

การตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง
ในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี¹

The Cultural Respond Approach to Road Safety of Users in Risk Areas, Pathumthani Province

มินทกานต์ สร้อยแสง²และ กิ่งกาญจน์ จงสุขไกล³

Mintakarn Soisaeng and Kingkan Jongsukklai

บทคัดย่อ

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน กลุ่มเป้าหมายสำหรับการวิจัย คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ใช้เกณฑ์ในการเลือกโดยประเมินจากผู้ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นประจำในช่วงอายุ 16-25 ปีในพื้นที่ที่ทำการศึกษา โดยกำหนดรูปแบบการวิจัยแบ่งเป็น การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลกับกลุ่มประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ทั้งชายและหญิงจำนวน 150 คน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา และการวิจัยเชิงคุณภาพ คือ การศึกษาภาคสนามโดยใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ซึ่งกำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ คือ กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี และเคยประสบอุบัติเหตุทางถนน ทั้งชายและหญิง รวมทั้งสิ้นจำนวน 8 คน โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง การตรวจสอบและวิเคราะห์ของการวิจัยเชิงคุณภาพในขั้นตอนนี้จะใช้วิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า ผลการวิจัย พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่อยู่ในระดับมาก ส่วนการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนที่อยู่ในระดับน้อย ได้แก่ ด้านความเร็วในการขับขึ้นท้องถนน และด้านการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งการตอบสนองเหล่านี้ ส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลมาจากครอบครัวและสังคม และการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ก็มาจากการไม่ปฏิบัติตามพฤติกรรมที่ปลอดภัย แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยควรกระทำในเด็กและเยาวชนเป็นอันดับแรก แต่ต้องสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนกับคนทุกเพศทุกวัย มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และอาศัยความร่วมมือจากทางภาครัฐโดยการบูรณาการภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

คำสำคัญ: วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน, อุบัติเหตุทางถนน, ประชากรกลุ่มเสี่ยง

¹ บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย: กรณีศึกษา กลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี

² นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม (สหสาขาวิชา) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

E-mail: mintakarn.ss@gmail.com

³ อาจารย์สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย E-mail: kingupdate@yahoo.com

Abstract

This research aimed at studying the response of road users in risk areas, Pathumthani Province following the government policy in the field of road safety culture. The participants of this research were defined as population who was a road user. According to the criteria of selected participants, the participants were chosen from a researcher's measurement which included of people regularly being road users, having a length of age between 16-25 years old and steering in educational areas. This study took place into two fields of research approach which were quantitative and qualitative. Owing to this study, quantitative research was employed as a questionnaire in order to survey related information from population who had a length of age between 16-25 years old for 150 persons under the convenience sampling and descriptive statistics methods. In addition, qualitative research was applied as a field study under the structured interview method which defined the qualification of participants as follows: male and female road users with a length of age between 16-25 years old and encountering road accidents. Those of qualified participants were total as 8 persons by purposive sampling method. Following the investigation and analysis of qualitative research, this step adopted data triangulation technique. The finding revealed that the majority of road users had high response in road safety culture and, for those minorities of road users who had low response in road safety culture, its related factors were speed of road steering and wearing a helmet which these responses were primarily influenced by family and society. Moreover, most accidents came from non-compliance with safe behavior. Therefore, the principle of development in safety culture should have been implemented in children and youth at first place but it needed to build an atmosphere so as to create the development in road safety culture with people of all ages. Also there was strict law enforcement and required cooperation from the government by integrating related sectors with road accident prevention and mitigation mission.

Keywords: Road safety culture, Road behavior, Road accident, Risk population

บทนำ

การพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา มีผลกระทบทำให้ทรัพยากรธรรมชาติ และคุณภาพชีวิตของมนุษย์เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก แม้ว่าผลผลิตทางวิทยาศาสตร์จากภูมิปัญญาของมนุษย์จะทำให้การใช้ชีวิตสะดวกสบายขึ้น แต่กระนั้นก็ยังมีความเสี่ยงด้านลบตามมาอย่างคาดไม่ถึงในทุก ๆ ด้าน หลายประเทศทั่วโลก โดยองค์การสหประชาชาติ จึงได้มองหาทางออกร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหา จนยกระดับสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 17 ข้อ (Sustainable Development Goals–SDGs) จุดประสงค์ คือ ต้องการแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่โลกกำลังเผชิญอยู่ ซึ่งประเทศไทยก็ถือเป็นประเทศหนึ่งที่มีความตื่นตัวในการขับเคลื่อนประเทศไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเช่นกัน (Thaipublica,

2560) สำหรับประเทศไทยนั้น หนึ่งในประเด็นปัญหาสำคัญและมีความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องแก้ไข คือ ประเด็นเรื่องอุบัติเหตุทางถนน จัดอยู่ในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 17 ข้อ ในข้อ 3) Good Health and well-being รับรองการมีสุขภาพ และความเป็นอยู่ที่ดีของทุกคนทุกช่วงอายุ และข้อ 11) Sustainable Cities and Communities ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัยทั่วถึง พร้อมรับความเปลี่ยนแปลง และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งจากการจัดอันดับของ WorldAtlas ในหัวข้อ Countries With The Highest Road Traffic Death Rate พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจาก ลิเบีย และเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย (WorldAtlas, 2018)

ประเด็นเรื่องอุบัติเหตุทางถนน สอดคล้องกับตัวชี้วัดของเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ในข้อ 3.6 คือ การลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ การจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 และข้อ 11.2 ที่ระบุว่าภายในปี พ.ศ. 2573 ทุกคนจะต้องเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัย ราคาสมเหตุสมผลและยั่งยืน โดยเฉพาะในข้อ 3.6 นั้น นับว่าเป็น 1 ใน 6 เป้าหมาย และการกิจหลักที่เร่งด่วนมากของไทย จากเป้าหมายดังกล่าวที่กำหนดเป็น การกิจเร่งด่วนนั้นสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต ในปัจจุบันแม้ว่าประเทศไทยจะมีการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 (Decade of Action for Road Safety) โดยกำหนดเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและ ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 แต่ถึงกระนั้นจำนวน อุบัติเหตุทางท้องถนนยังคงเพิ่มสูงขึ้น อัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนนั้นยังคงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และสถิติการ เกิดเหตุอยู่ในระดับต้น ๆ ของโลก คือ ประมาณ 31.7 รายต่อประชากร 100,000 คน (Thaipublica, 2560) ซึ่ง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเองทั้งสิ้น ดังนั้น เพื่อที่จะ หยุดความสูญเสียดังกล่าวที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยมาโดยตลอด จึงจำเป็นที่จะต้องแก้ไขในด้านพฤติกรรม ของผู้ใช้รถใช้ถนนในฐานะที่เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน โดยการอาศัย “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” หรือ Road Safety Culture มาเป็นตัวช่วยหลักในการแก้ไขปัญหาที่ เกิดขึ้นในปัจจุบัน “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” หมายถึง ค่านิยม และความเชื่อที่มีอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ ถนนและผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในพฤติกรรม และการแสดงออกในทางที่จะส่งผลต่อ ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน หรือ Road Safety Culture เป็นจิ๊กซอว์ตัวที่ 5 ที่ช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ (National Center for Rural Road Safety, 2016) ซึ่งแต่ เดิมการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้ความสำคัญกับมาตรการ 4E คือ E1 Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) E2 Education (การศึกษา) E3 Enforcement (การออกกฎข้อบังคับ) E4 EMS (Emergency Medical Service System) (การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) ที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย

แนวทางหนึ่งในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างตรงเป้าหมาย คือ การวางกรอบนโยบาย การจัดการความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล โดยมุ่งคนเป็นสำคัญ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน พื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น และมีปริมาณของยานพาหนะมาก เช่นจังหวัด

ปทุมธานี เป็นพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้นๆของประเทศ โดยข้อมูลจาก ThaiRSC (2560) เปิดเผยว่าจังหวัดปทุมธานี มีข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากอันดับที่ 31 ในปี พ.ศ. 2558 เป็นอันดับที่ 19 ในปี พ.ศ. 2559 เป็นอันดับที่ 11 ในปี พ.ศ. 2560 และเป็นอันดับที่ 9 ในปีพ.ศ. 2561 โดยสถิติในปี พ.ศ. 2555-2559 นั้นจังหวัดปทุมธานีมีจำนวนผู้เสียชีวิตที่ปรากฏในสถิติคืออุบัติเหตุทางถนนโดยรวมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังพบว่า รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และประชาชนในช่วงอายุ 16-25 ปี เป็นช่วงอายุที่มีสถิติเกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงอายุอื่น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 39 และอำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด มีผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตมากที่สุดในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ อำเภอลองหลวง จึงนับได้ว่าเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากปรากฏการณ์ และผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง ในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี รวมไปถึงเพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในพื้นที่ตามนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และนำข้อค้นพบที่ได้เกี่ยวกับศึกษาแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย มาใช้เป็นแนวทางในการให้ข้อเสนอแนะแก่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อลดอัตราการสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ตลอดจนงบประมาณของภาครัฐจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดน้อยลง และเพื่อให้เกิดคุณภาพแห่งการพัฒนาที่สอดคล้องและนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals–SDGs)

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

นิยามศัพท์เฉพาะ

การตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัย หมายถึง พฤติกรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน 9 ด้าน ได้แก่ ด้านความเร็วในการขับขึ้นท้องถนน ด้านเมาแล้วขับ ด้านการสวมหมวกนิรภัย ด้านการขับย้อนศร ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ด้านการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ด้านการใช้ถนนของผู้เดินเท้า และด้านอื่นๆ

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานีเพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำนโยบายเพื่อถือปฏิบัติในการลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals–SDGs) โดยเลือกพื้นที่ในอำเภอลองหลวง จังหวัดปทุมธานี เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในปี พ.ศ. 2559 ส่วนประชากรที่ใช้ในการศึกษาตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนน ใช้เกณฑ์ในการเลือกโดยประเมินจากผู้ที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นประจำในช่วงอายุ 16-25 ปี ในพื้นที่ที่ทำการศึกษาโดยใช้วิธีการวิจัยแบ่งเป็น

การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลกับกลุ่มประชากรที่มีอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ทั้งชาย และหญิงจำนวน 150 คน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา แบบสอบถามประกอบไปด้วย 2 หัวข้อหลัก คือ (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ และ (2) การตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน วัดความถี่ในการปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยข้อคำถามจะครอบคลุมสถานะของผู้ใช้รถใช้ถนนทั้ง 3 ลักษณะ คือ เป็นผู้ขับขี่ เป็นผู้โดยสาร และผู้เดินเท้า ใช้วิธีการมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 4 ช่วง 5 ระดับ คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ ปฏิบัติบ้าง และไม่เคยปฏิบัติเลย มีทั้งหมด 25 ข้อ โดยมีข้อความเชิงบวกจำนวน 14 ข้อ ได้แก่ ข้อ 1.1, 1.2, 1.4, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 5.1, 6.3, 8.1, 9.1, 9.2, 9.3 และ 9.4 ส่วนข้อความเชิงลบมีจำนวน 11 ข้อ ได้แก่ ข้อ 1.3, 2.1, 3.2, 4.1, 6.1, 6.2, 7.1, 7.2, 9.5, 9.6 และ 9.7

โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน และแปลงผลดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	ข้อความเชิงบวก	ข้อความเชิงลบ
ปฏิบัติเป็นประจำ	4	1
ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	3	2
ปฏิบัติบ้าง	2	3
ไม่เคยปฏิบัติเลย	1	4

นำผลคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยเลขคณิต

$$\begin{aligned}
 \text{สูตรการหาอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้นที่ต้องการ}} \\
 &= \frac{4 - 1}{5} \\
 &= 0.6
 \end{aligned}$$

ดังนั้น การกำหนดคะแนนค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการตอบสนองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน สามารถแบ่งได้ดังนี้

3.41 – 4.00 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมากที่สุด

2.81 – 3.40 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับมาก

2.21 – 2.80 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับปานกลาง

1.61 – 2.20 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อย

1.00 – 1.60 คะแนน แสดงว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนมีการตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยในระดับน้อยที่สุด

การวิจัยเชิงคุณภาพเป็นการศึกษาภาคสนามใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างกับผู้ใช้อรถใช้ถนนในรายกรณีเด่น (ผู้ใช้อรถใช้ถนนที่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน) โดยกลุ่มเป้าหมายเป็นเพศชาย และเพศหญิง รวมทั้งสิ้น 8 คน โดยวิธีการเลือกแบบเจาะจง การตรวจสอบ และวิเคราะห์ของการวิจัยเชิงคุณภาพจะใช้วิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายของรัฐด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
2. ผลการวิจัยที่ได้สามารถนำมาเป็นข้อเสนอแนะในการกำหนดนโยบายและแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่เสี่ยงของจังหวัดปทุมธานีได้

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

การรณรงค์ด้านความปลอดภัย ดังปรากฏในการประชุมเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ 1 ณ กรุงมอสโก ประเทศรัสเซีย ซึ่งประเทศต่าง ๆ เรียกร้องให้องค์การสหประชาชาติประกาศให้ ปี ค.ศ. 2011-2020 เป็นทศวรรษแห่งการลงมือปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายเพื่อจะลดความสูญเสียลง โดยภายใต้กระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนนี้ ได้กลายมาเป็นเป็นจิ๊กซอว์ตัวสำคัญคือ ตัวที่ 5 ในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน นอกเหนือไปจาก 4 ตัวแรก คือ Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) Education (การศึกษา) Enforcement (การออกกฎหมายบังคับ) และ EMS (Emergency Medical Service System) (การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน) ที่แต่เดิมถูกใช้กันอย่างแพร่หลาย (National Center for Rural Road Safety, 2016) จิ๊กซอว์ตัวที่ 5 คือ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยตรง ซึ่งจะก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขับขณะมึนเมา การสวมหมวกกันน็อก การข้ามถนนตรงทางม้าลาย การไม่ขับเร็วเกินกำหนด เป็นต้น อย่างไรก็ตามการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนตาม Culture National Center for Rural Road Safety ไม่ได้มุ่งไปที่ผู้ขับขี่แต่เพียงเท่านั้น แต่การที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นนั้นจำเป็นต้องเข้าใจถึงสาเหตุและองค์ประกอบที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยง หรือ พฤติกรรมที่แสดงออกถึงความไม่ปลอดภัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอีกด้วย นอกจากนี้ Ward, Otto and Linkenbach (2014) ใน A Primer for Traffic Safety Culture เขียนเนื้อหาซึ่งแสดงถึงอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพและทางสังคม โดยประการแรก สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้นเกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ซึ่งธรรมชาติเป็นตัวกำหนดถึงรูปแบบของอันตราย และความท้าทายบนท้องถนน เช่น ในที่ที่ภูมิประเทศเป็นภูเขา มีเส้นทางซึ่งระยะสายตาไม่สามารถมองเห็นได้ ประการที่สอง คือ

วัฒนธรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีอิทธิพลต่อการตอบสนองของผู้ขับขี่ต่อการรับรู้ถึงความเสี่ยงจากอันตราย และมีอิทธิพลต่อความตั้งใจของผู้ขับขี่ต่อการมีส่วนร่วมในพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ผู้ขับขี่ในแถบชนบทอาจจะมีการแบ่งปันระบบความเชื่อหนึ่งในการ “ปฏิเสธความเสี่ยง” ในการ “เพิ่มพฤติกรรมความเสี่ยง” อย่างเช่น การเร่งความเร็ว เป็นต้น ในแง่ของสังคมที่มีอิทธิพลต่อทางเลือกของพฤติกรรมที่จะส่งผลถึงความปลอดภัยในการจราจรนี้ เรียกว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ซึ่งกระบวนการทัศนด้านความปลอดภัยทางถนนใน A Primer for Traffic Safety Culture ของ Ward, Otto and Linkenbach (2014) ให้ความเห็นว่า ในปัจจุบันมุ่งเน้นไปที่สิ่งแวดล้อม โดยการออกแบบถนนที่ปลอดภัย และยานพาหนะให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น แม้แต่การตอบสนองต่ออันตรายจากพฤติกรรมก็มีการคาดการณ์เอาไว้แล้วเกี่ยวกับการออกแบบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งเรียกกระบวนการทัศนเรื่องความปลอดภัยในการจราจรว่า "safety by design" กระบวนการทัศนด้านความปลอดภัยนี้มีประสิทธิภาพในการลดการเสียชีวิตจากการจราจร แต่อย่างไรก็ตามกระบวนการทัศนนี้ ยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่เรียกว่า zero fatality vision หรือลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ป็นศูนย์ได้ เนื่องจากไม่ได้ระบุถึงอิทธิพลทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับอันตรายจากพฤติกรรมที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคมที่เราอาศัยอยู่ เช่น ลูกกระนาดจะมีผลเฉพาะลดความเร็วในตำแหน่งที่มีลูกกระนาดติดตั้งอยู่เท่านั้น ไม่สามารถช่วยให้ยานพาหนะลดความเร็วในตำแหน่งอื่น ๆ ที่ไม่ได้ติดตั้งได้ ฉะนั้น ในพื้นที่อื่น ๆ จึงยังคงมีการใช้ความเร็วเกินกำหนด ในทางตรงกันข้าม อิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางสังคม และบทบาทภายในกลุ่มเหล่านั้นจะเป็นตัวกำหนดในการแสดงพฤติกรรมใด ๆ ออกมา เช่น สังคมในครอบครัว การกลัวพ่อแม่ผิดหวังหากต้องจ่ายค่าปรับในกรณีเมาแล้วขับ จึงไม่ขับรถในกรณีที่มีสุราและสิ่งมีเมา เป็นต้น ถึงกระนั้นเพื่อให้สามารถบรรลุการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืนได้ ต้องมีการปลูกฝังสภาพแวดล้อมทางสังคมที่สนับสนุนพฤติกรรมที่ปลอดภัยอย่างแท้จริง ดังนั้นด้วยการเปลี่ยนวัฒนธรรมเพื่อสนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยยิ่งขึ้นนั้น เป็นการเรียกร้องการป้องกันโดยธรรมชาติของเราในฐานะมนุษย์ เชื่อว่ามนุษย์มีการรับรู้ถึงอันตราย และมีกลไกที่จะป้องกันและรักษาตนเองนอกเหนือจากการคิดค้นเทคโนโลยีต่าง ๆ แล้ว ยังต้องเปลี่ยนวิธีคิดและพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยเพื่อให้เกิดความยั่งยืนในชีวิต เป็นกระบวนการทัศนที่เราเรียกว่า "ปลอดภัยโดยธรรมชาติ"

National Center for Rural Road Safety (2016) ตอบคำถามเกี่ยวกับกระบวนการทัศน "ปลอดภัยโดยธรรมชาติ" นี้จะสามารถเกิดขึ้นได้อย่างไร? โดยในขั้นแรกจำเป็นต้องเจาะจงมากขึ้นเกี่ยวกับสิ่งที่ทำ นั่นหมายถึง "วัฒนธรรม" ซึ่งในแต่ละกลุ่มนั้นมักแบ่งปันประสบการณ์ที่มีอิทธิพลต่อความคิด ทั้งเกี่ยวกับพฤติกรรมของพวกเขาเหล่านั้นเอง และเกี่ยวกับกลุ่มในฐานะที่เป็นเอกลักษณ์ของสังคม นักจิตวิทยาอ้างถึงประเภทของความคิดนี้ว่าเป็น "ความรู้ความเข้าใจ" ความรู้ความเข้าใจใด ๆ ที่แบ่งปันโดยกลุ่มคน เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมของกลุ่ม องค์ประกอบทางวัฒนธรรมนี้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบุคคลที่อยู่ในกลุ่มนั้น จากมุมมองด้านความรู้ความเข้าใจนี้วัฒนธรรมสามารถอธิบายได้ว่าเป็นคุณค่าที่ใช้ร่วมกัน คุณค่า คือ

อุดมการณ์ที่เราปรารถนา และตัดสินใจผิดถูกของพฤติกรรมของเรา เช่นว่า "สิ่งที่สำคัญที่สุดนั้น คือ การดูแลครอบครัว" เป็นต้น

2. ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB)

คุณค่าสร้างระบบความเชื่อ ความเชื่อเกี่ยวกับผลกระทบของการกระทำ (Behavioral Beliefs) หมายถึง ความคาดหวังของเราเกี่ยวกับผลที่ตามมาจากพฤติกรรมของเรา และการประเมินค่าผลที่ตามมา เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นเหตุทำให้ต้องเสียค่าปรับ นั่นคือผู้พุดมีเจตคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น เพราะเชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมนั้นจะนำไปสู่ผลลัพธ์ที่เป็นลบ ความเชื่อเกี่ยวกับกลุ่มอ้างอิง (Normative Beliefs) หมายถึง การรับรู้ของเราเกี่ยวกับพฤติกรรมที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องปกติและได้รับการยอมรับ และปฏิบัติกันภายในกลุ่มของเรา เช่น คนในหมู่บ้านขับรถย้อนศร เพราะระยะทางใกล้กว่าจุดกลับรถ ฉะนั้นทำบ้าง เพราะเห็นว่าสะดวกดี เป็นต้น ความเชื่อเกี่ยวกับปัจจัยควบคุม (Control Beliefs) หมายถึงตัวบังคับขยี้บทบาทและความสามารถในการรับมือกับความรู้สึกในสิ่งแวดล้อมของเรา เช่น “ฉันสามารถเลือกความเร็วของฉันเองได้” “ฉันเป็นคนขับที่ดี และสามารถขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดอย่างปลอดภัยได้” เป็นต้น (Ward, Otto and Linkenbach, 2014)

คุณค่า และระบบความเชื่อนั้นมีอิทธิพลต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม ในทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior : TPB) มีสามประการ นั่นคือเจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control) ซึ่งชาญวิทย์ ตั้งสุวรรณกุล (2558) อธิบายว่า “เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior หรือ AB) เป็นการประเมินทางบวก หรือลบต่อการกระทำนั้นๆ จัดได้ว่าเจตคติต่อพฤติกรรม (AB) เป็นปัจจัยส่วนบุคคล (Personal Factors) ถ้าบุคคลมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมใดแล้วจะได้รับผลทางบวก ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ดีต่อพฤติกรรมนั้น ในทางตรงข้าม หากมีความเชื่อว่าการทำพฤติกรรมนั้นแล้วจะได้รับผลในทางลบ ก็จะมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อพฤติกรรมนั้น (Attitude toward the behavior) และเมื่อมีทัศนคติทางบวกก็จะเกิดเจตนาหรือตั้งใจ (Intention) ที่จะแสดงพฤติกรรมนั้น ส่วนการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm หรือ SN) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่าคนอื่น ๆ ที่มีความสำคัญสำหรับเขาต้องการหรือไม่ต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้นๆ ถ้าบุคคลได้รับรู้ว่าคนที่มีสำคัญต่อเขาได้ทำพฤติกรรมนั้น หรือต้องการให้เขาทำพฤติกรรมนั้น ก็จะมีแนวโน้มที่จะคล้อยตามและทำตามด้วย และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control หรือ PBC) เป็นการรับรู้ของบุคคลว่า เป็นการยากหรือง่ายที่จะทำพฤติกรรมนั้นๆ ถ้าบุคคลเชื่อว่า มีความสามารถที่จะกระทำพฤติกรรมในสภาพการณ์นั้นได้ และสามารถควบคุมให้เกิดผลดังตั้งใจ เขาก็มีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมนั้น”

จึงกล่าวได้ว่า วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนนั้น หมายถึง คุณค่า และระบบความเชื่อที่เป็นตัวกำหนดให้มีพฤติกรรมใด ๆ ก็ตามที่นำมาซึ่งความปลอดภัยในชีวิต และกำจัดความเสี่ยงหรือสิ่งคุกคามในชีวิตในขณะที่ขับขี่ หรือโดยสารบนท้องถนน

ผลการศึกษา

การสำรวจกลุ่มตัวอย่างประชากรเสี่ยงทั้งชายและหญิงอายุตั้งแต่ 16-25 ปี ในเขตพื้นที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

การตอบสนองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 150 คน

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				X̄	S.D.	ระดับพฤติกรรม ความปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
1. ความเร็วในการขับขึ้นท้องถนน							
1.1 ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่ท่านขับขี่	18.70 (28)	59.30 (89)	20.00 (30)	2.00 (3)	2.95	0.638	มาก
1.2 ในกรณีที่ท่านขับผ่านเขตชุมชนหรือบริเวณโรงเรียนท่านมักใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	34.00 (51)	37.30 (56)	28.00 (42)	0.70 (1)	3.05	0.805	มาก
1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ	27.30 (41)	43.30 (65)	23.30 (35)	6.00 (9)	2.08	0.863	น้อย
1.4 ท่านลดความเร็วในการขับขึ้นเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่น ๆ	72.00 (108)	18.70 (28)	8.00 (12)	1.30 (2)	3.61	0.693	มากที่สุด
2. เมมาแล้วขับ							
2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมเา	6.70 (10)	20.70 (31)	35.30 (53)	37.30 (56)	3.03	0.923	มาก
2.2 ท่านให้เพื่อน ครอบครัวหรือคนใกล้ชิดมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา	40.70 (61)	21.30 (32)	24.00 (36)	14.00 (21)	2.89	1.096	มาก
2.3 ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุราหรือ สิ่งมีเมา ก่อนขับขึ้น	44.70 (67)	37.30 (56)	12.70 (19)	5.30 (8)	3.21	0.864	มาก
2.4 ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึมก่อนขับขึ้น	46.00 (69)	28.70 (43)	20.00 (30)	5.30 (8)	3.15	0.925	มาก
3. การสวมหมวกนิรภัย							
3.1 ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร	11.30 (17)	37.30 (56)	48.00 (72)	3.30 (5)	2.57	0.737	ปานกลาง
3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ	43.30 (65)	36.00 (54)	13.30 (20)	7.30 (11)	1.85	0.918	น้อย

ตาราง (ต่อ)

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				$\bar{X}$	S.D.	ระดับพฤติกรรม ความปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
4. การขับขี่ย้อนศร							
4.1 ท่านขับขี่ย้อนศร	10.70 (16)	41.30 (62)	38.70 (58)	9.30 (14)	2.47	0.808	ปานกลาง
5. การคาดเข็มขัดนิรภัย							
5.1 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี หรือโดยสาร	29.30 (44)	41.30 (62)	22.00 (33)	7.30 (11)	2.93	0.898	มาก
6. การฝ่าสัญญาณไฟจราจร							
6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	6.70 (10)	16.70 (25)	33.30 (50)	43.30 (65)	3.13	0.924	มาก
6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจร สีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว	14.70 (22)	22.00 (33)	28.70 (43)	34.70 (52)	2.83	1.064	มาก
6.3 ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด	33.30 (50)	50.70 (76)	12.70 (19)	3.30 (5)	3.14	0.760	มาก
7. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี							
7.1 ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้หูฟังขณะขับรถ	3.30 (5)	26.00 (39)	37.30 (56)	33.30 (50)	3.01	0.855	มาก
7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับรถ	4.70 (7)	18.00 (27)	30.70 (46)	46.70 (70)	3.19	0.895	มาก
8. การใช้ถนนของผู้เดินเท้า							
8.1 หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอย ท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น	36.70 (55)	40.00 (60)	12.70 (19)	10.70 (16)	3.03	0.962	มาก
9. อื่น ๆ							
9.1 ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถพร้อมเส้น	55.30 (83)	36.00 (54)	4.70 (7)	4.00 (6)	3.43	0.763	มากที่สุด
9.2 ท่านหยุดรอรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	54.70 (82)	32.00 (48)	10.00 (15)	3.30 (5)	3.38	0.800	มาก
9.3 ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร	63.30 (95)	24.70 (37)	9.30 (14)	2.70 (4)	3.49	0.775	มากที่สุด
9.4 ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย	48.70 (73)	36.00 (54)	12.70 (19)	2.70 (4)	3.31	0.794	มาก
9.5 ท่านขับขีในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน	15.30 (23)	19.30 (29)	34.00 (51)	31.30 (47)	2.81	1.045	มาก

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

รายการคำถาม	ระดับการปฏิบัติ				$\bar{X}$	S.D.	ระดับพฤติกรรม ความปลอดภัย
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติแต่ไม่สม่ำเสมอ	ปฏิบัติบ้าง	ไม่เคยปฏิบัติเลย			
	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)	ร้อยละ (จำนวน)			
9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด	9.30 (14)	18.00 (27)	30.70 (46)	42.00 (63)	3.05	0.988	มาก
9.7 ท่านขับซัดจากรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน	16.00 (24)	37.30 (56)	31.30 (47)	15.30 (23)	2.46	0.939	ปานกลาง

จากตาราง เมื่อพิจารณาถึงความถี่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตอบสนองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนจำแนกรายข้อคำถาม พบว่า

1. ด้านความเร็วในการขับขึ้นท้องถนน ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากที่สุดข้อคำถามที่ 1.4 ท่านลดความเร็วในการขับขี่ลงเมื่อมีฝนตก หรือถนนลื่นจากปัจจัยอื่น ๆ และมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากโดยเรียงจากค่าคะแนน ข้อคำถามที่ 1.2 ในกรณีที่ท่านขับผ่านเขตชุมชน หรือบริเวณโรงเรียนท่านมักใช้ความเร็วไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และข้อคำถามที่ 1.1 ท่านขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดในเส้นทางที่ท่านขับขี่ และมีการตอบสนองความถี่ความปลอดภัยในระดับน้อยข้อคำถามที่ 1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 1.3 ท่านขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 6.00 เท่านั้น ดังนั้น ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มาจากการขับรถเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงสามารถมิได้ถึงร้อยละ 94.00

2. ด้านเมาแล้วขับ ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมาก ทั้ง 3 ข้อคำถามโดยเรียงจากค่าคะแนน ได้แก่ ข้อคำถามที่ 2.3 ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มสุรา หรือสิ่งมีเมาก่อนขับขี่ ข้อคำถามที่ 2.4 ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยาที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึมก่อนขับขี่ ข้อคำถามที่ 2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมามา และข้อคำถามที่ 2.2 ท่านให้เพื่อนครอบครัวยหรือคนใกล้ชิดมารับ-ส่ง หากท่านต้องดื่มสุรา

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 2.1 ท่านขับรถในขณะที่ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมามา แม้ว่าจะมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมาก และกลุ่มตัวอย่างผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติเลยจะมีถึงร้อยละ 37.30 แต่ผู้ที่ขับรถในขณะที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือขณะมีเมานั้นก็มีมากถึงร้อยละ 62.70 เช่นกัน

3. ด้านการสวมหมวกนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 3.1 ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร และมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับน้อยข้อคำถามที่ 3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจ

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 3.2 ท่านจะสวมหมวกนิรภัยก็ต่อเมื่อท่านทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 7.30 เท่านั้น

4. ด้านการขับขี่ย้อนศร ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับปานกลางในข้อคำถามที่ 4.1 ท่านขับขี่ย้อนศร

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 4.1 ท่านขับขี่ย้อนศร พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 9.30 เท่านั้น

5. ด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 5.1 ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ หรือโดยสาร

6. ด้านการฝ่าสัญญาณไฟจราจร ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากทั้ง 3 ข้อคำถาม โดยเรียงจากค่าคะแนน ได้แก่ ข้อคำถามที่ 6.3 ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด ข้อคำถามที่ 6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และข้อคำถามที่ 6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 6.1 ท่านขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พบว่า แม้จะมีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยร้อยละ 43.30 แต่ก็มีผู้ที่เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากถึงร้อยละ 56.70 และในข้อคำถามที่ 6.2 เมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว แม้จะมีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยร้อยละ 34.70 แต่ผู้ที่เคยเร่งความเร็วเมื่อสัญญาณไฟจราจรสีเหลืองปรากฏขึ้นก็ยังมีมากถึงร้อยละ 65.30

7. ด้านการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากทั้ง 2 ข้อคำถาม โดยเรียงจากค่าคะแนน ได้แก่ ข้อคำถามที่ 7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับรถ และ ข้อคำถามที่ 7.1 ท่านใช้มือถือเพื่อสนทนาโดยไม่ใช้บลูทูธขณะขับรถ

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 7.2 ท่านใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิง ขณะขับรถ แม้ว่าจะมีผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติเลยร้อยละ 46.70 แต่ก็ยังมีสัดส่วนน้อยกว่าผู้ที่เคยใช้มือถือเพื่อพิมพ์ข้อความรับชม/ฟังสิ่งบันเทิงขณะขับรถ ซึ่งมีมากถึงร้อยละ 53.30

8. ด้านการใช้ถนนของผู้เดินเท้า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากในข้อคำถามที่ 8.1 หากมีทางม้าลาย หรือสะพานลอยท่านจะข้ามถนนในบริเวณนั้น

9. ด้านอื่น ๆ ผู้ตอบแบบสอบถามมีการตอบสนองด้านความปลอดภัยในระดับมากที่สุด โดยเรียงจากค่าคะแนน ได้แก่ ข้อคำถามที่ 9.3 ท่านให้สัญญาณไฟเพื่อจอด/ชะลอ/เลี้ยว/เปลี่ยนช่องจราจร และข้อคำถามที่ 9.1 ท่านขับรถตามช่องทาง / ไม่ขับรถคร่อมเส้น และผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมความปลอดภัยในระดับมาก โดยเรียงจากค่าคะแนน ได้แก่ ข้อคำถามที่ 9.2 ท่านหยุดรอรถที่มีสิทธิ์ไปก่อน ข้อคำถามที่ 9.4 ท่านหยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณทางม้าลาย ข้อคำถามที่ 9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด และข้อคำถามที่ 9.5 ท่านขับขี่ในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน และผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมความปลอดภัยในปานกลางในข้อคำถามที่ 9.7 ท่านขับจี้รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน

เมื่อพิจารณาในข้อคำถามที่ 9.5 ท่านขับขี่ในสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวย อ่อนเพลีย ง่วงนอน มีผู้ที่ไม่เคยปฏิบัติเลยเพียงร้อยละ 31.30 และข้อคำถามที่ 9.6 ท่านขับรถตัดหน้า / ขับตามกระชั้นชิด แม้จะมีพฤติกรรมความปลอดภัยในระดับมากแต่ก็ยังมีส่วนที่เคยปฏิบัติมากถึงร้อยละ 58.00 ส่วนในข้อคำถามที่ 9.7 ท่านขับจี้รถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนมากกว่า 1 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยปฏิบัติเลยมีเพียงร้อยละ 15.30 เท่านั้น

การตอบสนองด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการฉันทนา

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการฉันทนา พฤติกรรมการขับรถที่พบในชีวิตประจำวัน คือมักจะขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง และขับจี้คันหน้าเป็นบางครั้ง และขับจี้ขณะมีเมามากจะไม่ได้สังเกต หรือระมัดระวังสิ่งรอบข้างเท่าที่ควร

การตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการฉันทนาหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ จากการสัมภาษณ์พบว่า การตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนของเพศชาย และเพศหญิงมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง โดยเพศหญิงจะมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้ความเร็วในการขับขี่ที่ลดลงกว่าเดิมมาก อีกทั้งยังเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้น และไม่ขับจี้คันหน้าอีก ในขณะที่เพศชายคนที่ไม่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุที่ส่งผลให้ขับจี้รถไม่ได้นั้น ยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยร่วมกันในหลายลักษณะเช่นเดิม โดยระบุว่าไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมใด ๆ แต่จะรู้สึกหวาดระแวงมากขึ้นหากต้องอยู่ในสถานการณ์ที่เคยประสบอุบัติเหตุมาแล้ว

ผู้ใช้รถใช้ถนนในรายการฉันทนา กล่าวตรงกันถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนว่ามีส่วนเกี่ยวข้องกับการประสบอุบัติเหตุของตนเองในครั้งนั้น เนื่องจากไม่ได้ปฏิบัติตามพฤติกรรมที่ปลอดภัยต่าง ๆ และพฤติกรรมของกรณีศึกษาตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior: TPB) พบว่ามีลักษณะของการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงมากที่สุด โดยอิทธิพลของครอบครัว และสังคมปัจจุบันมีผลทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนทั้งก่อนเกิดและระหว่างเกิดอุบัติเหตุทางถนน

อภิปรายผลการวิจัย

ความน่าสนใจของการตอบสนองของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยง พบว่า มีพฤติกรรมวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในระดับน้อย – ปานกลาง ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมาก โดยส่วนใหญ่จะขับขี่ด้วยความเร็วเกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็นประจำ พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมีจำนวนน้อยมาก และมักจะสวมก็ต่อเมื่อทราบว่ามีการตั้งด่านตรวจมากที่สุด รวมถึงพฤติกรรมการไม่ขับจี้คันหน้าเลยนั้นมีระดับการปฏิบัติที่น้อยมาก การตอบสนองที่ไม่ปลอดภัยที่ผู้แทนในรายการฉันทนาที่แสดงออกนั้น อธิบายจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ซึ่งซาฮูวิทช์ ตั้งสุวรรณกุล (2558) กล่าวว่าทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนสามารถแบ่งได้เป็น เจตคติต่อพฤติกรรม (Attitude toward the Behavior หรือ AB) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิง (Subjective Norm หรือ SN) และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม (Perceived Behavioral Control หรือ PBC) ส่วนใหญ่ผู้แทนในรายการฉันทนาจะปรากฏพฤติกรรมการคล้อย

ตามกลุ่มอ้างอิงมากที่สุดไม่ว่าจากครอบครัว กลุ่มเพื่อน หรือสังคมรอบรอบข้าง ล้วนมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยทั้งสิ้น โดยงานวิจัยของนพดล กรประเสริฐ และคณะ (2560) ศึกษาเรื่อง การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ให้ความเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงไว้ว่า แม้วานักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีความตระหนักถึงผลกระทบของพฤติกรรมเสี่ยงทั้งต่อตนเองและผู้อื่นมากกว่ากลุ่มของนักท่องเที่ยวไทย ซึ่งนักท่องเที่ยวของไทยมักคิดถึงผลกระทบที่มีต่อตนเองเป็นหลัก แต่ในบางครั้งอาจเห็นนักท่องเที่ยวมีการทำพฤติกรรมเสี่ยง น่าจะเป็นผลสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมการคล้อยตามคนในพื้นที่ และงานวิจัยของ Rosenbloom , Carmi and Lavid (2012) ศึกษาเรื่อง ความเป็นจริงและบรรทัดฐานทางสังคมที่เป็นที่รับรู้ของพฤติกรรมการข้ามถนนของเด็ก งานวิจัยกล่าวถึงความเสี่ยงที่รับอิทธิพลมาจากเพื่อนไว้ว่า การที่เด็ก ๆ รับรู้ถึงพฤติกรรม และทัศนคติของเพื่อนเกี่ยวกับการข้ามถนนที่เป็นลบนั่นอาจทำให้เด็ก ๆ ได้รับความเสี่ยงเมื่อข้ามถนนไปด้วย

พฤติกรรมของผู้แทนในรายการณัฏฐ์ที่รองลงมาเป็นการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมผู้แทนในรายการณัฏฐ์ที่แสดงออกถึงพฤติกรรมแบบนี้ก็มีความมั่นใจสูง และมีทัศนคติทางบวกที่เชื่อว่าสามารถควบคุมตนเองได้ดี เช่นเดียวกันกับ กาญจน์กรรณ สุอังคะ และคณะ (2559) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าทัศนคติเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของวัยรุ่นที่ใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยทัศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรทัศนคติต่อการใช้ความเร็ว และทัศนคติต่อการการขับขี่ด้วยความกึกคะนอง และงานวิจัยของ Westlake and NgBoyle (2012) ศึกษาเรื่อง การรับรู้ถึงการไขว่เขวของสมาธิของผู้ขับขี่ในหมู่คนขับวัยรุ่น ได้กล่าวถึงความรู้ความเข้าใจกับการตอบสนองของวัยรุ่นไว้ว่า วัยรุ่นโอ้อวามากกว่าร้อยละ 80 ระบุว่า การรับส่งข้อความในขณะที่ขับรถเป็นสิ่งที่ทำให้เสียสมาธิในการขับรถ อย่างไรก็ตามงานวิจัยยังแสดงให้เห็นว่า แม้ว่าวัยรุ่นจะทราบดีว่าพฤติกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดความเสี่ยงในขณะที่ขับรถแต่ก็ยังคงทำพฤติกรรมเหล่านี้ต่อไป

ข้อเสนอแนะแนวทางพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยอ้างอิงแนวคิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องอาศัยปัจจัยเอื้อดังต่อไปนี้

1. การบังคับใช้กฎหมาย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบังคับใช้กฎหมายต้องกระทำอย่างจริงจัง เข้มงวด และต่อเนื่อง ไม่มีผ่อนผัน อาจใช้เทคโนโลยีที่พัฒนาขึ้นมาเสริมมาตรการการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น อุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว อุปกรณ์ตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ เป็นต้น เพื่อลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ยังสามารถขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นเพิ่มเข้ามา เช่น อาสาสมัครชุมชนที่คอยคัดเตือนด้านพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับชาวบ้านด้วย

2. การสร้างบรรยากาศเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนกับคนทุกเพศทุกวัย ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนควรร่วมมือร่วมใจกันในการสร้างบรรยากาศที่ดี

เกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะทำให้เกิดเป็นวาระแห่งชาติ เสริมค่านิยมที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เป็นไปในทางบวกมากขึ้น ทำให้ประชาชนสามารถยอมรับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ และนำไปปฏิบัติได้ โดยเริ่มจากรัฐเป็นผู้ริเริ่มดำเนินงานให้กระจายไปในวงกว้าง ดึงภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม และค่อย ๆ ทำให้ประชาชนเกิดความตระหนักและเห็นความสำคัญ ผ่านกิจกรรม/โครงการ/สื่อ ซึ่งต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง ในระยะยาวจนเกิดเป็นวัฒนธรรมและค่านิยมใหม่ ๆ ที่ประชาชนมีความคิดเห็นไปในทางบวกและยอมรับมาปฏิบัติได้

3. การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในเด็กและเยาวชน เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในระยะยาว เป็นต้นกล้าที่หล่อหลอมเพื่อให้มีระบบความคิดใหม่ที่สามารถยอมรับและปฏิบัติตามวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากเด็กเป็นวัยที่สามารถเรียนรู้และจดจำได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปลูกต้นกล้าวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็ก ผ่านการให้การสนับสนุนจากกระทรวงศึกษาธิการ บรรจุเป็นหลักสูตรที่เด็กและเยาวชนทุกคนจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจ และนำมาปฏิบัติจนเกิดความเคยชิน หรือการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ๆ ร่วมมือกับสถานศึกษาทุกประเภท สร้างวัฒนธรรมและค่านิยมใหม่ที่แตกต่างไปจากปัจจุบัน เพื่อให้เกิดเป็นกระบวนการทัศน์ “ปลอดภัยโดยธรรมชาติ” สำหรับอนาคต

4. ความร่วมมือจากภาครัฐ และความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของทุกองค์กร การดำเนินงานตามนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนนต้องอาศัยการบูรณาการจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกิจด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพราะการบูรณาการร่วมกันเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้แผนงานสามารถเคลื่อนไปได้ และเป็นหนึ่งในปัจจัยความสำเร็จของนโยบาย นอกจากนี้บุคลากรของหน่วยงานต่าง ๆ ยังมีความสำคัญยิ่งในฐานะที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนนโยบาย ดังนั้น การมีความรู้ความเข้าใจ และมีการปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกันย่อมเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่จะนำพานโยบายไปสู่ความสำเร็จ การพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับบุคลากรในหน่วยงาน และภาคประชาชน ในทางปฏิบัติอาจกำหนดเป็นนโยบายหลักเดียวกันทุกองค์กรทั่วประเทศ ชูนโยบายด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ให้เป็นนโยบายหลักหนึ่งเดียวกันทุกองค์กร เป็นการสร้างความร่วมมือที่เข้มแข็งเมื่อทุกหน่วยงานมีเป้าหมายเดียวกัน

ข้อเสนอแนะงานวิจัย

1. งานวิจัยเชิงคุณภาพ ควรทำกลุ่มสนทนากับผู้แทนในรายกรณีเด่นได้ระดมความคิด เกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากการสนทนากลุ่มอาจทำให้มีแนวคิดตกผลึกจากการโต้ตอบสนทนาระหว่างกัน

2. ควรทำวิจัยเพื่อติดตามผลการดำเนินโครงการ/กิจกรรม ในรายโครงการ เนื่องจากการวิจัยชิ้นนี้เป็นภาพกว้าง ดังนั้นการทำวิจัยชิ้นต่อไปอาจเจาะลึกให้เห็นรายละเอียดที่มากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- กาญจน์กรรณ สุอังคะ และคณะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. สืบค้นจาก <http://trsl.thairoads.org/Detail.aspx?id=1591>
- นพดล กรประเสริฐ และคณะ. (2560). การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. สืบค้นจาก <http://www.thairoads.org/research/3897>
- ชาญวิทย์ ตั้งสุวรรณกุล. (2558). ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (*Theory of Planned Behavior : TPB*) สืบค้นจาก <https://www.gotoknow.org/posts/470622>
- Thaipublica. (2560). บทสรุป SDGs ไทยปี 2560 : อีกไกลแค่ไหนจึงจะไปถึงเป้าหมาย. สืบค้นจาก <https://thaipublica.org/2017/12/sdg2017-review/>
- ThaiRSC. (2560). ข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ์ พ.ร.บ. ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2559 ผ่านบริษัทกลางฯ. สืบค้นจาก <http://www.thairsc.com/p77/index/13>
- National Center for Rural Road Safety. (2016). *Introduction to Road Safety Culture 20160120*. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=KCMxAktDsE0>
- Rosenbloom, T., Carmi, O., & Lavid, Y. (2012). *Actual and perceived social norms of children's road crossing behavior*. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753511001561>
- Ward, N., Otto, J., & Linkenbach, J. (2014). *A primer for traffic safety culture*. Retrieved from https://ruralsafetycenter.org/wpcontent/uploads/2015/08/ITEJMay_TrafficSafetyCulturePrimer_Ward_Otto_linkenbach.pdf
- Westlake, E., & NgBoyle, L. (2012). *Perceptions of driver distraction among teenage drivers*. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847812000654>
- WorldAtlas. (2018). *Countries with the most car accidents*. Retrieved from <https://www.worldatlas.com/articles/the-countries-with-the-most-car-accidents.html>