมาแล้วขับและยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมเมาแล้วขับที่ร้อยละ 56.5

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.0 ไม่คิดว่าจะมีความชำนาญเพียงพอในการควบคุมรถในขณะมึนเมา และร้อยละ 46.5 จะไม่ขับรถในขณะมึนเมาแม้จะไม่มีรถรับ-ส่งก็ตาม โดยร้อยละ 47.6 จะเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในกรณีที่คิดว่ามีปริมาณแอลกอฮอลล์เกินกว่าที่กำหนด (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-13**)

(2) พฤติกรรมขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย

ผลสำรวจพฤติกรรมการขับรถไม่สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างพบว่า กลุ่มตัวอย่าง จะสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาเมื่อเป็นคนขับและเป็นผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 92.1 และ 93.0 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 7.9 ที่จะไม่สวมหมวกในขณะที่เป็นคนขับ และร้อยละ 7.0 เมื่อเป็นผู้โดยสาร ดังแสดงใน**รูปที่ 4-8**



รูปที่ 4-8 การกระทำพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย

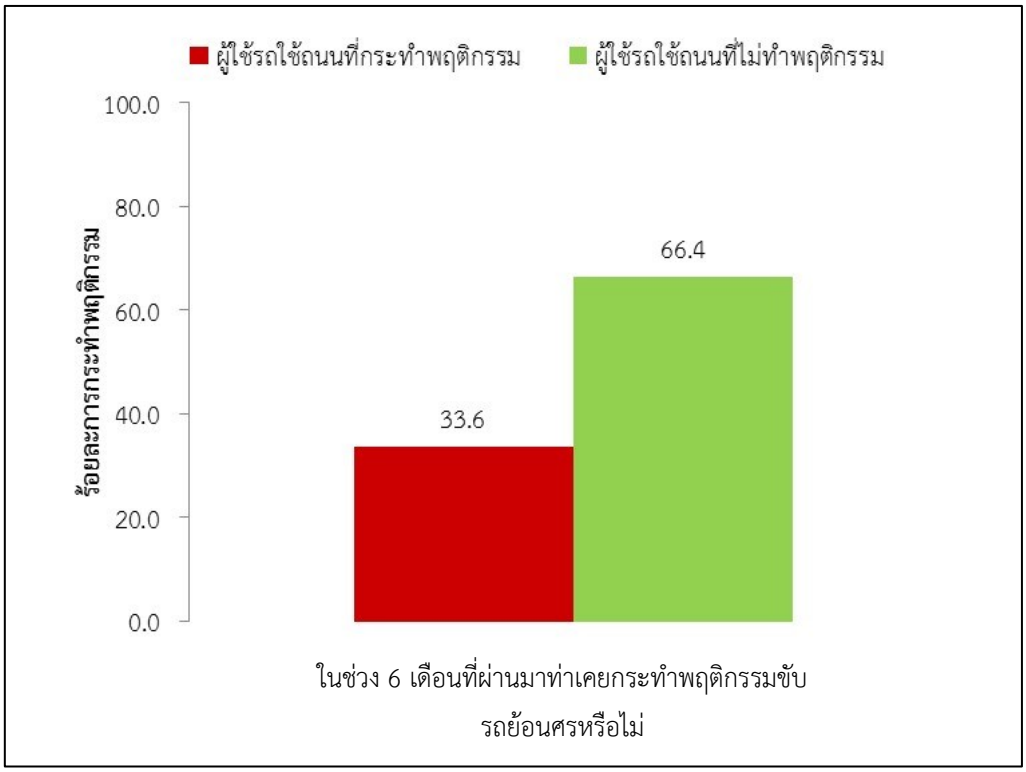
ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 74.4 เห็นด้วยว่าหมวกนิรภัยมีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ 76.0 ยังคิดว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติเช่นเดียวกันกับตน โดยร้อยละ 78.4 เชื่อว่าผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย อีกทั้งร้อยละ 52.7 ยังเชื่อว่าแม้จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังก็ยังจำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยอยู่ดี

ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 73.1 คิดว่าควรจะสวมหมวกนิรภัย และเพื่อนสนิทของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 52.2 ก็มีแนวคิดเช่นเดียวกัน อีกทั้งยังเชื่ออีกว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ที่ร้อยละ 56.8 นอกจากนี้ยังเห็นด้วยว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยที่ร้อยละ 59.2

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.9 จะสวมหมวกนิรภัย แม้ผู้อื่นไม่สวม ร้อยละ 22.5 คิดว่าตนมีความชำนาญเพียงพอหากต้องขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย และ ร้อยละ 26.9 คิดว่าจะสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้หากไม่สวมหมวกนิรภัย (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-14**)

(3) พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

ผลสำรวจพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศรของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มและร้อยละ 66.4 ไม่มีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร ในขณะที่ร้อยละ 33.6 ยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมขับรถย้อนศร **ดังรูปที่ 4-9**



รูปที่ 4-9 การกระทำพฤติกรรมขับรถย้อนศร

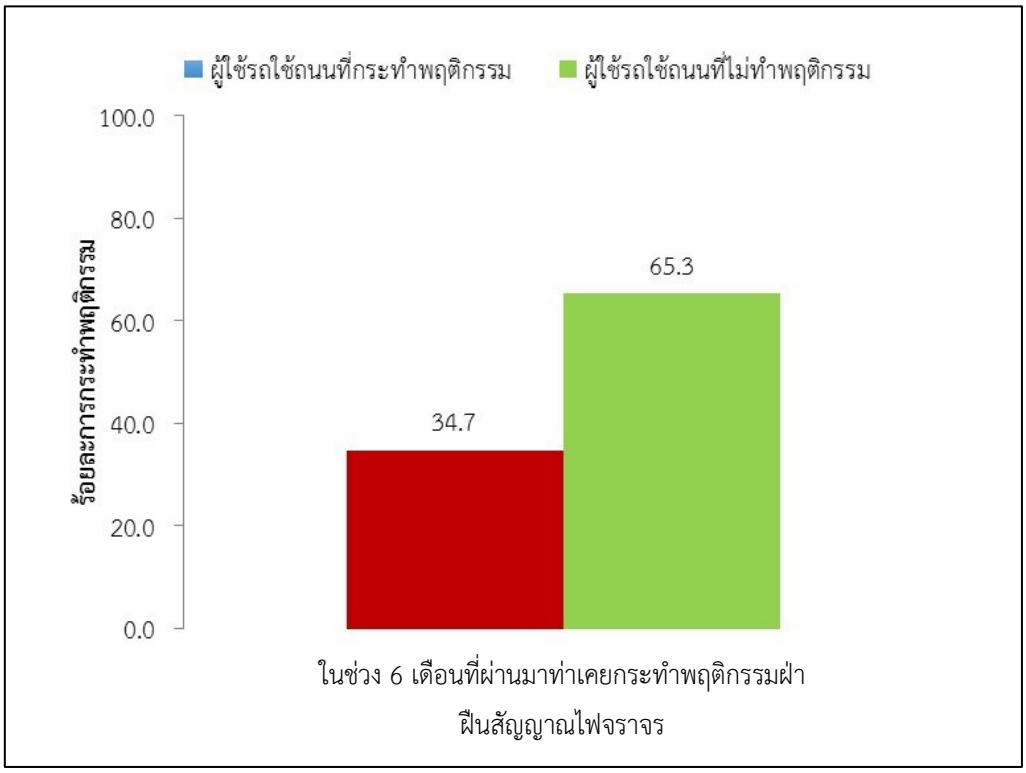
ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 75.9 เชื่อว่าพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าขับขี่ย้อนศรไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 75.2 และรับทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่นที่ร้อยละ 79.7 แต่ทั้งนี้มีความแตกต่างกันในเรื่องของความชำนาญในการขับขี่กับพฤติกรรมขับย้อนศร โดยร้อยละ 19.9 เห็นว่าความชำนาญน่าจะส่งเสริมให้ขับรถเร็วขึ้น ในขณะที่ร้อยละ 60.9 ไม่เห็นด้วยกับแนวคิดนี้ และร้อยละ 19.2 รู้สึกเฉยๆ กับแนวคิดนี้

ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 71.2 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรขับรถย้อนศร รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.9 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมขับรถย้อนศร ในขณะที่ร้อยละ 19.2 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 15.9 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.7 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมขับรถย้อนศรที่ร้อยละ 53.9

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.2 ไม่คิดว่าจะมีความชำนาญเพียงพอ หากต้องขับรถย้อนศร แต่ทั้งนี้หากมีธุระเร่งด่วน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 20.9 ยอมรับว่าจะขับรถย้อนศรเพื่อให้ถึงจุดหมายเร็วขึ้น ในขณะที่ร้อยละ 54.8 ไม่ทำแม้ว่าจะมีธุระเร่งด่วนก็ตาม นอกจากนี้ร้อยละ 23.2 เชื่อว่าอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีผู้คนขับขี่ย้อนศรจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมเลียนแบบ ในขณะที่ร้อยละ 51.1 ไม่เห็นด้วย (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-15**)

(4) พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ผลสำรวจพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ในช่วง 6เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.7 ยอมรับว่าเคยมีพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในขณะที่ร้อยละ 65.3 ไม่เคยทำพฤติกรรม ดัง**รูปที่ 4-10**



รูปที่ 4-10 การกระทำพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

โดยผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 77.3 มีทัศนคติที่ว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่ผิดไม่ควรกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 76.6 และร้อยละ 78.8 คิดว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่น นอกจากนี้ร้อยละ 62.9 ไม่เชื่อว่าทักษะการขับขี่ที่ชำนาญจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้ ในขณะที่ร้อยละ 17.9 เชื่อว่ามีผล

ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 74.0 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.7 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมขับรถย้อนศร ในขณะที่ร้อยละ 23.6 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 20.7 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.5 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ร้อยละ 56.3

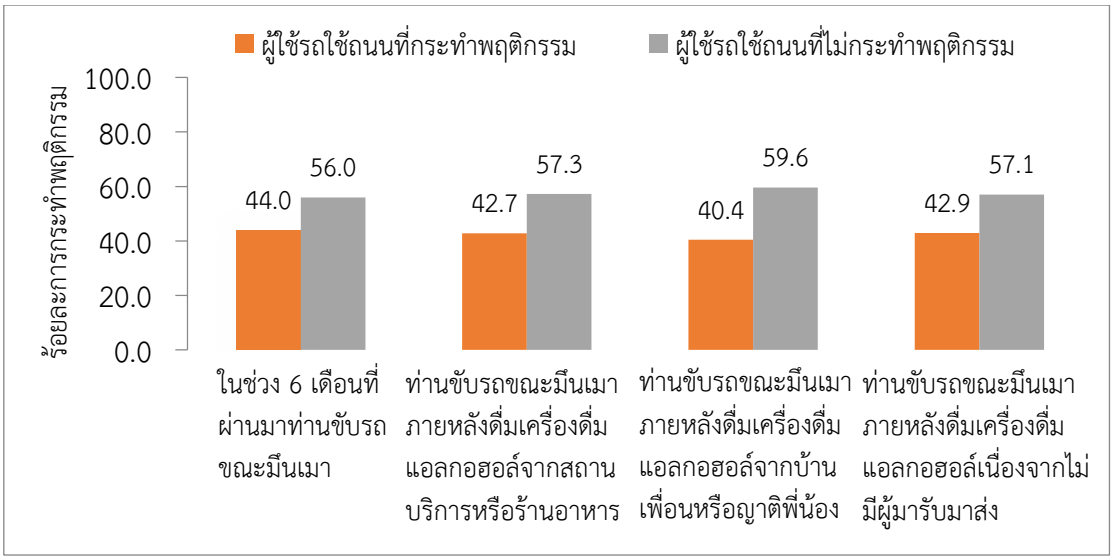
ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 51.1 ไม่คิดว่าจะมีความชำนาญเพียงพอ หากต้องฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร นอกจากนี้ร้อยละ 65.6 จะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณหากเห็นสัญญาณไฟเหลืองและไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแม้จะมีผู้อื่นกระทำที่ร้อยละ 65.3 กลุ่มตัวอย่าง และถึงแม้จะดื่มเครื่องดื่ม

แอลกอฮอลล์ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53 ก็ยังยืนยันว่าจะไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-16**)

2) กลุ่มผู้ใช้รถยนต์

(1) พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา

ผลสำรวจพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมาของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ร้อยละ 44.0 มีพฤติกรรมขับรถในขณะมึนเมาในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา ในขณะที่ร้อยละ 56.0 ไม่เคยทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ ในส่วนของการขับรถขณะมึนเมาภายหลังจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 57.3 ไม่เคยทำพฤติกรรม ร้อยละ 42.7 เคยมีพฤติกรรมหลังจากกลับจากร้านอาหาร ในส่วนของพฤติกรรมหลังกลับจากบ้านเพื่อนและญาติพี่น้อง ร้อยละ 59.6 ไม่เคยทำพฤติกรรม ร้อยละ 40.4 เคยทำ และสุดท้ายร้อยละ 42.9 เคยมีพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมาเมื่อไม่มีคนมารับในขณะที่ร้อยละ 57.1 ไม่เคยมีพฤติกรรมนี้ ดัง**รูปที่ 4-11**



รูปที่ 4-11 การกระทำพฤติกรรมภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

โดยผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 89.9 มีทัศนคติที่ว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าเมาแล้วขับไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 9.01 และร้อยละ 94.0 คิดว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่น นอกจากนี้ร้อยละ ไม่เชื่อว่า 8.21ทักษะการขับขี่ที่ชำนาญจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมขับขี่รถในขณะมึนเมาได้ ในขณะที่ร้อยละ 21.4 คิดว่าทักษะการขับขี่ที่ชำนาญจะช่วยส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถในขณะมึนเมา

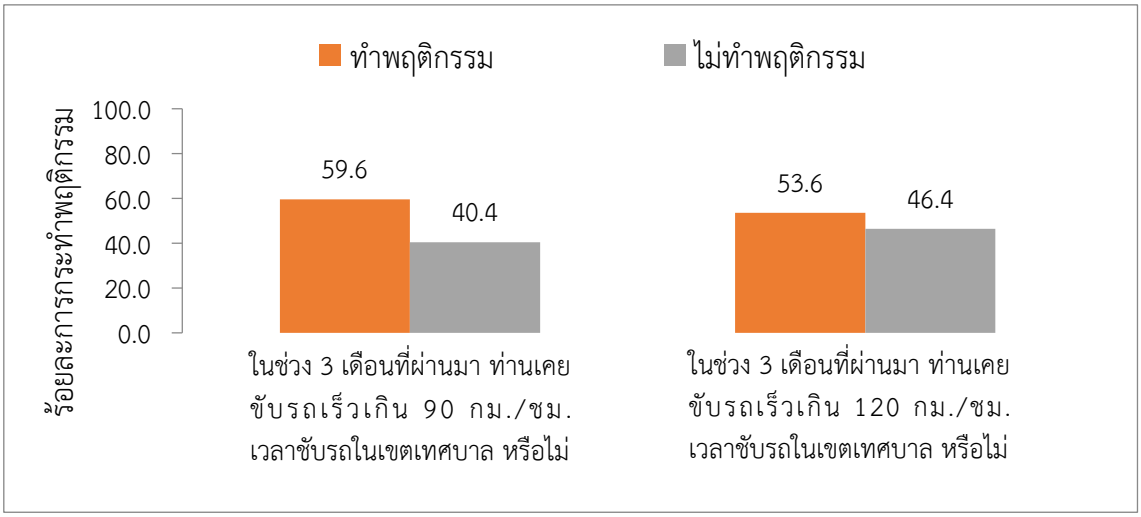
ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 91.3 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรขับรถในขณะมึนเมา รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 45.9 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมขับรถในขณะมึนเมา ในขณะที่ร้อยละ 32.5 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 21.6 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 52.8 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเมา

แล้วขับและยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมเมาแล้วขับที่ร้อยละ 42.5

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 64.3 ไม่คิดว่าจะมีความชำนาญเพียงพอในการควบคุมรถในขณะมึนเมา และร้อยละ 55.6 จะไม่ขับรถในขณะมึนเมาแม้จะไม่มีรถรับ-ส่งก็ตาม โดยร้อยละ 64.3 จะเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในกรณีที่คิดว่ามีปริมาณแอลกอฮอลล์เกินกว่าที่กำหนด (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-17**)

(2) พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ผลสำรวจพฤติกรรมขับรถรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนดของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 59.6 ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดในเขตเทศบาล และร้อยละ 53.6 ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนดในพื้นที่นอกเขตเทศบาล ในขณะที่ร้อยละ 40.4 และ 46.4 ไม่เคยมีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกำหนดในพื้นที่เขตเทศบาลและนอกพื้นที่เขตเทศบาล ตามลำดับ **ดังรูปที่ 4-12**



รูปที่ 4-12 การกระทำพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 88.0 เชื่อว่าพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 87 4.และรับทราบถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุที่มากขึ้นจากการขับรถเร็วที่ร้อยละ 93.4 แต่ทั้งนี้มีความแตกต่างกันในเรื่องของความชำนาญในการขับขี่กับพฤติกรรมขับรถเร็วที่ ร้อยละ 29.1 เห็นว่าความชำนาญน่าจะเป็นสาเหตุให้ขับรถเร็วขึ้น ในขณะที่ร้อยละ 51.8 ไม่เห็นด้วยกับแนวคิดนี้ และร้อยละ 19.2 รู้สึกเฉยๆ กับแนวคิดนี้

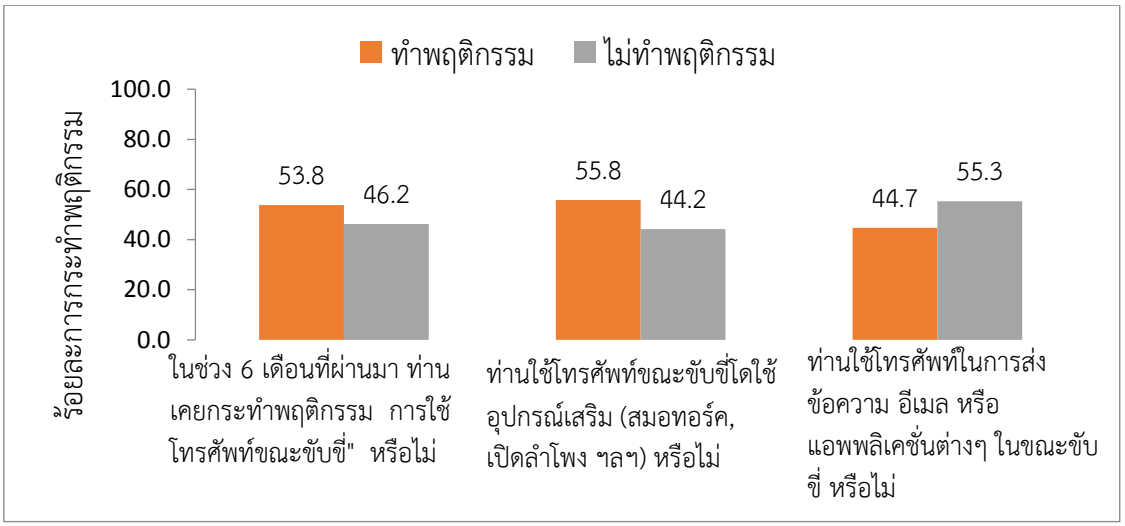
ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 90.4 มีทัศนคติที่ว่าไม่ควรขับรถเกินที่กฎหมายกำหนด รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 45.9 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมขับรถเร็ว ในขณะที่ร้อยละ 33.1 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 20.9 ยอมรับได้กับพฤติกรรมนี้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 73.3 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและ

ยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมขับรถเร็วที่ร้อยละ 67.4

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 24.4 คิดว่าสภาวะแวดล้อมที่มีผู้คนขับรถเร็วจะเป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมการขับรถเร็ว ในขณะที่ร้อยละ 47.3 ไม่เห็นด้วยกับแนวคิดนี้ แต่ทั้งนี้หากมีธุระเร่งด่วน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 37.2 ยอมรับว่าจะขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด ในขณะที่ร้อยละ 47.3 ไม่ทำแม้ว่าจะมีธุระเร่งด่วนก็ตาม นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างบางส่วน (ร้อยละ 11.4) ขับรถเร็วเพราะชอบความท้าทายหรือแข่งกับรถอื่นบนถนน และร้อยละ 19.2 ขับรถเร็วเป็นปกติอยู่แล้ว (รายละเอียดดัง **ตารางผนวกที่ ฉ-18**)

(3) พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่

ผลสำรวจพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างพบว่า ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 53.8 เคยกระทำพฤติกรรมใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ในขณะที่ร้อยละ 46.2 ไม่เคยทำพฤติกรรมเลย ซึ่งเมื่อลงรายละเอียดถึงการใช้อุปกรณ์เสริมในขณะขับรถ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 55.8 เลือกใช้อุปกรณ์เสริมในขณะที่ร้อยละ 44.2 ไม่เคยใช้เลย นอกจากนี้ร้อยละ 44.7 ยอมรับว่ามีการใช้โทรศัพท์ในการส่งข้อความ อีเมล หรือแอพพลิเคชั่นต่างๆ ในขณะขับขี่ โดยที่ร้อยละ 55.3 ไม่เคยใช้ **ดังรูปที่ 4-13**



รูปที่ 4-13 การกระทำพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

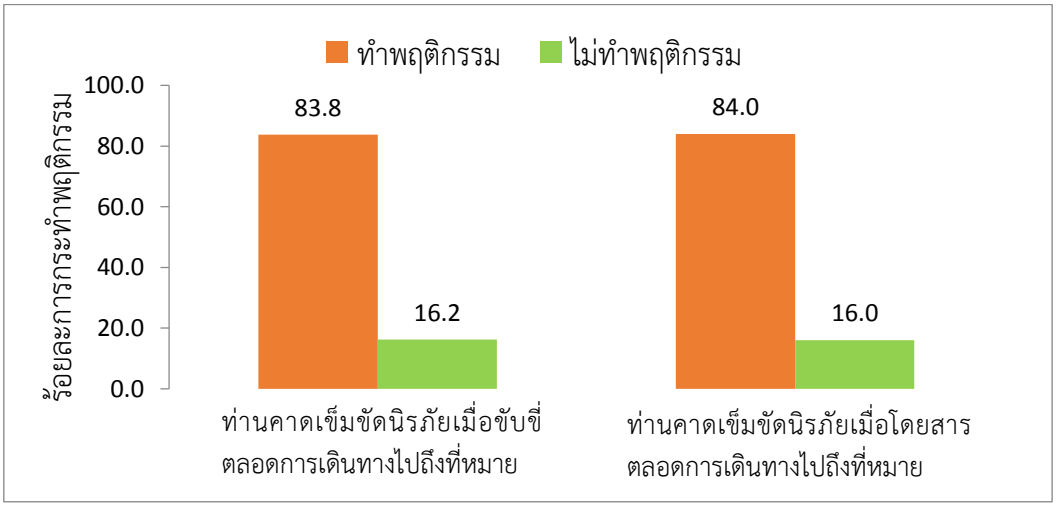
ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 94.0 เชื่อว่าพฤติกรรมใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ และยังเห็นด้วยว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติที่คิดว่าการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ไม่พึงกระทำเช่นกัน ที่ร้อยละ 94.5 นอกจากนี้ร้อยละ 91.4 ยังเชื่อว่าการโทรศัพท์ขณะขับขี่อาจส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน ในส่วนของความชำนาญในการขับขี่กับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ โดยร้อยละ 24.4 เห็นว่าหากมีความชำนาญก็น่าจะสามารถใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ได้ ในขณะที่ร้อยละ 50.2 ไม่เห็นด้วยกับการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ แม้ว่าผู้ขับขี่จะมีความชำนาญก็ตาม

ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 82.1 เห็นว่าไม่ควรใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ รวมไปถึงกลุ่มเพื่อนสนิทและผู้คนรอบข้างของกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 20.9 ที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมนี้ ในขณะที่ร้อยละ 35.9 รู้สึกเฉยๆ และร้อยละ 43.2 ยอมรับได้ นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 72.7 เชื่อว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและยังเชื่ออีกว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงโทษที่ตามมาจากพฤติกรรมโทรศัพท์ขณะขับขี่ที่ร้อยละ 72.7

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 22.0 เห็นว่าการใช้โทรศัพท์ในช่วงสั้นๆ 1-2 วินาที ไม่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่ร้อยละ 51.9 ไม่เห็นด้วย โดยร้อยละ 67.9 เลือกที่จะปฏิเสธไม่รับสายในขณะขับรถ ในขณะที่ร้อยละ 8.0 จะยังคงรับสายแม้จะขับรถอยู่ก็ตาม (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-19**)

(4) พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย

ผลสำรวจพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างพบว่า กลุ่มตัวอย่าง จะคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาเมื่อเป็นคนขับและเป็นผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 83.8 และ 84.0 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 16.2 ที่จะไม่คาดเข็มขัดในขณะที่เป็นคนขับ และร้อยละ 16.0 เมื่อเป็นผู้โดยสาร ดังแสดงใน**รูปที่ 4-14**



รูปที่ 4-14 การกระทำพฤติกรรมคาดเข็มขัดนิรภัย

ผลการสำรวจในด้านทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมพบว่า ร้อยละ 95.9 เห็นด้วยว่าเข็มขัดนิรภัยมีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ 96.6 ยังคิดว่าผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ก็มีทัศนคติเช่นเดียวกักับตน โดยร้อยละ 90.8 รู้สึกดีหากคาดเข็มขัดนิรภัย และร้อยละ 56.2 เห็นว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร

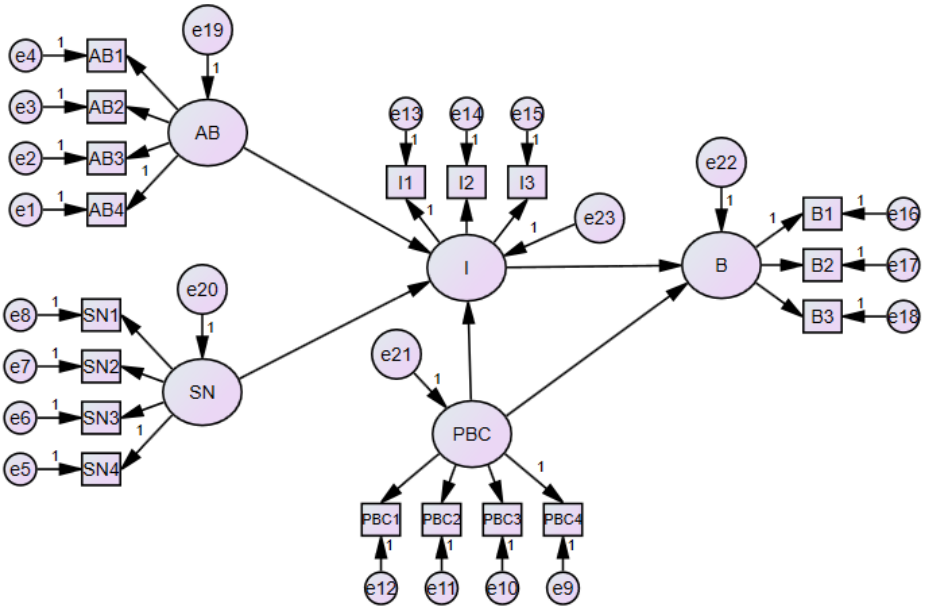
ในส่วนของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง ร้อยละ 87.4 เห็นว่าครอบครัวและเพื่อนสนิทของกลุ่มตัวอย่างคิดว่าควรจะคาดเข็มขัดนิรภัย และกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 76.7 ยังเชื่ออีกว่าบทลงโทษทางกฎหมายจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม นอกจากนี้ยังเห็นด้วยว่าว่าการรณรงค์ประชาสัมพันธ์มีผลต่อการตระหนักถึงประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยที่ร้อยละ 69.9 ในส่วนของพฤติกรรมของครอบครัวและคนใกล้ชิด กลุ่มตัวอย่างร้อย

ละ 23.8 ระบุว่าครอบครัวและคนใกล้ชิดของตนไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเวลาเดินทาง ในขณะที่ร้อยละ 44.6 คาดเข็มขัดนิรภัยเวลาเดินทาง

ในด้านการรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 76.4 จะคาดเข็มขัดนิรภัย แม้ผู้โดยสารคนอื่นไม่คาด ร้อยละ 60.4 จะคาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะเวลาโดยสารด้านหน้า ร้อยละ 34.4 จะคาดเฉพาะเมื่อรู้สึกไม่ปลอดภัยและร้อยละ 54.7 คาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (รายละเอียดดัง**ตารางผนวกที่ ฉ-20**)

4.4.2 การพัฒนาโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง

การศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่ ได้อาศัยการวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง โดยจำแนกพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งทำการวิเคราะห์ผลตามกรอบแนวคิดทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ซึ่งมีตัวแปรสาเหตุที่ส่งผลต่อเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) จำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ ทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรม (AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และตัวแปรที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรม (B) จำนวน 2 ตัวแปร ได้แก่ ตัวแปรเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) ซึ่งวิเคราะห์ได้จากปัจจัย 3 ปัจจัยที่กล่าวข้างต้น และปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) โดยรายละเอียดความสัมพันธ์ของแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ดังแสดงใน**รูปที่ 4-15** และสามารถแบ่งพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ตามกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ใช้รถยนต์ ดังนี้



รูปที่ 4-15 โมเดลเชิงสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง

1) กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์

จากกระบวนการวิเคราะห์โมเดลเชิงสาเหตุ (Structural Equation Models) เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรม (AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และตัวแปรเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4-3** โดยค่าความสัมพันธ์แสดงในรูปค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางของตัวแปร ดังแสดงใน**ตารางที่ 4-4**

ตารางที่ 4-3 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (I)

ปัจจัยสาเหตุ / พฤติกรรม	ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในสมการโครงสร้าง		
	ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB)	การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN)	การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)
พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา	0.09	0.11	0.20
พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย	0.69	0.07	0.04
พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร	0.42	0.03	0.09
พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	0.43	0.03	0.08

ตารางที่ 4-4 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม (B)

พฤติกรรม	ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในสมการโครงสร้าง	
	การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)	ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)
พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา	0.49	0.03
พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย	0.50	0.16
พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร	0.14	0.67
พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	0.13	0.68

จากผลการวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุใน**ตารางที่ 4-3** และ**ตารางที่ 4-4** พบว่าแบบจำลองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ของพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องของแบบจำลองพบว่ามีความสอดคล้องผ่านเกณฑ์ที่กำหนด ได้แก่ ค่า Chi-square/df อยู่ระหว่าง 2 และ3, ค่า GFI ต้องมีค่าไม่เกิน 1, ค่า CFI ต้องมีค่าไม่เกิน 1, ค่า SRMR ต้องมีค่าไม่เกิน 0.05, และ ค่า RMSEA ต้องมีค่าไม่เกิน 0.08 ซึ่งมีค่าผ่านเกณฑ์แนะนำตาม Hair (2010)

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา คือ การรับรู้ความสามารถใน

การควบคุมพฤติกรรม (PBC) รองลงมาปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) และปัจจัยทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย คือ ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) รองลงมาปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) และปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร คือ ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) รองลงมาปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) ส่งผลให้ปัจจัยเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร คือ ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) รองลงมาปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

2) กลุ่มผู้ใช้รถยนต์

จากกระบวนการวิเคราะห์โมเดลเชิงสาเหตุ (Structural Equation Models) เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรม (AB), การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) ที่มีอิทธิพลต่อการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4-5** โดยค่าความสัมพันธ์แสดงในรูปค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางของตัวแปร ดังแสดงใน**ตารางที่ 4-6**

ตารางที่ 4-5 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจแสดงพฤติกรรม (I)

ปัจจัยสาเหตุ / พฤติกรรม	ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในสมการโครงสร้าง		
	ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB)	การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN)	การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)
พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา	0.05	0.02	0.22
พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	0.09	0.02	0.19
พฤติกรรมการขับรถเร็ว	0.65	0.05	0.07
พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	0.10	0.02	0.30

ตารางที่ 4-6 ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางภายในสมการโครงสร้างที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม (B)

พฤติกรรม	ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในสมการโครงสร้าง	
	การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC)	ความตั้งใจเชิงพฤติกรรม (I)
พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา	0.50	0.03
พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	0.05	0.13
พฤติกรรมการขับรถเร็ว	0.07	0.31
พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	0.38	0.31

จากผลการวิเคราะห์โครงสร้างความสัมพันธ์เชิงสาเหตุใน**ตารางที่ 4-5** และ**ตารางที่ 4-6** พบว่าแบบจำลองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ของพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ค่าความสอดคล้องของแบบจำลองพบว่ามีความสอดคล้องผ่านเกณฑ์ที่กำหนด ได้แก่ ค่า Chi-square/df อยู่ระหว่าง 2 และ3, ค่า GFI ต้องมีค่าไม่เกิน 1, ค่า CFI ต้องมีค่าไม่เกิน 1, ค่า SRMR ต้องมีค่าไม่เกิน 0.05, และ ค่า RMSEA ต้องมีค่าไม่เกิน 0.08 ซึ่งมีค่าผ่านเกณฑ์แนะนำตาม Hair (2010)

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา คือ การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) รองลงมาปัจจัยทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) และปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คือ การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) รองลงมาปัจจัยทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) และปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด คือ ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB) รองลงมาปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) และปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยเจตนาในการแสดงพฤติกรรม (I) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ จากค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางภายในโมเดลเชิงสาเหตุ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อความตั้งใจกระทำพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ คือ การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) รองลงมาปัจจัยทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม (AB)

และปัจจัยการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (SN) ตามลำดับ ส่งผลให้ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (PBC) เป็นปัจจัยที่ส่งต่อให้เกิดพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

โดยสรุปของการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่นั้น พฤติกรรมเสี่ยงในแต่ละพฤติกรรมที่แสดงออกมาในการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา มีต้นต่อสาเหตุมาจากปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา

- พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วของผู้ใช้รถยนต์ เกิดจากทัศนคติความเชื่อของผู้ขับขี่และการยอมรับของสังคมที่ยังเชื่อว่าพฤติกรรมเหล่านี้เอื้อต่อประโยชน์มากกว่าให้โทษแก่ผู้ขับขี่
- พฤติกรรมการขับขี่ภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ และพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เกิดจากผู้ขับขี่สามารถประเมินถึงความสามารถของตนเองในการควบคุมสถานการณ์เสี่ยงเหล่านี้ ผู้ขับขี่เข้าใจว่าตนเองสามารถกระทำพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้หากอยู่ในสถานการณ์ที่ต้องกระทำ
- พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร และพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เกิดจากความตั้งใจของผู้ขับขี่ที่จะกระทำพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ ผู้ขับขี่เลือกที่จะแสดงพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้อยู่เป็นนิจ

ดังนั้น เพื่อให้เกิดมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง แนวทางมาตรการและยุทธศาสตร์ที่จะนำมาใช้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนให้น้อยลงย่อมจะแตกต่างกัน ซึ่งจะนำเสนอในหัวข้อต่อไป

บทที่ 5
แนวทางการนำผลไปปฏิบัติใช้

5.1 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการศึกษา

เพื่อเผยแพร่และขยายผลองค์ความรู้ที่ได้จากโครงการการศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนนสู่การนำไปปฏิบัติใช้ คณะผู้วิจัยได้นำผลการศึกษาและผลการวิเคราะห์ข้อมูลวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนพื้นที่ศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ เข้าร่วมเสนอในวาระการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ ณ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ในวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ.2559 ผ่านการประสานความร่วมมือกับหัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงใหม่ โดยได้นำเสนอและประชาสัมพันธ์โครงการและผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ให้แก่หน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งประกอบด้วยหน่วงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ อาทิเช่น

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่
- ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
- สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
- สำนักงานทางหลวง
- สำนักงานทางหลวงชนบท
- องค์การบริหารส่วนจังหวัด
- สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่
- สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่
- ฯลฯ

ซึ่งแต่ละหน่วยงานถูกจัดแบ่งให้ดูแลรับผิดชอบในงานยุทธศาสตร์ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มยุทธศาสตร์ 5E ที่แตกต่างกัน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ ดังแสดงใน**รูปที่ 5-1**

ในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้นำเสนอที่มาโครงการและผลการศึกษาของโครงการวิจัย ตลอดจนประชาสัมพันธ์แนวคิดการศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้เป็นแนวทางสนับสนุนการทำงานและเสนอแนวทางมาตรการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งในรายละเอียดการนำเสนอประกอบด้วย รูปแบบงานนำเสนอข้อมูล และเอกสารประกอบการนำเสนอพร้อมทั้งแผ่นพับรายละเอียดโครงการ ดังแสดงตัวอย่างใน**รูปที่ 5-2** โดยแผ่นพับมีรายละเอียดดังแสดงใน**ภาคผนวก ช**



รูปที่ 5-1 การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่



รูปที่ 5-2 เอกสารประกอบการนำเสนอและแผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ

ทั้งนี้ เนื้อหาการนำเสนอประกอบด้วย หลักการและแนวคิดการศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ผลการเปรียบเทียบวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเด็นปัญหาความปลอดภัยทางถนนแบ่งตามกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนตามกลุ่มประชากรในเขตเมือง นอกเขตเมือง และนักท่องเที่ยว และผลการวิเคราะห์มูลเหตุปัจจัยเชิงจิตวิทยา อันได้แก่ ปัจจัยทัศนคติต่อการกระทำพฤติกรรมและการคล้อยตามบรรทัดฐานทางสังคม ปัจจัยการรับรู้ถึงความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม และปัจจัยเจตนาความตั้งใจ ที่นำไปสู่การแสดงพฤติกรรมเสี่ยง

ในการขับขี่ต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย พฤติกรรมการขับรถขณะมึนเมา พฤติกรรมการใช้ความเร็วในการขับขี่ พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย

ผลตอบรับที่ได้จากแต่ละหน่วยงานนั้น ผู้เข้าร่วมประชุมมีความสนใจและเล็งเห็นความสำคัญในตัวบริบทของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ รวมไปถึงประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย อันได้แก่ ประเด็นสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ประเด็นความมีวินัยในการขับขี่ และประเด็นความมีน้ำใจ ของผู้ใช้รถใช้ถนนในสังคมจังหวัดเชียงใหม่ โดยแต่ละหน่วยงานเห็นพ้องที่จะให้ความร่วมมือช่วยกันให้ส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ดีในจังหวัดเชียงใหม่ พร้อมกระนั้นต้องการให้จังหวัดเชียงใหม่มีแนวทางมาตรการที่สามารถลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือเทศกาลสงกรานต์ที่มีการเดินทางของคนต่างถิ่นฐานและนักท่องเที่ยวจำนวนมากเข้ามาในเมืองเชียงใหม่ โดยบรรยากาศในการนำเสนอผลงาน ดังใน**รูปที่ 5-3**



รูปที่ 5-3 บรรยากาศการนำเสนอข้อมูลโครงการ

5.2 แผนการดำเนินงานด้านพฤติกรรมเสี่ยงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานภาครัฐได้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักในการดำเนินงาน โดยได้วางยุทธศาสตร์หลักในการทำงานไว้ทั้งสิ้น 5 ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ (Education) ยุทธศาสตร์การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน EMS (Emergency Medical Service System) และ ยุทธศาสตร์การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information) ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ได้มอบหมายให้หน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ที่รับผิดชอบในแต่ละด้านนำแผนยุทธศาสตร์หลักที่วางไว้ไปสร้างเป็นแผนปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในทางปฏิบัติต่อไป

คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการต่อยอดผลของโครงการศึกษาเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและเสนอแนะแนวทางในการจัดทำมาตรการอำนวยความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ใช้รถยนต์ โดยแยกรายละเอียดตามแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

เป็นหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายจราจรต่อผู้กระทำความผิดและพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดได้มีมาตรการตรวจจับผู้กระทำความผิดที่เข้มข้นและครอบคลุมพื้นที่ทั่วจังหวัดอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดช่องว่างในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ ซึ่งมีแนวทางมาตรการในการการเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษให้มากยิ่งขึ้นเพื่อป้องปรามไม่ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำพฤติกรรมเสี่ยง โดยแผนงานหลักจะเน้นหนักใน 3 ด้าน อันได้แก่

- ด้านการกวดขันตั้งด่านจุดสกัด เพื่อจับปรับผู้ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจร
- ด้านการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน และ
- ด้านการบูรณาการความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานภาคส่วนต่างๆ เพื่อดำเนินการแผนงานด้านความปลอดภัย

โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่ทางตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ให้ความสำคัญเป็นพิเศษ ได้แก่ 4 พฤติกรรมซึ่งถือเป็นมูลเหตุหลักแห่งการเกิดอุบัติเหตุและเกี่ยวข้องโดยตรงกับความรุนแรงต่อชีวิตและทรัพย์สินหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ได้แก่ พฤติกรรมเมาแล้วขับ พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งทางตำรวจภูธรฯ ได้ดำเนินการตั้งด่านจุดสกัดในพื้นที่เสี่ยงทั้งในเขตเมืองและนอกเขตเมืองตามสถานที่สำคัญต่างๆ อาทิเช่น บริเวณย่านสถานศึกษา ย่านสถานบันเทิง เพื่อป้องปรามและจับกุมผู้กระทำผิด นอกจากนี้ยังได้ทำการตั้งจุดตรวจเฉพาะกิจในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง ลดโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และเสริมสร้างการขับขี่ให้ปลอดภัยอีกด้วย (**รูปที่ 5-4** ถึง**รูปที่ 5-5**) ซึ่งทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับคำขวัญในการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 “ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจรร่วมกัน”



รูปที่ 5-4 จุดบูรณาการอำนวยความสะดวกการจราจร และรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน

ที่มา : ฝ่ายประชาสัมพันธ์ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่



รูปที่ 5-5 จุดตรวจร่วมบูรณาการ รณรงค์ลดอุบัติภัยทางถนนเพื่อให้บริการประชาชน ช่วงเทศกาลปีใหม่

ที่มา : ฝ่ายประชาสัมพันธ์ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

นอกจากนั้น ตำรวจภูธรจังหวัดยังเสนอมาตรการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ในการตรวจจับพฤติกรรมขับขี่ย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ซึ่งในปัจจุบันทำการตรวจจับผู้กระทำผิดได้ยาก ทำให้มีจำนวนผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนค่อนข้างสูง โดยเสนอแนวคิดมาตรการร่วมกับเทศบาลนครเชียงใหม่และตำรวจท่องเที่ยวในการนำเอาเทคโนโลยี CCTV มาใช้ในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร โดยเมื่อระบบพบผู้กระทำความผิด จะทำการแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ใกล้เคียงเพื่อทำการจับปรับต่อไป (**รูปที่ 5-6**)



รูปที่ 5-6 เจ้าหน้าที่ตำรวจประชาสัมพันธ์การใช้กล้อง CCTV ที่ติดตั้งไว้บริเวณทางแยกในตัวเมืองเชียงใหม่ ตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าสัญญาณไฟจราจร

ที่มา : http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9530000023105

2) สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

หน่วยงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่เป็นหน่วยงานหลักในด้านการตรวจตราและแสวงหาแนวทางในการปิดโอกาสที่จะให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีโอกาสทำพฤติกรรมเสี่ยง โดยจะเน้นไปที่การควบคุมดูแลการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ เป็นหลัก ทั้งประเภทขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า

จากการประสานความร่วมมือเพื่อนำข้อมูลผลการวิเคราะห์วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนไปปรับใช้ในแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ เบื้องต้น ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดได้เพิ่มความเข้มข้นในการตรวจจับและเพิ่มจำนวนจุดตรวจในช่วงเทศกาล ซึ่งผลสะท้อนก็แสดงออกมาให้เห็นจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มรถโดยสารที่ลดลงอย่างชัดเจน

ยิ่งไปกว่านั้น การจัดโครงการมั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS ของกรมการขนส่งทางบก ก็ถือเป็นหนึ่งในโครงการที่มีแนวทางการดำเนินงานสอดคล้องกับผลการศึกษาด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยเป็นความพยายามในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในกลุ่มเป้าหมายหลัก 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มรถโดยสารสาธารณะ และกลุ่มรถบรรทุก ด้วยการนำเทคโนโลยีระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก (GPS: Global Positioning System) มาใช้ในการตรวจสอบติดตามการเดินรถ การใช้ความเร็ว แจ้งเหตุร้องเรียนการให้บริการ โดยการออกประกาศและเสนอร่างกฎกระทรวงเพื่อบังคับให้รถโดยสารสาธารณะทุกรูปแบบต้องมีการติดตั้งระบบ GPS เพื่อส่งข้อมูลการเดินรถแบบ real-time เข้ามายังศูนย์บริหารจัดการข้อมูลขนส่งเพื่อควบคุมติดตามการใช้ความเร็ว การเดินรถให้เป็นไปตามที่กฎหมายระบุ ซึ่งถือเป็นการแสวงหาแนวทาง ป้องกัน ป้องปราม และลดโอกาสในการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง (**รูปที่ 5-7**)



รูปที่ 5-7 รูปประชาสัมพันธ์โครงการติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารของกรมการขนส่งทางบก

ที่มา : http://www.matichon.co.th/news/102626

นอกจากนั้น สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ กรมขนส่งทางบก ยังเป็นหน่วยงานส่งเสริมให้ความรู้และจัดอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน ในยุทธศาสตร์การให้การศึกษาประจำจังหวัด ซึ่งได้มีโครงการจัดสอนจัดอบรมร่วมกับสถาบันการศึกษาต่างๆ ทั้งระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา และภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อสร้างความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย ซึ่งโครงการการให้ความรู้และอบรมเยาวชนในการขับขี่ปลอดภัยถือเป็นการสร้างรากฐานวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย

3) สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)

แนวทางดำเนินการหลักของสำนักทางหลวงที่ 1 คือการบูรณะ ซ่อมแซ่ม สายทางที่อยู่ในความรับผิดชอบให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ มีการจัดชุดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสอบเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยงและช่วงถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ตลอดจนการเพิ่มป้ายบอกทางที่เป็นชื่อหมู่บ้านหรือสถานที่สำคัญต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยวในช่วงเทศกาล มีการนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ เข้ามามีส่วนช่วยเพื่อลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุตามเส้นทางหลวงสายต่างๆ เช่น การทาสีกันลื่นบริเวณจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย (**รูปที่ 5-8**) การฉาบผิวถนนใหม่ การขยายพื้นที่ถนนในบริเวณจุดเสี่ยงให้กว้างขึ้น การปรับปรุงแก้ไขทางด้านกายภาพสายทางเพื่อลดจุดเสี่ยงลง การให้บริการจุดพักรถบนางหลวงจังหวัด (**รูปที่ 5-9**) เป็นต้น นอกจากนี้ยังปรับปรุงป้ายเตือนต่างๆ ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เช่น ป้ายเตือนความเร็วที่เหมาะสม ป้ายเตือนบริเวณพื้นที่เสี่ยงต่างๆ เป็นต้น รวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ขับขี่ เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุและประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อจัดเป็นชุดบูรณาการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล เพื่อเตรียมพร้อมรับสถานการณ์อุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น



รูปที่ 5-8 ป้ายเตือนผู้ขับขี่และการใช้สีกันลื่นบริเวณพื้นที่เสี่ยงถนนสายเชียงใหม่-เชียงราย 118

ที่มา : http://www.cm77.com



รูปที่ 5-9 จุดบริการทั่วไทย ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2560 ทางหลวงหมายเลข 11 (ถนนซุปเปอร์ไฮเวย์)

ที่มา : สำนักทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่

ถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนงานวิศวกรรมการทางจะไม่ได้เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อันนำไปสู่อุบัติเหตุทางถนน แต่สำนักทางหลวงมีส่วนช่วยสนับสนุนในการออกแบบและติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง เป็นต้น รวมทั้งติดตั้งอุปกรณ์นวัตกรรมใหม่เพื่อใช้บังคับหรือควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ระบบกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เป็นต้น ซึ่งเป็นการพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมเพื่อช่วยเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนนได้

4) สำนักทางหลวงชนบทเชียงใหม่

หน้าที่รับผิดชอบของสำนักทางหลวงชนบทเชียงใหม่ คือ การดูแล บูรณะ ปรับปรุงสายทางในความรับผิดชอบให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ แต่จะแบ่งภาระหน้าที่รับผิดชอบในสายทางที่นอกเหนือจากความรับผิดชอบของสำนักทางหลวง ดังนั้นแนวทางการดำเนินงานด้านพฤติกรรมเสี่ยงจะคล้ายคลึงกับของสำนักทางหลวงที่ 1 แต่ทั้งนี้จะเน้นหนักในส่วนของมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจร เนื่องจากพื้นที่รับผิดชอบส่วนใหญ่จะเป็นสายทางที่อยู่ในเขตชนบท โดยที่ผ่านมามีโครงการหลายโครงการที่สะท้อนให้เห็นถึงความพยายามในการลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เช่น การลงพื้นที่ออกตรวจติดตามการเดินทางของประชาชนในเส้นทางต่างๆ โดยเฉพาะในจุดที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ การติดตั้งป้ายเตือนเป็นไฟกระพริบสีเหลืองในจุดที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นการเตือนให้ผู้ใช้ถนนมีความระมัดระวังมากขึ้น และให้เคารพกฎจราจรและปฏิบัติตามที่ป้ายจราจรอย่างเคร่งครัด หรือการนำระบบเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้บนถนนสมโภชเชียงใหม่ 700 ปี บริเวณหน้าโรงเรียนนานาชาติพายัพ อ.เมือง จ.เชียงใหม่ ซึ่งจุดดังกล่าวได้มีการติดตั้งเซ็นเซอร์ตรวจวัดความเร็ว เพื่อช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นต้น (**รูปที่ 5-10**)



รูปที่ 5-10 ป้ายเตือนการใช้ความเร็วที่มีการติดตั้งเซ็นเซอร์ตรวจวัดความเร็ว 24 ชั่วโมง

ที่มา : http://news.mthai.com/general-news/468067.html

นอกจากนี้จะมีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางรายการวิทยุควบคู่ไปกับการสื่อสารบนเว็บไซต์ของกรมทางหลวงชนบท เพื่อแนะนำเส้นทางลัดในแต่ละพื้นที่ เส้นทางเชื่อมต่อกับถนนสายหลักและจุดเสี่ยงอุบัติเหตุต่างๆ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความสะดวกและปลอดภัย รวมถึงการนำข้อมูลสรุปการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ต่างๆ ที่มีสาเหตุมาจากถนน ไปใช้ในการออกแบบ และปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

5) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่

องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่ ถือเป็นหน่วยงานที่มีความใกล้ชิดกับประชาชนและมีความรู้ความเข้าใจพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้เดินทางในพื้นที่มากที่สุด ดังนั้น บทบาทหน้าที่หลักขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล หรือในระดับเทศบาล จะอยู่ในรูปของหน่วยงานภาคประชาสังคมที่ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจให้แก่ชุมชนรวมถึงการเป็นหน่วยงานสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้การทำงานในพื้นที่เป็นไปได้อย่างราบรื่น เช่น การประชาสัมพันธ์ข้อมูล รณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อต่างๆ ในชุมชน มีการจัดประชุมประชาคมเพื่อจัดทำแผนชุมชนเพื่อรองรับการทำงานด้านความปลอดภัยและนำเสนอแผนงานที่เหมาะสมในแต่ละชุมชนขึ้นไปยังในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนเป็นไปได้ด้วยดี มีการจัดตั้งจุดสกัดในบริเวณชุมชนและถนนสายรองเพื่อป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตชุมชน เช่น พฤตกรรมขับรถเร็ว พฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นต้น รวมถึงการใช้มาตรการทางสังคมเพื่อลดการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง

นอกจากนี้หน่วยงานส่วนท้องถิ่นยังมีบทบาทในการช่วยสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานในภาคส่วนต่างๆ เพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การสนับสนุนบุคลากร ข้อมูล และอุปกรณ์ในการเฝ้าระวังเหตุและการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ เช่น โครงการระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV ของเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่ทำการติดตั้งกล้องวงจรปิดในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบดูแลของเทศบาลนครเชียงใหม่แล้วจำนวน 167 จุด เพื่อดูแลความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินให้แก่ประชาชน และนักท่องเที่ยว รวมทั้งช่วยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้เกี่ยวข้องในการสอดส่องเฝ้าระวังการกระทำความผิด และบันทึกภาพไว้เป็นหลักฐาน เป็นต้น (**รูปที่ 5-11**)



รูปที่ 5-11 งานแถลงข่าวระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด CCTV เทศบาลนครเชียงใหม่

ที่มา : http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9590000033931

6) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่

บทบาทหน้าที่หลักของส่วนงานด้านสาธารณสุข คือ การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อรองรับการช่วยเหลือผู้ประสบภัยหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยสำนักงานสาธารณสุขจะเป็นตัวกลางในการประสานความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานด้านสาธารณสุข และโรงพยาบาลในพื้นที่เกิดอุบัติเหตุและพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อเข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ มีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างโรงพยาบาลเพื่อประสานการส่งตัวผู้ป่วยในกรณีเหตุฉุกเฉินไปยังโรงพยาบาลที่มีความพร้อมมากกว่าได้อย่างทันท่วงที รวมถึงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพื่อสร้างความตระหนักให้แก่ภาคประชาชนอันเป็นผลให้ลดการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงลง

นอกจากนั้น ยังมีโครงการอีกหลายโครงการด้านความปลอดภัย ผ่านสำนักควบคุมโรคไม่ติดต่อ ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นกลุ่มโรคไม่ติดต่อที่สร้างความสูญเสียชีวิตให้กับประชาชนก่อนวัยอันควร โดยทำหน้าที่ช่วยเหลือในการประสานงานทำงานร่วมกับหน่วยงานระดับท้องถิ่นในการเฝ้าระวังอันตรายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางถนน

7) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เป็นหน่วยงานทำหน้าที่เชื่อมประสานการทำงานของหน่วยงานในภาคส่วนต่างๆ เนื่องจากเป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการด้านภัยพิบัติของประเทศ และเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับองค์กรและสังคม ซึ่งการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนก็ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของภัยพิบัติที่ต้องมีหน่วยงานกลางในการทำงานเพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีระบบ (**รูปที่ 5-12**) และรับผิดชอบในการสรุปและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยทำหน้าที่สรุปรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในด้านต่างๆ และวิเคราะห์ผลถ้าสาเหตุการเกิดเพื่อประสานข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับแผนแนวทางการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังสนับสนุนการทำงานและแสวงหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจจับผู้กระทำผิดของหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้การกวดขันผู้กระทำผิดมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น โครงการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วเพื่อแจ้งเตือนและลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยตัวป้ายจะเป็นระบบอัตโนมัติเมื่อผู้ขับขี่ขับรถผ่านบริเวณที่ติดตั้งป้ายระบบของกล้องจะแสดงความเร็วที่ป้ายคล้ายป้ายอัจฉริยะ เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ลดความเร็วลงให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนด หากยังฝ่าฝืนขับขี่ในความเร็วเกินกว่าที่กำหนด ก็จะมีกล้องอีกชุดซึ่งจะติดตั้งในจุดถัดจากป้ายเตือนออกไป ทำการบันทึกภาพพร้อมแจ้งข้อมูลความเร็วและรายงานไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อออกใบสั่งส่งไปตามที่อยู่ของผู้ขับขี่ โดยกล้องแบบใหม่นี้จะมีความคมชัดสูง สามารถมองเห็นทั้งคนขับและคนโดยสารได้อย่างชัดเจน (**รูปที่ 5-13**)

นอกจากนี้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยยังทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางเชื่อมโยงภาครัฐกับภาคเอกชนเพื่อดำเนินงานในด้านความปลอดภัยทางถนน โดยจะหน้าที่ติดตามประเมินผลการทำงานและคอยประสานความช่วยเหลือเพื่อให้การทำงานเป็นไปได้อย่างราบรื่น และจัดประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักโดยเฉพาะอย่างยิ่ง 2 พฤติกรรมหลักที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้แก่ ขับขี่ขณะมึนเมา พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเพื่อลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุลง (**รูปที่ 5-14**)



รูปที่ 5-12 โครงการ "ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจรร่วมกัน"

ที่มา : สนง.ปภ.เชียงใหม่



รูปที่ 5-13 ปภ.ติดตามการดำเนินงานตามข้อตกลงองค์กรต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100 %

ที่มา : สนง.ปภ.เชียงใหม่



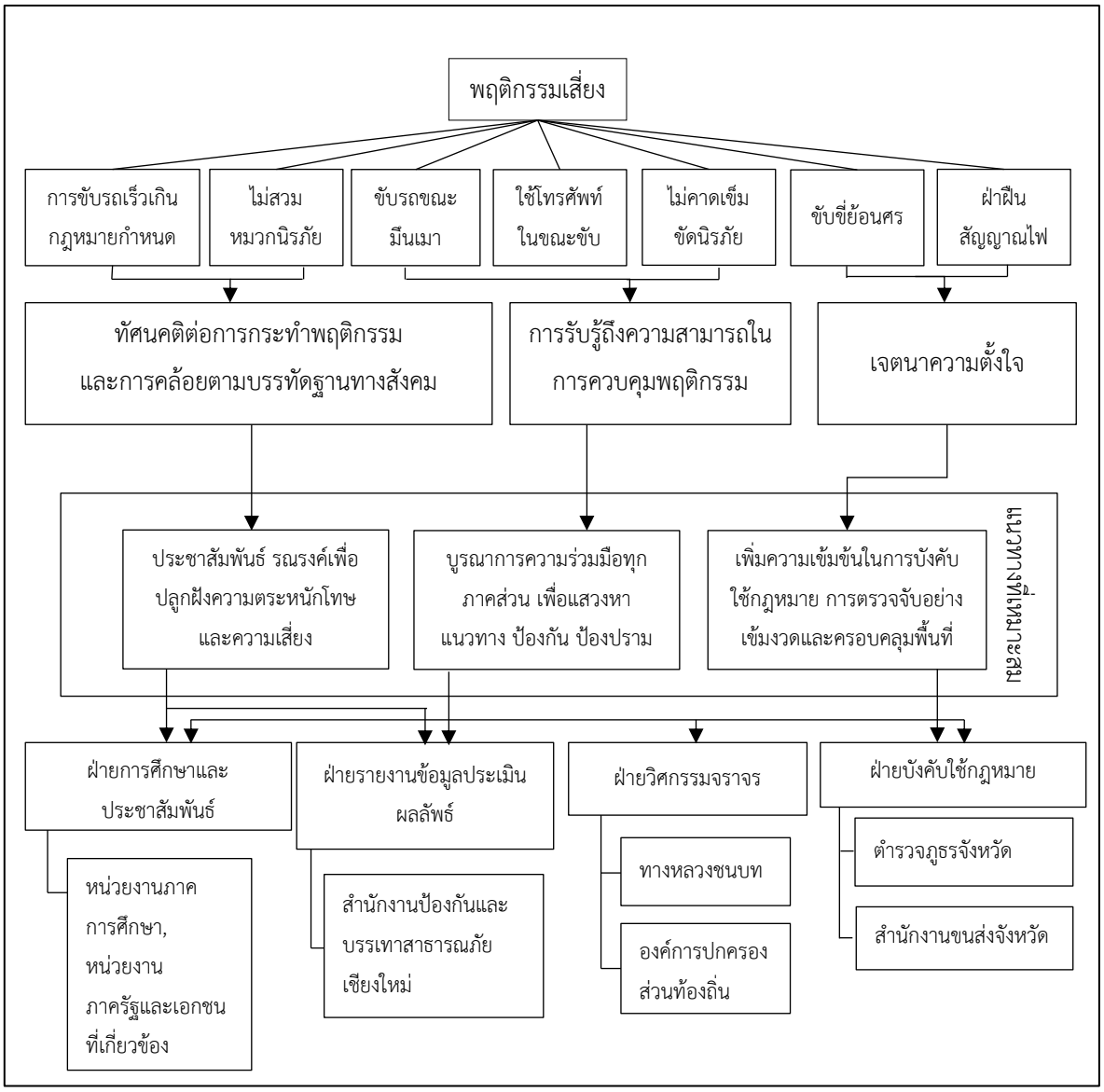
รูปที่ 5-14 โครงการจิตสำนึกวินัยจราจรในสถานศึกษา

ที่มา : สนง.ปภ.เชียงใหม่ สาขาฝาง

5.3 แนวทางการนำผลไปปฏิบัติใช้

ดังที่กล่าวมาข้างต้น ถึงแม้ว่าในปัจจุบันหน่วยงานภาคส่วนต่างๆ จะมีแผนดำเนินงานเพื่อรองรับพฤติกรรมเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ ตามบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานตน ซึ่งถือได้ว่าค่อนข้างประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่ทั้งนี้เพื่อเป้าหมายในการจัดการความปลอดภัยทางถนนและการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความตระหนักถึงอุบัติเหตุและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยง จึงถือเป็นหนึ่งในแนวทางการลดการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

พฤติกรรมเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ จะถูกนำไปวิเคราะห์เพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมดังกล่าว จากนั้นจึงนำผลการวิเคราะห์ปัจจัยมาสรุปเป็นแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมเพื่อนำเสนอแก่หน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป ดัง**รูปที่ 5-15** โดยมีรายละเอียดแนวทางการดำเนินงานดังนี้



รูปที่ 5-15 ผังแนวทางการนำผลการศึกษาไปปฏิบัติใช้

5.3.1 กลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากทัศนคติต่อพฤติกรรมและการคล้อยตามบรรทัดฐานของสังคม

เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากทัศนคติของตัวผู้ขับขี่ที่มีต่อพฤติกรรม โดยหากผู้ขับขี่มีทัศนคติต่อพฤติกรรมในทางที่ดี ก็มีแนวโน้มที่จะทำตามพฤติกรรมนั้น ในทางตรงกันข้าม หากทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมไปในทางที่ไม่ดี ผู้ขับขี่ก็จะมีแนวโน้มที่จะไม่ทำพฤติกรรมนั้นๆ นอกจากนี้ยังมีแนวโน้มที่จะคล้อยตามทัศนคติของกลุ่มคนใกล้ชิด เช่น ครอบครัว เพื่อนฝูงหรือคนรัก และทัศนคติ ค่านิยมในสังคมที่มีต่อพฤติกรรมนั้นๆ โดยพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด และพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย

แนวทางดำเนินการที่เหมาะสมกับพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากสาเหตุดังกล่าว คือการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง เพิ่มความเข้มข้นในการปลูกฝังค่านิยมและสร้างความตระหนักถึงความเสี่ยงและความรุนแรงของเหตุที่เกิดขึ้น มุ่งสู่การสร้างทัศนคติที่ถูกต้องต่อพฤติกรรมเสี่ยงซึ่งจะส่งผลให้กลุ่มผู้ขับขี่และบุคคลรอบข้างมีทัศนคติที่จะไม่ทำพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งในการดำเนินงานรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้

มีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นที่จะต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องแก่สังคม

เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม การขยายช่องทางการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจและปลูกฝังค่านิยมความตระหนักให้แก่กลุ่มที่แสดงพฤติกรรมเสี่ยงจึงนับเป็นแนวทางหลักที่จะช่วยปรับเปลี่ยนทัศนคติความเชื่อที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ ดังนั้นเมื่อทราบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้เป็นกลุ่มใด หน่วยงานที่มีส่วนรับผิดชอบหรือสามารถเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างได้ง่ายจึงมีหน้าที่หลักในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้

ยกตัวอย่างเช่น พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยของกลุ่มวัยรุ่นหรือนักเรียน/นักศึกษา หรือกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตนอกเมือง จำเป็นต้องใช้การเน้นประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ผ่านกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่แสดงพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ เช่น สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาภายในจังหวัดเชียงใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ และสำนักงานศึกษาธิการจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีอิทธิพลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียน/นักศึกษาในจังหวัด หรือองค์การบริหารส่วนท้องถิ่นและวิทยุชุมชน ที่มีอิทธิพลต่อกลุ่มผู้ขับขี่ในเขตนอกเมือง

5.3.2 กลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม

พฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ได้แก่ พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา ใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ขับขี่ประเมินโอกาส หรือสภาวะแวดล้อมเป็นหลักว่าจะทำหรือไม่ทำพฤติกรรมนั้นดี โดยหากมีเหตุผลสนับสนุนให้ทำพฤติกรรมนั้น เช่น ออกมาสังสรรค์กับเพื่อนจนดึกไม่มีรถกลับมีสายเข้าขณะขับรถ หรือมีสภาวะแวดล้อมสนับสนุนให้ทำพฤติกรรม เช่น ไม่มีด่านกวดขันวินัยจราจรในเส้นทางที่ใช้ประจำ ผู้ขับขี่ก็มีแนวโน้มที่จะกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ดังนั้นแนวทางการดำเนินงานเพื่อปรับเปลี่ยนหรือลดโอกาสการเกิดพฤติกรรมเหล่านี้ ต้องอาศัยการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการแสวงหาแนวทางป้องกัน ป้องปราม เพื่อลดโอกาสในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง โดยหน่วยงานฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย จะต้องเพิ่มความเข้มข้นและในการตรวจจับ และขยายขอบเขตพื้นที่กวดขันให้ครอบคลุม ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น ฝ่ายวิศวกรรมจราจรอาจต้องมีการแสวงหาแนวทางการออกแบบ หรือเทคโนโลยีรูปแบบใหม่เพื่อปิดกั้นโอกาสเกิดสภาวะแวดล้อมให้ผู้ขับขี่ทำพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ระบบกล้องอัตโนมัติที่สามารถตรวจจับหากผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่ หรือประสานความร่วมมือกับผู้ผลิตยานพาหนะให้ไม่สามารถสตาร์ทเครื่องยนต์ได้หากไม่มีการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นต้น สุดท้ายฝ่ายการศึกษาและประชาสัมพันธ์ที่ต้องเพิ่มความเข้มข้นในการสร้างทัศนคติที่ถูกต้องให้กับสังคมเพื่อให้ภาคประชาชนเป็นอีกฝ่าย ในการเฝ้าระวังไม่ให้เกิดการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงขึ้นในพื้นที่ของตน

เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม การบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วนในจังหวัดเชียงใหม่เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อลดโอกาสการแสดงพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ หน่วยงานที่มีบทบาทที่จะปิดโอกาสการแสดงพฤติกรรมเสี่ยง ยกตัวอย่างเช่น หน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย (ตำรวจภูธร

จังหวัด ตำรวจทางหลวง) เข้มงวดกวดขันกับการตรวจจับบังคับผู้กระทำความผิดในพฤติกรรมเหล่านี้ หน่วยงานดูแลด้านวิศวกรรมจราจร (สำนักงานทางหลวง สำนักงานทางหลวงชนบท เทศบาลนครเชียงใหม่ ตลอดจนภาคเอกชนและภาคอุตสาหกรรม) เสนอแนวทางการออกแบบและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อปิดกั้นโอกาสไม่ให้แสดงพฤติกรรมเสี่ยง ตลอดจนหน่วยงานการให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์ (สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ประชาสัมพันธ์จังหวัด ตลอดจนภาคเอกชนบริษัทห้างร้าน) รณรงค์ให้ความสำคัญกับผลของพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ อันได้แก่ การขับขี่ขณะมึนเมา การใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับขี่ และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

5.3.3 กลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากเจตนาความตั้งใจ

พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากเจตนาความตั้งใจนั้น ถือเป็นกลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่จำเป็นต้องเฝ้าระวังและติดตามให้ความสนใจในระดับสูงสุด เนื่องจากพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้เกิดขึ้นจากความตั้งใจที่จะทำของตัวผู้กระทำพฤติกรรม แม้ว่าจะเป็นพฤติกรรมที่ไม่ได้รับการยอมรับในสังคม หรืออยู่ในสภาวะแวดล้อมที่ไม่เอื้อแก่การทำพฤติกรรม ผู้ขับขี่ก็จะพยายามแสวงหาแนวทางที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ ให้ได้อยู่ดี เพราะฉะนั้น ไม่ว่าจะปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจรอย่างไร หรือนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจจับมากแค่ไหน ผู้ขับขี่ก็จะแสวงหาหนทางฝ่าฝืนอยู่ดี นอกจากนี้การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ หรือสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้น ก็ไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มนี้ได้ เนื่องจากผู้กระทำพฤติกรรมทราบดีอยู่แล้วว่าเป็นพฤติกรรมที่ไม่สมควร รู้ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและจะไม่ได้รับการยอมรับจากสังคมหากกระทำพฤติกรรมนั้นๆ แต่ตัวผู้กระทำพฤติกรรมก็จะทำพฤติกรรมอยู่ดี ดังนั้นในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกลุ่มนี้ อันได้แก่ การขับขี่รถย้อนศรและการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หน่วยงานฝ่ายบังคับใช้กฎหมายจะเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการลดการเกิดพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ลง โดยจะต้องเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย ทำการตรวจจับอย่างเข้มงวดและครอบคลุมพื้นที่ อาจมีการพิจารณาเพิ่มโทษให้รุนแรงมากขึ้น รวมไปถึงการพิจารณาเพิ่มโทษทวีคูณหากรายใดมีการกระทำความผิดซ้ำๆ รวมไปถึงประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานต้นสังกัดในการที่จะเพิ่มบทลงโทษในส่วนอื่นๆ เพื่อลดช่องว่างในการกระทำความผิดให้ลดลง

เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องใช้มาตรการที่หนักและเคร่งครัด การกวดขันเคร่งครัดในการใช้กฎหมายบังคับห้ามไม่ให้แสดงพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ การบังคับใช้กฎหมายในพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น การขับขี่ย้อนศร และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร นอกจากหน่วยงานเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น ตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ ตำรวจทางหลวง เป็นต้นแล้ว หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบถนนก็อาจมีบทบาทในการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดได้ เช่น สำนักทางหลวง สำนักทางหลวงชนบท เทศบาลนครเชียงใหม่ เป็นต้น

บทที่ 6
สรุปผลการดำเนินงาน

โครงการศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนี้ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาและสำรวจถึงการรับรู้ ทัศนคติ ความคิดความเชื่อ ระดับการยอมรับได้ และความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมต่อปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ และพัฒนาเป็นองค์ความรู้ในการอธิบายถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา รวมไปถึงประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนและเสนอแนะแนวทางและมาตรการในการสร้างความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่สอดคล้องกับเหตุแห่งพฤติกรรมเพื่อเป้าหมายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืนต่อไป โดยสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

6.1 ภาพรวมพฤติกรรมเสี่ยง ทัศนคติและวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่

ในการสรุปผลภาพรวมทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง โดยจำแนกข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถยนต์และกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยในแต่ละกลุ่มจำแนกออกเป็น 3 กลุ่มย่อยอ้างอิงตามภูมิลำเนาของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ กลุ่มของผู้ที่อาศัยเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ กลุ่มของผู้อาศัยในอำเภอรอบนอกภายในจังหวัดเชียงใหม่ และกลุ่มของนักท่องเที่ยวที่เป็นคนนอกพื้นที่ เพื่อสะท้อนให้เห็นมุมมองและทัศนคติต่อพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจมีความแตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่ พบว่าในภาพรวมทุกกลุ่มประเมินว่าระดับความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยเพิ่งสูงขึ้นจากในอดีต โดยทั้งสองกลุ่มให้ความเห็นว่าน่าจะเกิดจากความมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนนที่ลดต่ำลง ส่งผลให้ปัญหาอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างประเมินว่าทักษะในการขับขี่และความรู้ความเข้าใจ การเคารพกฎจราจรไม่มีความแตกต่างจากในอดีต ดังนั้นปัญหาอุบัติเหตุที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบันจึงเป็นผลมาจากความมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน ที่กลุ่มตัวอย่างประเมินว่าลดต่ำลงจากในอดีต

ในส่วนของทัศนคติและการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง ทุกกลุ่มไม่ยอมรับและมีทัศนคติในแง่ลบกับพฤติกรรมเสี่ยงทุกรูปแบบ และไม่ยอมรับหากคนในที่เข้ามาในพื้นที่กระทำพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านั้น แต่ทั้งนี้กลับพบว่าในบางครั้งมีการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงบางประการในกลุ่มตัวอย่างบางกลุ่ม เช่น เคยมีพฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา เคยฝ่าสัญญาณไฟจราจร เคยขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เป็นต้น โดยอ้างเหตุผลความจำเป็นที่ต้องกระทำพฤติกรรมเหล่านั้นประกอบ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงรูปแบบวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่ที่มีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงพฤติกรรมเสี่ยงเป็นอย่างดี รวมถึงการไม่ยอมรับการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคลอื่น แต่มีโอกาสที่จะทำพฤติกรรมเสี่ยงเสียเอง หากพฤติกรรมนั้นเป็นประโยชน์ต่อตน หรือประเมินแล้วว่าสามารถควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงนั้นๆ ได้ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างที่จะมีความมั่นใจในทักษะการขับขี่ของตน เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุประสบการณ์การขับขี่ของตนในระดับสูง

ตั้งแต่ 3 -10 ปีขึ้นไป มีเพียงส่วนน้อยที่ระบุว่าตนเป็นมือใหม่ จึงอาจทำให้กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดความมั่นใจในการที่จะควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงบางอย่างได้

6.2 สรุปผลความแตกต่างทางวัฒนธรรมความปลอดภัย

จากผลการวิเคราะห์พฤติกรรมความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างพบว่า หากเปรียบเทียบผู้ขับขี่ที่มีภูมิลำเนาในเขตเมืองกับผู้ขับขี่ที่อยู่ในพื้นที่อำเภอรอบนอกนั้น ในภาพรวมทั้งสองกลุ่มจะมีทัศนคติในแง่ลบต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ แต่จะมีความแตกต่างในด้านระดับการยอมรับได้ของบางพฤติกรรมเสี่ยงที่แตกต่างกัน โดยในกลุ่มของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่อยู่ในอำเภอรอบนอก ค่อนข้างจะยอมรับพฤติกรรมเมาแล้วขับได้มากกว่ากลุ่มที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเมือง ซึ่งอาจเป็นผลสะท้อนจากรูปแบบวิถีชีวิตที่ค่อนข้างผูกพันกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอลล์ในหลายวาระโอกาส จึงถือเป็นเรื่องปกติถ้ามีการดื่มบ้างนิดหน่อยแล้วจะทำการขับขี่รถจักรยานยนต์กลับที่พักอาศัย นอกจากนี้การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ใช้ในการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ ไม่ห่างจากที่พักมากนัก ผู้ขับขี่ในกลุ่มนี้จึงมั่นใจว่าตนเองสามารถกลับถึงที่พักได้อย่างปลอดภัย ส่งผลให้ความตระหนักถึงความรุนแรงจากพฤติกรรมเสี่ยงลดต่ำลง ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้รถในเขตเมืองมีแนวโน้มจะยอมรับได้ในพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ที่จะช่วยให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น โดยที่ประเมินแล้วว่าไม่น่าจะทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น พฤติกรรมขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวเปลี่ยนช่องจราจร ซึ่งเป็นผลมาจากลักษณะของสังคมเมืองที่มีความเร่งรีบมากกว่าในสังคมชนบท จึงทำให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเมืองอาจมีการทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้จนทำให้บางส่วนรู้สึกยอมรับได้หากมีพฤติกรรมเหล่านี้ ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร เช่น การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่นอกเมืองกลับมีแนวโน้มที่จะให้ความสำคัญน้อยกว่าในเขตเมือง โดยหากจะปฏิบัติมักจะเป็นด้วยเหตุผลของการหลบเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นหลัก ต่างจากผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเมืองที่ตระหนักถึงประโยชน์และโอกาสในการลดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นมากกว่า

ในส่วนของความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่นกับผู้ใช้รถใช้ถนนจากต่างถิ่น ใช้การจำแนกด้วยภูมิลำเนาเป็นหลัก พบว่าในภาพรวมทั้งสองกลุ่มมีทัศนคติในแง่ลบต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ คล้ายคลึงกัน แต่ทั้งนี้พบว่ามีความแตกต่างกันในส่วนของพฤติกรรมปลีกย่อย เช่น การใช้ความเร็วที่โดยเฉลี่ยผู้ใช้รถใช้ถนนต่างถิ่นค่อนข้างจะใช้ความเร็วที่สูงกว่า หรือลักษณะของการขับขี่ การเปลี่ยนช่องทางกะทันหันของผู้ใช้รถต่างถิ่นที่อาจทำให้เกิดการกระทบกระทั่งกัน ซึ่งเป็นผลจากรูปแบบพฤติกรรมการขับขี่ที่แตกต่างกัน เช่น ความเร็วที่ใช้ พฤติกรรมการเปลี่ยนช่องจราจรขณะขับขี่ ทำให้เกิดความรู้สึกไม่ยอมรับกับพฤติกรรมขับขี่ของคนต่างถิ่น รวมถึงไม่คุ้นชินกับรูปแบบการขับขี่และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

ในส่วนของความแตกต่างระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนนในกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยและต่างชาติ พบว่าในภาพรวมกลุ่มของนักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีความตระหนักถึงภัยและผลกระทบของพฤติกรรมเสี่ยงทั้งต่อตนเองและผู้อื่นมากกว่ากลุ่มของนักท่องเที่ยวไทย ซึ่งอาจเป็นผลสืบเนื่องจากการปลูกฝังทัศนคติด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยตั้งแต่เด็ก และสภาพสังคมที่ค่อนข้างเข้มแข็งในด้านของวินัยจราจร ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย หรือจิตสำนึกรัก

ความปลอดภัยของประชาชน จึงทำให้ตระหนักถึงความเสี่ยงมากกว่า ในขณะที่กลุ่มของนักท่องเที่ยวไทยจะคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อตนเองเป็นหลัก ไม่ค่อยสนใจผลที่อาจเกิดขึ้นกับผู้อื่นมากนัก จึงมีแนวโน้มที่ยังคงจะทำพฤติกรรมเสี่ยงในบางโอกาสหากมองว่าตนสามารถควบคุมได้หรือเป็นประโยชน์กับตน เช่น พฤติกรรมขับรถเร็ว การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ หรือการไม่คาดเข็มขัด ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นต้น แต่ทั้งนี้ในบางครั้งกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติก็มีการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงแม้จะตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นเช่นกัน ซึ่งน่าจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากคล้อยตามรูปแบบพฤติกรรมในพื้นที่ หรือการตรวจจับบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เข้มงวดเท่ากับในประเทศของตน

6.3 สรุปผลพฤติกรรมเสี่ยง

จากผลการวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ สามารถสรุปผลคุณลักษณะพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่มได้ดังนี้

1) พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

- พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา
  - พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมาได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม กล่าวคือการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมสัมพันธ์กับพฤติกรรมโดยตรงไม่ผ่านความตั้งใจเชิงพฤติกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเกิดพฤติกรรมการขับรถขณะมึนเมานั้นมีสาเหตุเกิดจากการตัดสินใจของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ที่เชื่อว่าตนเองมีโอกาสที่จะกระทำพฤติกรรมเมื่ออยู่ในสถานการณ์นั้นๆ แม้จะตั้งใจหรือไม่ก็ตาม
  - เป็นพฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่าง รวมไปถึงครอบครัวและเพื่อนสนิทไม่ยอมรับและตระหนักถึงความรุนแรงและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยง
  - แม้ครอบครัวและเพื่อนสนิทจะไม่ยอมรับและตระหนักถึงพฤติกรรมเมาแล้วขับ แต่กลับพบว่าทั้งครอบครัวและเพื่อนสนิทแทบจะไม่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกที่จะทำหรือไม่ทำพฤติกรรม
  - เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มตัวอย่างที่อาศัยภายนอกเมืองมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมเมาแล้วขับมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่อาศัยในเขตเมือง เนื่องจากรู้สึกว่าสภาพการจราจรในพื้นที่ชนบทมีอันตรายน้อยกว่ารวมทั้งความเข้มข้นในการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่น้อยกว่าในเขตเมือง
- พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย
  - พบว่าพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมและอิทธิพลทางอ้อมจากการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง โดยกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง และทัศนคติเชิงพฤติกรรม

มากกว่าการรับรู้ความสามารถในการควบคุม ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อเกี่ยวกับการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง โดยเมื่อบุคคลมีความเชื่อว่ากลุ่มที่ใกล้ชิดและมีความสำคัญกับตนคาดหวังให้ตนทำพฤติกรรมใด บุคคลนั้นก็จะรับรู้ถึงอิทธิพลของกลุ่มผู้ใกล้ชิดว่าเห็นสมควรให้ตนกระทำพฤติกรรมนั้น ในทางตรงกันข้ามถ้าบุคคลเชื่อว่ากลุ่มผู้ใกล้ชิดที่มีความสำคัญกับตนไม่คาดหวังให้ตนกระทำพฤติกรรมใด บุคคลนั้นก็จะรับรู้ถึงอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงว่าไม่เห็นสมควรให้ตนกระทำพฤติกรรมนั้น

- กลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ภายในเมืองมีความตระหนักถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มผู้ใช้ภายนอกเมือง โดยกลุ่มผู้ใช้ภายนอกเมืองจะสวมใส่ด้วยเหตุผลเพื่อการหลบเลี่ยงการตรวจจับของตำรวจเป็นหลัก
- เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่มีความถี่ในการกระทำค่อนข้างมาก เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างประเมินว่าเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ไม่ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นแค่เรื่องความปลอดภัยที่จะสูงขึ้น จึงมีความตระหนักถึงอันตรายน้อยกว่าปัจจัยเสี่ยงอื่น

o พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร

- พฤติกรรมขับขี่ย้อนศรพบว่าการเกิดพฤติกรรมได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคลและอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม และได้รับอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรมเป็นหลัก กล่าวคือพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรมีสาเหตุจากมุมมองหรือทัศนคติของตัวบุคคลต่อการขับขี่ย้อนศร ซึ่งหากบุคคลมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับพฤติกรรมก็จะไม่ขับรถย้อนศร แต่หากบุคคลยอมรับพฤติกรรมนี้ได้ก็มีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมนี้
- เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวมีพฤติกรรม เคย ขับขี่ย้อนศรสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ในท้องที่ซึ่งอาจเป็นผลมาจากความไม่คุ้นชินพื้นที่
- เหตุผลหลักที่ทำให้ผู้ขับขี่บางคนเคยมีพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรคือ ความสะดวกและลดระยะเวลาการเดินทาง รวมไปถึงปริมาณจราจรที่น้อยในช่วงเวลากลางคืนเอื้ออำนวยต่อการขับขี่ย้อนศร

o พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

- พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคลและอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม กล่าวคือกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับทัศนคติเชิงพฤติกรรม มากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม ซึ่งเมื่อกลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อเกี่ยวกับทัศนคติต่อการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอย่างไร การกระทำพฤติกรรมก็จะเป็นตามนั้น

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยกลางคน และมีประสบการณ์ในการขับขี่มากขึ้น มีแนวโน้มในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่สูงขึ้น
- มีสาเหตุมาจากความเร่งรีบ ขับรถเข้าสู่ทางแยกด้วยความเร็วทำให้เบรคไม่ทัน และในบางครั้งเป็นช่วงเวลากลางคืนที่ปริมาณจราจรเบาบาง

2) พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถยนต์

- พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา
  - พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมาได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม กล่าวคือการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมสัมพันธ์กับพฤติกรรมโดยตรงไม่ผ่านความตั้งใจเชิงพฤติกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเกิดพฤติกรรมการขับรถขณะมึนเมานั้นมีสาเหตุเกิดจากการตัดสินใจของแต่ละบุคคลเป็นหลัก ที่เชื่อว่าตนเองมีโอกาสที่จะกระทำพฤติกรรมเมื่ออยู่ในสถานการณ์นั้นๆ แม้จะตั้งใจหรือไม่ก็ตาม
  - เป็นพฤติกรรมที่กลุ่มตัวอย่าง รวมไปถึงครอบครัวและเพื่อนสนิทไม่ยอมรับและตระหนักถึงความรุนแรงและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยง และในกลุ่มผู้ใช้รถยนต์มีแนวโน้มที่จะไม่ยอมรับพฤติกรรมนี้สูงกว่าผู้ใช้จักรยานยนต์
- พฤติกรรมไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
  - ได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคลและอิทธิพลทางอ้อมจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม โดยให้ความสำคัญกับการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม มากกว่าทัศนคติและการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง กล่าวคือถ้าบุคคลมีความตั้งใจมากเพียงใด ก็จะพยายามกระทำพฤติกรรมมากเท่านั้น แต่ในความเป็นจริงการที่บุคคลจะกระทำพฤติกรรมใดไม่ได้ขึ้นอยู่กับเจตนาที่จะกระทำพฤติกรรมอย่างเดียว ยังมีปัจจัยอื่นที่เป็นอุปสรรคเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งถ้าบุคคลสามารถควบคุมอุปสรรคได้ โอกาสที่จะกระทำพฤติกรรมจริงจะเกิดขึ้นได้
  - ผู้ใช้รถยนต์ทุกประเภทมีแนวโน้มการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ใกล้เคียงกัน ไม่มีความแตกต่างในกลุ่มของอายุและพื้นที่
  - สาเหตุหลักในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเนื่องจากบางครั้งเป็นการเดินทางระยะใกล้และรู้สึกอึดอัดเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย
  - กลุ่มตัวอย่างบางส่วนจะคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อโดยสารด้านหน้าเท่านั้น และบางครั้งก็คาดเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นหลักไม่ใช่ตระหนักถึงความปลอดภัย

- พฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
  - พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดได้รับอิทธิพลทางตรงจากเจตนาเชิงพฤติกรรมของบุคคลและอิทธิพลทางอ้อมจากทัศนคติเชิงพฤติกรรม โดยกลุ่มตัวอย่างได้ให้ความสำคัญกับทัศนคติเชิงพฤติกรรม มากกว่าการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงและการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม กล่าวคือถ้าบุคคลมีทัศนคติในทางบวกต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นมากเท่าใด บุคคลจะมีความตั้งใจหนักแน่นที่จะกระทำพฤติกรรมมากเท่านั้น หรือในทางตรงกันข้ามถ้าบุคคลมีทัศนคติทางลบต่อการกระทำพฤติกรรมนั้นมากเท่าใด บุคคลจะลดความตั้งใจหนักแน่นที่จะไม่ทำพฤติกรรมมากเท่านั้น
  - ผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
  - ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากความเร่งรีบ สภาพการจราจรที่เอื้ออำนวย และมั่นใจว่ามีความชำนาญในการขับขี่
  - กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ในเมืองมีแนวโน้มจะเคยมีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในเขตนอกเมือง
- พฤติกรรมใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ
  - พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ได้รับอิทธิพลทางตรงจากการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมแสดงว่าการเกิดพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ในขณะขับขี่เกิดขึ้นได้จากการควบคุมพฤติกรรมของบุคคลที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะใช้โทรศัพท์หรือไม่ขณะขับรถ
  - ผู้ใช้รถยนต์ในกลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถสูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น

6.4 สรุปผลการวิเคราะห์ปัจจัยการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง

จากการวิเคราะห์ปัจจัยที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยง สามารถสรุปสาเหตุของการกระทำเสี่ยงออกได้เป็น 3 รูปแบบ ดังนี้

1) พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากทัศนคติต่อพฤติกรรม

เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากทัศนคติของตัวผู้ขับขี่ที่มีต่อพฤติกรรม โดยหากผู้ขับขี่มีทัศนคติต่อพฤติกรรมในทางที่ดี ก็มีแนวโน้มที่จะทำตามพฤติกรรมนั้น ในทางตรงกันข้าม หากทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรมไปในทางที่ไม่ดี ผู้ขับขี่ก็จะมีแนวโน้มที่จะไม่ทำพฤติกรรมนั้นๆ โดยพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ซึ่งแนวทางการลดพฤติกรรมจำเป็นต้องอาศัยการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และปลุกจิตสำนึกของบุคคลที่มีต่อพฤติกรรมเสี่ยงในทางที่ถูกต้อง

2) พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการคล้อยตามบรรทัดฐานของสังคม

เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการคล้อยตามทัศนคติของกลุ่มคนใกล้ชิด เช่น ครอบครัว เพื่อนฝูง หรือคนรัก และทัศนคติ ค่านิยมในสังคมที่มีต่อพฤติกรรมนั้นๆ โดยพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ได้แก่ พฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งแนวทางการลดพฤติกรรมจะคล้ายคลึงกับในพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากทัศนคติต่อพฤติกรรม คือการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง รวมถึงการสร้างค่านิยมของสังคมในแง่ลบกับพฤติกรรมเสี่ยง หรือร่วมกับการใช้มาตรการทางสังคมเพื่อบีบให้ลดพฤติกรรมเสี่ยงเหล่านี้ลง

3) พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม

พฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มนี้ได้แก่ พฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา ใช้โทรศัพท์ในขณะขับรถและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ขับขี่ประเมินโอกาส หรือสภาวะแวดล้อมเป็นหลักว่าจะทำหรือไม่ทำพฤติกรรม โดยหากมีเหตุผลสนับสนุนให้ทำพฤติกรรมนั้น เช่น ออกมาสังสรรค์กับเพื่อนจนดึกไม่มีรถกลับ มีสายเข้าขณะขับรถ หรือมีสภาวะแวดล้อมสนับสนุนให้ทำพฤติกรรม เช่น ไม่มีด่านกวดขันวินัยจราจรในเส้นทางที่ใช้ประจำ ผู้ขับขี่ก็มีแนวโน้มที่จะกระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ซึ่งแนวทางแก้ไขนั้นต้องเน้นการแสวงหามาตรการเพื่อปิดโอกาสไม่ให้ผู้ขับขี่มีโอกาสกระทำพฤติกรรมนั้น เช่นการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจจับ การใช้เทคโนโลยีเข้าควบคุมพฤติกรรม เป็นต้น

4) พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากเจตนาความตั้งใจ

พฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากเจตนาความตั้งใจนั้น ถือเป็นกลุ่มพฤติกรรมเสี่ยงที่จำเป็นต้องเฝ้าระวังและติดตามให้ความสนใจสูงที่สุด เนื่องจากเป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากความตั้งใจของตัวผู้กระทำพฤติกรรม ถึงแม้จะตระหนักว่าเป็นพฤติกรรมนั้นๆ เป็นพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ ไม่ได้รับการยอมรับในสังคม หรืออยู่ในสภาวะแวดล้อมที่ไม่เอื้อแก่การทำพฤติกรรม ผู้ขับขี่ก็จะพยายามแสวงหาแนวทางที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ ให้ได้อยู่ดี เพราะฉะนั้น ไม่ว่าจะปรับปรุงแก้ไขถนนหนทางอย่างไร หรือนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการตรวจจับมากแค่ไหน ผู้ขับขี่ก็จะแสวงหาหนทางในการฝ่าฝืนอยู่ดี ดังนั้นแนวทางแก้ไขที่เหมาะสมได้แก่ การเพิ่มโทษและเพิ่มความเข้มข้นของการกวดขันบังคับใช้กฎหมาย รวมไปถึงขยายขอบข่ายการตรวจจับให้ครอบคลุมทั่วถึง เพื่อป้องปรามไม่ให้ผู้ขับขี่กระทำพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้

6.5 ข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาองค์ความรู้เพื่ออธิบายถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยการศึกษาและสำรวจถึงการรับรู้ ทัศนคติ ระดับการยอมรับและความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมที่มีต่อปัจจัยและพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ และนำองค์ความรู้ที่ได้นั้นไปใช้ในการสร้างแนวทางการประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนระหว่างกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในบริบทพื้นที่ที่แตกต่างกัน ซึ่งองค์ความรู้ในส่วนนี้จะขยายความเข้าใจถึงมูลเหตุและปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น และช่วย

สนับสนุนการทำงานของทางภาครัฐในการเพิ่มผลสัมฤทธิ์ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้สูงยิ่งขึ้น โดยการใช้ผลวิเคราะห์ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการกระทำพฤติกรรมเสี่ยงมาใช้ในการวางแผนแนวทาง และแสวงหามาตรการรับมือพฤติกรรมเสี่ยงที่เหมาะสมและสอดคล้องกับมูลเหตุแห่งพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ความเข้าใจถึงทัศนคติพฤติกรรมและวัฒนธรรมความปลอดภัยในพื้นที่ จะเป็นข้อมูลที่จะช่วยให้หน่วยงานทางภาครัฐที่เกี่ยวข้องสามารถแสวงหาแนวทางในการสร้างจิตสำนึก หรือปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ถูกต้องให้เกิดแก่ภาคประชาสังคม เพื่อให้เกิดแนวทางการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มั่นคงยั่งยืนต่อไป

ภาคผนวก ก.
แบบสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์

หมายเลขแบบสอบถาม ☐☐☐

แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดเชียงใหม่ (สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์)

คำชี้แจง : แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นโดยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ภายใต้การสนับสนุนของมูลนิธิไทยโรดส์และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติความเชื่อและเจตคติของผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่ **ข้อมูลทั้งหมดจะถูกนำไปใช้ประกอบการศึกษาวิจัยเท่านั้น โดยจะเก็บข้อมูลเป็นความลับและไม่มีการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูลทุกกรณี** ผลการสำรวจในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประเมินถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

วิธีการตอบแบบสอบถาม โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างตรงตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

1.1 เพศ

☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง

1.2 อายุ .....ปี

1.3 ภูมิลำเนา/ที่พักอาศัย

☐ 1. เขตเมืองเชียงใหม่
☐ 2. เขตอำเภอรอบนอก จังหวัดเชียงใหม่ โปรดระบุอำเภอ .....
☐ 3. จังหวัดอื่นในเขตภาคเหนือ โปรดระบุจังหวัด .....
☐ 4. ภูมิภาคอื่น ๆ โปรดระบุจังหวัด .....
☐ 5. ประเทศอื่น ๆ โปรดระบุประเทศ .....

1.4 ระดับการศึกษา

☐ 1. ไม่ได้เรียนหนังสือ ☐ 2. ประถมศึกษาปีที่ 6 หรือ ต่ำกว่า
☐ 3. มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือ เทียบเท่า ☐ 4. มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)
☐ 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา ☐ 6. ปริญญาตรี
☐ 7. สูงกว่าปริญญาตรี

1.5 อาชีพปัจจุบันของท่าน

☐ 1. เกษตรกร ☐ 2. รับจ้าง ☐ 3. ค้าขาย ☐ 4. ธุรกิจส่วนตัว ☐ 5. ข้าราชการ
☐ 6. ทำงานบริษัทเอกชน ☐ 7. ทำงานรัฐวิสาหกิจ ☐ 8. นักเรียน/นักศึกษา ☐ 9. พ่อบ้าน/แม่บ้าน ☐ 10. อื่นๆ .....

1.6 รายได้ทั้งหมดของท่าน โดยเฉลี่ยต่อเดือน

☐ 1. ไม่มีรายได้ ☐ 2. น้อยกว่า 10,000 บาท ☐ 3. ตั้งแต่ 10,000 – 19,999 บาท
☐ 4. ตั้งแต่ 20,000 – 29,999 บาท ☐ 5. ตั้งแต่ 30,000 – 49,999 บาท ☐ 6. มากกว่า 50,000 บาท

1.7 ท่านถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

☐ 1. ไม่มี ☐ 2. มี ต่ำกว่า 1 ปี ☐ 3. มี ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป – 3 ปี
☐ 4. มี ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป – 5 ปี ☐ 5. มี ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป – 10 ปี ☐ 6. มี มากกว่า 10 ปี

1.8 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของท่าน

☐ 1. ต่ำกว่า 6 เดือน ☐ 2. ตั้งแต่ 6 เดือน – 1 ปี ☐ 3. ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป – 3 ปี
☐ 4. ตั้งแต่ 3 ปี – 5 ปี ☐ 5. ตั้งแต่ 5 ปี – 10 ปี ☐ 6. มากกว่า 10 ปีขึ้นไป

1.9 ส่วนใหญ่ ท่านขับรถบนถนน ในเขตเทศบาล หรือ นอกเขตเทศบาล

☐ 1. ในเขตเทศบาล ☐ 2. นอกเขตเทศบาล ☐ 3. พอ ๆ กัน




ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง

2.1 ท่านคิดว่า ประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนต่อไปนี้ มีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับเมื่อ 3 ปีที่แล้ว

รายการคำถาม	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	พอๆ กัน	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	ปัจจุบันดีกว่ามาก	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
1. ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. ความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.2 ท่านคิดว่า ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง มากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ในเส้นทางที่ท่านขับขี่

☐ 1. มากกว่ามาก ☐ 2. มากกว่า ☐ 3. พอ ๆ กัน ☐ 4. น้อยกว่า ☐ 5. น้อยกว่ามาก

2.3 ท่านคิดว่า ท่านขับรถด้วยความเร็ว มากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ในเส้นทางที่ท่านขับขี่

☐ 1. มากกว่ามาก ☐ 2. มากกว่า ☐ 3. พอ ๆ กัน ☐ 4. น้อยกว่า ☐ 5. น้อยกว่ามาก

2.4 ท่านคิดว่า พฤติกรรมเสี่ยงต่อไปนี้เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่ของท่าน มากน้อยเพียงใด

รายการคำถาม	เป็นภัยที่รุนแรงมาก	เป็นภัยที่รุนแรง	เป็นภัยที่รุนแรงน้อย	ไม่เป็นภัย	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
1. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด นอกเขตเทศบาลหรือบนถนนระหว่างเมือง (เกินกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	☐	☐	☐	☐	☐
2. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด ในเขตเทศบาลหรือในย่านชุมชน (เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	☐	☐	☐	☐	☐
3. ผู้ขับขี่ที่ พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
4. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐
5. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	☐	☐	☐	☐	☐
6. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐
7. ผู้ขับขี่ที่ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
8. ผู้ขับขี่ที่ ตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐
9. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
10. ผู้ขับขี่ที่ ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
11. ผู้ขับรถยนต์ ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
13. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความก้าวร้าว	☐	☐	☐	☐	☐

2.5 ในช่วง 30 วันที่ผ่านมา ท่านกระทำพฤติกรรมเหล่านี้บ่อยครั้งเพียงใด

รายการคำถาม	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	นานๆ ครั้ง	ไม่เคยเลย	ไม่แน่ใจ
1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5. ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปริมาณมากเกินไป	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6. ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9. ขับขี่ย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11. ขับรถยนต์ โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.6 ท่านยอมรับได้หรือไม่ ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนกระทำพฤติกรรมเหล่านี้

รายการคำถาม	ระดับการยอมรับ				
	(ยอมรับไม่ได้เลย) 1	2	3	4	(ยอมรับได้) 5
1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
2. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
3. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
4. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐
5. ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
6. ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
7. ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	☐	☐	☐	☐	☐
8. ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐
9. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐
10. ขับรถย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
11. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
12. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐

2.7 ท่านคิดว่า ผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ยอมรับได้หรือไม่ ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนกระทำพฤติกรรมเหล่านี้

รายการคำถาม	ระดับการยอมรับ				
	(ยอมรับไม่ได้เลย) 1	2	3	4	(ยอมรับได้) 5
1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
2. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
3. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
4. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐
5. ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
6. ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
7. ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	☐	☐	☐	☐	☐
8. ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐
9. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐
10. ขับรถย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
11. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
12. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐

2.8 ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการในปัจจุบันด้านความปลอดภัยต่อไปนี้

รายการคำถาม	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1. มีกฎหมายห้ามพูดคุยโทรศัพท์ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐
2. มีกฎหมายห้ามพิมพ์ส่งข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐
3. มีมาตรการ "ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ" ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล	☐	☐	☐	☐
4. มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนดในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐
5. มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนดนอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐
6. มีกล้องตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	☐	☐	☐	☐
7. มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์	☐	☐	☐	☐
8. มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	☐	☐	☐	☐
9. มีมาตรการตรวจจับผู้ขับรถย้อนศรที่เคร่งครัด	☐	☐	☐	☐




ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"

3.1 **ท่านทราบถึงบทลงโทษของพฤติกรรม *"ขับรถขณะมึนเมา"* หรือไม่**
☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

3.2 **ท่านทราบถึงปริมาณเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ท่านสามารถดื่มได้โดยปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่**
☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ โปรดระบุ ..... ☐ 3. ไม่แน่ใจ

3.3 **ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยกระทำพฤติกรรม *"ขับรถขณะมึนเมา"* หรือไม่**
☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.4 **ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากสถานบริการหรือร้านอาหาร หรือไม่**
☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.5 **ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากบ้านเพื่อนหรือญาติพี่น้อง หรือไม่**
☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.6 **ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เนื่องจากไม่มีผู้มารับมาส่ง หรือไม่**
☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.7 **ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>เคย</u> *"ขับรถขณะมึนเมา"*** (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
<u>หมายเหตุ</u> (หากข้อ 3.2-3.6 ตอบไม่เคยเลย ข้ามไปตอบข้อ 3.8)
☐ 1. ไม่มีผู้มารับมาส่ง ☐ 2. คิดว่าขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ ☐ 3. จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล
☐ 4. เกิดความกล้าเนื่องจากดื่มแอลกอฮอล์ ☐ 5. หลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้ ☐ 6. อื่นๆ.....

3.8 **ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>ไม่เคย</u> *"ขับรถขณะมึนเมา"*** (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ 1. ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ☐ 2. ดื่มแต่มีคนอื่นมารับมาส่ง ☐ 3. ดื่มแต่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
☐ 4. ดื่มแต่หยุดพัก แล้วค่อยขับรถ ☐ 5. อื่นๆ.....

3.9 **ท่านเห็นด้วยหรือไม่ มากน้อยเพียงใด กับประเด็นทัศนคติต่อไปนี้**

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมเมาแล้วขับ					
1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ ส่งผลกระทบต่อผู้อื่น	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านกระทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการกระทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ					
1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร "ขับรถขณะมึนเมา"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ					
1. ถ้าท่านต้องขับรถขณะมึนเมา ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเลือกที่จะขับรถขณะมึนเมา หากไม่มีคนมารับมาส่ง	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเลือกที่จะใช้บริการรถสาธารณะหากท่านคิดว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	☐	☐	☐	☐	☐




ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ไม่สวมหมวกนิรภัย"

4.1 **ท่านทราบถึงบทลงโทษของพฤติกรรม *"ไม่สวมหมวกนิรภัย"* หรือไม่**

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

4.2 **ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่ตลอดการเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทาง**

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

4.3 **ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อโดยสารตลอดการเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทาง**

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

4.4 **ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>เคย</u> *"สวมหมวกนิรภัย"*** (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

<u>หมายเหตุ</u> (หากข้อ 4.2-4.3 ตอบไม่เคยเลย ข้ามไปตอบข้อ 4.5)

☐ 1. กลัวตำรวจจับ ☐ 2. เพื่อความปลอดภัย ☐ 3. ปฏิบัติตามกฎจราจร

☐ 4. เคยประสบอุบัติเหตุ ☐ 5. อื่นๆ.....

4.5 **ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>ไม่เคย</u> *"สวมหมวกนิรภัย"*** (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. ขับขี่ในระยะทางใกล้ๆ ☐ 2. กลัวผมเสียทรง ☐ 3. ร้อน อึดอัด รวมไม่สบาย สกปรก

☐ 4. เร่งรีบ ☐ 5. มองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน ☐ 6. อื่นๆ.....

4.6 **ท่านเห็นด้วยหรือไม่ มากน้อยเพียงใด กับประเด็นทัศนคติต่อไปนี้**

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย					
1. ท่านเชื่อว่า "หมวกนิรภัย" มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านคิดว่าคนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า "หมวกนิรภัย" มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านเชื่อว่า หากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแล้วไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการกระทำพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัย					
1. ครอบครัวของท่าน คิดว่าท่านควร "สวมหมวกนิรภัย" ทุกครั้งเมื่อขับขี่จักรยานยนต์	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนๆและคนใกล้ชิดของท่านคิดว่า พฤติกรรม "ไม่สวมหมวกนิรภัย" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ไม่สวมหมวกนิรภัย"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "ไม่สวมหมวกนิรภัย"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการไม่สวมหมวกนิรภัย					
1. ถ้าท่านต้องขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านสวมหมวกนิรภัยถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
3. ถ้าท่านต้อง "ขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย" ท่านเชื่อว่า ท่านจะสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อพฤติกรรมของคนขับขับรถไม่ปลอดภัย	☐	☐	☐	☐	☐

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ขับขี่ย้อนศร"

5.1 **ท่านทราบถึงบทลงโทษของพฤติกรรม "*ขับขี่ย้อนศร*" หรือไม่**

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

5.2 **ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยกระทำพฤติกรรม "*ขับขี่ย้อนศร*" หรือไม่**

☐ 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบข้อ 5.3)

☐ 2. เคย (ข้ามไปตอบข้อ 5.4)

5.3 **ถ้าท่าน ไม่เคย "*ขับขี่ย้อนศร*" เนื่องมาจากสาเหตุใด** (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. กลัวตำรวจจับ ☐ 2. เพื่อความปลอดภัย ☐ 3. ปฏิบัติตามกฎจราจร

☐ 4. เคยประสบอุบัติเหตุ ☐ 5. อื่นๆ.....

5.4 **ถ้าท่าน <u>เคย</u> "*ขับขี่ย้อนศร*" เนื่องมาจากสาเหตุใด** (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. สะดวก รวดเร็ว ☐ 2. U-turn อยู่ใกล้ ☐ 3. คิดว่าไม่อันตราย

☐ 4. หลบหลีกด่านตำรวจ ☐ 5. ช่วงเวลากลางคืน ถนนโล่ง ☐ 6. อื่นๆ.....

5.5 ท่านเห็นด้วยหรือไม่ มากน้อยเพียงใด กับประเด็นทัศนคติต่อไปนี้

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร					
1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถขับขี่ย้อนศรได้	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการกระทำพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร					
1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร "ขับขี่ย้อนศร"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม "ขับขี่ย้อนศร" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ขับขี่ย้อนศร"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "ขับขี่ย้อนศร"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่ย้อนศร					
1. ถ้าท่านต้องขับขี่ย้อนศร ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ถ้าท่านมีธุระเร่งด่วน ท่านจะขับขี่ย้อนศรในถนนที่มีเครื่องหมายห้ามย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
3. เมื่อท่านอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีผู้คนขับขี่ย้อนศรจะส่งผลให้ท่านเกิดพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐

ส่วนที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"

6.1 ท่านทราบถึงบทลงโทษของพฤติกรรม *"ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"* หรือไม่

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

6.2 ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยกระทำพฤติกรรม *"ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"* หรือไม่

☐ 1. ไม่เคย (ข้ามไปตอบข้อ 6.3)

☐ 2. เคย (ข้ามไปตอบข้อ 6.4)

6.3 ถ้าท่าน ไม่เคย *"ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"* เนื่องมาจากสาเหตุใด (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. กลัวตำรวจจับ ☐ 2. เพื่อความปลอดภัย ☐ 3. ปฏิบัติตามกฎจราจร

☐ 4. เคยประสบอุบัติเหตุ ☐ 5. อื่นๆ.....

6.4 ถ้าท่าน <u>เคย</u> *"ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"* เนื่องมาจากสาเหตุใด (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. เร่งรีบ ☐ 2. ขับมาด้วยความเร็ว เบรกไม่ทัน ☐ 3. เป็นช่วงเวลากลางคืนไม่มีรถ

☐ 4. ขี้เกียจรอสัญญาณไฟจราจร ☐ 5. อื่นๆ.....

6.5 ท่านเห็นด้วยหรือไม่ มากน้อยเพียงใด กับประเด็นทัศนคติต่อไปนี้

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร					
1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ขับขี่บนท้องถนน	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร					
1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร "ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม "ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร					
1. ถ้าท่านต้องฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	☐	☐	☐	☐	☐
2. เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองท่านชะลอเพื่อที่จะหยุดรถโดยไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
4. เมื่อท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐

ภาคผนวก ข.
แบบสอบถามผู้ใช้รถยนต์

หมายเลขแบบสอบถาม ☐☐☐☐

แบบสอบถามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตจังหวัดเชียงใหม่ (ผู้ขับขี่รถยนต์)

คำชี้แจง : แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นโดยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ภายใต้การสนับสนุนของมูลนิธิไทยโรดส์และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติความเชื่อของผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่ **ข้อมูลทั้งหมดจะถูกนำไปใช้ประกอบการศึกษาวิจัยเท่านั้น โดยจะเก็บข้อมูลเป็นความลับและไม่มีการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ข้อมูลทุกกรณี** ผลการสำรวจในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

วัน/เดือน/ปีที่สอบถาม ..... สถานที่เก็บข้อมูล (ตำบล/อำเภอ).....

วิธีการตอบแบบสอบถาม โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างตรงตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

1.1 เพศ
☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง

1.2 อายุ .....ปี

1.3 ภูมิลำเนา/ที่พักอาศัย
☐ 1. เขตเมืองเชียงใหม่
☐ 2. เขตอำเภอรอบนอก จังหวัดเชียงใหม่ โปรดระบุอำเภอ .....
☐ 3. จังหวัดอื่นในเขตภาคเหนือ โปรดระบุจังหวัด .....
☐ 4. ภูมิภาคอื่น ๆ โปรดระบุจังหวัด .....
☐ 5. ประเทศอื่น ๆ โปรดระบุประเทศ .....

1.4 ระดับการศึกษา
☐ 1. ไม่ได้เรียนหนังสือ ☐ 2. ประถมศึกษาปีที่ 6 หรือ ต่ำกว่า
☐ 3. มัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือ เทียบเท่า ☐ 4. มัธยมศึกษาปีที่ 6 หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)
☐ 5. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หรืออนุปริญญา ☐ 6. ปริญญาตรี
☐ 7. สูงกว่าปริญญาตรี

1.5 อาชีพปัจจุบันของท่าน
☐ 1. เกษตรกร ☐ 2. รับจ้าง ☐ 3. ค้าขาย ☐ 4. ธุรกิจส่วนตัว ☐ 5. ข้าราชการ
☐ 6. ทำงานบริษัทเอกชน ☐ 7. ทำงานรัฐวิสาหกิจ ☐ 8. นักเรียน/นักศึกษา ☐ 9. พ่อบ้าน/แม่บ้าน ☐ 10. อื่นๆ .....

1.6 รายได้ทั้งหมดของท่าน โดยเฉลี่ยต่อเดือน
☐ 1. ไม่มีรายได้ ☐ 2. น้อยกว่า 10,000 บาท ☐ 3. ตั้งแต่ 10,000 – 19,999 บาท
☐ 4. ตั้งแต่ 20,000 – 29,999 บาท ☐ 5. ตั้งแต่ 30,000 – 49,999 บาท ☐ 6. มากกว่า 50,000 บาท

1.7 ประเภทของยานพาหนะ
☐ 1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (รถเก๋ง) ☐ 2. รถกระบะ (ปิกอัพ) ☐ 3. รถตู้นั่ง
☐ 4. รถกระบะสองแถว (รถสองแถว) ☐ 5. รถบรรทุก

1.8 ท่านถือครองใบอนุญาตขับขี่หรือไม่
☐ 1. ไม่มี ☐ 2. มี ต่ำกว่า 1 ปี ☐ 3. มี ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป – 3 ปี
☐ 4. มี ตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป – 5 ปี ☐ 5. มี ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป – 10 ปี ☐ 6. มี มากกว่า 10 ปี

1.9 ประสบการณ์ในการขับขี่ของท่าน
☐ 1. ต่ำกว่า 6 เดือน ☐ 2. ตั้งแต่ 6 เดือน – 1 ปี ☐ 3. ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป – 3 ปี
☐ 4. ตั้งแต่ 3 ปี – 5 ปี ☐ 5. ตั้งแต่ 5 ปี – 10 ปี ☐ 6. มากกว่า 10 ปีขึ้นไป

1.10 ส่วนใหญ่ ท่านขับรถบนถนน ในเขตเทศบาล หรือ นอกเขตเทศบาล
☐ 1. ในเขตเทศบาล ☐ 2. นอกเขตเทศบาล ☐ 3. พอ ๆ กัน





ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยง

2.1 ท่านคิดว่า ประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนต่อไปนี้ มีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับเมื่อ 3 ปีที่แล้ว

รายการคำถาม	ปัจจุบันแย่กว่ามาก	ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	พอๆ กัน	ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	ปัจจุบันดีกว่ามาก	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
1. ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. ความรู้ความเข้าใจและเคารพในกฎจราจรของผู้ขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.2 ท่านคิดว่า ท่านขับรถด้วยความระมัดระวัง มากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ในเส้นทางที่ท่านขับขี่

☐ 1. มากกว่ามาก ☐ 2. มากกว่า ☐ 3. พอ ๆ กัน ☐ 4. น้อยกว่า ☐ 5. น้อยกว่ามาก

2.3 ท่านคิดว่า ท่านขับรถด้วยความเร็ว มากน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ ในเส้นทางที่ท่านขับขี่

☐ 1. มากกว่ามาก ☐ 2. มากกว่า ☐ 3. พอ ๆ กัน ☐ 4. น้อยกว่า ☐ 5. น้อยกว่ามาก

2.4 ท่านคิดว่า พฤติกรรมเสี่ยงต่อไปนี้เป็นภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่ของท่าน มากน้อยเพียงใด

รายการคำถาม	เป็นภัยที่รุนแรงมาก	เป็นภัยที่รุนแรง	เป็นภัยที่รุนแรงน้อย	ไม่เป็นภัย	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
1. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด นอกเขตเทศบาลหรือบนถนนระหว่างเมือง (เกินกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	☐	☐	☐	☐	☐
2. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด ในเขตเทศบาลหรือในย่านชุมชน (เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	☐	☐	☐	☐	☐
3. ผู้ขับขี่ที่ พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
4. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐
5. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	☐	☐	☐	☐	☐
6. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐
7. ผู้ขับขี่ที่ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
8. ผู้ขับขี่ที่ ตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐
9. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
10. ผู้ขับขี่ที่ ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
11. ผู้ขับรถยนต์ ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
13. ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความก้าวร้าว	☐	☐	☐	☐	☐

2.5 ในช่วง 30 วันที่ผ่านมา ท่านกระทำพฤติกรรมเหล่านี้บ่อยครั้งเพียงใด

รายการคำถาม	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	นานๆ ครั้ง	ไม่เคยเลย	ไม่แน่ใจ
1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5. ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปริมาณมากเกินไป	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6. ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9. ขับขี่ย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11.ขับรถยนต์ โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.6 ท่านยอมรับได้หรือไม่ ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนกระทำพฤติกรรมเหล่านี้

รายการคำถาม	ระดับการยอมรับ				
	(ยอมรับไม่ได้เลย) 1	2	3	4	(ยอมรับได้) 5
1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
2. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
3. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
4. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐
5. ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
6. ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
7. ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	☐	☐	☐	☐	☐
8. ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐
9. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐
10.ขับรถย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
11.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
12.ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
13.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐

2.7 ท่านคิดว่า ผู้คนในจังหวัดเชียงใหม่ยอมรับได้หรือไม่ ถ้าผู้ขับขี่บนท้องถนนกระทำพฤติกรรมเหล่านี้

รายการคำถาม	ระดับการยอมรับ				
	(ยอมรับไม่ได้เลย) 1	2	3	4	(ยอมรับได้) 5
1. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
2. ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐	☐
3. พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
4. ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	☐	☐	☐	☐	☐
5. ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
6. ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
7. ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	☐	☐	☐	☐	☐
8. ขับรถภายหลังเสพยา	☐	☐	☐	☐	☐
9. ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	☐	☐	☐	☐	☐
10. ขับรถย้อนศร	☐	☐	☐	☐	☐
11. ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	☐	☐	☐	☐	☐
12. ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
13. ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐

2.8 ท่านเห็นด้วยหรือไม่กับมาตรการในปัจจุบันด้านความปลอดภัยต่อไปนี้

รายการคำถาม	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
1. มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐
2. มีกฎหมายห้ามพิมพ์ส่งข้อความ ขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐
3. มีมาตรการ "ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ" ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล	☐	☐	☐	☐
4. มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด ในเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐
5. มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด นอกเขตเทศบาล	☐	☐	☐	☐
6. มีกล้องตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	☐	☐	☐	☐
7. มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์	☐	☐	☐	☐
8. มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	☐	☐	☐	☐
9. มีมาตรการตรวจจับผู้ขับรถย้อนศรที่เคร่งครัด	☐	☐	☐	☐



ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"

3.1 ท่านทราบถึงบทลงโทษของพฤติกรรม *"ขับรถขณะมึนเมา"* หรือไม่

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

3.2 ท่านทราบถึงปริมาณเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ท่านสามารถดื่มได้โดยปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกินกฎหมายกำหนด หรือไม่

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ โปรดระบุ ..... ☐ 3. ไม่แน่ใจ

3.3 ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยกระทำพฤติกรรม *"ขับรถขณะมึนเมา"* หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.4 ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากสถานบริการหรือร้านอาหาร หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.5 ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จากบ้านเพื่อนหรือญาติพี่น้อง หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.6 ท่านขับรถในขณะมึนเมาภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เนื่องจากไม่มีผู้มารับมาส่ง หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

3.7 ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>เคย</u> *"ขับรถขณะมึนเมา"* (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

<u>หมายเหตุ</u> (หากข้อ 3.2-3.6 ตอบไม่เคยเลย ข้ามไปตอบข้อ 3.8)

☐ 1. ไม่มีผู้มารับมาส่ง ☐ 2. คิดว่าขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ ☐ 3. จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล
☐ 4. เกิดความกล้าเนื่องจากดื่มแอลกอฮอล์ ☐ 5. หลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้ ☐ 6. อื่นๆ.....

3.8 ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>ไม่เคย</u> *"ขับรถขณะมึนเมา"* (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ☐ 2. ดื่มแต่มีคนอื่นมารับมาส่ง ☐ 3. ดื่มแต่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ
☐ 4. ดื่มแต่หยุดพัก แล้วค่อยขับรถ ☐ 5. อื่นๆ.....

3.9 แบบสอบถามความเชื่อ และทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการเมาแล้วขับ

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมเมาแล้วขับ					
1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ ส่งผลกระทบต่อผู้อื่น	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านกระทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการกระทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ					
1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร "ขับรถขณะมึนเมา"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "ขับรถขณะมึนเมา"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการเมาแล้วขับ					
1. ถ้าท่านต้องขับรถขณะมึนเมา ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเลือกที่จะขับรถขณะมึนเมา หากไม่มีคนมารับมาส่ง	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเลือกที่จะใช้บริการรถสาธารณะหากท่านคิดว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	☐	☐	☐	☐	☐



ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด"

4.1 ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยขับรถเร็วเกิน 90 กม./ชม. เวลาขับรถในเขตเทศบาล หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

4.2 ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยขับรถเร็วเกิน 120 กม./ชม. เวลาขับรถนอกเขตเทศบาล หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

4.3 ถ้าท่าน เคย *"ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด"* เนื่องมาจากสาเหตุใด (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

หมายเหตุ (หากข้อ 4.1-4.2 ตอบไม่เคยเลย ข้ามไปตอบข้อ 4.4)

☐ 1. ขับประจำทุกวันเป็นเรื่องปกติ ☐ 2. รีบเร่ง มีธุระเร่งด่วน ☐ 3. มีความชำนาญในการขับขี่

☐ 4. ถนนทางตรง ปริมาณจราจรไม่เยอะ ☐ 5. ไม่มีการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ ☐ 6. อื่นๆ.....

4.4 ถ้าท่าน ไม่เคย *"ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด"* เนื่องมาจากสาเหตุใด (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. กลัวเกิดอุบัติเหตุ ☐ 2. ขับขี่ไม่ชำนาญ ☐ 3. กลัวการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่

☐ 4. ครอบครัวคนใกล้ชิดห้ามขับรถเร็ว ☐ 5. ปริมาณจราจรติดขัดหนาแน่น ☐ 6. อื่นๆ.....

4.5 แบบสอบถามความเชื่อ และทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด					
1. ท่านเชื่อว่า พฤติกรรม "การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด" เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านคิดว่าประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า "การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด" เป็นสิ่งที่ผิด	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า "การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด" เพิ่มโอกาสในการได้รับอุบัติเหตุจากการชน	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านกล้าที่จะขับรถเร็ว	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการกระทำพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด					
1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร "ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม "การขับรถเร็วเกิน" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "การขับรถเร็ว"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด					
1. เมื่อท่านอยู่ในสภาวะแวดล้อมที่มีผู้คนขับรถเร็ว เป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้ท่านเกิดพฤติกรรม "การขับรถเร็ว"	☐	☐	☐	☐	☐
2. ถ้าท่านมีธุระเร่งด่วน ท่านตั้งใจที่จะต้องขับรถเร็วขึ้นเพื่อให้ถึงที่หมายได้เร็วขึ้น	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านขับรถเร็วเพราะชอบความท้าทาย หรือแข่งกับรถคันอื่นบนท้องถนน	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านเลือกที่จะขับรถเร็วเนื่องจากเป็นปกตินิสัย	☐	☐	☐	☐	☐




ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"

5.1 ท่านเคยถูกจับปรับในข้อหาพฤติกรรม *"การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"* หรือไม่

☐ 1. ไม่เคย ☐ 2. เคย มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

5.2 ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา ท่านเคยกระทำพฤติกรรม *"การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"* หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

5.3 ท่านใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่โดยใช้อุปกรณ์เสริม (สมอทอร์ค, เปิดลำโพง ฯลฯ) หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

5.4 ท่านใช้โทรศัพท์ในการส่งข้อความ อีเมล หรือแอพพลิเคชั่นต่างๆ ในขณะขับขี่ หรือไม่

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

5.5 ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>เคย</u> *"ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"* (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

<u>หมายเหตุ</u> (หากข้อ 5.2-5.4 ตอบไม่เคยเลย ข้ามไปตอบข้อ 5.6)

☐ 1. มีสายเร่งด่วน ธุระเร่งด่วน ☐ 2. ใช้อุปกรณ์เสริมในการคุยโทรศัพท์ ☐ 3. คุยโทรศัพท์ในช่วงเวลาสั้นๆ 1-2 นาที

☐ 4. ส่งข้อความ หรืออีเมลเร่งด่วน ☐ 5. อื่นๆ.....

5.6 ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน <u>ไม่เคย</u> *"ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"* (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. จอดรถก่อนแล้วจึงรับโทรศัพท์ ☐ 2. เสียสมาธิขณะขับรถ ☐ 3. กลัวการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่

☐ 4. ครอบครัว และคนใกล้ชิดไม่สนับสนุนให้ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ☐ 5. อื่นๆ.....

5.7 แบบสอบถามความเชื่อ และทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่					
1. ท่านคิดว่า "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่" เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเชื่อว่าประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่า "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่" เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเชื่อว่า "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่" อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถใช้โทรศัพท์ขณะขณะขับขี่	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการกระทำพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่					
1. ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร "ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่" เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม "การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่					
1. ท่านเลือกที่จะใช้โทรศัพท์ระยะเวลาสั้นๆ 1-2 นาที ในขณะขับขี่ เพราะคิดว่าไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านเลือกที่จะปฏิเสธการรับสายโทรศัพท์ เมื่อมีสายเรียกเข้าขณะขับรถ	☐	☐	☐	☐	☐



ส่วนที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม "การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย"

6.1 ท่านทราบถึงบทลงโทษหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือไม่

☐ 1. ไม่ทราบ ☐ 2. ทราบ มีโทษจำคุก.....ปีหรือปรับ.....บาท ☐ 3. ไม่แน่ใจ

6.2 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อขับขี่ตลอดการเดินทางไปถึงที่หมาย

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

6.3 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อโดยสารตลอดการเดินทางไปถึงที่หมาย

☐ 1. ทุกครั้ง ☐ 2. บ่อยครั้ง ☐ 3. บางครั้ง ☐ 4. นาน ๆ ครั้ง ☐ 5. ไม่เคยเลย

6.4 ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน *"คาดเข็มขัดนิรภัย"* (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

หมายเหตุ (หากข้อ 6.2-6.3 ตอบไม่เคยเลย ข้ามไปตอบข้อ 6.5)

☐ 1. คาดเป็นปกติจากความเคยชิน ☐ 2. รู้สึกปลอดภัยเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย ☐ 3. กลัวการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่

☐ 4. คนใกล้ชิด หรือตนเองเคยประสบอุบัติเหตุ จึงเห็นความสำคัญของเข็มขัดนิรภัย ☐ 5. อื่นๆ.....

6.5 ท่านคิดว่าสิ่งใดบ้าง เป็นเหตุผลทำให้ท่าน *"ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย"* (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ 1. เดินทางระยะใกล้ ☐ 2. อึดอัด รู้สึกไม่สบายตัว ☐ 3. ต้องขึ้น-ลงรถบ่อยๆ

☐ 4. รถยนต์ส่วนตัว หรือรถโดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย ☐ 5. อื่นๆ.....

6.6 แบบสอบถามความเชื่อ และทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
แบบสอบถามวัดทัศนคติทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
1. ท่านเชื่อว่า "เข็มขัดนิรภัย" มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านคิดว่าคนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า "เข็มขัดนิรภัย" มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านรู้สึกดีเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย ถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่าเมื่อขับรถหรือโดยสาร ต้องคาด "เข็มขัดนิรภัย"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อและทัศนคติของกลุ่มอ้างอิง และแรงจูงใจที่จะคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
1. ครอบครัว เพื่อนสนิท และคนรอบข้างของท่าน คิดว่าท่านควร "คาดเข็มขัดนิรภัย" ทุกครั้งเมื่ออยู่ในรถ"	☐	☐	☐	☐	☐
2. เพื่อนๆ และคนใกล้ชิดของท่านไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเวลาเดินทาง	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม "ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย"	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านคิดว่า การรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยทางสื่อต่าง ๆ มีผล ทำให้ท่านตระหนักถึงประโยชน์ของการ "คาดเข็มขัดนิรภัย"	☐	☐	☐	☐	☐
แบบสอบถามวัดความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม และการรับรู้อำนาจในการควบคุมพฤติกรรมเกี่ยวกับการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย					
1. ท่านเลือกที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะเมื่อรู้สึกว่าพฤติกรรมของคนขับขับรถไม่ปลอดภัย	☐	☐	☐	☐	☐
2. ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะเวลาโดยสารรถด้านหน้า	☐	☐	☐	☐	☐
3. ท่านเลือกที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยแม้คนอื่นในรถจะไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	☐	☐	☐	☐	☐
4. ท่านจะขาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	☐	☐	☐	☐	☐

******** ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาอันมีค่าแสดงความคิดเห็น ********

ภาคผนวก ค.
แบบสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์
ภาษาอังกฤษ

หมายเลขแบบสอบถาม ☐☐☐

Chiang Mai Traffic Safety Culture Survey (for Motorcyclists)

Instruction: Chiang Mai University in collaboration with ThaiRoads Foundation and Thai Health Promotion Foundation are seeking to collect safety beliefs and attitudes of road users in Chiang Mai. Your participation is voluntary, and we will only share summary results. Your responses are anonymous and cannot be associated with you identity. The survey results will be very useful for relevant authorities to evaluate road traffic safety culture and enhance safety improvement programs and road safety systems in Chiang Mai.

Please mark ✓ in the box ☐ and fill out the relevant answers in the blank

Part 1 Personal Information

1.1 **Gender** ☐ Male ☐ Female

1.2 **Age** .....years

1.3 **Residence** Please specify the country name .....

1.4 **How long have you stayed in Chiang Mai?**

☐ Less than 1 week ☐ 1 week – 1 month ☐ 1 – 3 months
☐ 3 – 6 months ☐ 6 months – 1 year ☐ More than 1 year

1.5 **Driver license occupied**

☐ None ☐ Yes, less than 1 year ☐ Yes, 1 – 3 years
☐ Yes, 3 – 5 years ☐ Yes, 5 – 10 years ☐ Yes, more than 10 years

1.6 **Driving experience**

☐ Less than 6 months ☐ 6 months - 1 year ☐ 1 – 3 years
☐ 3 – 5 years ☐ 5 – 10 years ☐ More than 10 years

1.7 **Which roads have you driven?**

☐ Inside the city ☐ Outside the city ☐ Both

Part 2 Questions related to "Driving after Drinking" Behavior

2.1 What do you think that the following safety problems today are worse or better or about the same as it did last 3 years ago?

Statement	Much worse	Worse	About the Same	Better	Much better	Not sure
1. Road accident	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Generous of road users	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. Driving skill of road users	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. Understand and respect traffic laws	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.2 You think that your driving is more careful or less careful or about the same as the others on the road.
☐ 1. Much more careful ☐ 2. More careful ☐ 3. About the same ☐ 4. Less careful ☐ 5. Much less careful

2.3 You think that you drive is faster or slower or about the same as the others on the road.
☐ 1. Much more careful ☐ 2. More careful ☐ 3. About the same ☐ 4. Less careful ☐ 5. Much less careful

2.4 What level of threat do you think the following risk behavior is?

Risk Behavior	Very Serious	Serious	Not so Serious	Not Serious	Not Sure
1. Drivers who drive over the speed limit outside the city or on major highways (higher than 90 km/h)	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drivers who drive over the speed limit inside the city or near community area (higher than 80 km/h)	☐	☐	☐	☐	☐
3. Drivers who use mobile, text message while driving	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drivers who are tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐
5. Drivers who drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
6. Drivers who drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐
7. Drivers who violate the traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drivers who make sudden lane change	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drivers who drive/ride against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐
10. Drivers who do not give signal while parking, decelerating, turning, or changing lanes	☐	☐	☐	☐	☐
11. Drivers who do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
12. Motorcyclists who do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐
13. Aggressive drivers	☐	☐	☐	☐	☐

2.5 During last 30 days on how many occasions did you have the following behavior?

Risk Behavior	Always	Often	Sometimes	Rarely	Never	Not Sure
1. Drive faster than 110 km/h outside the city	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drive faster than 90 km/h within the city	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. Use mobile device while driving	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drive when being tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5. Drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6. Drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7. Violate traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drive a car past in front of another	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drive against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10.Do not give signal for parking, decelerating, turning, or lane changing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11.Do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12.Do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.6 It is acceptable or not if other drivers on a road have the following behavior

Risk Behavior	Degree of Acceptable				
	Complete Unacceptable 1	2	3	4	Complete Acceptable 5
1. Drive faster than 110 km/h outside the city	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drive faster than 90 km/h within the city	☐	☐	☐	☐	☐
3. Use mobile device while driving	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drive when being tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐
5. Do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
6. Violate traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐
7. Drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drive a car past in front of another	☐	☐	☐	☐	☐
10.Drive against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐
11.Do not give signal for parking, decelerating, turning, or lane changing	☐	☐	☐	☐	☐
12.Drive without driver license	☐	☐	☐	☐	☐
13.Do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐

2.7 You think that most drivers in Chiang Mai agree or not if drivers on a road have the following behavior

Risk Behavior	Degree of Acceptable				
	Complete Unacceptable 1	2	3	4	Complete Acceptable 5
1. Drive faster than 110 km/h outside the city	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drive faster than 90 km/h within the city	☐	☐	☐	☐	☐
3. Use mobile device while driving	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drive when being tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐
5. Do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
6. Violate traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐
7. Drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drive a car past in front of another	☐	☐	☐	☐	☐
10. Drive against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐
11. Do not give signal for parking, decelerating, turning, or lane changing	☐	☐	☐	☐	☐
12. Drive without driver license	☐	☐	☐	☐	☐
13. Do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐

2.8 Do you agree or not with the following today's safety measures?

Safety Measures	Strongly Agree	Agree	Disagree	Strongly Disagree
1. Have a law enforcement not to talk on the phone while driving	☐	☐	☐	☐
2. Have a law enforcement not to send SMS while driving	☐	☐	☐	☐
3. Have a law enforcement มีมาตรการ "ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ" ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล	☐	☐	☐	☐
4. Have speed detectors within the city	☐	☐	☐	☐
5. Have speed detectors outside the city	☐	☐	☐	☐
6. Have traffic signal violation cameras at intersections	☐	☐	☐	☐
7. Have strict monitoring for motorcyclists not wearing a helmet	☐	☐	☐	☐
8. Have strict monitoring for drivers driving wrong way	☐	☐	☐	☐

Part 3 Questions related to "Driving after Drinking" Behavior

3.1 Are you aware of the law enforcement of "Driving after Drinking" or not?
☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

3.2 Are you aware of the amount of alcohol drink that you can drink so that you are not against the law?
☐ 1. No ☐ 2. Yes please specify ..... ☐ 3. Not sure

3.3 During last 6 months, on how many occasions did you "Drive after Drinking"?
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.4 Did you drive after drinking alcohol from pubs or restaurants?
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.5 Did you drive after drinking alcohol with your friends or family members?
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.6 Did you drive after drinking alcohol because you did not have anyone to pick up?
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.7 What are the main reasons for you to "Drive after Drinking" (Can select more than 1 choice)
Note (If the answers of questions 2.2-2.6 are Never, then skip to Question 2.8)
☐ 1. No one to pick up/drop off ☐ 2. Believe that will have no accident
☐ 3. The destination is not too far ☐ 4. Be bold after drinking alcohol
☐ 5. Believe that would not be caught by the law enforcement ☐ 6. Others.....

3.8 What are the main reasons for you to never "Drive after Drinking" (Can select more than 1 choice)
☐ 1. Not drink alcohol at all ☐ 2. Have someone gives a ride ☐ 3. Use public transport
☐ 4. Take a rest before driving ☐ 5. Others.....

3.9 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Driving after Drinking" behavior					
1. You believe that it is wrong to drive after drinking.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think that drivers in Chiang Mai believe that it is wrong to drive after drinking.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that driving after drinking would affect other people	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that you have sufficient skills to drive after drinking	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Driving after Drinking" behavior					
1. Your family members think that you should not drive after drinking.	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Driving after Drinking" is acceptable.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Driving after Drinking" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Driving after Drinking" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Driving after Drinking" behavior					
1. If you have to drive after drinking, you believe that you have sufficient skill to drive.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You choose to drive after drinking, if you have no one take you home.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You choose to use public transport, if you think you have too much alcohol	☐	☐	☐	☐	☐

Part 4 Questions related to "Not Wearing a Helmet" Behavior

4.1 Are you aware of the law enforcement for "Not wearing a helmet" behavior?

☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

4.2 In general, how often do you wear a helmet when you ride on a motorcycle?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

4.3 In general, how often do you wear a helmet when you ride pillion on a motorcycle?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

4.4 What are the reasons that you wear a helmet (can select more than 1 choice)

Note (If answer Never in Questions 3.2-3.3, then skip to 3.5)

☐ 1. Afraid of being caught by the police ☐ 2. Feel safe ☐ 3. Obey the law

☐ 4. Used to have accident ☐ 5. Others.....

4.5 What are the reasons that you did not wear a helmet (can select more than 1 choice)

☐ 1. Ride on a short distance ☐ 2. Hair style ☐ 3. Uncomfortable

☐ 4. In a hurry ☐ 5. Poor vision ☐ 6. Others.....

3.6 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Not Wearing a Helmet" behavior					
1. You believe that "Wearing a Helmet" is necessary and would help reduce the severity of accident.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think that drivers in Chiang Mai believe wearing a helmet is necessary and would help reduce the severity of accident.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that drivers who do not wear a helmet have higher risk to fatal accidents than those who wear a helmet.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You believe that motorcyclists with careful driving are not necessary to wear a helmet.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Not Wearing a Helmet" behavior					
1. Your family members think that you should wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Not wearing a helmet" is acceptable.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Not wearing a helmet" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Not wearing a helmet" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Not Wearing a Helmet" behavior					
1. If you have to drive without a helmet, you believe that you have sufficient skill to drive.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You choose to wear a helmet, although the other motorcyclists do not wear.	☐	☐	☐	☐	☐
3. If you have to drive without a helmet, you believe that you can avoid from being caught by the police.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You choose to wear a helmet only if the drivers have unsafe behavior.	☐	☐	☐	☐	☐

Part 5 Questions related to "Driving/Riding against the flow of traffic (Wrong-way Driving)" Behavior

5.1 Are you aware of the law enforcement of "Wrong-way Driving" behavior?

☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

5.2 During last 6 months, did you drive/ride against the flow of traffic?

☐ 1. No (Skip to 4.3)

☐ 2. Yes (Skip to 4.4)

5.3 If No, why did you not drive/ride against the flow of traffic (can specify more than 1 choice)

☐ 1. Afraid of being caught by the police ☐ 2. Feel safe ☐ 3. Obey the law

☐ 4. Used to have an accident ☐ 5. Others.....

5.4 If Yes, why did you drive/ride against the flow of traffic (can specify more than 1 choice)

☐ 1. Fast and convenient ☐ 2. U-turn is too far ☐ 3. No dangerous

☐ 4. Avoid the checkpoint ☐ 5. No traffic during nighttime ☐ 6. Others.....

5.5 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Driving/Riding against the flow of traffic" behavior					
1. You believe that Driving/Riding against the flow of traffic is a risky behavior and it is wrong.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think people in Chiang Mai believe that it is risky and wrong to drive/ride against the flow of traffic.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that driving/riding against the flow of traffic would affect the others on the road.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that you have sufficient skill and experience such that it induce you to drive/against the flow of traffic.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Driving/Riding against the flow of traffic" behavior					
1. Your family members think that you should not drive/ride against the flow of traffic.	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Driving/Riding against the flow of traffic" is acceptable.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Driving/Riding against the flow of traffic" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Driving/Riding against the flow of traffic" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Driving/Riding against the flow of traffic" behavior					
1. If you have to drive/ride against the flow of traffic, you believe that you have sufficient skill to drive.	☐	☐	☐	☐	☐
2. If you are in a hurry, then you will drive/ride against the flow of traffic.	☐	☐	☐	☐	☐
3. When you are in the condition that others drive/ride against the flow of traffic, it induces that you would drive/ride against the flow.	☐	☐	☐	☐	☐

Part 6 Questions related to "Traffic Signal Violation" Behavior

6.1 Are you aware of the law enforcement of "Traffic Signal Violation" behavior?

☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

6.2 During last 6 months, did you violate the traffic signal?

☐ 1. No (Skip to 5.3)

☐ 2. Yes (Skip to 5.4)

6.3 If No, why did you not violate the traffic signal (can specify more than 1 choice)

☐ 1. Afraid of being caught by the police ☐ 2. Feel safe ☐ 3. Obey the law

☐ 4. Used to have accident ☐ 5. Others.....

6.4 If Yes, why did you violate the traffic signal (can specify more than 1 choice)

☐ 1. In a hurry ☐ 2. Speeding ☐ 3. Nighttime and no traffic

☐ 4. Tired to wait for green signal ☐ 5. Others.....

5.5 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Traffic Signal Violation" behavior					
1. You believe that it is wrong to violate traffic signal.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think that drivers in Chiang Mai believe that it is wrong to violate traffic signal.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that signal violation behavior would affect others.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that you have sufficient skills to induce you violate traffic signal.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Traffic Signal Violation" behavior					
1. Your family members think that you should not violate traffic signal.	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Traffic Signal Violation" is acceptable	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Traffic Signal Violation" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Traffic Signal Violation" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Traffic Signal Violation" behavior					
1. If you have to violate traffic signal, you believe that you have sufficient skill to violate the signal.	☐	☐	☐	☐	☐
2. When you see the yellow signal, you slow down the vehicle so that you will not violate the signal.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You do not violate the signal although the other vehicles do.	☐	☐	☐	☐	☐

ภาคผนวก ง.
แบบสอบถามผู้ใช้รถยนต์
ภาษาอังกฤษ

Survey Number ☐☐☐

Chiang Mai Traffic Safety Culture Survey (for Drivers)

Instruction: Chiang Mai University in collaboration with ThaiRoads Foundation and Thai Health Promotion Foundation are seeking to collect safety beliefs and attitudes of road users in Chiang Mai. Your participation is voluntary, and we will only share summary results. Your responses are anonymous and cannot be associated with you identity. The survey results will be very useful for relevant authorities to evaluate road traffic safety culture and enhance safety improvement programs and road safety systems in Chiang Mai.

Please mark ✓ in the box ☐ and fill out the relevant answers in the blank

Part 1 Personal Information

1.1 **Gender** ☐ Male ☐ Female

1.2 **Age** .....years

1.3 **Residence** Please specify the country name .....

1.4 **How long have you stayed in Chiang Mai?**

☐ Less than 1 week ☐ 1 week – 1 month ☐ 1 – 3 months
☐ 3 – 6 months ☐ 6 months – 1 year ☐ More than 1 year

1.5 **Driver license occupied**

☐ None ☐ Yes, less than 1 year ☐ Yes, 1 – 3 years
☐ Yes, 3 – 5 years ☐ Yes, 5 – 10 years ☐ Yes, more than 10 years

1.6 **Driving experience**

☐ Less than 6 months ☐ 6 months - 1 year ☐ 1 – 3 years
☐ 3 – 5 years ☐ 5 – 10 years ☐ More than 10 years

1.7 **Which roads have you driven?**

☐ Inside the city ☐ Outside the city ☐ Both

Part 2 Questions related to "Driving after Drinking" Behavior

2.1 What do you think that the following safety problems today are worse or better or about the same as it did last 3 years ago?

Statement	Much worse	Worse	About the Same	Better	Much better	Not sure
1. Road accident	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Generous of road users	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. Driving skill of road users	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. Understand and respect traffic laws	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.2 You think that your driving is more careful or less careful or about the same as the others on the road.
☐ 1. Much more careful ☐ 2. More careful ☐ 3. About the same ☐ 4. Less careful ☐ 5. Much less careful

2.3 You think that you drive is faster or slower or about the same as the others on the road.
☐ 1. Much more careful ☐ 2. More careful ☐ 3. About the same ☐ 4. Less careful ☐ 5. Much less careful

2.4 What level of threat do you think the following risk behavior is?

Risk Behavior	Very Serious	Serious	Not so Serious	Not Serious	Not Sure
1. Drivers who drive over the speed limit outside the city or on major highways (higher than 90 km/h)	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drivers who drive over the speed limit inside the city or near community area (higher than 80 km/h)	☐	☐	☐	☐	☐
3. Drivers who use mobile, text message while driving	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drivers who are tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐
5. Drivers who drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
6. Drivers who drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐
7. Drivers who violate the traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drivers who make sudden lane change	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drivers who drive/ride against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐
10. Drivers who do not give signal while parking, decelerating, turning, or changing lanes	☐	☐	☐	☐	☐
11. Drivers who do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
12. Motorcyclists who do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐
13. Aggressive drivers	☐	☐	☐	☐	☐

2.5 During last 30 days on how many occasions did you have the following behavior?

Risk Behavior	Always	Often	Sometimes	Rarely	Never	Not Sure
1. Drive faster than 110 km/h outside the city	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drive faster than 90 km/h within the city	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3. Use mobile device while driving	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drive when being tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5. Drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6. Drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7. Violate traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drive a car past in front of another	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drive against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10.Do not give signal for parking, decelerating, turning, or lane changing	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11.Do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12.Do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐	☐

2.6 It is acceptable or not if other drivers on a road have the following behavior

Risk Behavior	Degree of Acceptable				
	Complete Unacceptable 1	2	3	4	Complete Acceptable 5
1. Drive faster than 110 km/h outside the city	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drive faster than 90 km/h within the city	☐	☐	☐	☐	☐
3. Use mobile device while driving	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drive when being tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐
5. Do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
6. Violate traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐
7. Drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drive a car past in front of another	☐	☐	☐	☐	☐
10.Drive against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐
11.Do not give signal for parking, decelerating, turning, or lane changing	☐	☐	☐	☐	☐
12.Drive without driver license	☐	☐	☐	☐	☐
13.Do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐

2.7 You think that most drivers in Chiang Mai agree or not if drivers on a road have the following behavior

Risk Behavior	Degree of Acceptable				
	Complete Unacceptable 1	2	3	4	Complete Acceptable 5
1. Drive faster than 110 km/h outside the city	☐	☐	☐	☐	☐
2. Drive faster than 90 km/h within the city	☐	☐	☐	☐	☐
3. Use mobile device while driving	☐	☐	☐	☐	☐
4. Drive when being tired or drowsy	☐	☐	☐	☐	☐
5. Do not wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
6. Violate traffic signal	☐	☐	☐	☐	☐
7. Drive after drinking alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
8. Drive after using drugs	☐	☐	☐	☐	☐
9. Drive a car past in front of another	☐	☐	☐	☐	☐
10. Drive against the flow of traffic	☐	☐	☐	☐	☐
11. Do not give signal for parking, decelerating, turning, or lane changing	☐	☐	☐	☐	☐
12. Drive without driver license	☐	☐	☐	☐	☐
13. Do not wear a helmet	☐	☐	☐	☐	☐

2.8 Do you agree or not with the following today's safety measures?

Safety Measures	Strongly Agree	Agree	Disagree	Strongly Disagree
1. Have a law enforcement not to talk on the phone while driving	☐	☐	☐	☐
2. Have a law enforcement not to send SMS while driving	☐	☐	☐	☐
3. Have a law enforcement มีมาตรการ "ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ" ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล	☐	☐	☐	☐
4. Have speed detectors within the city	☐	☐	☐	☐
5. Have speed detectors outside the city	☐	☐	☐	☐
6. Have traffic signal violation cameras at intersections	☐	☐	☐	☐
7. Have strict monitoring for motorcyclists not wearing a helmet	☐	☐	☐	☐
8. Have strict monitoring for drivers driving wrong way	☐	☐	☐	☐

Part 3 Questions related to "Driving after Drinking" Behavior

3.1 Are you aware of the law enforcement of "Driving after Drinking" or not?

☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

3.2 Are you aware of the amount of alcohol drink that you can drink so that you are not against the law?

☐ 1. No ☐ 2. Yes please specify ..... ☐ 3. Not sure

3.3 During last 6 months, on how many occasions did you "Drive after Drinking"?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.4 Did you drive after drinking alcohol from pubs or restaurants?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.5 Did you drive after drinking alcohol with your friends or family members?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.6 Did you drive after drinking alcohol because you did not have anyone to pick up?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

3.7 What are the main reasons for you to "Drive after Drinking" (Can select more than 1 choice)

Note (If the answers of questions 2.2-2.6 are Never, then skip to Question 2.8)

☐ 1. No one to pick up/drop off ☐ 2. Believe that will have no accident

☐ 3. The destination is not too far ☐ 4. Be bold after drinking alcohol

☐ 5. Believe that would not be caught by the law enforcement ☐ 6. Others.....

3.8 What are the main reasons for you to never "Drive after Drinking" (Can select more than 1 choice)

☐ 1. Not drink alcohol at all ☐ 2. Have someone gives a ride ☐ 3. Use public transport

☐ 4. Take a rest before driving ☐ 5. Others.....

3.9 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Driving after Drinking" behavior					
1. You believe that it is wrong to drive after drinking.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think that drivers in Chiang Mai believe that it is wrong to drive after drinking.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that driving after drinking would affect other people	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that you have sufficient skills to drive after drinking	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Driving after Drinking" behavior					
1. Your family members think that you should not drive after drinking.	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Driving after Drinking" is acceptable.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Driving after Drinking" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Driving after Drinking" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Driving after Drinking" behavior					
1. If you have to drive after drinking, you believe that you have sufficient skill to drive.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You choose to drive after drinking, if you have no one take you home.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You choose to use public transport, if you think you have too much alcohol	☐	☐	☐	☐	☐

Part 4 Questions related to "Speeding" Behavior

4.1 Are you aware of the law enforcement of "Speeding" behavior inside and outside the municipality area?

☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

4.2 During last 3 months, on how many occasions did you drive over 90 km/hr within the municipality area?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

4.3 During last 3 months, on how many occasions did you drive over 120 km/hr outside the municipality area?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

4.4 If you have ever overspeed, what are the main reasons for overspeeding? (Can select more than 1 choice)

Note: (If answer Never in Questions 3.2-3.3, please skip to 3.5)

☐ 1. It is normal ☐ 2. In a hurry ☐ 3. Have sufficient skill

☐ 4. Low traffic volume ☐ 5. No police ☐ 6. Others.....

4.5 If you have never overspeed, what are the main reasons for overspeeding? (Can select more than 1 choice)

☐ 1. Afraid of an accident ☐ 2. No skill ☐ 3. Afraid of be caught by police

☐ 4. Friends/Family drive overspped ☐ 5. Traffic congestion ☐ 6. Others.....

4.6 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Speeding" behavior					
1. You believe that it is wrong to overspeed	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think people in Chiang Mai believe that it is wrong to overspeed driving.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that speeding driving increases the likelihood of road accident	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that you have sufficient skill and experience such that it induces you to overspeed.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Speeding" behavior					
1. Your family members think that you should not overspeed while driving.	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Speeding" is acceptable.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Speeding" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Speeding" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Speeding" behavior					
1. When you are in the condition that drivers around you overspeed, it induces you to overspeed.	☐	☐	☐	☐	☐
2. If you are in a hurry, then you intend to overspeed in order to arrive at your destination faster.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You overspeed because you are risk-taking behavior or compete with other vehicles on the road.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You choose to overspeed in nature.	☐	☐	☐	☐	☐

Part 5 Questions related to "Using Mobile Device while Driving" Behavior

5.1 Are you aware of the law enforcement for "Using mobile device while driving" behavior?
☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

5.2 During last 6 months, on how many occasions did you "use mobile device while driving"?
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

5.3 How many occasions did you use mobile accessories while driving (smalltalk, speake, etc.)
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

5.4 How many occasions did you use mobile device to send SMS, email or use applications while driving?
☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

5.5 What are the main reasons that you use mobile device while driving (Can select more than 1 choice)
Note (If the answers of questions 4.2-4.4 are Never, then skip to Question 4.8)
☐ 1. Urgent call ☐ 2. Use mobile accessories ☐ 3. Make a short call (1-2 minutes)
☐ 4. Send SMS and short email ☐ 5. Others.....

5.6 What are the main reasons that you never use mobile device while driving (Can select more than 1 choice)
☐ 1. Park before make a call ☐ 2. Lose concentration ☐ 3. Afraid of being caught by the police
☐ 4. Family and friends do not support to use mobile while driving ☐ 5. Others.....

5.7 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Using Mobile Device while Driving" behavior					
1. You believe that it is risky and wrong to use mobile device while driving.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You believe that drivers in Chiang Mai think that it is risky to use mobile device while driving.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You believe that using mobile device while driving would affect other people on the road.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that you have sufficient skills to use mobile device while driving.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Using Mobile Device while Driving" behavior					
1. Your family members think that you should not use mobile device while driving.	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "using mobile device while driving" is acceptable	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "using mobile device while driving" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "using mobile device while driving" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Using Mobile Device while Driving" behavior					
1. You choose to use mobile device in a short period (1-2 minutes) while driving because you think that it would not cause an accident.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You choose to refuse the phone call when there is a call while driving.	☐	☐	☐	☐	☐

Part 6 Questions related to "Not Wearing a Seatbelt" Behavior

6.1 Are you aware of the law enforcement for "Not wearing a seatbelt" behavior?

☐ 1. No ☐ 2. Yes ☐ 3. Not sure

6.2 In general, how often do you wear a seatbelt when you drive?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Rarely ☐ 5. Never

6.3 In general, how often do you wear a seatbelt when you are passengers?

☐ 1. Always ☐ 2. Often ☐ 3. Sometimes ☐ 4. Seldom ☐ 5. Never

6.4 What are the reasons that you did not wear a seatbelt (can select more than 1 choice)

Note (If answer Never in Questions 5.2-5.3, then skip to 5.5)

☐ 1. Short distance ☐ 2. Feel uncomfortable ☐ 3. Get on/off many times

☐ 4. No seatbelt available on the vehicle ☐ 5. Others.....

6.5 What are the reasons that you wear a seatbelt (can select more than 1 choice)

☐ 1. Familiarity ☐ 2. Feel safe ☐ 3. Afraid of being caught by police

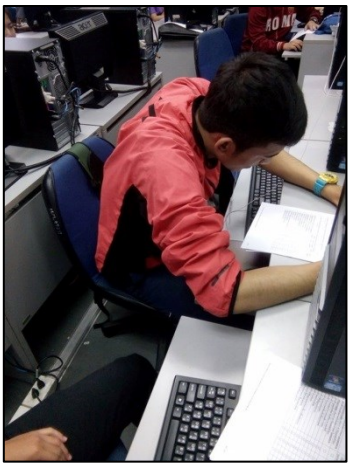
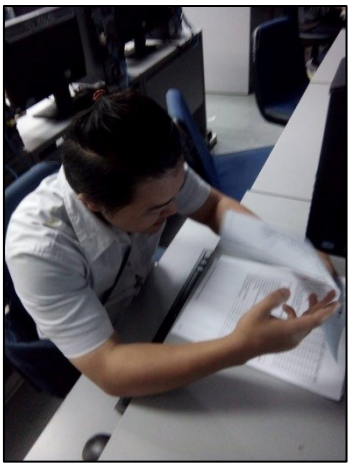
☐ 4. Used to have an accident ☐ 5. Others.....

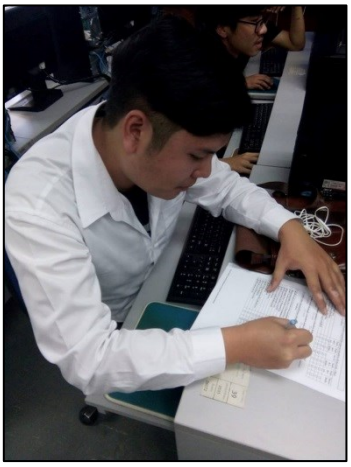
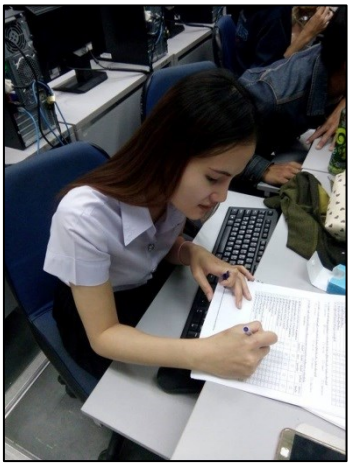
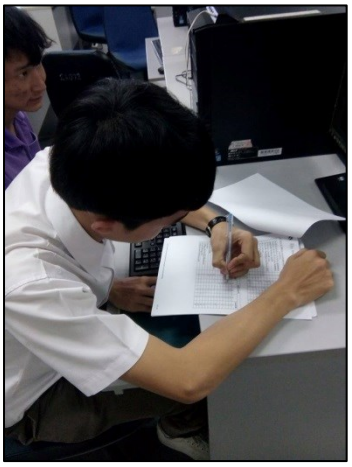
6.6 Please indicate how much you agree or disagree with the following statements

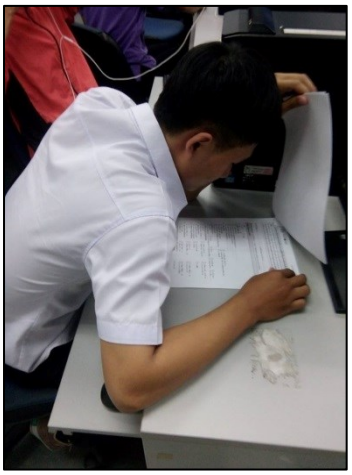
Statement	Strongly Disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly Agree
Questions related to the attitudes of "Not Wearing a Seatbelt" behavior					
1. You believe that "Wearing a Seatbelt" is necessary and would help reduce the severity of accident.	☐	☐	☐	☐	☐
2. You think that drivers in Chiang Mai believe wearing a seatbelt is necessary and would help reduce the severity of accident.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You feel safe when you wear a seatbelt although the others do not wear a seatbelt.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that both drivers and passengers must wear seatbelts.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the social norms of "Not Wearing a Seatbelt" behavior					
1. Your family members think that you should wear a seatbelt	☐	☐	☐	☐	☐
2. Your friends think that "Not wearing a seatbelt" is acceptable.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You think that the law enforcement would affect "Not wearing a seatbelt" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You think that the campaign would make you be aware of the outcome of "Not wearing a seatbelt" behavior.	☐	☐	☐	☐	☐
Questions related to the perceived behavioral control of "Not Wearing a Seatbelt" behavior					
1. You choose to wear a seatbelt only when you feel unsafe from the drivers	☐	☐	☐	☐	☐
2. You choose to wear a seatbelt only when you seat in the front.	☐	☐	☐	☐	☐
3. You choose to wear a seatbelt although the others do not.	☐	☐	☐	☐	☐
4. You wear a seatbelt in order to avoid the police checkpoint.	☐	☐	☐	☐	☐

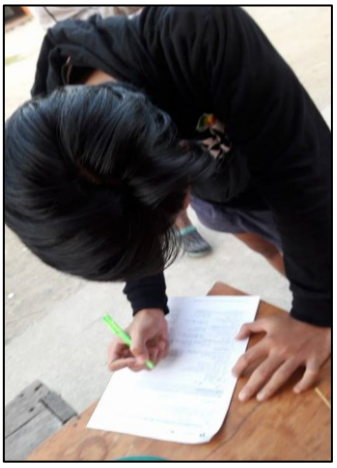
ภาคผนวก จ.
รูปภาพการสำรวจข้อมูล

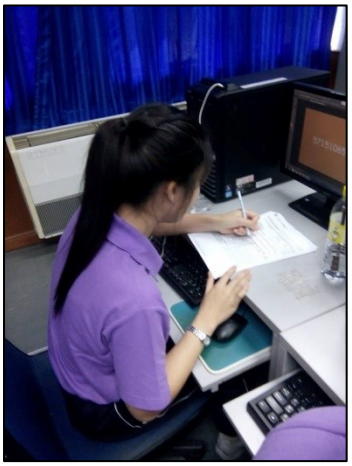
รูปสำรวจข้อมูลในเขตเมืองเชียงใหม่ (ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์)

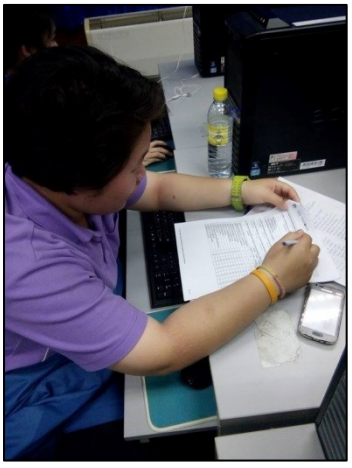



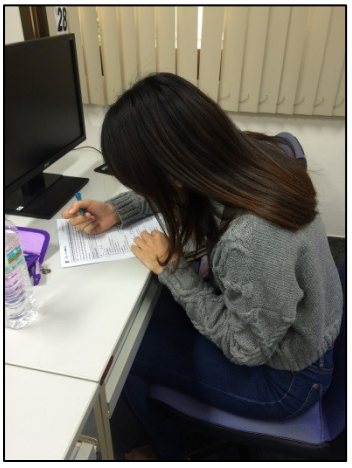



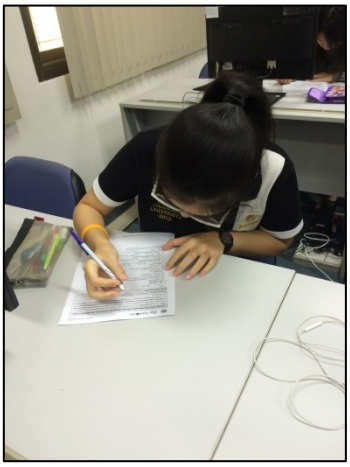
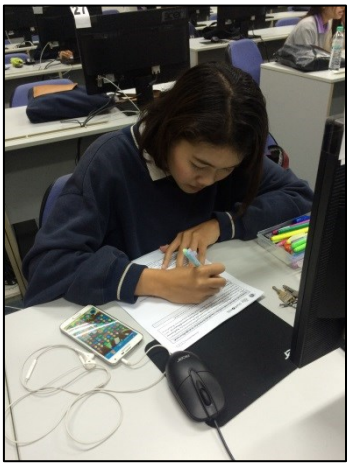
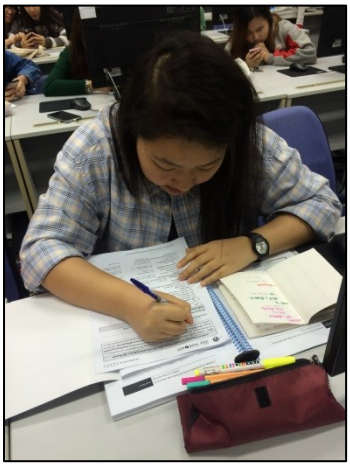
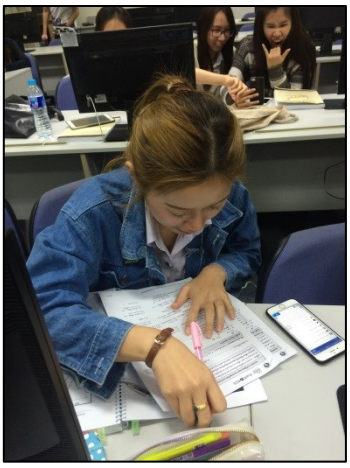
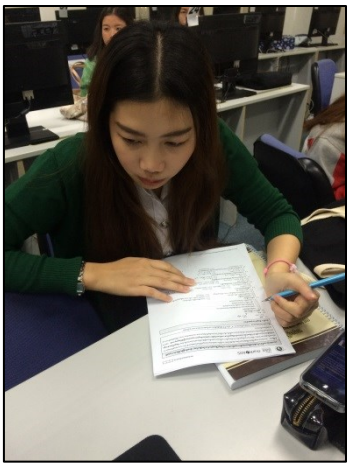
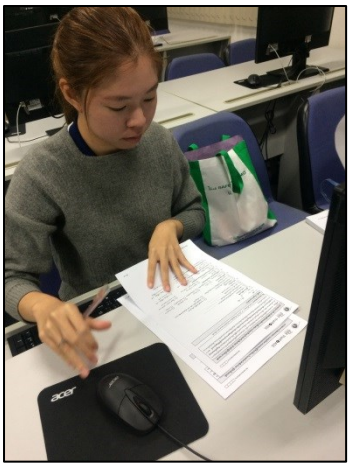
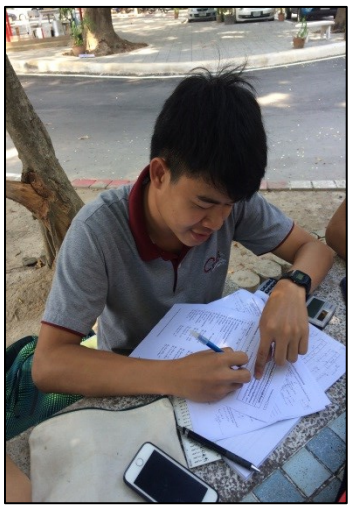


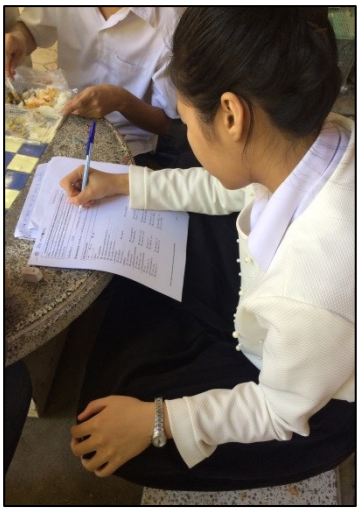


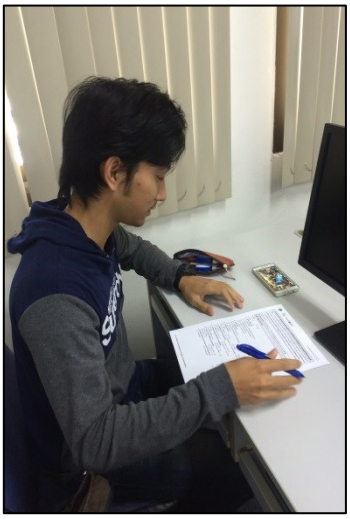



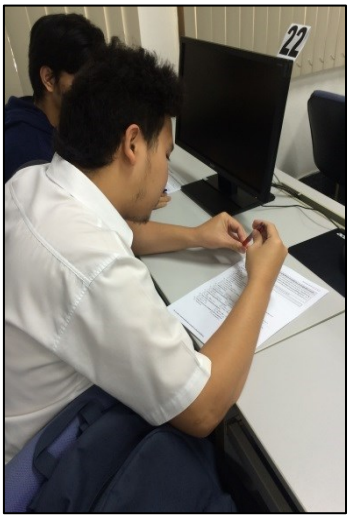
ZEBRA
ZEBRA

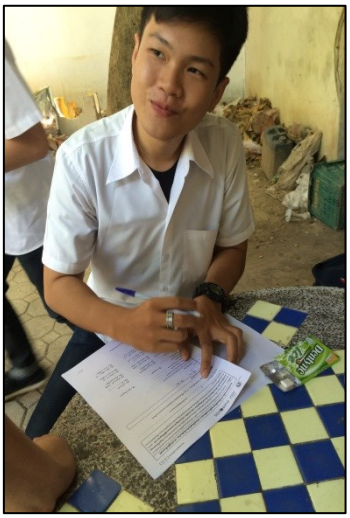


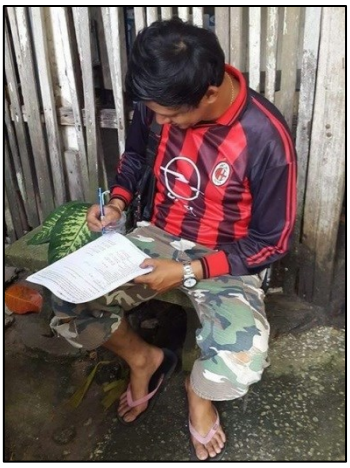


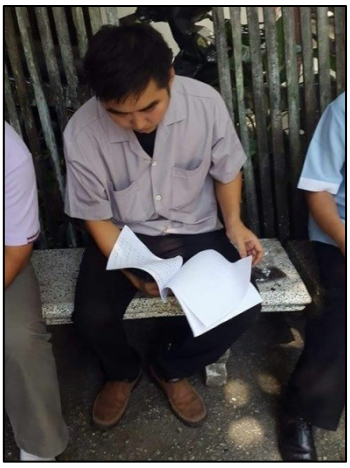


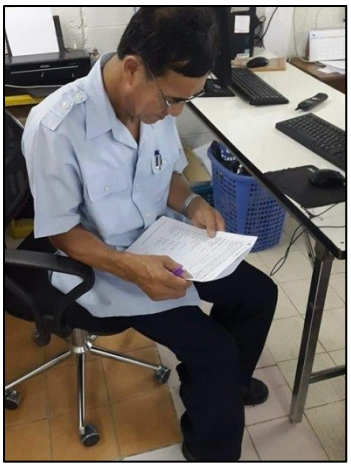
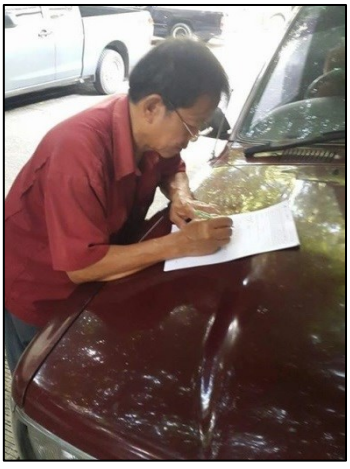
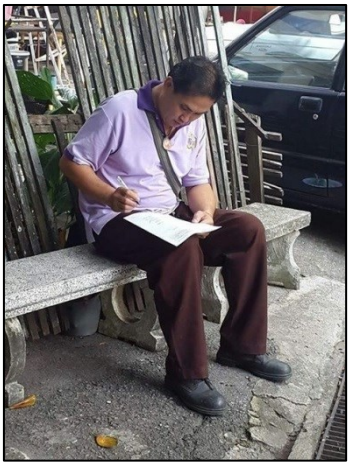
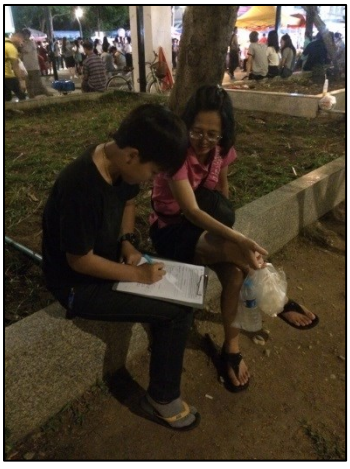

22



รูปสำรวจข้อมูลในเขตเมืองเชียงใหม่ (ผู้ขับขี่รถยนต์)

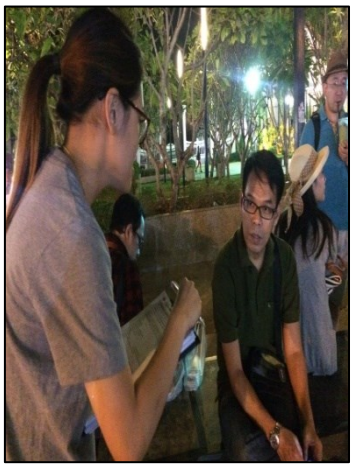




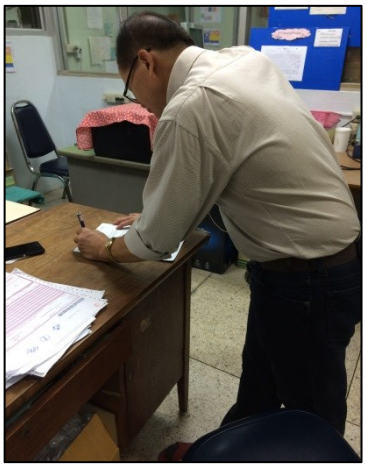
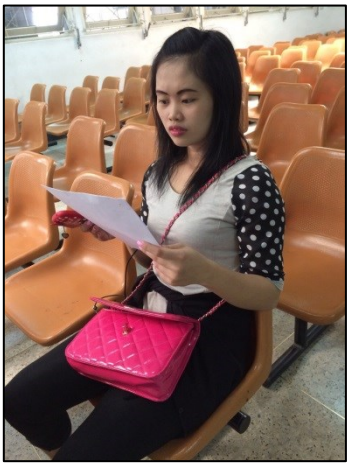


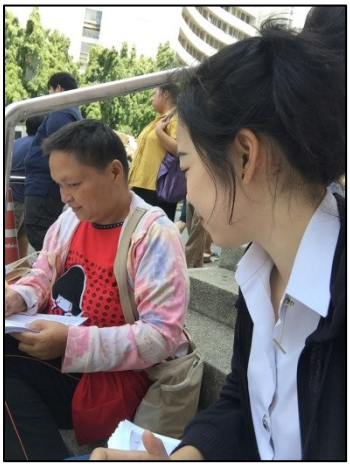


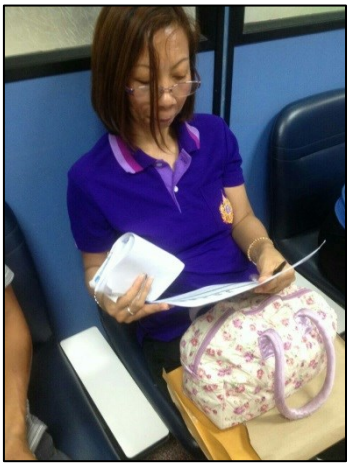
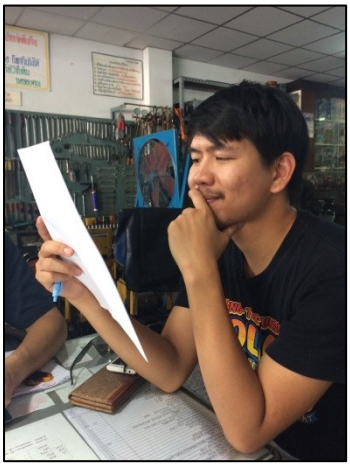




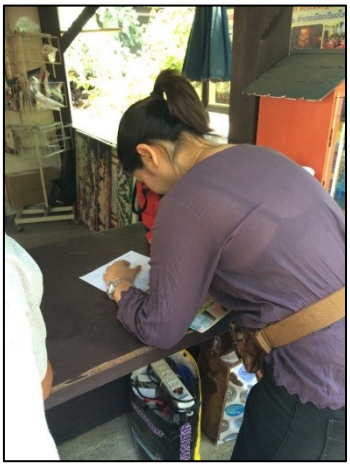




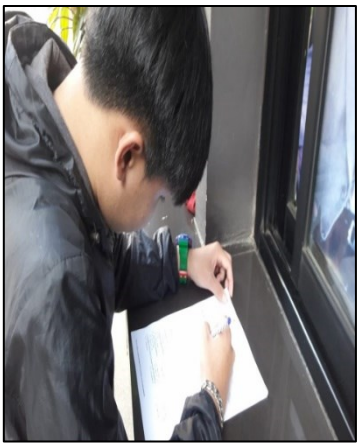
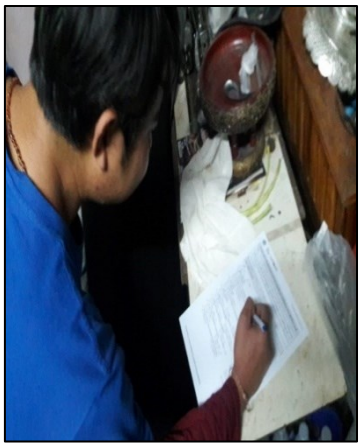



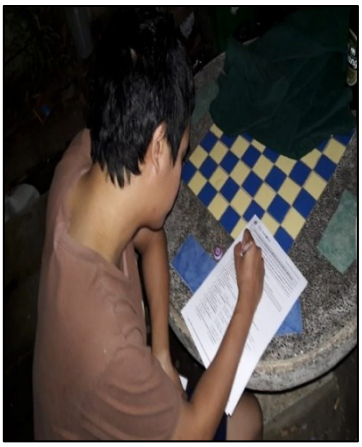

PORTLAND
MARINE



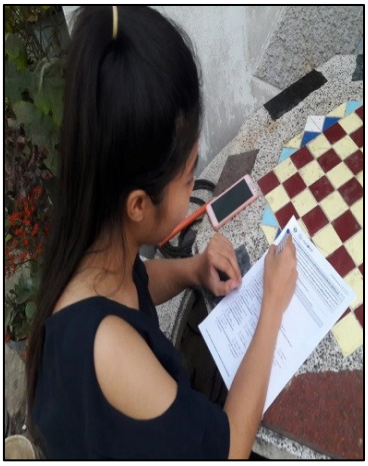


รูปสำรวจข้อมูลนอกเขตเมืองเชียงใหม่ (รถจักรยานยนต์)









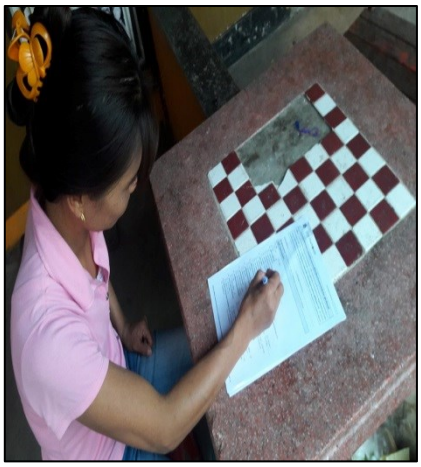




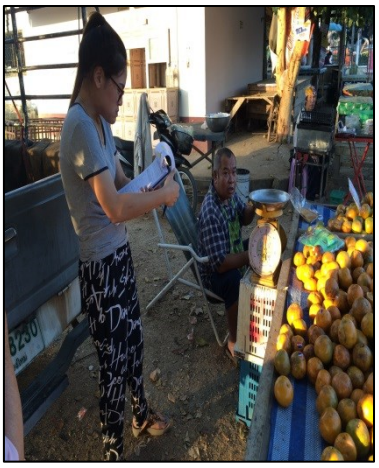
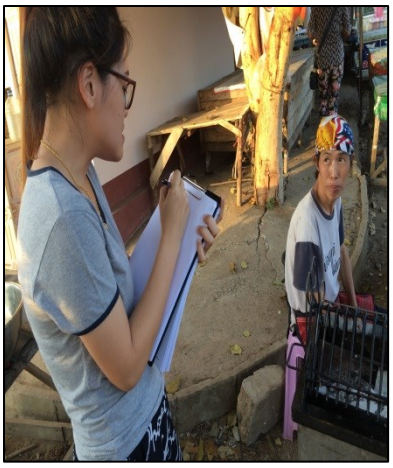




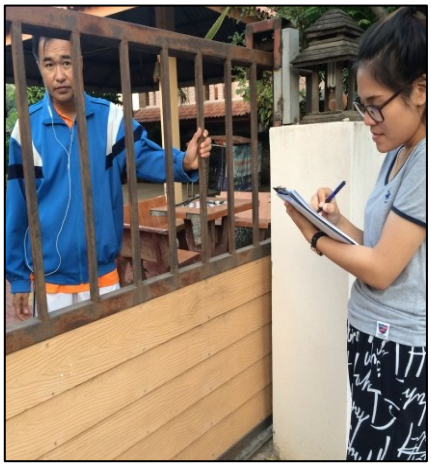

รูปสำรวจข้อมูลนอกเขตเมืองเชียงใหม่ (รถยนต์)












PUPIST



ภาคผนวก ฉ.
ตารางสรุปผลข้อมูล

ตารางผนวกที่ ฉ - 1 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

รายละเอียด	ความคิดเห็นร้อยละ		
	อำเภอเมือง	อำเภอรอบนอก	นักท่องเที่ยว
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	23.6	13.7	8
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	25	23.7	34
พอๆกัน	19.6	36.9	20
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	18.9	14.5	32
ปัจจุบันดีกว่ามาก	12.8	10.8	6
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0.4	0
ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	25	27.4	24
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	28.4	27.4	42
พอๆกัน	27.7	36.1	22
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	11.5	7.5	12
ปัจจุบันดีกว่ามาก	7.4	9.5	0
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0	0
ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	11.5	17.8	10
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	20.3	21.6	14
พอๆกัน	37.2	39	52
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	22.3	11.6	22
ปัจจุบันดีกว่ามาก	8.8	17.8	2
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0	0
ความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	10.1	18.7	14
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	25	23.7	34
พอๆกัน	31.1	37.3	24
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	23.6	13.7	26
ปัจจุบันดีกว่ามาก	10.1	14.1	2
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0.4	0

ตารางผนวกที่ ฉ - 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน

รายละเอียด	ความคิดเห็นร้อยละ		
	อำเภอเมือง	อำเภอรอบนอก	นักท่องเที่ยว
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	24.7	9.7	18
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	32.7	21.6	22
พอๆกัน	18.7	22.8	24
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	14	16.4	30
ปัจจุบันดีกว่ามาก	10	27.2	6
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	2.2	0
ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	21.3	19.4	32
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	38.7	24.6	28
พอๆกัน	20.7	19.4	22
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	11.3	13.1	14
ปัจจุบันดีกว่ามาก	8	20.1	4
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	3.4	0
ทักษะในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนน			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	10.7	3.7	14
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	22	15.3	24
พอๆกัน	36	29.1	40
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	21.3	17.5	18
ปัจจุบันดีกว่ามาก	10	29.9	4
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	4.5	0
ความรู้ความเข้าใจและเคารพกฎจราจรของผู้ขับขี่			
ปัจจุบันแย่กว่ามาก	12	4.9	12
ปัจจุบันแย่กว่าเล็กน้อย	25.3	16.4	36
พอๆกัน	35.3	23.1	26
ปัจจุบันดีกว่าเล็กน้อย	16	0.179	22
ปัจจุบันดีกว่ามาก	11.3	32.8	4
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0.049	0

ตารางผนวกที่ ฉ - 3 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

รายการคำถาม	เป็นภัยที่รุนแรงมาก	เป็นภัยที่รุนแรง	เป็นภัยที่รุนแรงเล็กน้อย	ไม่เป็นภัย	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
	1	2	3	4	5
1.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด นอกเขตเทศบาลหรือบนถนนระหว่างเมือง (เกินกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	11.8%	33.8%	43.7%	6.6%	4.1%
2.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด ในเขตเทศบาลหรือในย่านชุมชน (เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	21.0%	40.8%	35.2%	1.3%	1.7%
3.ผู้ขับขี่ที่ พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	28.8%	52.0%	18.3%	0.4%	0.4%
4.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	33.4%	46.5%	19.0%	0.7%	0.4%
5.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	68.6%	25.5%	4.8%	0.7%	0.4%
6.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังเสพยา	78.2%	15.7%	4.4%	0.7%	1.1%
7.ผู้ขับขี่ที่ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	41.5%	42.4%	15.3%	0.2%	0.7%
8.ผู้ขับขี่ที่ ตัดหน้ากระชั้นชิด	39.7%	43.7%	15.7%	0.2%	0.7%
9.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถย้อนศร	40.2%	45.9%	12.9%	0.9%	0.2%
10.ผู้ขับขี่ที่ ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	33.4%	50.4%	15.1%	0.9%	0.2%
11.ผู้ขับรถยนต์ ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	19.7%	45.9%	27.1%	6.3%	1.1%
12.ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	25.1%	43.4%	27.5%	3.1%	0.9%
13.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความก้าวร้าว	43.4%	41.5%	12.7%	1.7%	0.7%

ตารางผนวกที่ ฉ - 4 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ด้านภัยคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

รายการคำถาม	เป็นภัยที่รุนแรงมาก	เป็นภัยที่รุนแรง	เป็นภัยที่รุนแรงเล็กน้อย	ไม่เป็นภัย	ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ
	1	2	3	4	5
1.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด นอกเขตเทศบาลหรือบนถนนระหว่างเมือง (เกินกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	9.4%	45.8%	30.0%	11.3%	3.4%
2.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตรากำหนด ในเขตเทศบาลหรือในย่านชุมชน (เกินกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	17.6%	57.0%	21.4%	1.5%	2.6%
3.ผู้ขับขี่ที่ พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความขณะขับขี่	30.8%	46.9%	21.0%	1.3%	0.0%
4.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลียง่วงนอน	36.2%	43.0%	19.5%	1.3%	0.0%
5.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	68.3%	28.1%	3.4%	0.0%	0.2%
6.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถภายหลังเสพยา	76.0%	22.3%	1.7%	0.0%	0.0%
7.ผู้ขับขี่ที่ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	56.1%	34.7%	8.6%	0.6%	0.0%
8.ผู้ขับขี่ที่ ตัดหน้ากระชั้นชิด	48.6%	42.0%	9.0%	0.2%	0.2%
9.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถย้อนศร	42.2%	46.3%	11.1%	0.2%	0.2%
10.ผู้ขับขี่ที่ ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	29.1%	57.2%	13.3%	0.4%	0.0%
11.ผู้ขับรถยนต์ ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	15.6%	43.3%	31.3%	7.7%	2.1%
12.ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	17.6%	57.0%	21.4%	1.5%	2.6%
13.ผู้ขับขี่ที่ ขับรถด้วยความก้าวร้าว	25.7%	44.8%	26.1%	3.2%	0.2%

ตารางผนวกที่ ฉ - 5 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการกระทำพฤติกรรม

รายการคำถาม	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	นานๆครั้ง	ไม่เคยเลย	ไม่แน่ใจ
	1	2	3	4	5	6
1.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	0.7%	5.9%	18.6%	21.4%	53.1%	0.4%
2.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	0.7%	6.8%	20.5%	28.8%	42.6%	0.7%
3.พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	0.0%	4.4%	24.5%	29.3%	41.3%	0.7%
4.ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	0.9%	5.0%	22.3%	23.4%	47.2%	1.3%
5.ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปริมาณมากเกินไป	3.3%	4.6%	14.2%	14.4%	62.0%	1.5%
6.ขับรถภายหลังเสพยา	4.6%	0.9%	4.1%	4.1%	84.9%	1.3%
7.ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	0.9%	4.4%	11.6%	28.2%	53.5%	1.5%
8.ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	0.0%	4.6%	9.6%	21.6%	62.9%	1.3%
9.ขับขี่ย้อนศร	0.4%	6.3%	15.9%	25.1%	51.5%	0.7%
10.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	0.0%	5.7%	14.4%	22.7%	56.1%	1.1%
11.ขับรถยนต์ โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	1.5%	7.9%	20.5%	20.7%	48.0%	1.3%
12.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	2.6%	11.6%	26.9%	22.9%	35.4%	0.7%

ตารางผนวกที่ ฉ - 6 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ด้านการกระทำพฤติกรรม

รายการคำถาม	เป็นประจำ	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	นานๆครั้ง	ไม่เคยเลย	ไม่แน่ใจ
	1	2	3	4	5	6
1.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	0.4%	4.1%	26.9%	25.2%	43.4%	0.0%
2.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	0.4%	4.1%	21.8%	25.6%	47.9%	0.2%
3.พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	0.2%	2.8%	18.4%	19.9%	57.7%	1.1%
4.ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	0.2%	1.9%	8.3%	20.1%	68.8%	0.6%
5.ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ปริมาณมากเกินไป	0.2%	1.1%	1.9%	3.6%	92.5%	0.6%
6.ขับรถภายหลังเสพยา	0.6%	1.1%	3.8%	24.1%	68.6%	1.7%
7.ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	0.2%	1.5%	3.2%	12.8%	80.8%	1.5%
8.ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	0.0%	1.3%	6.4%	20.9%	69.4%	1.9%
9.ขับขี่ย้อนศร	0.2%	0.9%	3.6%	20.5%	73.1%	1.7%
10.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	4.5%	3.2%	13.9%	17.3%	60.7%	0.4%
11.ขับรถยนต์ โดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	6.2%	7.7%	19.2%	18.2%	48.1%	0.6%
12.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	0.4%	4.1%	26.9%	25.2%	43.4%	0.0%

ตารางผนวกที่ ฉ - 7 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการยอมรับพฤติกรรมเสี่ยง

รายการคำถาม	ยอมรับไม่ได้เลย	ยอมรับไม่ได้	เฉยๆ	ค่อนข้างยอมรับได้	ยอมรับได้
	1	2	3	4	5
1.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	15.3%	21.4%	45.6%	11.1%	6.6%
2.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	17.0%	32.8%	43.2%	5.9%	1.1%
3.พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	24.9%	40.8%	27.9%	5.7%	0.7%
4.ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	26.4%	44.5%	22.5%	5.5%	1.1%
5.ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	21.6%	32.8%	28.2%	13.1%	4.4%
6.ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	45.0%	34.1%	18.8%	1.7%	0.4%
7.ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	73.6%	19.0%	5.2%	2.0%	0.2%
8.ขับรถภายหลังเสพยา	77.9%	14.4%	6.6%	0.4%	0.7%
9.ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	40.0%	39.5%	18.3%	1.3%	0.9%
10.ขับรถย้อนศร	37.3%	42.4%	17.7%	1.7%	0.9%
11.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	26.2%	48.5%	22.7%	2.2%	0.4%
12.ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	17.7%	32.8%	31.0%	11.4%	7.2%
13.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	22.5%	40.0%	27.5%	7.0%	3.1%

ตารางผนวกที่ ฉ - 8 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ด้านการยอมรับพฤติกรรมเสี่ยง

รายการคำถาม	ยอมรับไม่ได้เลย	ยอมรับไม่ได้	เฉยๆ	ค่อนข้างยอมรับได้	ยอมรับได้
	1	2	3	4	5
1.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	11.8%	26.7%	38.2%	15.6%	7.7%
2.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	15.8%	40.2%	32.7%	9.2%	2.1%
3.พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	25.0%	37.6%	27.6%	7.3%	2.6%
4.ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	25.4%	43.2%	20.5%	7.1%	3.8%
5.ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	20.1%	25.0%	28.8%	13.2%	12.8%
6.ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	50.0%	33.8%	12.8%	1.7%	1.7%
7.ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	70.5%	22.6%	5.1%	0.6%	1.1%
8.ขับรถภายหลังเสพยา	78.8%	17.1%	2.8%	0.6%	0.6%
9.ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	49.6%	36.1%	12.4%	0.9%	1.1%
10.ขับรถย้อนศร	42.1%	36.1%	19.4%	0.9%	1.5%
11.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	27.8%	45.9%	22.0%	2.4%	1.9%
12.ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	15.8%	40.2%	32.7%	9.2%	2.1%
13.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	12.6%	22.9%	35.0%	16.2%	13.2%

ตารางผนวกที่ ฉ - 9 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงของคนในจังหวัดเชียงใหม่

รายการคำถาม	ยอมรับไม่ได้เลย	ยอมรับไม่ได้	เฉยๆ	ค่อนข้างยอมรับได้	ยอมรับได้
	1	2	3	4	5
1.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	20.5%	19.9%	37.3%	16.2%	6.1%
2.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	20.3%	32.5%	39.7%	6.3%	1.1%
3.พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	31.2%	35.2%	28.2%	5.2%	0.2%
4.ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	27.1%	46.1%	19.9%	6.8%	0.2%
5.ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	27.3%	26.2%	31.0%	11.6%	3.9%
6.ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	42.6%	31.9%	22.1%	3.1%	0.4%
7.ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	71.2%	21.0%	5.2%	2.6%	0.0%
8.ขับรถภายหลังเสพยา	80.3%	14.0%	3.9%	1.3%	0.4%
9.ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	43.2%	34.1%	20.3%	2.2%	0.2%
10.ขับรถย้อนศร	39.3%	33.6%	24.7%	2.0%	0.4%
11.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	29.7%	36.7%	30.3%	2.8%	0.4%
12.ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	21.0%	23.1%	37.8%	12.4%	5.7%
13.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	25.5%	29.3%	36.2%	5.9%	3.1%

ตารางผนวกที่ ฉ - 10 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ด้านการยอมรับพฤติกรรมเสี่ยงของคนในจังหวัดเชียงใหม่

รายการคำถาม	ยอมรับไม่ได้เลย	ยอมรับไม่ได้	เฉยๆ	ค่อนข้างยอมรับได้	ยอมรับได้
	1	2	3	4	5
1.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่า 110 กม./ชม. นอกเขตเทศบาล	18.8%	31.0%	28.8%	14.5%	6.8%
2.ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าเร็ว 90 กม./ชม. ในเขตเทศบาล	25.9%	39.3%	28.8%	5.1%	0.9%
3.พูดคุยโทรศัพท์ พิมพ์ข้อความ ขณะขับขี่	31.8%	39.1%	23.7%	4.1%	1.3%
4.ขับรถในขณะร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน	33.5%	40.2%	20.7%	4.9%	0.6%
5.ขับรถโดยไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	26.5%	27.8%	30.3%	8.8%	6.6%
6.ขับฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	52.8%	34.0%	12.0%	0.6%	0.6%
7.ขับรถขณะที่คิดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จำนวนมากเกินไป	72.4%	23.5%	3.2%	0.2%	0.6%
8.ขับรถภายหลังเสพยา	79.3%	17.5%	2.4%	0.4%	0.4%
9.ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด	56.0%	30.8%	12.4%	0.4%	0.4%
10.ขับรถย้อนศร	51.7%	30.6%	16.7%	0.6%	0.4%
11.ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	32.3%	46.2%	20.1%	1.1%	0.4%
12.ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	25.9%	39.3%	28.8%	5.1%	0.9%
13.ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย	15.4%	25.9%	38.0%	12.2%	8.5%

ตารางผนวกที่ ฉ - 11 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านมาตรการความปลอดภัยในปัจจุบัน

รายการคำถาม	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	1	2	3	4
1.มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ ขณะขับขี่	20.7%	61.8%	15.5%	2.0%
2.มีกฎหมายห้ามพิมพ์ส่งข้อความ ขณะขับขี่	26.9%	59.6%	12.0%	1.5%
3.มีมาตรการ “ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ” ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล	36.0%	53.7%	9.4%	0.9%
4.มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด ในเขตเทศบาล	31.4%	56.1%	11.4%	1.1%
5.มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด นอกเขตเทศบาล	28.2%	58.7%	12.7%	0.4%
6.มีกล้องตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	30.1%	61.1%	8.7%	0.0%
7.มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์	23.1%	61.4%	15.5%	0.0%
8.มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	23.4%	57.0%	18.8%	0.9%
9.มีมาตรการตรวจจับผู้ขับรถย้อนศรที่เคร่งครัด	30.3%	63.1%	6.3%	0.2%

ตารางผนวกที่ ฉ - 12 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติและพฤติกรรมเสี่ยงกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์ ด้านมาตรการความปลอดภัยในปัจจุบัน

รายการคำถาม	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
	1	2	3	4
1.มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ ขณะขับขี่	33.5%	60.7%	4.9%	0.9%
2.มีกฎหมายห้ามพิมพ์ส่งข้อความ ขณะขับขี่	37.6%	56.8%	5.1%	0.4%
3.มีมาตรการ “ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ” ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล	38.4%	57.5%	4.1%	0.0%
4.มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด ในเขตเทศบาล	35.7%	57.9%	6.4%	0.0%
5.มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด นอกเขตเทศบาล	33.8%	57.7%	8.5%	0.0%
6.มีกล้องตรวจจับผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก	38.9%	56.0%	5.1%	0.0%
7.มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์	27.8%	53.6%	17.5%	1.1%
8.มีมาตรการตรวจจับที่เคร่งครัดในการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	26.9%	49.1%	20.9%	3.0%
9.มีมาตรการตรวจจับผู้ขับรถย้อนศรที่เคร่งครัด	38.0%	58.8%	3.2%	0.0%

ตารางผนวกที่ ฉ - 13 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวการขับรถขณะมึนเมา ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	1.7%	1.7%	24.5%	43.4%	28.6%
	2.ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.9%	3.3%	23.4%	38.0%	34.5%
	3.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ ส่งผลกระทบต่อผู้อื่น	1.1%	4.4%	16.2%	39.5%	38.9%
	4.ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่จึงส่งเสริมให้ท่านกระทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ	21.8%	34.3%	21.2%	18.1%	4.6%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ขับรถขณะมึนเมา”	0.2%	5.5%	23.4%	32.5%	38.4%
	2.เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่าพฤติกรรม “ขับรถขณะมึนเมา” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	26.6%	32.8%	23.8%	13.3%	3.5%
	3.ท่านคิดว่าบทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ขับรถขณะมึนเมา”	2.4%	3.5%	33.2%	41.9%	19.0%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ขับรถขณะมึนเมา”	0.9%	4.6%	38.0%	36.2%	20.3%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ถ้าท่านต้องขับรถขณะมึนเมา ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	20.5%	32.5%	28.6%	17.7%	0.7%
	2.ท่านเลือกที่จะขับรถขณะมึนเมา หากไม่มีคนมารับมาส่ง	19.4%	27.1%	32.8%	18.6%	2.2%
	3.ท่านเลือกที่จะใช้บริการรถสาธารณะหากท่านคิดว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	5.7%	11.8%	34.9%	30.8%	16.8%

ตารางผนวกที่ ฉ - 14 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1ท่านเชื่อว่า “หมวกนิรภัย” มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	0.9%	1.1%	23.6%	45.6%	28.8%
	2.ท่านคิดว่าคนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า “หมวกนิรภัย” มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	0.4%	2.8%	20.7%	41.5%	34.5%
	3.ท่านเชื่อว่า ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัย	0.0%	6.3%	15.3%	42.4%	36.0%
	4.ท่านเชื่อว่า หากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแล้วไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัยก็ได้	15.1%	37.6%	21.2%	21.2%	5.0%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่าน คิดว่าท่านควร “สวมหมวกนิรภัย” ทุกครั้งเมื่อขับขี่จักรยานยนต์	0.2%	3.3%	23.4%	42.8%	30.3%
	2.เพื่อนๆและคนใกล้ชิดของท่านคิดว่า พฤติกรรม “ไม่สวมหมวกนิรภัย” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	19.9%	32.3%	25.8%	15.7%	6.3%
	3.ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ไม่สวมหมวกนิรภัย”	1.7%	5.9%	35.6%	41.5%	15.3%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ไม่สวมหมวกนิรภัย”	0.7%	5.5%	34.7%	38.9%	20.3%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ถ้าท่านต้องขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	10.5%	31.4%	35.6%	21.0%	1.5%
	2.ท่านสวมหมวกนิรภัยถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะไม่สวมหมวกนิรภัย	2.4%	7.9%	19.9%	52.4%	17.5%
	3.ถ้าท่านต้อง “ขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย” ท่านเชื่อว่า ท่านจะสามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ	16.4%	21.2%	35.6%	23.6%	3.3%
	4.ท่านเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยเฉพาะเมื่อพฤติกรรมของคนขับขับรถไม่ปลอดภัย	11.6%	18.1%	31.9%	33.6%	4.8%

ตารางผนวกที่ ฉ - 15 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่ย้อนศร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.2%	3.5%	20.3%	39.7%	36.2%
	2.ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมขับขี่ย้อนศรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งไม่พึงกระทำ	0.2%	4.4%	20.3%	40.0%	35.2%
	3.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมขับขี่ย้อนศร อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	0.7%	3.7%	15.9%	42.4%	37.3%
	4.ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถขับขี่ย้อนศรได้	29.7%	31.2%	19.2%	14.4%	5.5%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ขับขี่ย้อนศร”	0.4%	4.8%	23.6%	35.8%	35.4%
	2.เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่าพฤติกรรม “ขับขี่ย้อนศร” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	21.2%	34.7%	28.2%	11.1%	4.8%
	3.ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ขับขี่ย้อนศร”	0.4%	5.5%	42.4%	34.9%	16.8%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ขับขี่ย้อนศร”	0.7%	5.7%	39.7%	35.6%	18.3%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ถ้าท่านต้องขับขี่ย้อนศร ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	22.9%	32.3%	31.0%	12.0%	1.7%
	2.ถ้าท่านมีธุระเร่งด่วน ท่านจะขับขี่ย้อนศรในถนนที่มีเครื่องหมายห้ามย้อนศร	24.7%	30.1%	24.2%	18.1%	2.8%
	3.เมื่อท่านอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีผู้คนขับขี่ย้อนศรจะส่งผลให้ท่านเกิดพฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร	29.0%	22.1%	25.8%	20.1%	3.1%

ตารางผนวกที่ ฉ - 16 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.7%	2.6%	19.4%	46.7%	30.6%
	2.ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่าพฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรเป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.2%	1.7%	21.4%	39.3%	37.3%
	3.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	0.0%	2.2%	19.0%	40.2%	38.6%
	4.ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรได้	22.7%	40.2%	19.2%	14.4%	3.5%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร”	0.4%	2.6%	22.9%	39.3%	34.7%
	2.เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่าพฤติกรรม “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	22.3%	33.4%	23.6%	14.4%	6.3%
	3.ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร”	0.9%	5.0%	40.6%	35.4%	18.1%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร”	0.9%	2.0%	40.8%	37.1%	19.2%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ถ้าท่านต้องฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	22.7%	28.4%	32.5%	14.8%	1.5%
	2.เมื่อท่านเห็นสัญญาณไฟเหลืองท่านชะลอเพื่อที่จะหยุดรถโดยไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	2.2%	10.9%	21.4%	45.9%	19.7%
	3.ท่านไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	1.3%	6.6%	26.9%	41.9%	23.4%
	4.เมื่อท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ท่านจะฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	27.9%	25.1%	26.0%	16.6%	4.4%

ตารางผนวกที่ ฉ - 17 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวการขับรถขณะมึนเมา ของผู้ขับขี่รถยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิด ไม่พึงกระทำ	0.2%	2.4%	7.5%	53.6%	36.3%
	2.ท่านเชื่อว่า ผู้ขับรถในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.4%	2.1%	7.3%	50.4%	39.7%
	3.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรมเมาแล้วขับ ส่งผลกระทบต่อผู้อื่น	0.0%	0.9%	5.1%	50.6%	43.4%
	4.ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่ จึงส่งเสริมให้ท่านกระทำพฤติกรรมเมาแล้วขับ	21.8%	27.1%	25.9%	21.4%	3.8%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ขับรถขณะมึนเมา”	0.2%	0.4%	8.1%	46.6%	44.7%
	2.เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่า พฤติกรรม “ขับรถขณะมึนเมา” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	25.6%	20.3%	32.5%	16.0%	5.6%
	3.ท่านคิดว่าบทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ขับรถขณะมึนเมา”	0.0%	2.4%	17.5%	52.8%	27.4%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “ขับรถขณะมึนเมา”	0.0%	2.6%	28.5%	42.5%	26.4%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ถ้าท่านต้องขับรถขณะมึนเมา ท่านเชื่อว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่เพียงพอ	32.7%	31.6%	8.8%	23.5%	3.4%
	2.ท่านเลือกที่จะขับรถขณะมึนเมา หากไม่มีคนมารับมาส่ง	32.7%	22.9%	21.2%	18.2%	5.1%
	3.ท่านเลือกที่จะใช้บริการรถสาธารณะหากท่านคิดว่าปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	8.5%	7.3%	19.9%	45.7%	18.6%

ตารางผนวกที่ ฉ - 18 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ของผู้ขับขี่รถยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1.ท่านเชื่อว่า พฤติกรรม “การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด” เป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.2%	2.1%	9.6%	50.0%	38.0%
	2. ท่านคิดว่าประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า “การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” เป็นสิ่งที่ผิด	0.2%	1.5%	10.9%	44.2%	43.2%
	3. ท่านเชื่อว่า “การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” เพิ่มโอกาสในการได้รับอุบัติเหตุจากการชน	0.2%	0.9%	5.6%	49.6%	43.8%
	4.ท่านคิดว่า ท่านมีความชำนาญในการขับขี่จึงส่งเสริมให้ท่านกล้าที่จะขับรถเร็ว	16.5%	35.3%	19.2%	23.3%	5.8%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด”	0.2%	1.3%	8.1%	49.6%	40.8%
	2.เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่าพฤติกรรม “การขับรถเร็วเกิน” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	22.2%	23.7%	33.1%	15.8%	5.1%
	3.ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด”	0.0%	1.9%	24.8%	54.9%	18.4%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “การขับรถเร็ว”	0.4%	2.8%	29.5%	46.2%	21.2%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.เมื่อท่านอยู่ในสภาวะแวดล้อมที่มีผู้คนขับรถเร็ว เป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้ท่านเกิดพฤติกรรม “การขับรถเร็ว”	27.8%	29.1%	18.8%	19.9%	4.5%
	2.ถ้าท่านมีธุระเร่งด่วน ท่านตั้งใจที่จะต้องขับรถเร็วขึ้นเพื่อให้ถึงที่หมายได้เร็วขึ้น	26.1%	21.2%	15.6%	27.4%	9.8%
	3.ท่านขับรถเร็วเพราะชอบความท้าทายหรือแข่งกับรถคันอื่นบนท้องถนน	39.3%	30.8%	18.6%	10.3%	1.1%
	4.ท่านเลือกที่จะขับรถเร็วเนื่องจากเป็นปกตินิสัย	39.1%	19.0%	22.6%	15.8%	3.4%

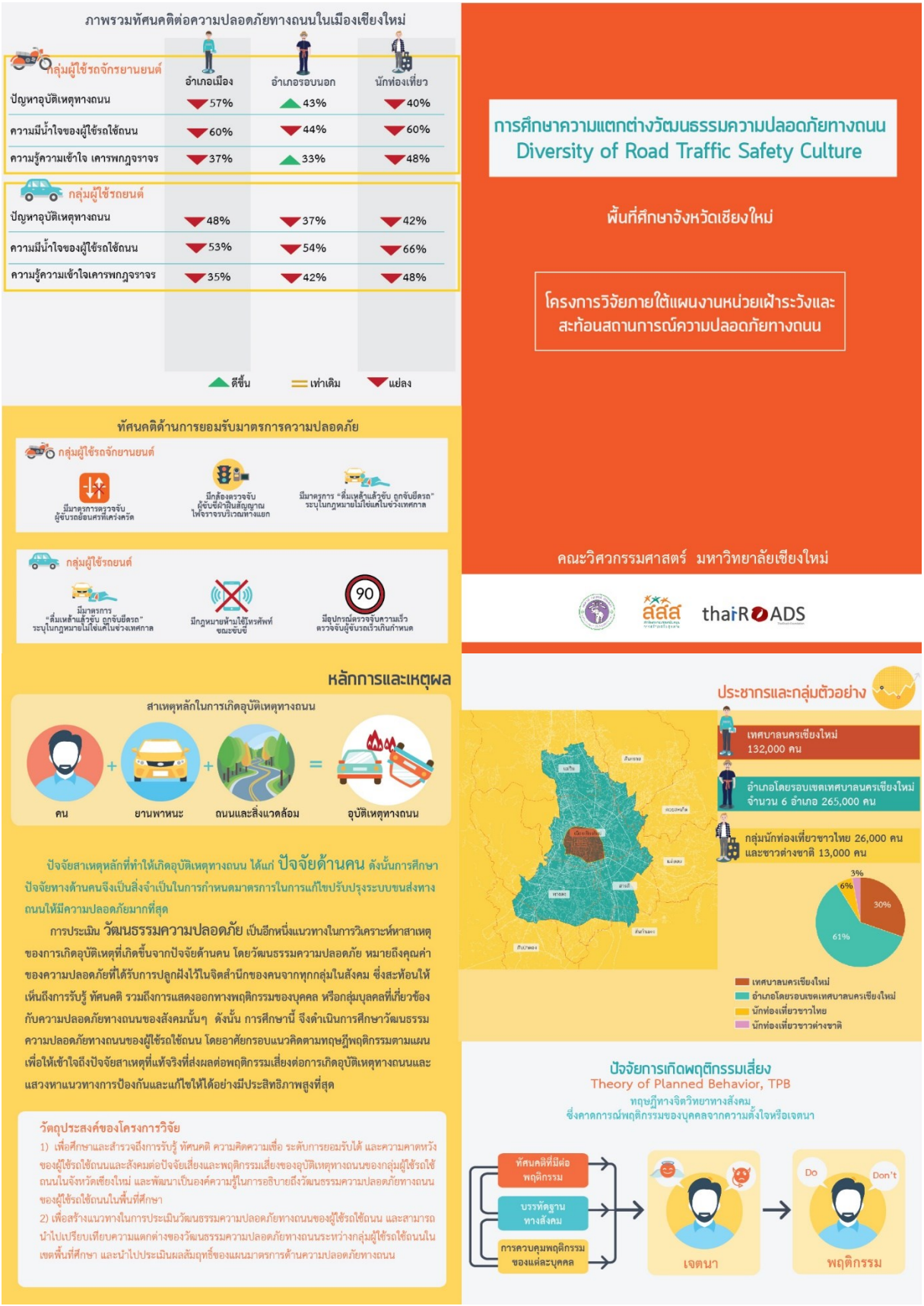
ตารางผนวกที่ ฉ - 19 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ของผู้ขับขี่รถยนต์

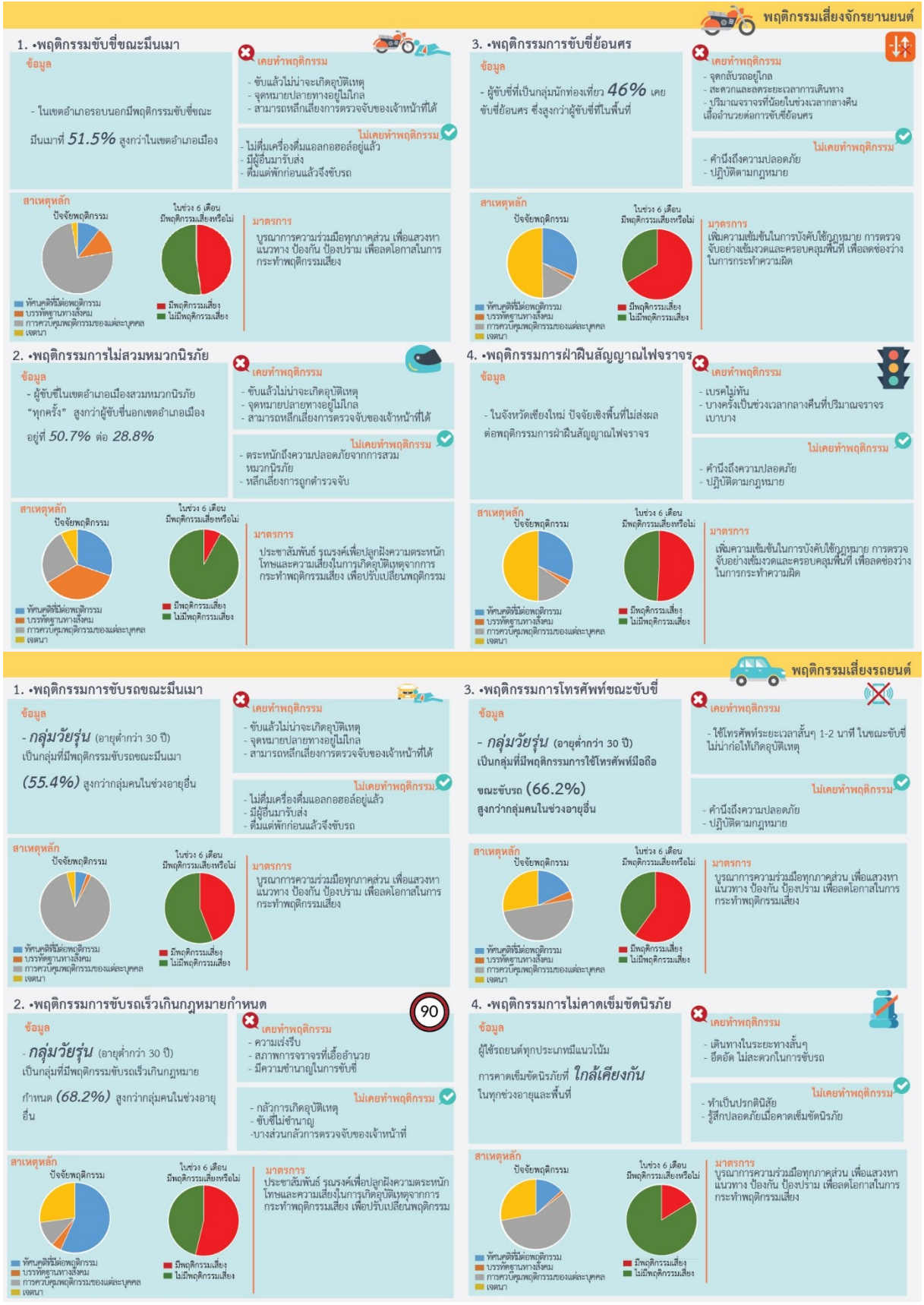
องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1ท่านคิดว่า “การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่” เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.0%	1.3%	4.7%	53.4%	40.6%
	2.ท่านเชื่อว่าประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่คิดว่า “การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่” เป็นพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ผิดไม่พึงกระทำ	0.0%	1.1%	4.5%	50.9%	43.6%
	3.ท่านเชื่อว่า “การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่” อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่นบนท้องถนน	0.2%	0.2%	8.1%	47.2%	44.2%
	4.ท่านคิดว่าท่านมีความชำนาญในการขับขี่จึงส่งเสริมให้ท่านสามารถใช้โทรศัพท์ขณะขณะขับขี่	19.2%	31.0%	25.4%	19.7%	4.7%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัวของท่านคิดว่า ท่านไม่ควร “ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่”	0.2%	0.6%	16.0%	46.6%	36.5%
	2.เพื่อนสนิทและคนรอบข้างของท่านคิดว่าพฤติกรรม “การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่” เป็นสิ่งที่ยอมรับได้	17.1%	26.1%	35.9%	15.8%	5.1%
	3.ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่”	0.2%	0.9%	26.3%	52.4%	20.3%
	4.ท่านคิดว่า การรณรงค์ทางสื่อต่าง ๆ มีผลทำให้ท่านตระหนักถึงโทษที่เกิดจากพฤติกรรม “การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่”	0.2%	0.9%	26.3%	52.4%	20.3%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ท่านเลือกที่จะใช้โทรศัพท์ระยะเวลาสั้นๆ 1-2 นาที ในขณะขับขี่ เพราะคิดว่าไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	28.4%	23.5%	26.1%	13.9%	8.1%
	2.ท่านเลือกที่จะปฏิเสธการรับสายโทรศัพท์เมื่อมีสายเรียกเข้าขณะขับรถ	3.4%	2.6%	26.1%	43.8%	24.1%

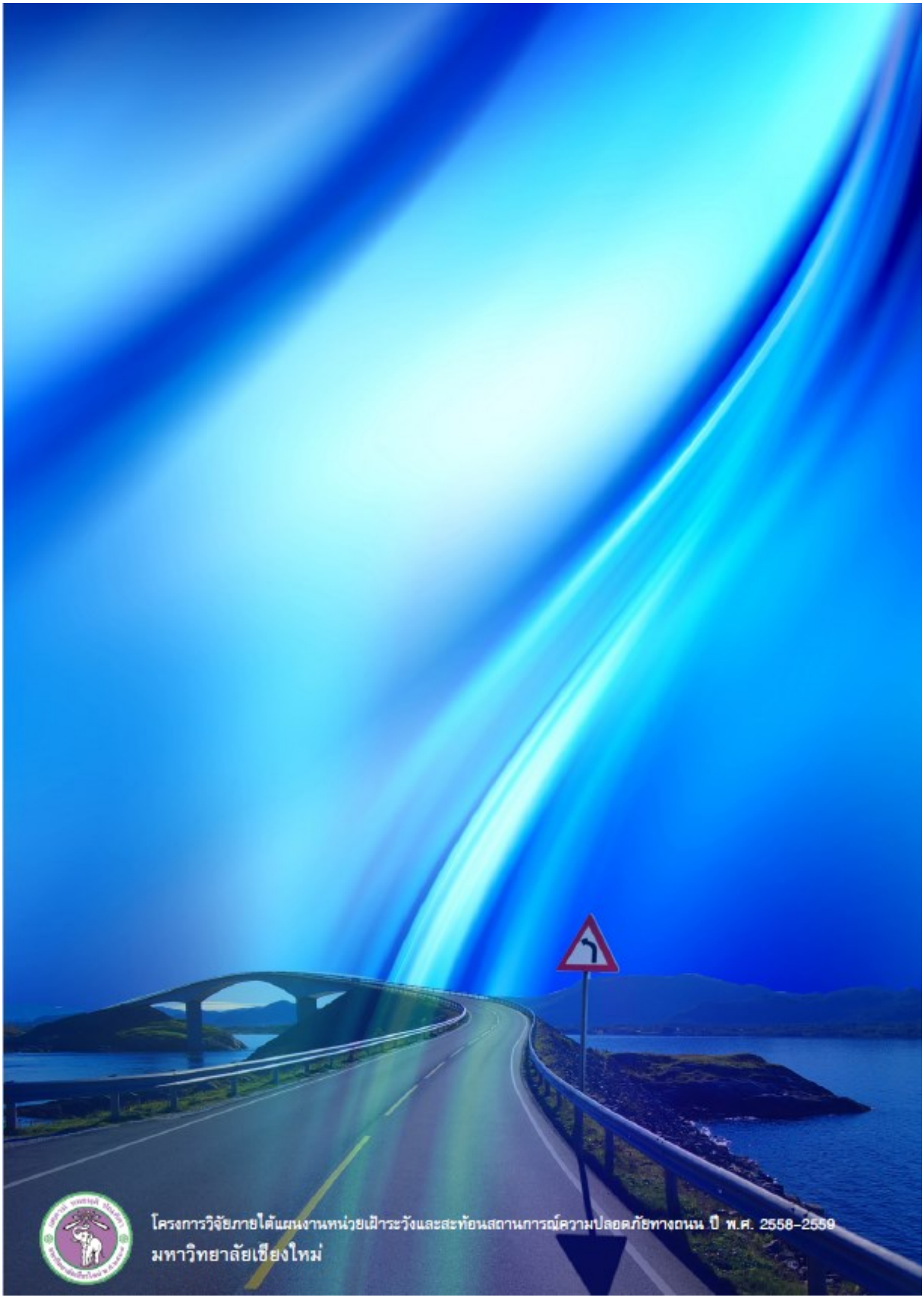
ตารางผนวกที่ ฉ - 20 การเก็บสำรวจตามองค์ประกอบของทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนของพฤติกรรมและทัศนคติเกี่ยวการคาดเข็มขัดนิรภัย ของผู้ขับขี่รถยนต์

องค์ประกอบ	รายการคำถาม	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	เฉยๆ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
		1	2	3	4	5
ทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรม (Attitude)	1.ท่านเชื่อว่า “เข็มขัดนิรภัย” มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	0.0%	0.4%	3.6%	57.7%	38.2%
	2.ท่านคิดว่าคนในจังหวัดเชียงใหม่เชื่อว่า “เข็มขัดนิรภัย” มีความสำคัญและช่วยลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ	0.0%	0.2%	3.2%	54.5%	42.1%
	3.ท่านรู้สึกดีเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย ถึงแม้ว่ารถคันอื่นจะไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	0.2%	0.9%	8.1%	47.9%	42.9%
	4.ท่านคิดว่าเมื่อขับรถหรือโดยสาร ต้องคาด “เข็มขัดนิรภัย”	6.6%	17.5%	19.7%	31.0%	25.2%
การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Perceived Norm)	1.ครอบครัว เพื่อนสนิท และคนรอบข้างของท่าน คิดว่าท่านควร “คาดเข็มขัดนิรภัย” ทุกครั้งเมื่ออยู่ในรถ”	0.9%	0.6%	11.1%	53.0%	34.4%
	2.เพื่อนๆ และคนใกล้ชิดของท่านไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเวลาเดินทาง	20.9%	23.7%	31.6%	15.0%	8.8%
	3.ท่านคิดว่า บทลงโทษทางกฎหมายมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม “ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย”	0.0%	1.1%	22.2%	54.7%	22.0%
	4. ท่านคิดว่า การรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัยทางสื่อต่าง ๆ มีผล ทำให้ท่านตระหนักถึงประโยชน์ของการ “คาดเข็มขัดนิรภัย”	0.9%	0.6%	28.6%	48.1%	21.8%
การรับรู้ในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Control)	1.ท่านเลือกที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะเมื่อรู้สึกว่าพฤติกรรมของคนขับขับรถไม่ปลอดภัย	16.2%	27.6%	21.8%	25.6%	8.8%
	2.ท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะเวลาโดยสารรถด้านหน้า	3.8%	16.9%	18.8%	39.7%	20.7%
	3.ท่านเลือกที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยแม้คนอื่นในรถจะไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	1.5%	3.4%	18.6%	47.6%	28.8%
	4.ท่านจะขาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	9.0%	9.9%	26.4%	38.0%	16.7%

ภาคผนวก ช.
แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ


ภาพรวมทัศนคติต่อความปลอดภัยทางถนนในเมืองเชียงใหม่
กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์
อำเภอเมือง
อำเภอรอบนอก
นักท่องเที่ยว
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 57% 43% 40%
ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน 60% 44% 60%
ความรู้ความเข้าใจ เคารพกฎจราจร 37% 33% 48%
กลุ่มผู้ใช้รถยนต์
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 48% 37% 42%
ความมีน้ำใจของผู้ใช้รถใช้ถนน 53% 54% 66%
ความรู้ความเข้าใจเคารพกฎจราจร 35% 42% 48%
ดีขึ้น เท่าเดิม แย่ลง
ทัศนคติด้านการยอมรับมาตรการความปลอดภัย
กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์
มีมาตรการตรวจจับ ผู้ขับรถย้อนศรที่เคร่งครัด
มีกล้องตรวจจับ ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนสัญญาณ ไฟจราจรบริเวณทางแยก
มีมาตรการ "ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ" ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล
กลุ่มผู้ใช้รถยนต์
มีมาตรการ "ดื่มเหล้าแล้วขับ ถูกจับยึดรถ" ระบุในกฎหมายไม่ใช่แค่ในช่วงเทศกาล
มีกฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่
90
มีอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว ตรวจจับผู้ขับรถเร็วเกินกำหนด
หลักการและเหตุผล
สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
คน
ยานพาหนะ
ถนนและสิ่งแวดล้อม
อุบัติเหตุทางถนน
ปัจจัยสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ดังนั้นการศึกษาปัจจัยทางด้านคนจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยมากที่สุด
การประเมิน วัฒนธรรมความปลอดภัย เป็นอีกหนึ่งแนวทางในการวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากปัจจัยด้านคน โดยวัฒนธรรมความปลอดภัย หมายถึงคุณค่าของความปลอดภัยที่ได้รับการปลูกฝังไว้ในจิตสำนึกของคนจากทุกกลุ่มในสังคม ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการรับรู้ ทัศนคติ รวมถึงการแสดงออกทางพฤติกรรมของบุคคล หรือกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของสังคมนั้นๆ ดังนั้น การศึกษานี้ จึงดำเนินการศึกษาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยอาศัยกรอบแนวคิดตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนเพื่อให้เข้าใจถึงปัจจัยสาเหตุที่แท้จริงที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแสวงหาแนวทางการป้องกันและแก้ไขให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงที่สุด
วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย
1) เพื่อศึกษาและสำรวจถึงการรับรู้ ทัศนคติ ความคิดความเชื่อ ระดับการยอมรับได้ และความคาดหวังของผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมต่อปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดเชียงใหม่ และพัฒนาเป็นองค์ความรู้ในการอธิบายถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ศึกษา
2) เพื่อสร้างแนวทางในการประเมินวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนน และสามารถนำไปเปรียบเทียบความแตกต่างของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนระหว่างกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ศึกษา และนำไปประเมินผลสัมฤทธิ์ของแผนมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน
การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
Diversity of Road Traffic Safety Culture
พื้นที่ศึกษาจังหวัดเชียงใหม่
โครงการวิจัยภายใต้แผนงานหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
thaiROADS
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
เทศบาลนครเชียงใหม่ 132,000 คน
อำเภอโดยรอบเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 6 อำเภอ 265,000 คน
กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวไทย 26,000 คน และชาวต่างชาติ 13,000 คน
3%
6%
30%
61%
เทศบาลนครเชียงใหม่
อำเภอโดยรอบเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
นักท่องเที่ยวชาวไทย
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
ปัจจัยการเกิดพฤติกรรมเสี่ยง
Theory of Planned Behavior, TPB
ทฤษฎีทางจิตวิทยาทางสังคม
ซึ่งคาดการณ์พฤติกรรมของบุคคลจากความตั้งใจหรือเจตนา
ทัศนคติที่มีต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
Do
Don't
พฤติกรรม


พฤติกรรมเสี่ยงจักรยานยนต์
1. •พฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมา
ข้อมูล
- ในเขตอำเภอรอบนอกมีพฤติกรรมขับขี่ขณะมึนเมาที่ 51.5% สูงกว่าในเขตอำเภอเมือง
เคยทำพฤติกรรม
- ขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ
- จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล
- สามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่แล้ว
- มีผู้อื่นมารับส่ง
- ดื่มแต่พักก่อนแล้วจึงขับรถ
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อแสวงหาแนวทาง ป้องกัน ป้องปราม เพื่อลดโอกาสในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง
3. •พฤติกรรมการขับขี่ย้อนศร
ข้อมูล
- ผู้ขับขี่ที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยว 46% เคยขับขี่ย้อนศร ซึ่งสูงกว่าผู้ขับขี่ที่ในพื้นที่
เคยทำพฤติกรรม
- จุดกลับรถอยู่ไกล
- สะดวกและลดระยะเวลาการเดินทาง
- ปริมาณจราจรที่น้อยในช่วงเวลากลางคืน เอื้ออำนวยต่อการขับขี่ย้อนศร
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- คำนึงถึงความปลอดภัย
- ปฏิบัติตามกฎหมาย
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
เพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจจับอย่างเข้มงวดและครอบคลุมพื้นที่ เพื่อลดช่องว่างในการกระทำความผิด
2. •พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย
ข้อมูล
- ผู้ขับขี่ในเขตอำเภอเมืองสวมหมวกนิรภัย "ทุกครั้ง" สูงกว่าผู้ขับขี่นอกเขตอำเภอเมือง อยู่ที่ 50.7% ต่อ 28.8%
เคยทำพฤติกรรม
- ขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ
- จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล
- สามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- ตระหนักถึงความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย
- หลีกเลี่ยงการถูกตำรวจจับ
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
ประชาสัมพันธ์ รณรงค์เพื่อปลูกฝังความตระหนักโทษและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
4. •พฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
ข้อมูล
- ในจังหวัดเชียงใหม่ ปัจจัยเชิงพื้นที่ไม่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
เคยทำพฤติกรรม
- เบรคไม่ทัน
- บางครั้งเป็นช่วงเวลากลางคืนที่ปริมาณจราจรเบาบาง
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- คำนึงถึงความปลอดภัย
- ปฏิบัติตามกฎหมาย
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
เพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย การตรวจจับอย่างเข้มงวดและครอบคลุมพื้นที่ เพื่อลดช่องว่างในการกระทำความผิด
พฤติกรรมเสี่ยงรถยนต์
1. •พฤติกรรมการขับรถขณะมึนเมา
ข้อมูล
- กลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถขณะมึนเมา (55.4%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
เคยทำพฤติกรรม
- ขับแล้วไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ
- จุดหมายปลายทางอยู่ไม่ไกล
- สามารถหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ได้
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่แล้ว
- มีผู้อื่นมารับส่ง
- ดื่มแต่พักก่อนแล้วจึงขับรถ
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อแสวงหาแนวทาง ป้องกัน ป้องปราม เพื่อลดโอกาสในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง
3. •พฤติกรรมการโทรศัพท์ขณะขับขี่
ข้อมูล
- กลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ (66.2%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
เคยทำพฤติกรรม
- ใช้โทรศัพท์ระยะเวลาสั้นๆ 1-2 นาที ในขณะขับขี่ไม่น่าก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- คำนึงถึงความปลอดภัย
- ปฏิบัติตามกฎหมาย
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อแสวงหาแนวทาง ป้องกัน ป้องปราม เพื่อลดโอกาสในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง
2. •พฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด
ข้อมูล
- กลุ่มวัยรุ่น (อายุต่ำกว่า 30 ปี) เป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด (68.2%) สูงกว่ากลุ่มคนในช่วงอายุอื่น
เคยทำพฤติกรรม
- ความเร่งรีบ
- สภาพการจราจรที่เอื้ออำนวย
- มีความชำนาญในการขับขี่
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- กลัวการเกิดอุบัติเหตุ
- ขับขี่ไม่ชำนาญ
-บางส่วนกลัวการตรวจจับของเจ้าหน้าที่
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
ประชาสัมพันธ์ รณรงค์เพื่อปลูกฝังความตระหนักโทษและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
4. •พฤติกรรมการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
ข้อมูล
ผู้ใช้รถยนต์ทุกประเภทมีแนวโน้มการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ ใกล้เคียงกัน ในทุกช่วงอายุและพื้นที่
เคยทำพฤติกรรม
- เดินทางในระยะทางสั้นๆ
- ยึดอัด ไม่สะดวกในการขับรถ
ไม่เคยทำพฤติกรรม
- ทำเป็นปรกติมิลัย
- รู้สึกปลอดภัยเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย
สาเหตุหลัก
ปัจจัยพฤติกรรม
ทัศนคติที่ไม่ต่อพฤติกรรม
บรรทัดฐานทางสังคม
การควบคุมพฤติกรรมของแต่ละบุคคล
เจตนา
ในช่วง 6 เดือน มีพฤติกรรมเสี่ยงหรือไม่
มีพฤติกรรมเสี่ยง
ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง
มาตรการ
บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อแสวงหาแนวทาง ป้องกัน ป้องปราม เพื่อลดโอกาสในการกระทำพฤติกรรมเสี่ยง



โครงการวิจัยภายใต้แผนงานหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2558-2559

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่