



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ติดตามผลของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการ
เฉพาะบังคับใช้กฎหมายในระยะแรกต่อ
พฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง

โดย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

สิงหาคม 2552

รายงานผลการปฏิบัติงานฉบับสมบูรณ์

การติดตามผลของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมาย
ในระยะแรกต่อพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง



โดย

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

สนับสนุน โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

สิงหาคม 2552

กิติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ภายใต้มูลนิธิสาธาณสุขแห่งชาติ (มสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ให้การสนับสนุนการศึกษานี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นพ. ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการ ศวปถ. และ พ.ต.อ พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว ผู้บังคับการวิชาการโรงเรียนนายร้อย ตำรวจสามพราน สำหรับคำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษาและดำเนินงาน นอกจากนี้ การศึกษานี้จะสำเร็จลุล่วงมิได้หากไม่ได้รับความร่วมมือและช่วยเหลือจาก คณาจารย์ ผู้ช่วยวิจัย และ นิสิตนักศึกษา จากคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์ สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์และทรัพยากร มหาวิทยาลัยลักษณะ รวมไปถึงคณะนักศึกษابริญญาโท ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ในการสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามในพื้นที่จังหวัดต่างๆ และท้ายที่สุดนี้ หากเพียงบางส่วนของผลการวิจัยถูกหยิบยกมาพิจารณาและได้เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนไม่ว่าจะเป็นระดับท้องถิ่นหรือระดับชาติ คณะผู้วิจัย ขอยกความดี ความชอบทั้งหลายให้แก่ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่คณะผู้วิจัย แต่หากผลจากการวิจัยชิ้นนี้มีข้อบกพร่องแม้ประการใด คณะผู้วิจัยขออภัยขอรับความผิดพลาดไว้แต่เพียงผู้เดียว

คณะผู้วิจัย

สิงหาคม 2552

คณะผู้วิจัย

ดร.ปิยพงษ์ จิววัฒนกุลไพศาล	นักวิจัยรับเชิญ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
ดร.กัณวีร์ กนิษฐพงษ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายศาสตราวุฒิ พลบูรณ์	นักวิจัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายณัฐพงศ์ บุญตอบ	นักวิจัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นางสุพัทธรา คชาทอง	ผู้ช่วยนักวิจัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
นายปกรณ์ อนิวัตกุลชัย	ผู้ช่วยนักวิจัย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

คณะผู้ประสานงานในการสำรวจเก็บข้อมูล

ผู้ประสานงาน	หน่วยงาน	จังหวัดที่สำรวจเก็บข้อมูล
นายปกรณ์ อนิวัตกุลชัย	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	สระบุรี
นายศาสตราวุฒิ พลบูรณ์	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	สงขลา
นายณัฐพงศ์ บุญตอบ	ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	สุพรรณบุรี และ กรุงเทพมหานคร
ดร.ไพโรจน์ ไร่ฉนชดกุล	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา	ชลบุรี
ดร.ปรีดา พิษยาพันธ์ และ ดร.ดุษฎี สติระเศรษฐทวี	คณะวิศวกรรมศาสตร์ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยนเรศวร	เชียงใหม่ พิษณุโลก
ดร.อำพล การณสุนทวงษ์	สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรม ขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	นครราชสีมา ขอนแก่น
นายณุกุล สุขสุวรรณ และ นายวิรัช วิปุลานุสาสน์	สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์และทรัพยากร สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์	นครศรีธรรมราช

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	4
1.1 ความเป็นมา	4
1.2 วัตถุประสงค์	5
1.3 เนื้อหาของรายงาน	6
บทที่ 2 ขอบเขตการดำเนินงานและระเบียบวิธีการศึกษา	7
2.1 การสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	7
2.2 การสำรวจการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมาย เรื่องการสวมหมวกนิรภัย	11
2.3 การทดสอบความแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัย	13
บทที่ 3 การเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย	14
3.1 ผลการเปรียบเทียบในภาพรวมของแต่ละจังหวัด	14
3.2 ผลการเปรียบเทียบรายพื้นที่ของแต่ละจังหวัด	21
บทที่ 4 การรับรู้และทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัย	36
4.1 การรับรู้ถึงข้อกำหนดเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในปัจจุบัน	36
4.2 การรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติ	39
4.3 ทัศนคติต่อการเข้มงวดจับกุมคนนั่งซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย	42
4.4 ทัศนคติและเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย	44
บทที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้เกี่ยวกับข้อกำหนด และการบังคับใช้	45
5.1 การวิเคราะห์ทางสถิติจากข้อมูลการสอบถามรายบุคคล	45
5.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลระดับพื้นที่	48
บทที่ 6 บทสรุปและการถอดบทเรียน	53
6.1 การเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย	53
6.2 การรับรู้ต่อข้อกำหนดเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการบังคับใช้	55
6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้ต่อข้อกำหนดและการบังคับใช้	57
6.4 บทเรียนและข้อเสนอแนะ	57
6.5 ประเด็นที่ท้าทาย	59
ภาคผนวก ก สรุปวันและเวลาที่ดำเนินการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	61

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

โครงการจัดตั้งชุดเฉพาะปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2551 ในพื้นที่เขตเมืองของ 10 จังหวัดนำร่อง อันได้แก่ กรุงเทพมหานคร (บก.น. 3) สระบุรี ชลบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น เชียงใหม่ พิษณุโลก สุพรรณบุรี นครศรีธรรมราช และ สงขลา มีเป้าหมายเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 10 ภายในระยะเวลา 12 เดือน โดยอาศัยมาตรการและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้น เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ของผู้ใช้รถใช้ถนนจนเกิดเป็นวินัยจราจร อันจะนำไปสู่การลดความเสี่ยงอันตรายและอุบัติเหตุบนท้องถนนตามเป้าหมายของโครงการ

ทั้งนี้ การไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ที่นับว่าเป็นหนึ่งในสาเหตุหลักของความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย เป็นปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญในปัจจุบัน การดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สามารถช่วยแก้ไขหรือบรรเทาความรุนแรงของปัญหาดังกล่าวได้ โดยที่ผ่านมา ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ได้ให้การสนับสนุนแก่ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (เอไอที) เพื่อดำเนินการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตเมืองของกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ ในภูมิภาค และได้มาซึ่งข้อมูลฐานส่วนหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบ สำหรับการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในระดับของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่นำร่องของโครงการ (ดูรายละเอียดในรายงานผลการปฏิบัติงานฉบับสมบูรณ์ “โครงการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ในเขตเมืองของกรุงเทพมหานครและจังหวัดภูมิภาค” โดยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย)

รายงานฉบับนี้ เป็นการศึกษาเพื่อติดตามการดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมายต่อพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง โดยได้ทำการสำรวจพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยอีกครั้ง และวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลา 6 เดือนแรก พร้อมทั้งสอบถามการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการติดตามผลในระยะแรกนี้ คือ ข้อมูลและบทเรียนต่างๆ ที่จะสะท้อนไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมาย ทั้งในระดับการวางแผนนโยบายและระดับปฏิบัติการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาแนวทางการดำเนินมาตรการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดำเนินการของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมาย รวมไปถึงการขยายผลหรือต่อยอดของโครงการฯ ในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์ของพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดนำร่องของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะเพื่อบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ภายหลังจากดำเนินการในช่วงระยะเวลา 6 เดือนแรก
- 2) เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบถึงอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดนำร่องของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะเพื่อบังคับใช้กฎหมาย ระหว่างช่วงระยะเวลาเริ่มต้นโครงการ และ หลังจากการดำเนินโครงการเป็นระยะเวลา 6 เดือน
- 3) เพื่อให้ทราบถึงการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการดำเนินงานในระยะแรกของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมาย
- 4) เพื่อสะท้อนถึงปัญหาหรือผลสำเร็จของโครงการฯ ในระยะแรก ในระดับของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งในภาพรวมและในระดับพื้นที่จังหวัดนำร่อง

1.3 เนื้อหาของรายงาน

เนื้อหาส่วนถัดไปของรายงานประกอบด้วย บทที่ 2 ที่อธิบายถึงขอบเขตของการดำเนินงาน รวมไปถึงระเบียบวิธีการที่นำมาใช้ในการสำรวจเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ตามด้วย บทที่ 3 นำเสนอผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยระหว่างช่วงเริ่มและภายหลังดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการฯ เป็นระยะเวลาประมาณ 6 เดือน จากนั้น บทที่ 4 เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ที่ได้จากการสอบถามและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองของแต่ละจังหวัด

ต่อจากนั้น ในบทที่ 5 เป็นการนำข้อมูลจากการสำรวจทั้งสองส่วนมาทำการวิเคราะห์ เพื่อทดสอบข้อสมมติฐานเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายและการบังคับใช้ และในส่วนท้ายสุด คือ บทที่ 6 ที่ได้สรุปผลการประเมินการดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมาย ในเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับทิศทางในการดำเนินมาตรการเพื่อแก้ไขหรือบรรเทาปัญหา ทั้งในส่วนของการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ และการบังคับใช้กฎหมาย รวมไปถึงประเด็นที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องได้รับการศึกษาวิจัยในเชิงวิชาการต่อไป

บทที่ 2

ขอบเขตการดำเนินงานและระเบียบวิธีการศึกษา

2.1 การสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย

จากวัตถุประสงค์ที่จะนำข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในครั้งนี้ ไปทำการวิเคราะห์ เปรียบเทียบกับข้อมูลฐานจากการสำรวจในช่วงระยะเวลาเริ่มต้นของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะเพื่อบังคับใช้กฎหมาย คณะผู้วิจัยจึงได้ดำเนินการสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยตามขอบเขตและแนวทางดังต่อไปนี้

- สำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในตำแหน่งเดิม คือ บริเวณจุดตัดทางแยกที่ได้กำหนดไว้ให้เป็นจุดเฝ้าระวัง ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ปฏิบัติการนำร่องของชุดเฉพาะกิจบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ พื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 (บก.น.3) ในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ตัวเมืองในเขตอำเภอเมืองของจังหวัดต่างๆ ในภูมิภาค ได้แก่ สระบุรี สุพรรณบุรี ชลบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น เชียงใหม่ พิษณุโลก นครศรีธรรมราช และสงขลา (ดูตารางที่ 2-1)
- สำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยใช้วิธีการเดียวกัน คือ การเฝ้าสังเกตผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ และบันทึกข้อมูลซึ่งประกอบด้วย การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ตำแหน่งที่นั่งเพศ รวมไปถึงการแบ่งช่วงอายุโดยประมาณของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็น 3 กลุ่ม คือ ผู้ใหญ่ วัยรุ่น และ เด็ก ซึ่งใช้วิธีการคาดประมาณด้วยสายตาถึงความแตกต่างของสัดส่วนของร่างกาย ลักษณะรูปร่างหน้าตา ส่วนสูง และการแต่งกาย
- สำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในวันและช่วงเวลาเดียวกันกับการสำรวจข้อมูลฐาน ในช่วงเดือนกันยายน-พฤศจิกายนในปีที่ผ่านมา คือ วันเสาร์หรืออาทิตย์ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่เป็นตัวแทนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในทุกกลุ่มอายุและอาชีพ โดยจะดำเนินการสำรวจเป็นระยะเวลาประมาณ 3 ชั่วโมง ขณะที่สภาพอากาศและทัศนวิสัยปกติ ในช่วงเวลากลางวัน 9:00-12:00 หรือ 13:30-16:30น. อ้างอิงจากการสำรวจข้อมูลฐาน ณ บริเวณจุดเฝ้าระวังแต่ละจุด ขณะเริ่มต้นโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมาย ได้ดำเนินการไว้ในวันและช่วงเวลาใด

ตารางที่ 2-1 จุดเฝ้าระวังเพื่อสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง

จังหวัด	จุดเฝ้าระวัง	ทางแยก
กรุงเทพมหานคร (บก.น.3)	BKK-H11	ทางแยก ถ.ร่วมเกล้า ตัดกับ ถ.เคหะร่วมเกล้า
	BKK-H12	ทางแยก ถ.สุวินทวงศ์ ตัดกับ ถ.หทัยราษฎร์
	BKK-H13	ทางแยก ถ.ลาดกระบัง ตัดกับ ซ.ลาดกระบัง 15 และ ซ.ลาดกระบัง 52
	BKK-H14	ทางแยก ถ.ฉลองกรุง ตัดกับ ทางเข้านิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง
สระบุรี	SRB-H1	ทางแยกพิชัยณรงค์สงคราม ถ.พิชัยณรงค์สงคราม ตัดกับ ถ.พหลโยธิน
	SRB-H2	ทางแยกโรงพยาบาลสระบุรี ถ.พหลโยธิน ตัดกับ ถ.เทศบาล 4
	SRB-H3	ถนนมิตรภาพ บริเวณหน้าห้างโลตัสสระบุรี
	SRB-H4	ทางแยกหน้าสถานีขนส่งสระบุรี ถ.สุตบรรทัด ตัดกับ ถ.สุตบรรทัด 9
	SRB-H5	ทางแยก ถ.พหลโยธิน 6 ตัดกับ ถ.พิชัยณรงค์สงคราม 6
	SRB-H6	ทางเข้าโรงพยาบาลสระบุรี (ทางแยก ถ.เทศบาล 4 ซอย 3 และ ซอย 1)
สุพรรณบุรี	SPB-H1	ทางแยกถนนแก้ว ถ.ถนนแก้ว ตัดกับ ถ.หมื่นหาญ
	SPB-H2	ทางแยกสารพัดช่าง ถ.มาลัยแมน ตัดกับ ถ.ม้าสีหมอก
	SPB-H3	สามแยกวัดไชนาวาส ถ.ประชาธิปไตย ตัดกับ ถ.พระพรณวสา
	SPB-H4	ทางแยกนางพิม ถ.นางพิม ตัดกับ ถ.พระพรณวสา
	SPB-H5	ทางแยกวัดพระรูป ถ.ขุนช้าง ตัดกับ ถ.พรายชุมพล
	SPB-H6	ทางแยกหอนาฬิกา ถ.มาลัยแมน ตัดกับ ถ.ถนนแก้ว
	SPB-H7	ทางเข้าห้างโลตัสสุพรรณบุรี บริเวณทางคูขนานบนทล.หมายเลข 340
	SPB-H8	ทางแยกสะพานอชชาติหมอก ถ.มาลัยแมน ตัดกับ ถ.ม้าสีหมอก
ชลบุรี	CHO-H1	ทางแยกอ่างศิลา ถ.สุขุมวิท (ทล.หมายเลข 3) ตัดกับ ทล.หมายเลข 3134
	CHO-H2	ทางแยก ถ.พระยาสุรเสนา ตัดกับ ทล.หมายเลข 3134
	CHO-H3	ทางแยก ถ.สุขุมวิท (ทล.หมายเลข 3) ตัดกับ ถ.อัคนีบาต (ทล.หมายเลข 344)
	CHO-H4	ทางแยก ถ.อัคนีบาต (ทล.หมายเลข 344) เข้ามูลนิธิไตรคุณธรรม
	CHO-H5	ทางแยก ถ.พระยาสุรเสนา ตัดกับ ถ.พาสภตรา
	CHO-H6	ทางแยก ถ.วชิรปราการ ตัดกับ ถ.ไทยประชา
	CHO-H7	ทางแยก ทางเลี้ยวเมืองชลบุรี ตัดกับ ถ.สุขประยูร (ทล.หมายเลข 315)
	CHO-H8	ทางแยกบางทราย ถ.สุขุมวิท (ทล.หมายเลข 3) ตัดกับ ถ.พิพิธ
นครราชสีมา	NRM-H1	ทางแยกหน้าสำนักงานชลประทาน ถ.สีปศิริ
	NRM-H2	ห้าแยกรถไฟ ถ.มุขมนตรี
	NRM-H3	ทางแยก ถ.ราชดำเนิน ตัดกับ ถ.จอมสุรางค์ และถ.มหาไถไทย
	NRM-H4	ห้าแยกประตูชัยณรงค์
	NRM-H5	ทางแยก ทล.หมายเลข 224 ตัดกับ ทล.หมายเลข 226
	NRM-H6	ทางแยกสุรนารายณ์ ทล.หมายเลข 224 ตัดกับ ถ.สุรนารายณ์
	NRM-H7	ทางแยกนครราชสีมา
	NRM-H8	ทางแยก ถ.มิตรภาพ ตัดกับ ถ.ช้างเผือกและ ถ.ศิริราชธานี

ตารางที่ 2-1 จุดเฝ้าระวังเพื่อสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง (ต่อ)

จังหวัด	จุดเฝ้าระวัง	ทางแยก
ขอนแก่น	KKN-H1	ทางแยก ถ.มิตรภาพ ตัดกับ ถ.เหล่านาดี) ทล.หมายเลข 2131)
	KKN-H2	ทางแยก ถ.มะลิวัลย์ซอย 9 ตัดกับ ถ.วงเวียนบ้านไทรทอง หมู่ 23
	KKN-H3	ทางแยก ถ.มะลิวัลย์ ตัดกับ ถ.สีหราชเดโชชัย
	KKN-H4	ทางแยก ถ.มิตรภาพ ตัดกับ ทางเข้ามหาวิทยาลัยขอนแก่น
	KKN-H5	ทางแยก ถ.กสิกรทุ่งสร้าง ตัดกับ ถ.ราษฎร์คณี
	KKN-H6	ทางแยก ถ.ประชาสโมสร ตัดกับ ถ.หน้าเมือง
	KKN-H7	ทางแยก ถ.ศรีจันทร์ ตัดกับ ถ.ชาตะผดุง
	KKN-H8	ทางแยก ถ.ศรีนวล ตัดกับ ถ.นิกรสำราญ
เชียงใหม่	CHM-H1	ทางแยก ถ.ห้วยแก้ว ตัดกับ ทล.หมายเลข 11 (ถ.ซูเปอร์ไฮเวย์)
	CHM-H2	ทางแยก ถ.ห้วยแก้ว ตัดกับ ถ.หัสติเสวี
	CHM-H3	ทางแยก ทล.หมายเลข 11 ตัดกับ ถ.ช้างเผือก
	CHM-H4	ทางแยก ถ.เจริญเมือง ตัดกับ ถ.รถไฟ
	CHM-H5	ทางแยก ถ.รัตนโกสินทร์ ตัดกับ ถ.เมืองสมุทร
	CHM-H6	ทางแยก ถ.ช้างคลาน ตัดกับ ถ.ระฆัง
	CHM-H7	ทางแยก ทล.หมายเลข 1141 ตัดกับ ทล.หมายเลข 108
	CHM-H8	ทางแยก ถ.สามล้าน ตัดกับ ถ.อินทรวโรธ
พิษณุโลก	PHI-H1	ทางแยก ถ.งามศวร ตัดกับ ถ.วิสุทธิกษัตริย์
	PHI-H2	ทางแยกโคกมะตูม ถ.พิชัยสงคราม ตัดกับ ถ.พระองค์ดำ และถ.สุรงค์เดชะ
	PHI-H3	ทางแยก ถ.พระบรมไตรโลกนาถ (ทล.หมายเลข 1061) ตัดกับ ถ.นเรศวร
	PHI-H4	ทางแยก บ้านคลอง ถ.สิงห์วัฒน์ ตัดกับ ถ.สีหราชเดโชชัย
	PHI-H5	ทางแยก ถ.พระบรมไตรโลกนาถ (ทล.หมายเลข 1063) ตัดกับถ.สังฆมูชา
	PHI-H6	ทางแยก ทล.หมายเลข 1064 ตัดกับ ถนนข้ามทางรถไฟ
	PHI-H7	ทางแยก ถ.เอกาทศรถ) ทล.หมายเลข 1086) ตัดกับ ถ.พระยาเสือ
	PHI-H8	ทางแยกเรือนแพ ถ.มิตรภาพ ตัดกับ ถ.พิชัยสงคราม
นครศรีธรรมราช	NSR-H1	ทางแยก ทล.หมายเลข 401 ตัดกับ ทล.หมายเลข 4012
	NSR-H2	ทางแยกคูขวาง ทล .4012 ตัดกับ ทล .4102 และ ถ.ปากนคร
	NSR-H3	ทางแยก ถ.พัฒนการคูขวาง ตัดกับ ถ.วัดโบสถ์
	NSR-H4	ทางแยกนาพรุ ทล.หมายเลข 403 ตัดกับ ทล.หมายเลข 4103
	NSR-H5	ทางแยกศาลามีชัย ทล. 403 ตัดกับ ทล .408 และ ถ.ราชดำเนิน
	NSR-H6	ทางแยกตลาดแขก ถ.ราชดำเนิน ตัดกับ ถ.พะเนียด และ ถ.กะโรม
	NSR-H7	ทางแยก ทล.หมายเลข 4016 ตัดกับ ทล.หมายเลข 4103
	NSR-H8	ทางแยก ทล.หมายเลข 4103 ตัดกับ ถ.เลียบคลองชลประทาน

ตารางที่ 2-1 จุดเฝ้าระวังเพื่อสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง (ต่อ)

จังหวัด	จุดเฝ้าระวัง	ทางแยก
สงขลา	SKL-H1	ห้าแยกเกาะยอ
	SKL-H2	ทางแยกเข้าหอพักนาทิพย์ ถ.กาญจนนิช มุ่งหน้า อ.หาดใหญ่
	SKL-H3	ทางแยกเก้าเส้ง ถ.ไทรบุรี ตัดกับ ถ.เก้าแสน
	SKL-H4	ทางแยก ถ.ไทรบุรี ตัดกับ ถ.รามวิถี
	SKL-H5	ทางแยก ถ.ทะเลหลวง ตัดกับ ถ.ราชดำเนินนอก
	SKL-H6	ทางแยก ถ.ปละท่า ตัดกับ ถ.รามวิถี

ในการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยครั้งนี้ ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2552 จนแล้วเสร็จครบทั้ง 10 จังหวัด ในช่วงต้นกลางเดือนมิถุนายน 2552 (ดังรายละเอียดในภาคผนวก ก) โดยจำนวนกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ได้ทำการสำรวจในแต่ละจังหวัด ได้แสดงสรุปไว้ในตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ของแต่ละจังหวัด

จังหวัด	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
กรุงเทพมหานคร (บก.น.3)	4,067	1,131	5,198
สระบุรี	10,588	3,526	14,114
สุพรรณบุรี	4,555	2,309	6,864
ชลบุรี	6,561	2,797	9,358
นครราชสีมา	7,863	3,071	10,934
ขอนแก่น	7,212	2,300	9,512
เชียงใหม่	4,523	1,545	6,068
พิษณุโลก	5,487	2,359	7,846
นครศรีธรรมราช	7,475	3,704	11,179
สงขลา	5,666	2,636	8,302
รวม	63,997	25,378	89,375

2.2 การสำรวจการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัย

2.2.1 การสุ่มตัวอย่างและการสัมภาษณ์

เพื่อให้ทราบถึงการรับรู้และทัศนคติความคิดเห็นของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมายฯ คณะผู้วิจัยได้สุ่มเลือกสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สัญจรบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบของจุดเฝ้าระวังพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย ประมาณจุดละ 50 ราย ทั้งที่อยู่ในเขตท้องที่ของบังคับการตำรวจนครบาล 3 (บก.น. 3) สำหรับพื้นที่นำร่องในเขตกรุงเทพมหานคร และเขตอำเภอเมืองของจังหวัดนำร่องในภูมิภาคโดยจำนวนของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละจังหวัดนำร่องจะอยู่ในช่วง 200–400 คน ขึ้นอยู่กับจำนวนจุดเฝ้าระวัง ซึ่งผลสำรวจของแต่ละจังหวัดจะมีความคลาดเคลื่อน ณ ระดับความเชื่อมั่น 95% ไม่เกินร้อยละ 10

ประเด็นต่างๆ ที่สำคัญในการสัมภาษณ์ประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ การรับรู้และทัศนคติต่อการกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยลักษณะของการตั้งด่านตรวจที่พบเห็น ความเสี่ยงในการถูกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย นอกจากนั้น มีการสอบถามข้อมูลส่วนตัว เช่น อายุ เพศ ความถี่และตำแหน่งที่นั่งในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือโดยสาร **รูปที่ 2-1** แสดงแบบสำรวจการรับรู้และทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ที่นำมาใช้ในการติดตามผลโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการฯ ในครั้งนี้

2.2.2 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้ทำการสอบถามและสัมภาษณ์ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 3,757 ราย แบ่งเป็นผู้ขับขี่จำนวน 2,429 ราย และผู้โดยสารจำนวน 1,328 ราย สัดส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศชายและเพศหญิงใกล้เคียงกัน (54% และ 46% ตามลำดับ) โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18-25 ปี คิดเป็น 38% และ 26-40 ปี คิดเป็น 34% ของทั้งหมด นอกจากนั้น 75% ของกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ทุกวันหรือเกือบทุกวัน รองลงมาคือผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่างน้อยอาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง (20%) และที่เหลือประมาณ 5% เป็นผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์นานๆ ครั้ง

แบบสำรวจการรับรู้และทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย

โดย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

โปรดตอบคำถามและทำเครื่องหมายในกรอบ ของตัวเลือกที่ตรงกับประสบการณ์หรือความเห็นของท่านมากที่สุด เพียงข้อเดียว
หมายเหตุ คำตอบของท่านจะถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัยเท่านั้น

1. ท่านเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ทุกวัน / เกือบทุกวัน อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง เพียงเดือนละ 1-2 ครั้ง
โดยส่วนใหญ่มักเป็น คนที่ คนซ้อน
2. ท่านสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้ง เฉพาะบางครั้ง ส่วนใหญ่ไม่ค่อยสวม เพราะ
3. ท่านอายุ ปี เพศ ชาย หญิง
4. ท่านคิดว่า การบังคับใช้รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น ผิดกฎหมายหรือไม่
 ผิดและตำรวจจับ ผิดแต่ตำรวจไม่จับ ไม่ผิด
5. ท่านทราบหรือไม่ว่า การบังคับใช้รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น มีโทษตามกฎหมายอย่างไร
 ไม่ผิดกฎหมาย แค่ตักเตือน ปรับคนซ้อน ปรับทั้งคนขี่และคนซ้อน
6. ท่านคิดว่า ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการกวาดล้างกุมเรื่องการไม่สวมหมวกนิรภัย ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคมจนถึง
ปัจจุบัน ยกเว้นช่วงวันหยุดปีใหม่และสงกรานต์ เมื่อเปรียบเทียบกับเมื่อปีที่แล้ว เพิ่มขึ้นหรือไม่
 เพิ่มขึ้น ลดลง ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก
7. ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคมจนถึงปัจจุบัน ยกเว้นช่วงวันหยุดปีใหม่และสงกรานต์ ท่านเคยพบเห็นการตั้งด่านตรวจจับผู้กระทำผิด
กฎจราจรในเขตเทศบาลเมือง หรือไม่ อย่างไร
 เป็นประจำเกือบทุกวัน อาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง เดือนละ 1-2 ครั้ง หลายๆเดือนครั้ง ไม่เคยเห็นการตั้งด่าน
8. ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคมจนถึงปัจจุบัน ยกเว้นช่วงวันหยุดปีใหม่และสงกรานต์ การตั้งด่านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร
ในเขตเทศบาลเมือง ที่ท่านพบเห็น มีลักษณะเป็นอย่างไร
 ณ เวลาและสถานที่เดิม พอดเคาเดาหรือพอจำได้ เกือบหมด
 ณ เวลาและสถานที่เดิม เพียงบางจุดเท่านั้น
 เวลาและสถานที่เปลี่ยนไปเรื่อย ๆ ไม่แน่นอน คาดเคาเดาคอนข้างยาก ไม่ค่อยสังเกตเห็นการตั้งด่าน
9. จากการพบเห็น หรือ ประสบการณ์ของท่านเอง การถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียก หากไม่สวมหมวกนิรภัย ในเขตเทศบาลเมือง นั้น
มีโอกาสมากน้อยเพียงใด
 มีโอกาสมาก เพราะมีการกวาดล้างเข้มงวด ในหลายจุด และ สม่่าเสมอ
 มีโอกาสถูกเรียกบ้าง เฉพาะ บางวัน บางเวลา หรือ บางสถานที่ เท่านั้น
โปรดอธิบาย
- มีโอกาสไม่มาก เพราะไม่ค่อยเจอตำรวจ มีโอกาสไม่มาก เพราะคนไม่สวมหมวกมักไม่ค่อยถูกเรียก แม้ว่าเจอตำรวจ
10. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเข้มงวดกวาดล้างกุม คนบังคับใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
 เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย เห็นด้วยในบางกรณี เช่น

เฉพาะเจ้าหน้าที่
สถานที่.....
วันที่.....ผู้สำรวจ.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่กรุณาสละเวลาอันมีค่าของท่าน



รูปที่ 2-1 แบบสำรวจการรับรู้และทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย

2.3 การทดสอบความแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัย

ในการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยระหว่างช่วงเริ่มดำเนินโครงการฯ และภายหลังดำเนินโครงการฯ ประมาณ 6 เดือนนั้น การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยอาจเป็นผลมาจากความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่างและสำรวจข้อมูล ดังนั้น การทดสอบทางสถิติถึงความแตกต่างระหว่างค่าสัดส่วนของสองกลุ่มตัวอย่างแบบ Z (Two-Sample Z Test) จึงถูกนำมาใช้เพื่อทดสอบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่สำรวจพบทั้งสองครั้งนั้น มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติหรือไม่ โดยกำหนดสมมติฐานในการทดสอบดังนี้

$$H_0: p_2 - p_1 = 0 \quad \text{อัตราการสวมหมวกนิรภัยไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_a: p_2 - p_1 \neq 0 \quad \text{อัตราการสวมหมวกนิรภัยมีความแตกต่างกัน}$$

โดย

p_1 คือ อัตราการสวมหมวกนิรภัยช่วงเริ่มดำเนินโครงการฯ

p_2 คือ อัตราการสวมหมวกนิรภัยภายหลังดำเนินโครงการฯ 6 เดือน

ค่า Z Statistic คำนวณจากสูตรดังต่อไปนี้

$$Z = \frac{p_2 - p_1}{\sqrt{p_c(1 - p_c) \times \left(\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}\right)}}$$

โดย

p_c คือ อัตราการสวมหมวกนิรภัยรวมของทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเท่ากับ $(x_2 + x_1)/(n_2 + n_1)$

n_1 คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจากการสำรวจในช่วงเริ่มดำเนินโครงการฯ

n_2 คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจากการสำรวจภายหลังดำเนินโครงการฯ 6 เดือน

x_1 คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่พบว่าสวมหมวกนิรภัยจากการสำรวจในช่วงเริ่มดำเนินโครงการฯ

x_2 คือ จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่พบว่าสวมหมวกนิรภัยจากการภายหลังดำเนินโครงการฯ 6 เดือน

ทั้งนี้ ภายใต้สมมติฐาน H_0 ค่า Z Statistic มีการแจกแจงแบบมาตรฐานตามปกติ ดังนั้น สมมติฐาน H_0 จะถูกปฏิเสธที่ระดับนัยสำคัญ 10% 5% และ 1% หากค่า Z Statistic สูงกว่า 1.645 1.962 และ 2.576 ตามลำดับ และสามารถสรุปได้ว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

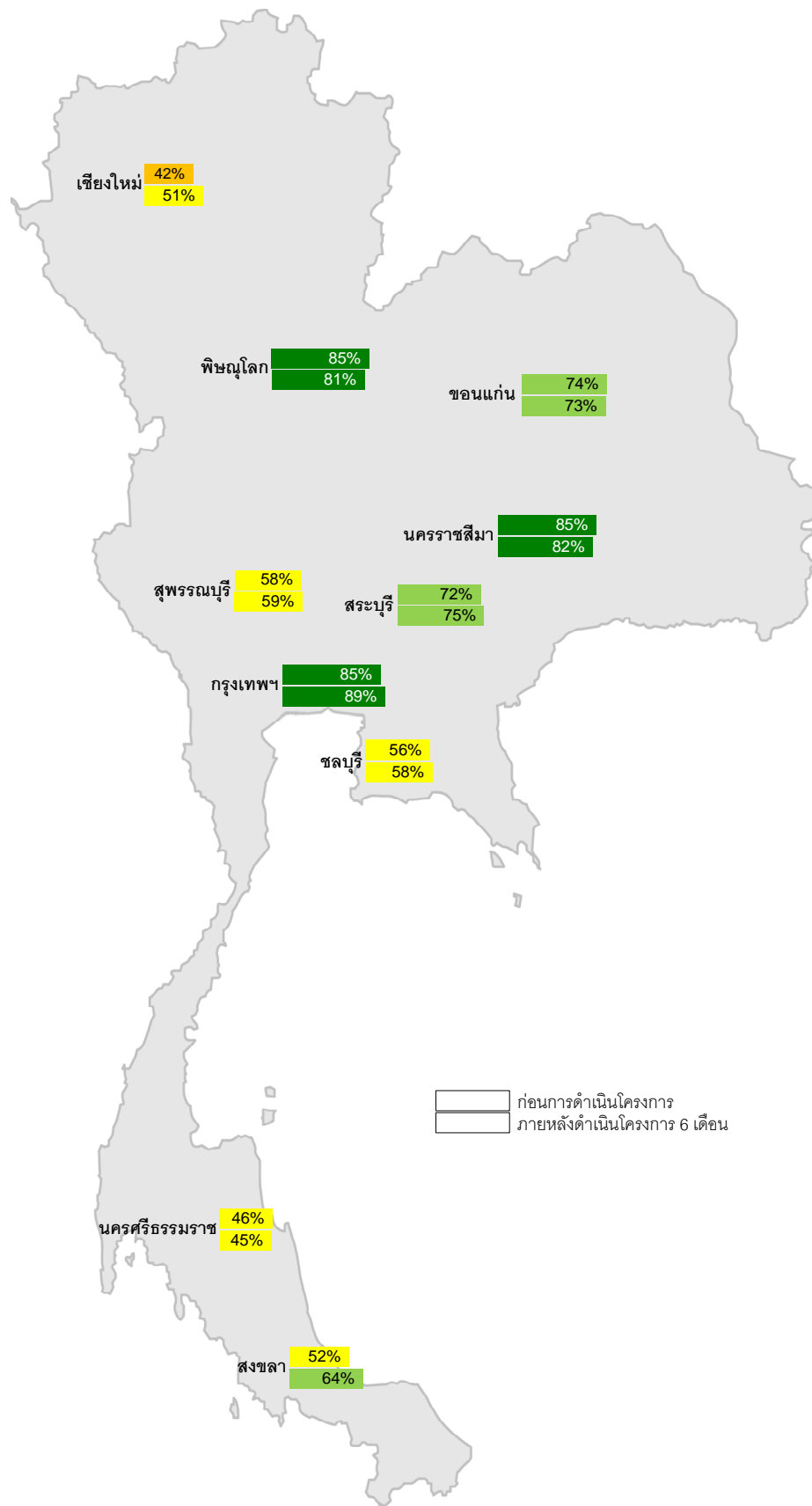
บทที่ 3

การเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย

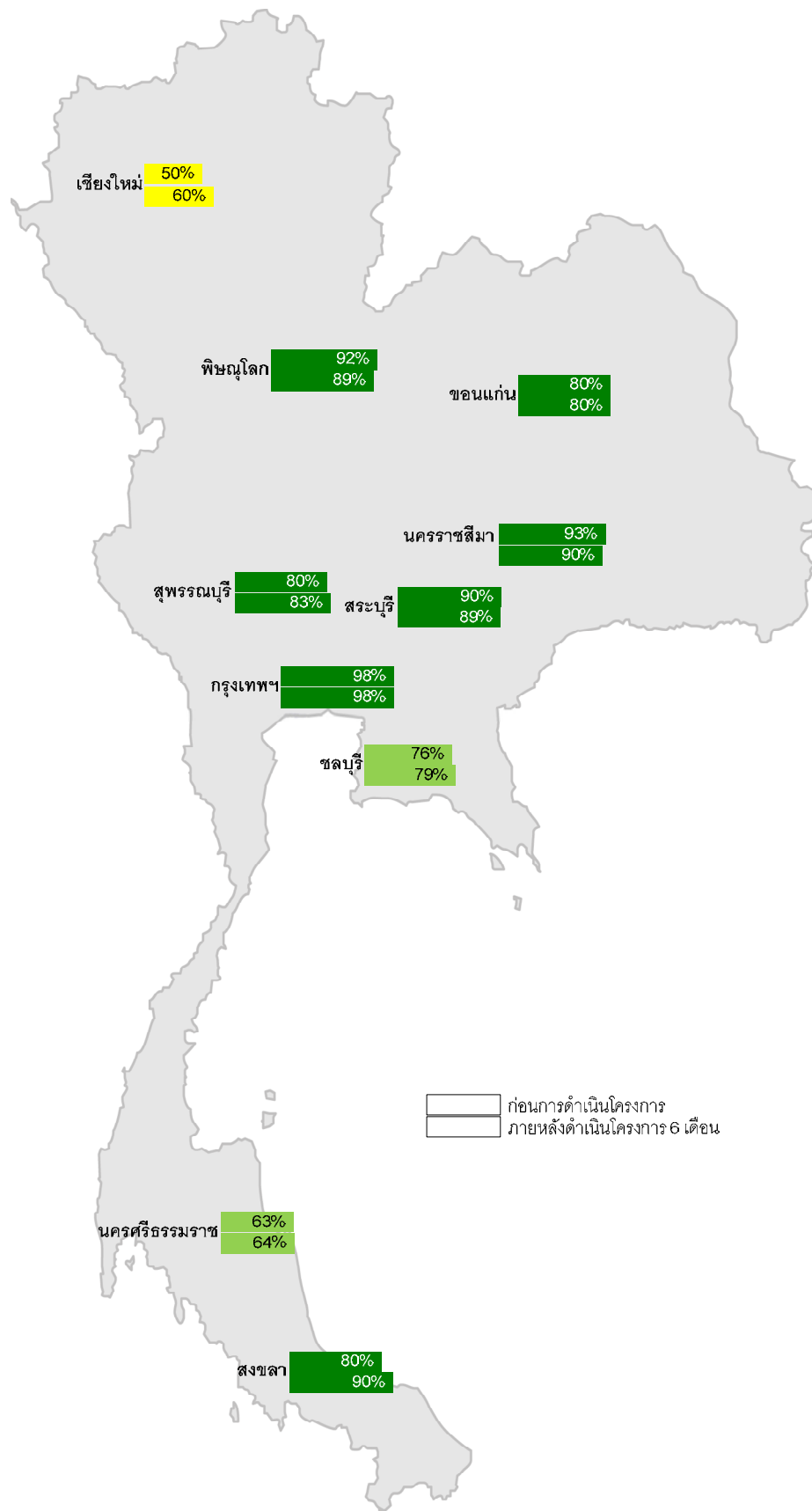
เนื้อหาในบทนี้เป็นการนำข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ได้จากการสำรวจในช่วงเริ่มดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมาย และภายหลังจากการดำเนินโครงการฯ เป็นระยะเวลาประมาณ 6 เดือน มาทำการเปรียบเทียบเพื่อดูว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ภายหลังก่อโครงการฯ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติหรือไม่ อย่างไร ทั้งในระดับภาพรวมและระดับพื้นที่ของแต่ละจังหวัด

3.1 ผลการเปรียบเทียบในภาพรวมของแต่ละจังหวัด

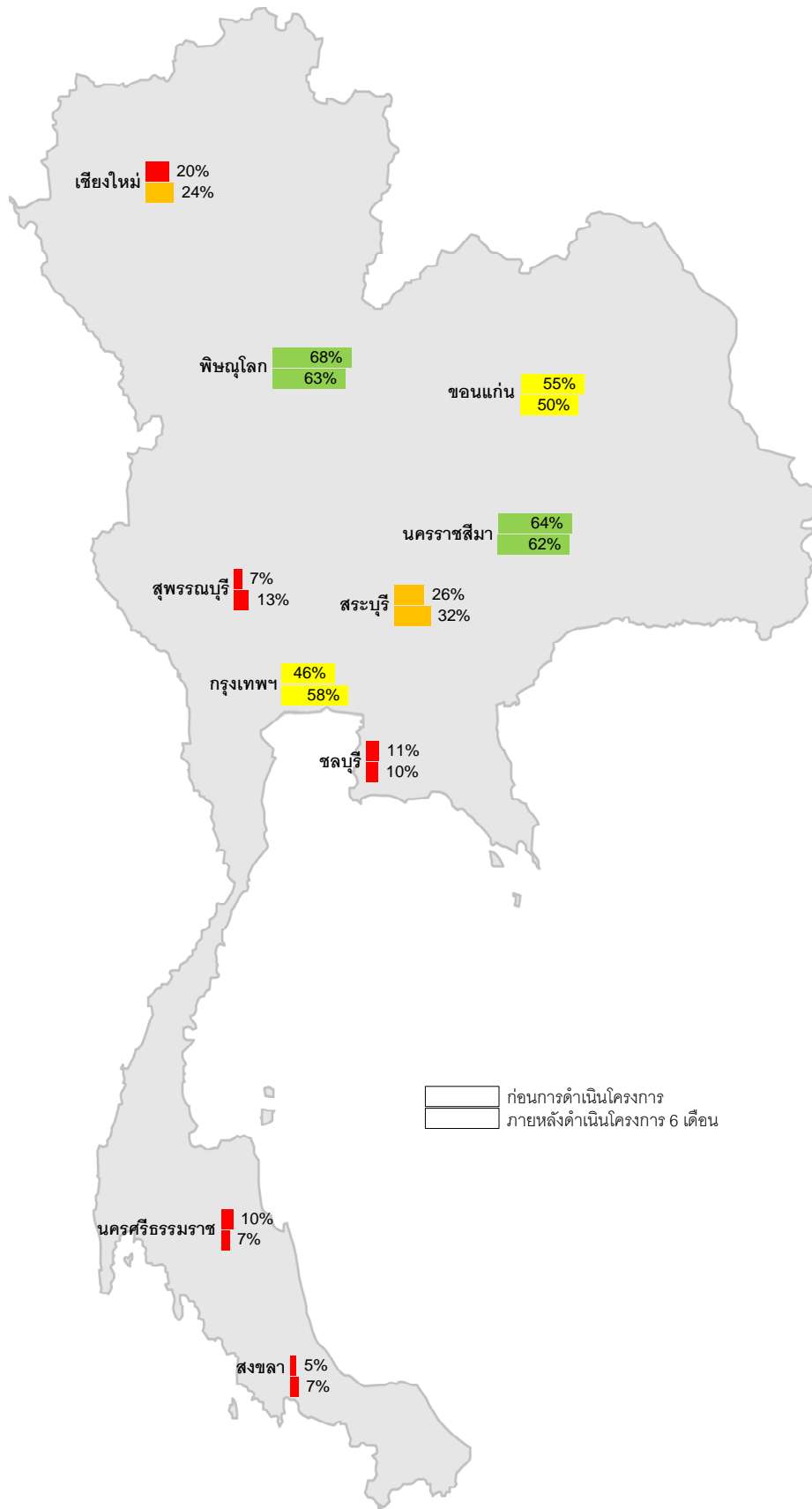
ข้อมูลจากการสำรวจ ณ จุดเฝ้าระวังทั้งหมดของแต่ละจังหวัด ได้ถูกนำมารวบรวมเพื่อเปรียบเทียบรายจังหวัด ดังแสดงใน **รูปที่ 3-1** ถึง **รูปที่ 3-3** ซึ่งแสดงการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในช่วงเริ่มดำเนินโครงการฯ และภายหลังก่อโครงการฯ เป็นเวลาประมาณ 6 เดือน โดยตัวเลขการเปลี่ยนแปลงอัตราการสวมหมวกนิรภัย และผลการทดสอบว่าความแตกต่างนั้นมีนัยสำคัญทางสถิติหรือไม่ ได้สรุปไว้ในตารางที่ 3-1



รูปที่ 3-1 การเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยรวมกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสาร



รูปที่ 3-2 การเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉพาะกลุ่มผู้ขับขี่



รูปที่ 3-3 การเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยเฉพาะกลุ่มผู้โดยสาร

ตารางที่ 3-1 การแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัยและผลการทดสอบทางสถิติ

จังหวัด	ช่วงเริ่มต้นโครงการ			การเปลี่ยนแปลงภายหลัง 6 เดือน		
	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร
กรุงเทพมหานคร	85%	98%	46%	+ 4% ***	0%	+ 12% ***
สระบุรี	72%	90%	26%	+ 2% ***	- 1% ***	+ 7% ***
สุพรรณบุรี	58%	80%	7%	+ 1%	+ 3% ***	+ 6% ***
ชลบุรี	56%	76%	11%	+ 3% ***	+ 3% ***	- 1%
นครราชสีมา	85%	93%	64%	- 3% ***	- 3% ***	- 2%
ขอนแก่น	74%	80%	55%	- 1% *	- 1%	- 5% ***
เชียงใหม่	42%	50%	20%	+ 9% ***	+ 10% ***	+ 4% ***
พิษณุโลก	85%	92%	68%	- 4% ***	- 2% ***	- 6% ***
นครศรีธรรมราช	46%	63%	10%	- 1%	+ 1%	- 4% ***
สงขลา	52%	80%	5%	+ 12% ***	+ 10% ***	+ 1% *

หมายเหตุ *, **, *** นัยสำคัญทางสถิติจากการทดสอบแบบ Z ที่ระดับ 10%, 5%, และ 1% ตามลำดับ

จากตารางที่ 3-1 จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงอัตราการสวมหมวกนิรภัยภายหลังดำเนินโครงการฯ 6 เดือนนั้น มีทิศทางที่แตกต่างกันค่อนข้างชัดเจนในแต่ละจังหวัด ทั้งเมื่อพิจารณาแยกกลุ่มและรวมกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสาร สำหรับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย**เพิ่มขึ้น**อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมี 4 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ สงขลา สุพรรณบุรี และ ชลบุรี ในขณะที่จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย**ลดลง**อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ นครราชสีมา พิษณุโลก และ สระบุรี

สำหรับกลุ่มผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย**เพิ่มขึ้น**อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมี 5 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ สงขลา สุพรรณบุรี สระบุรี และ กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) โดยในทางตรงข้ามพบว่า จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย**ลดลง**อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมีด้วยกัน 3 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น พิษณุโลก และ นครศรีธรรมราช

ในกรณีที่พิจารณาทั้งกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารโดยรวม พบว่า 5 ใน 10 จังหวัด มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย**เพิ่มขึ้น**อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เชียงใหม่ สงขลา สระบุรี ชลบุรี และ กรุงเทพมหานคร (บก.น. 3) โดยที่ 3 จังหวัดที่จัดได้ว่ามีอัตราการสวมหมวกนิรภัยรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสารค่อนข้างสูง ได้แก่ พิษณุโลก นครราชสีมา ขอนแก่น มีสัดส่วนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยภายหลังดำเนินโครงการฯ 6 เดือน **ลดลง**เล็กน้อย

จากผลการเปรียบเทียบข้างต้น สามารถนำมาสรุปโดยจัดแบ่งเป็นกลุ่มดังนี้

- 1) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คือ เชียงใหม่ สงขลา และ สุพรรณบุรี
- 2) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเฉพาะผู้ขับขี่ คือ ชลบุรี
- 3) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเฉพาะผู้โดยสาร คือ กรุงเทพมหานคร (บก.น. 3)
- 4) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยลดลงทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร คือ พิษณุโลก
- 5) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยลดลงเฉพาะผู้ขับขี่ คือ นครราชสีมา
- 6) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยลดลงเฉพาะผู้โดยสาร คือ ขอนแก่น และ นครศรีธรรมราช
- 7) จังหวัดที่การสวมหมวกนิรภัยลดลงในกลุ่มผู้ขับขี่ แต่เพิ่มขึ้นในกลุ่มผู้โดยสาร คือ สระบุรี

อย่างไรก็ดี สิ่งที่ควรนำมาพิจารณาควบคู่กันในการเปรียบเทียบ คือ ระดับการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย แม้ว่าการทดสอบนัยสำคัญทางสถิติถึงความแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัย ได้คำนึงถึงความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่างตามทฤษฎีแล้วก็ตาม แต่ผลการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงเพียงเล็กน้อย อาจพิจารณาได้ว่าเป็นเพียงความคลาดเคลื่อนในการสำรวจที่เกิดจากสาเหตุอื่นที่ยากต่อการควบคุมและการประมาณค่า เช่น บัญญัติเกี่ยวกับผู้ทำการสำรวจ ความผิดพลาดในการบันทึกข้อมูล ความแตกต่างของกลุ่มประชากรที่ถูกสุ่มสำรวจ

นอกจากนั้น เป็นที่น่าสังเกตว่าในจังหวัดที่มีอัตราการใช้หมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารลดลง ได้แก่ พิษณุโลก (-4%) นครราชสีมา (-3%) และขอนแก่น (-1%) เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงอยู่แล้ว จึงอาจไม่ใช่เรื่องง่ายที่มาตรการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มเติมจะส่งผลให้มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่งอาจเนื่องมาจากการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ในอดีตที่ผ่านมา ที่มีการดำเนินงานใกล้เคียงกับช่วงที่มีโครงการจัดตั้งชุดเฉพาะปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรอยู่แล้ว นอกจากนี้ อัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารโดย ซึ่งอาจได้รับการผ่อนปรนจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ มากกว่าผู้ขับขี่

หากพิจารณาผลรวมความคลาดเคลื่อนทางทฤษฎีในการสุ่มตัวอย่างของแต่ละจังหวัดในช่วงเริ่มโครงการและภายหลังดำเนินโครงการ 6 เดือน ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าประมาณ 2% สำหรับการสุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้ขับขี่และรวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และ 4% สำหรับการสุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้โดยสาร รวมไปถึงการพิจารณาว่าอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสาเหตุอื่นดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นบางส่วน ดังนั้น จึงพิจารณาว่าการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ชัดเจนและน่าจะมีความน่าเชื่อถือเพิ่มขึ้น ไม่ควรน้อยกว่า 5% และได้แสดงการจัดกลุ่มจังหวัดแบ่งตามระดับการเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย ไว้ในตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 ระดับการเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยภายหลังจากดำเนินโครงการฯ 6 เดือน

การเปลี่ยนแปลงของ อัตราการสวมหมวกนิรภัย	ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร
เพิ่มขึ้นมากกว่า 5%	เชียงใหม่ (+9%)	เชียงใหม่ (+10%)	พื้นที่ บก.น. 3 (+12%)
	สงขลา (+12%)	สงขลา (+10%)	สระบุรี (+7%) สุพรรณบุรี (+6%)
เพิ่มขึ้น 0-5%	พื้นที่ บก.น. 3 (+4%)	สุพรรณบุรี (+3%)	เชียงใหม่ (+4%)
	สระบุรี (+2%)	ชลบุรี (+3%)	สงขลา (+1%)
	ชลบุรี (+3%)		
ลดลง 0-5%	นครราชสีมา (-3%)	นครราชสีมา (-3%)	นครศรีธรรมราช (-4%)
	พิษณุโลก (-4%)	พิษณุโลก (-2%)	ขอนแก่น (-5%)
		สระบุรี (-1%)	
ลดลงมากกว่า 5%	-	-	พิษณุโลก (-6%)
ไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ	นครศรีธรรมราช ขอนแก่น สุพรรณบุรี	นครศรีธรรมราช ขอนแก่น พื้นที่ บก.น. 3	ชลบุรี นครราชสีมา

จากตารางที่ 3-2 แสดงให้เห็นได้ว่า จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเกิน 5% สำหรับกลุ่มผู้ขับขี่ คือ เชียงใหม่ (+10%) และ สงขลา (+10%) และสำหรับกลุ่มผู้โดยสาร คือ สระบุรี (+7%) สุพรรณบุรี (+6%) และ กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) (+12%) ส่วนการลดลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยเกินกว่า 5% นั้น พบว่า เกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก (-6%) เท่านั้น

3.2 ผลการเปรียบเทียบรายพื้นที่ของแต่ละจังหวัด

ผลการวิเคราะห์ในส่วนนี้เป็นการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยรายพื้นที่ของแต่ละจังหวัด ซึ่งแสดงให้เห็นรายละเอียดว่าบริเวณใดที่มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ลดลง หรือไม่เปลี่ยนแปลง (อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ) โดยอาจให้ผลที่แตกต่างจากการเปรียบเทียบในภาพรวมของจังหวัดดังที่นำเสนอในหัวข้อที่แล้ว แต่ถือว่ามี ความสำคัญและจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานและผู้รับผิดชอบในพื้นที่

จากผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยรายพื้นที่ของแต่ละจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 3-3 พบว่า การเปลี่ยนแปลงอัตราการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติมักเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่บางแห่งเท่านั้น และมีระดับความมากน้อยของการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างไปจากผลการเปรียบเทียบในภาพรวม

ตัวอย่างเช่น การเพิ่มขึ้นของการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) เกิดขึ้น เฉพาะบริเวณทางแยกบนถนนลาดกระบัง (จุดสำรวจ BKK-H13) และทางแยกบนถนนฉลองกรุง (จุดสำรวจ BKK-H14) เท่านั้น โดยพบว่าผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นถึง 18% และ 37% ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าผลจากการเปรียบเทียบในภาพรวมของทั้งพื้นที่ (+12%) ค่อนข้างมาก

อีกตัวอย่างหนึ่งที่น่าสนใจ คือ การเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่ในเขตเมืองเชียงใหม่ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลที่รวบรวมจากจุดสำรวจทั้งหมดจำนวน 8 แห่ง พบว่าผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้น 10% แต่เมื่อพิจารณาผลการเปรียบเทียบรายพื้นที่กลับพบว่าการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติเพียง 6 แห่งเท่านั้น โดยมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งที่เพิ่มขึ้นและลดลงอย่างละ 3 แห่ง นอกจากนี้ ยังพบข้อมูลเพิ่มเติมที่น่าสนใจ คือ กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่ที่ผ่านบริเวณจุดสำรวจ 2 แห่ง ที่ตั้งอยู่ภายในเขตคูเมือง เชียงใหม่ (CHM-H2 และ CHM-H8) มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นถึง 38% และ 61% ตามลำดับ

ตารางที่ 3-3 การแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัยรายพื้นที่และผลการทดสอบทางสถิติ

จังหวัด	ช่วงเริ่มดำเนินโครงการ			การเปลี่ยนแปลงภายหลัง 6 เดือน					
	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร			
กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น 3)	85%	98%	46%	+ 4%	***	0%	+ 12%	***	
BKK-H11	94%	99%	73%	1%		0%	5%		
BKK-H12	84%	98%	34%	-4%	**	-2%	***	-5%	
BKK-H13	87%	99%	55%	6%	***	1%	**	18%	***
BKK-H14	79%	96%	28%	12%	***	1%		37%	***
สระบุรี	72%	90%	26%	+ 2%	***	- 1%	***	+ 7%	***
SRB-H1	71%	94%	13%	3%		2%	*	2%	
SRB-H2	67%	89%	11%	2%		2%		2%	
SRB-H3	66%	88%	22%	-1%		0%		-5%	
SRB-H4	65%	93%	11%	3%		-3%	**	3%	
SRB-H5	46%	63%	8%	-4%	**	-7%	***	1%	
SRB-H6	47%	62%	6%	1%		-1%		5%	*
สุพรรณบุรี	58%	80%	7%	+ 1%		+ 3%	***	+ 6%	***
SPB-H1	62%	84%	11%	3%		8%	***	0%	
SPB-H2	48%	67%	8%	4%	**	7%	***	1%	
SPB-H3	70%	93%	7%	0%		-1%		4%	
SPB-H4	65%	91%	5%	-1%		-1%		13%	***
SPB-H5	55%	74%	7%	1%		3%		3%	
SPB-H6	64%	88%	9%	2%		-4%	*	4%	
SPB-H7	50%	73%	7%	0%		3%		7%	***
SPB-H8	54%	70%	4%	0%		4%		9%	***
ชลบุรี	56%	76%	11%	+ 3%	***	+ 3%	***	- 1%	
CHO-H1	56%	74%	11%	5%	**	5%	**	10%	***
CHO-H2	36%	49%	8%	-1%		-1%		-1%	
CHO-H3	71%	96%	17%	-1%		-1%		-6%	**
CHO-H4	56%	78%	6%	4%	**	5%	**	5%	**
CHO-H5	54%	74%	8%	8%	***	9%	***	-2%	
CHO-H6	47%	65%	9%	0%		-1%		-6%	***
CHO-H7	61%	84%	12%	2%		6%	***	0%	
CHO-H8	59%	83%	13%	2%		2%		-3%	

หมายเหตุ * , ** , *** นัยสำคัญทางสถิติจากการทดสอบแบบ Z ที่ระดับ 10% , 5% , และ 1% ตามลำดับ

ตารางที่ 3-3 การแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัยรายพื้นที่และผลการทดสอบทางสถิติ (ต่อ)

จังหวัด	ช่วงเริ่มดำเนินโครงการ			การเปลี่ยนแปลงภายหลัง 6 เดือน				
	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร		
นครราชสีมา	85%	93%	64%	- 3%	***	- 3%	***	- 2%
NRM-H1	78%	85%	56%	-6%	***	-6%	***	-8%
NRM-H2	87%	94%	66%	-11%	***	-10%	***	-9%
NRM-H3	84%	94%	59%	-2%		-6%	***	3%
NRM-H4	79%	89%	52%	2%		-1%		9%
NRM-H5	88%	95%	70%	-1%		0%		-2%
NRM-H6	88%	96%	71%	1%		-1%		0%
NRM-H7	89%	96%	69%	-4%	***	-2%	**	-4%
NRM-H8	83%	92%	59%	-7%	***	-4%	***	-15%
ขอนแก่น	74%	80%	55%	- 1%	*	- 1%		- 5%
KKN-H1	81%	88%	62%	-11%	***	-10%	***	-13%
KKN-H2	57%	64%	38%	-1%		-4%		6%
KKN-H3	42%	48%	29%	28%	***	33%	***	12%
KKN-H4	88%	94%	72%	-21%	***	-19%	***	-29%
KKN-H5	62%	69%	43%	3%		3%		4%
KKN-H6	96%	99%	85%	-5%	***	-4%	***	-7%
KKN-H7	81%	88%	60%	-2%		-1%		-7%
KKN-H8	73%	83%	44%	6%	***	1%		8%
เชียงใหม่	42%	50%	20%	+ 9%	***	+ 10%	***	+ 4%
CHM-H1	48%	54%	27%	-4%	*	-4%		-4%
CHM-H2	55%	61%	30%	35%	***	38%	***	21%
CHM-H3	43%	49%	20%	-4%	**	-3%	*	-1%
CHM-H4	45%	54%	25%	-9%	***	-9%	***	-13%
CHM-H5	34%	44%	15%	-3%		-8%	***	-1%
CHM-H6	37%	43%	17%	5%	**	6%	***	2%
CHM-H7	41%	49%	19%	1%		0%		3%
CHM-H8	29%	36%	11%	55%	***	61%	***	29%

หมายเหตุ *, **, *** นัยสำคัญทางสถิติจากการทดสอบแบบ Z ที่ระดับ 10%, 5%, และ 1% ตามลำดับ

ตารางที่ 3-3 การแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัยรายพื้นที่และผลการทดสอบทางสถิติ (ต่อ)

จังหวัด	ช่วงเริ่มดำเนินโครงการ			การเปลี่ยนแปลงภายหลัง 6 เดือน					
	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	รวม	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร			
พิษณุโลก	85%	92%	68%	- 4%	***	- 2%	***	- 6%	***
PHI-H1	84%	94%	55%	3%		1%		13%	***
PHI-H2	94%	97%	88%	-10%	***	-4%	***	-24%	***
PHI-H3	90%	97%	70%	-2%	*	-1%		1%	
PHI-H4	83%	91%	63%	-6%	***	-6%	***	-1%	
PHI-H5	75%	83%	54%	-3%		-4%	**	-2%	
PHI-H6	94%	98%	84%	-12%	***	-8%	***	-18%	***
PHI-H7	82%	89%	61%	-5%	***	-4%	*	-10%	**
PHI-H8	84%	90%	73%	-2%		1%		-9%	***
นครศรีธรรมราช	46%	63%	10%	- 1%		+ 1%		- 4%	***
NSR-H1	36%	44%	20%	-3%	*	-2%		-7%	***
NSR-H2	58%	80%	8%	0%		3%	**	-1%	
NSR-H3	47%	66%	9%	-3%	*	-2%		-4%	***
NSR-H4	32%	46%	8%	2%		3%		1%	
NSR-H5	29%	42%	6%	-3%	*	-5%	**	-2%	
NSR-H6	65%	99%	5%	0%		-1%		-1%	
NSR-H7	47%	62%	13%	2%		6%	***	-7%	***
NSR-H8	37%	51%	8%	-1%		0%		-2%	
สงขลา	52%	80%	5%	+ 12%	***	+ 10%	***	+ 1%	*
SKL-H1	57%	83%	13%	6%	**	4%	*	-6%	**
SKL-H2	57%	94%	4%	-5%	***	-15%	***	2%	
SKL-H3	37%	60%	4%	37%	***	38%	***	5%	***
SKL-H4	61%	99%	3%	4%	**	-9%	***	4%	***
SKL-H5	42%	65%	6%	16%	***	22%	***	3%	*
SKL-H6	55%	80%	4%	12%	***	16%	***	0%	

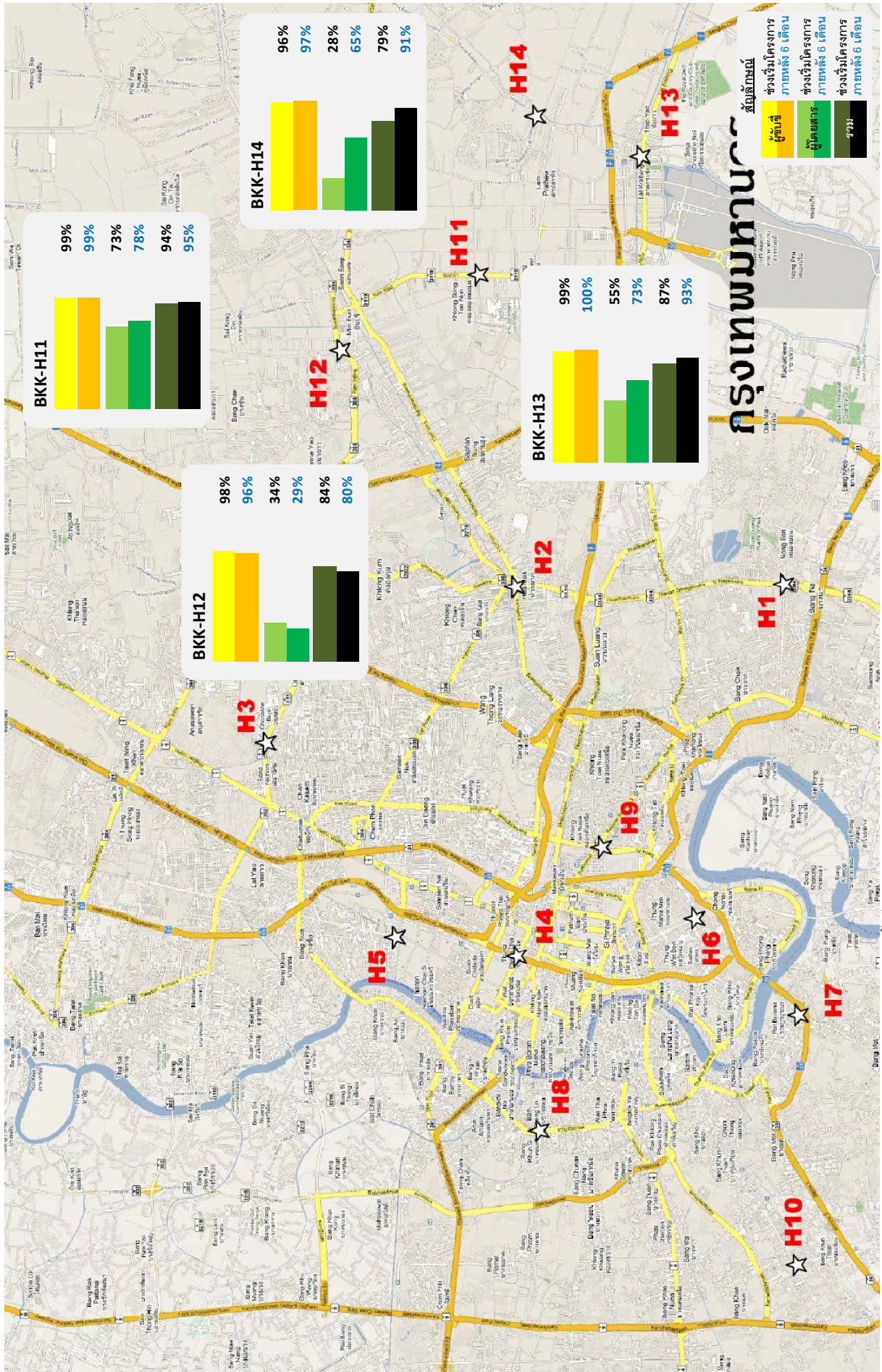
หมายเหตุ * , ** , *** นัยสำคัญทางสถิติจากการทดสอบแบบ Z ที่ระดับ 10% , 5% , และ 1% ตามลำดับ

จากความแตกต่างอย่างชัดเจนของผลการเปรียบเทียบในภาพรวมและในรายพื้นที่ของแต่ละจังหวัด ตารางที่ 3.4 แสดงผลการจัดลำดับจุดสำรวจที่พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นสูงสุด 10 อันดับแรก โดยพบว่าส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งเป็นบริเวณที่มักมีเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่และครอบคลุมมากกว่าพื้นที่เขตเมืองรอบนอก

ตารางที่ 3.4 บริเวณที่มีการเพิ่มขึ้นของอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุด 10 อันดับแรก

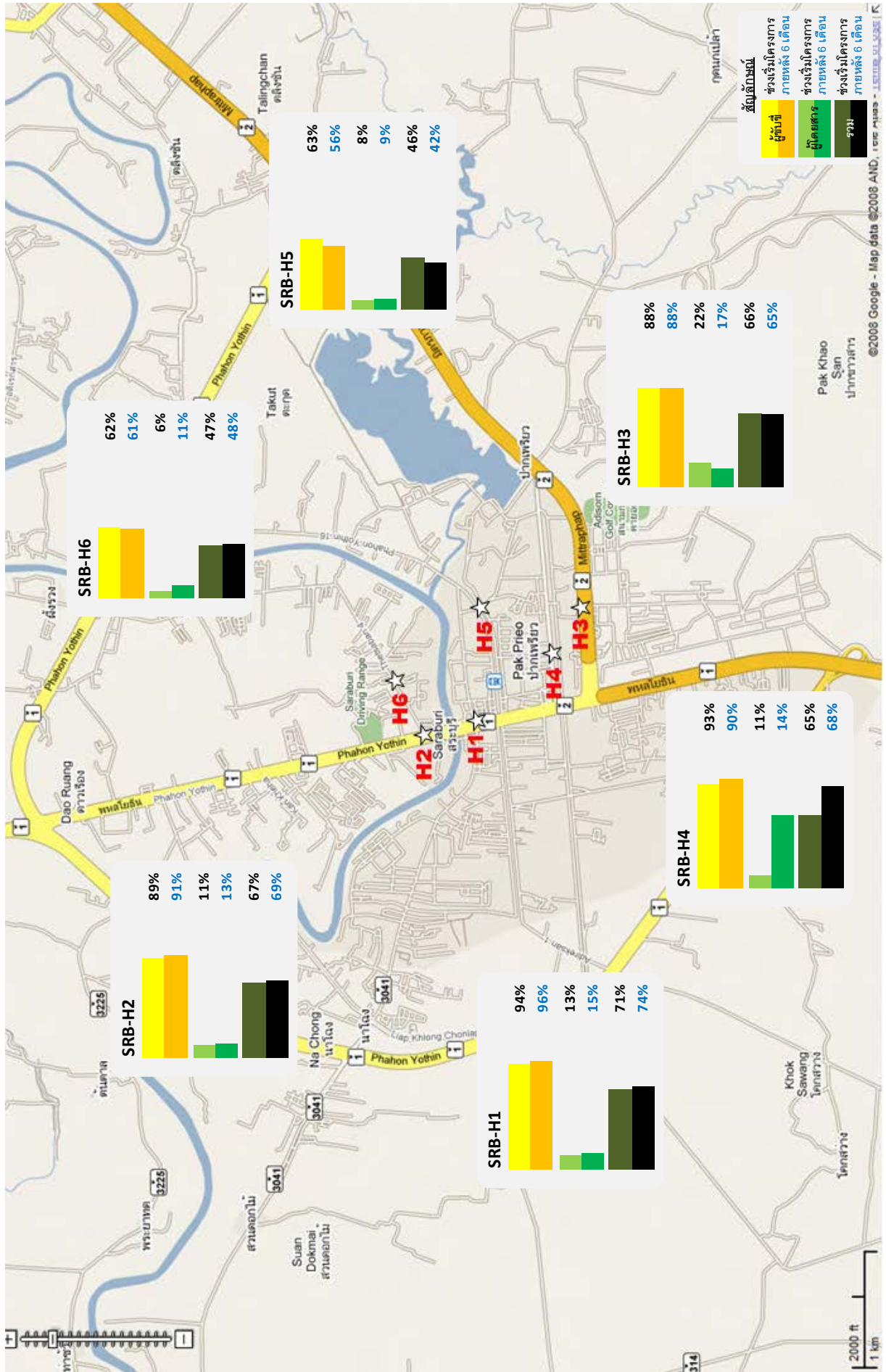
ลำดับที่	รวม		ผู้ขับขี่		ผู้โดยสาร	
	สถานี	เพิ่มขึ้น	สถานี	เพิ่มขึ้น	สถานี	เพิ่มขึ้น
1	CHM-H8	55%	CHM-H8	61%	BKK-H14	37%
2	SKL-H3	37%	SKL-H3	38%	CHM-H8	29%
3	CHM-H2	35%	CHM-H2	38%	CHM-H2	21%
4	KKN-H3	28%	KKN-H3	33%	BKK-H13	18%
5	SKL-H5	16%	SKL-H5	22%	SPB-H4	13%
6	SKL-H6	12%	SKL-H6	16%	PHI-H1	13%
7	BKK-H14	12%	CHO-H5	9%	KKN-H3	12%
8	CHO-H5	8%	SPB-H1	8%	CHO-H1	10%
9	BKK-H13	6%	SPB-H2	7%	NRM-H4	9%
10	SKL-H1	6%	CHM-H6	6%	SPB-H8	9%

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยได้สรุปผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยระหว่างช่วงเริ่มโครงการ และภายหลังดำเนินการ 6 เดือน ของแต่ละจังหวัด ดังแสดงใน รูปที่ 3-4 ถึง รูปที่ 3-13

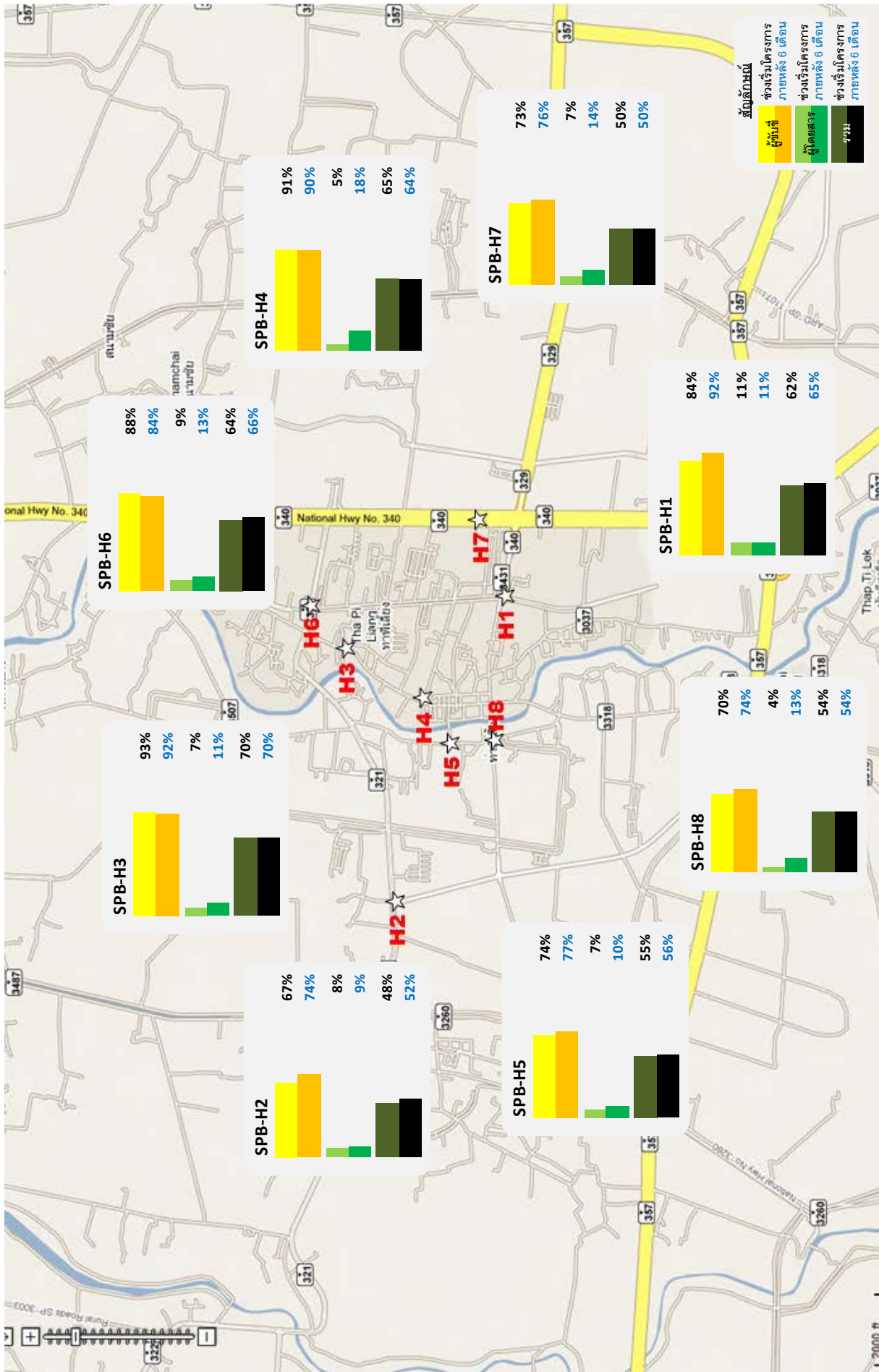


หมายเหตุ ด้านเป็นการจัดการความร้อนจากบีทีเอเฉพาะในเขตพื้นที่ ปก.น.3 คือ สถานี H11-H14

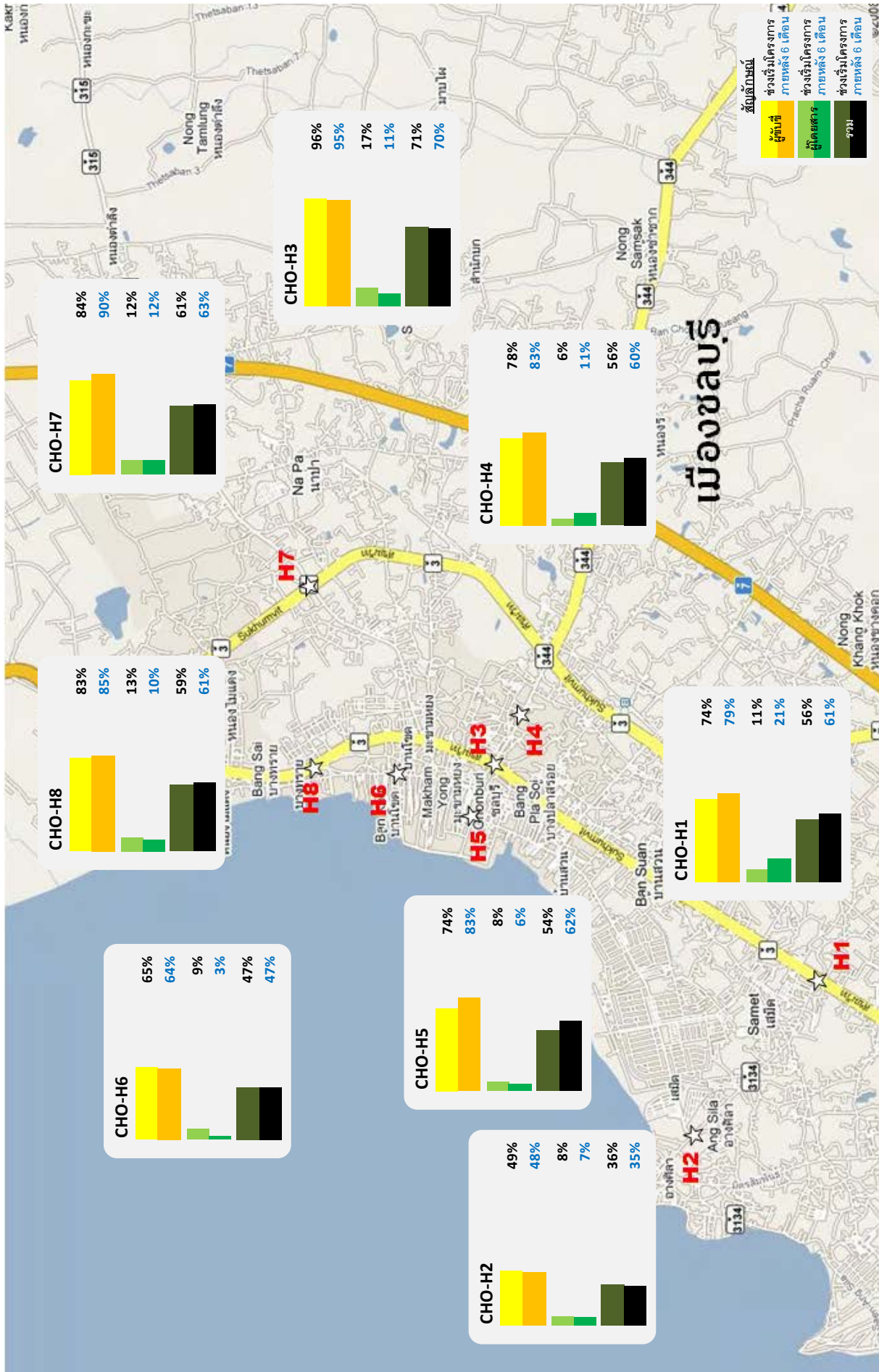
รูปที่ 3-4 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร



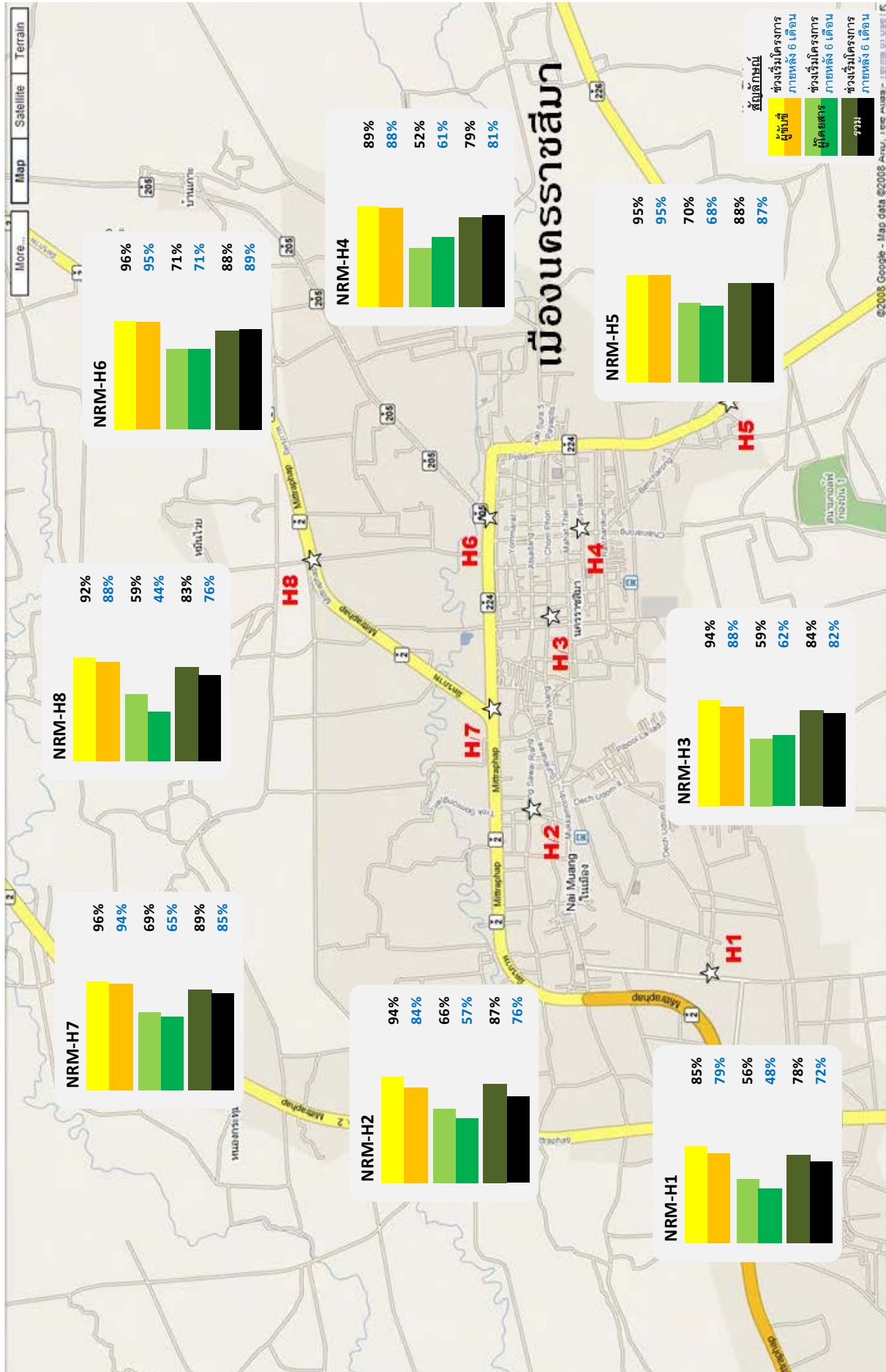
รูปที่ 3-5 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองสระบุรี



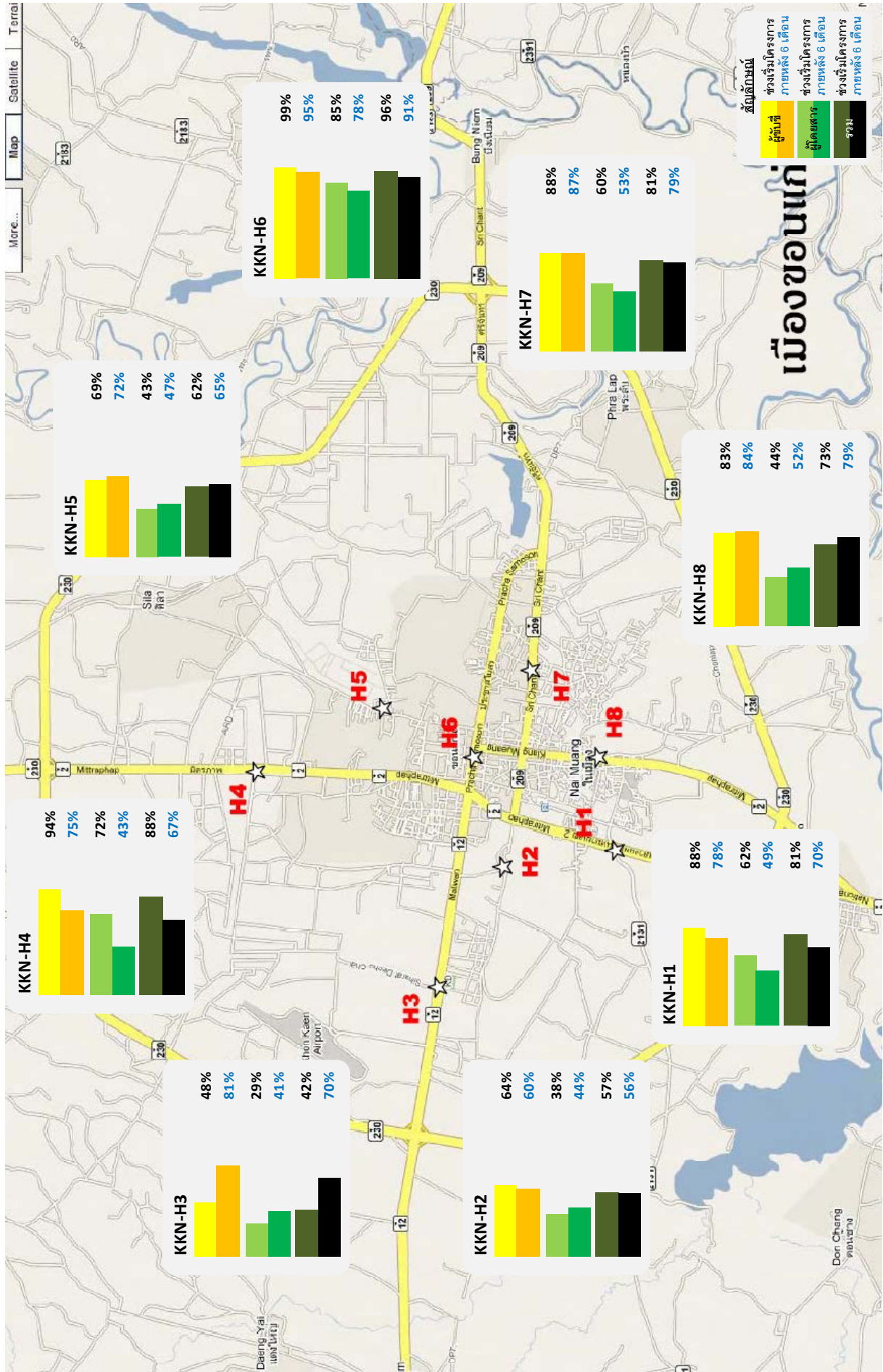
รูปที่ 3-6 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองสุพรรณบุรี



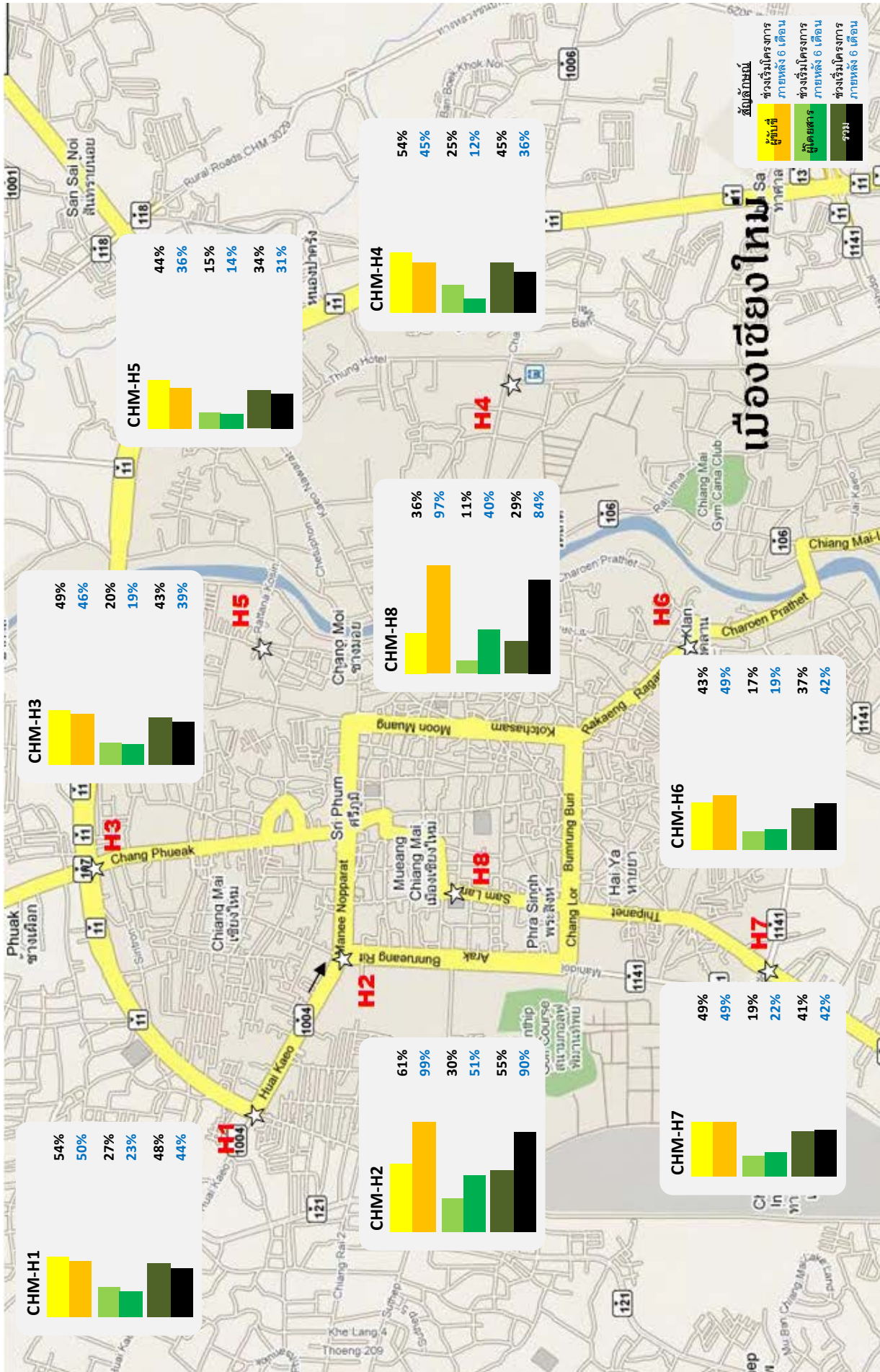
รูปที่ 3-7 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองชลบุรี



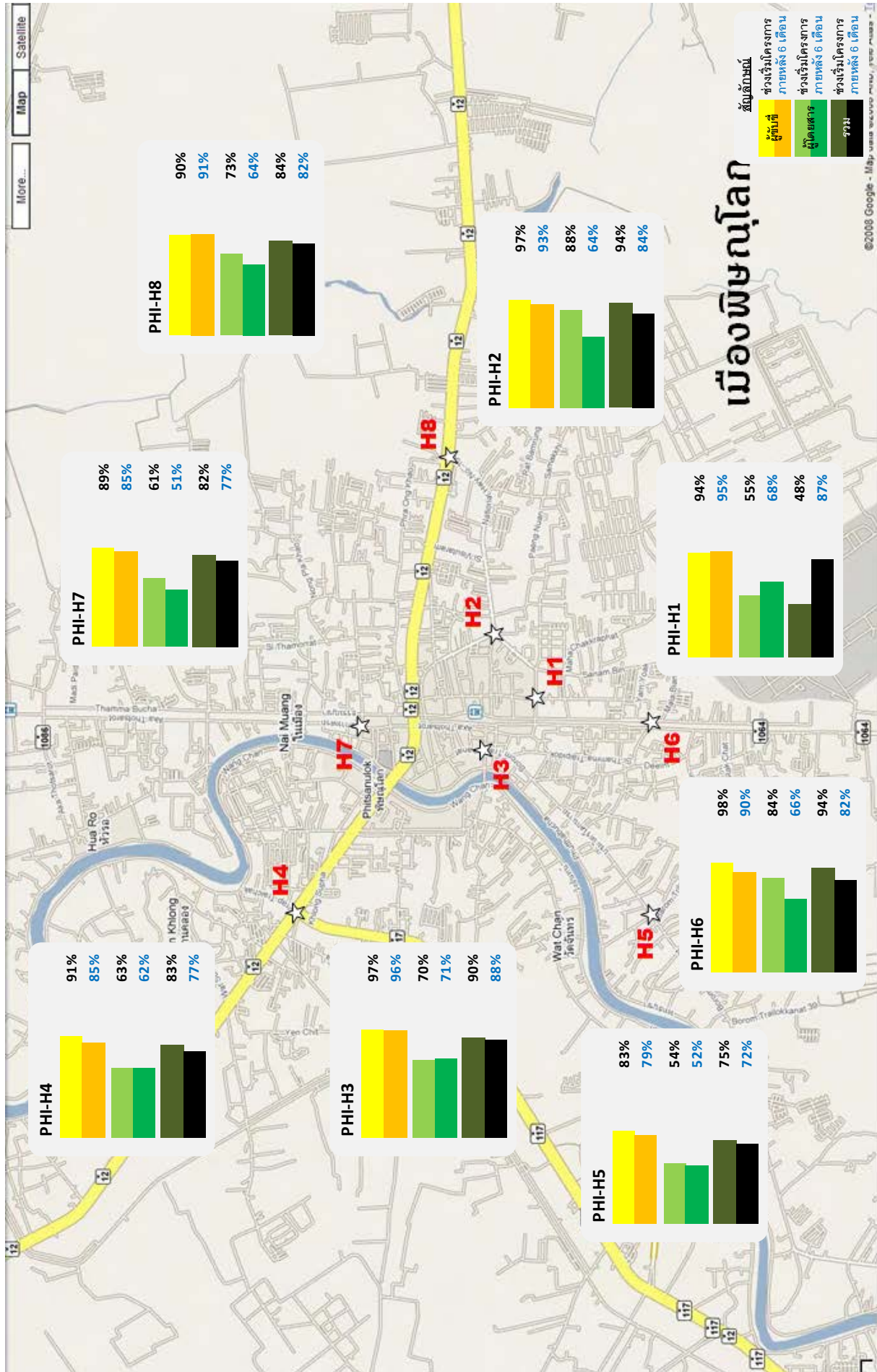
รูปที่ 3-8 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองนครราชสีมา



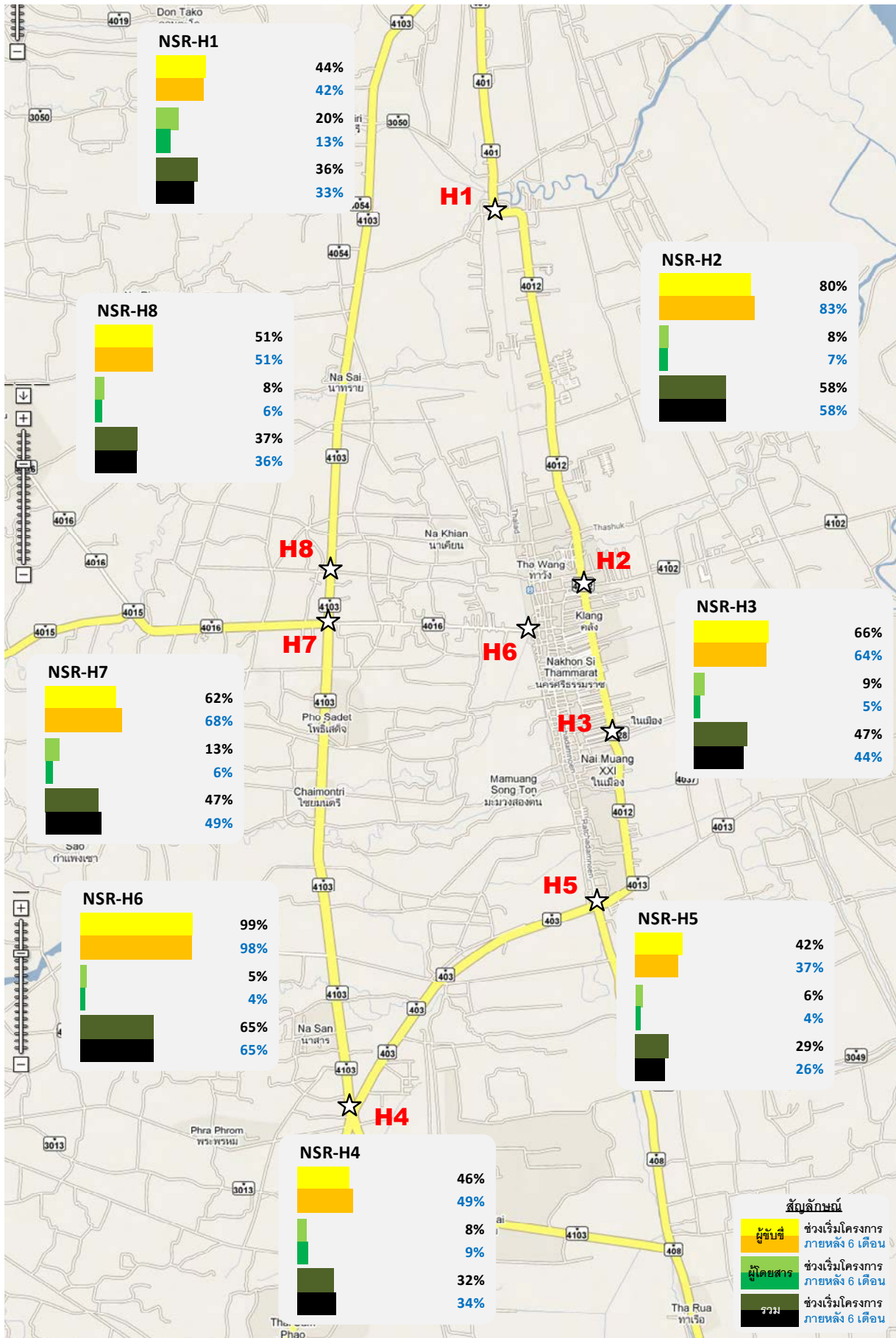
รูปที่ 3-9 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองขอนแก่น



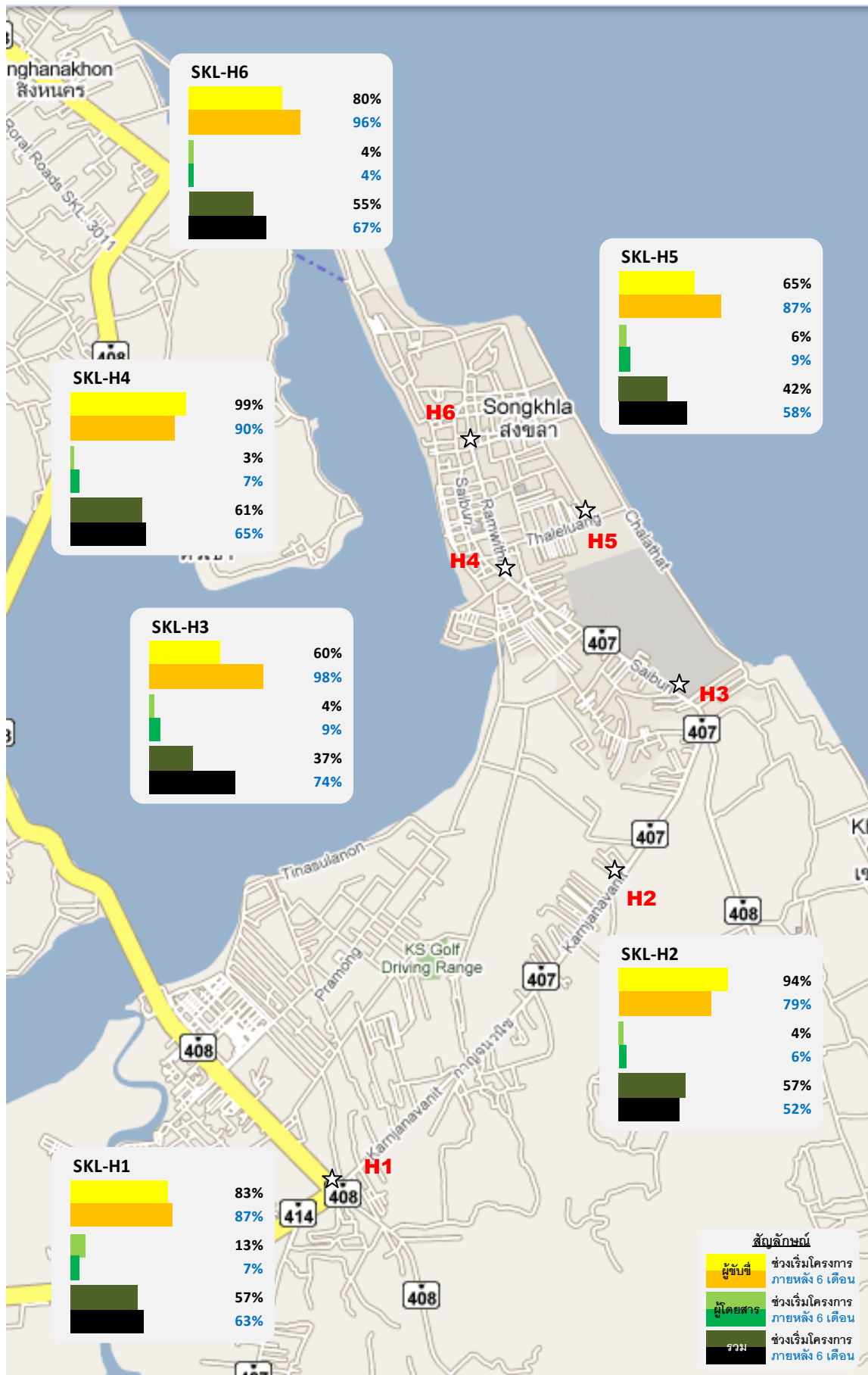
รูปที่ 3-10 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองเชียงใหม่



รูปที่ 3-11 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองพิษณุโลก



รูปที่ 3-12 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองนครศรีธรรมราช



รูปที่ 3-13 ผลการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมืองสงขลา

บทที่ 4

การรับรู้และทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมาย เรื่องการสวมหมวกนิรภัย

เนื้อหาในบทนี้เป็นผลสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งได้จากการสอบถามและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองของแต่ละจังหวัด โดยการนำเสนอแบ่งออกตามประเด็นที่สำคัญ ประกอบด้วย การรับรู้ถึงข้อกฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในปัจจุบัน การบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติ ทัศนคติต่อการเข้มงวดจับกุมผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และ ทัศนคติและเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย

4.1 การรับรู้ถึงข้อกฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในปัจจุบัน

4.1.1 ความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารในทางกฎหมาย

ในประเทศไทย การบังคับใช้กฎหมายสำหรับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีผลบังคับใช้ทั่วประเทศครั้งแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 และปัจจุบันข้อกฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้ถูกระบุไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550) ในมาตราที่ 122 และมาตรา 148 ซึ่งระบุว่า

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

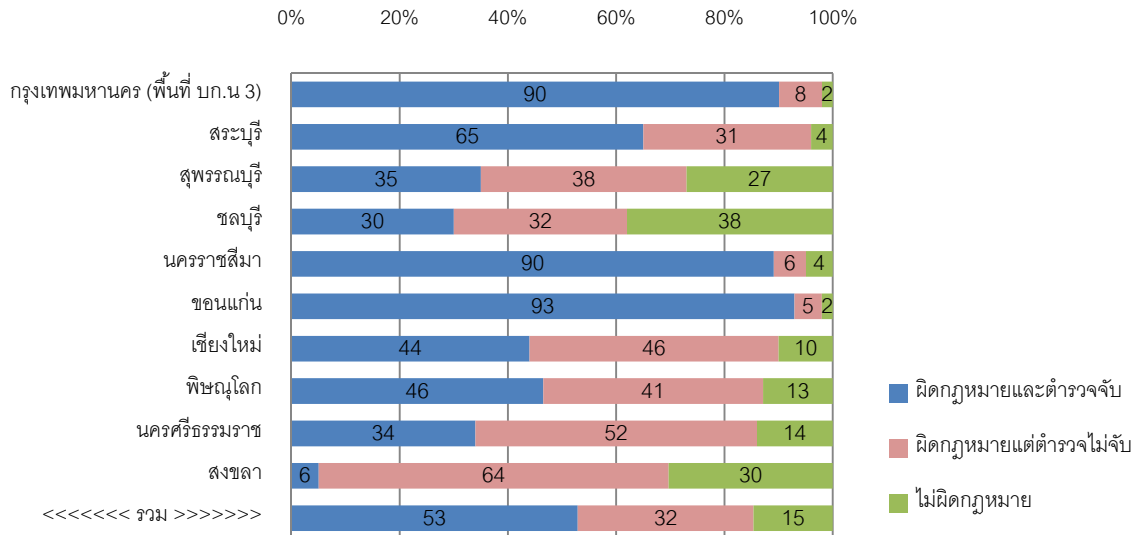
ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่น
ที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง
มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 36 มาตรา 38
มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา
58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรค
สอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง
มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112
มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่ง
หรือวรรคสาม มาตรา 123 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษ
ปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำต้องระวางโทษ
เป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

จากการสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 3,757 คน พบว่าโดยส่วนใหญ่ (85%) มีความเข้าใจ
อย่างถูกต้องต่อข้อบังคับตามกฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร แต่ยังพบว่ามีความคิดเห็นแตกต่าง
กันเกี่ยวกับระดับความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายที่เกิดขึ้นจริงในทางปฏิบัติ โดย 53% ให้ความเห็นว่าการ
ไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารเป็นเรื่องผิดกฎหมายและเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม ในขณะที่สัดส่วนที่เหลือ
ประมาณ 1 ใน 3 (32%) ระบุว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เรียกจับกุม ดังนั้น อาจพิจารณาได้ว่ามีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็น
สัดส่วนสูงถึง 47% ที่คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ ไม่ใช่สิ่งจำเป็นในแง่ของข้อบังคับ
ตามกฎหมาย เนื่องจากตำรวจไม่จับหรือคิดว่าเป็นเรื่องไม่ผิดกฎหมาย



รูปที่ 4-1 การรับรู้ถึงความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารในทางกฎหมาย

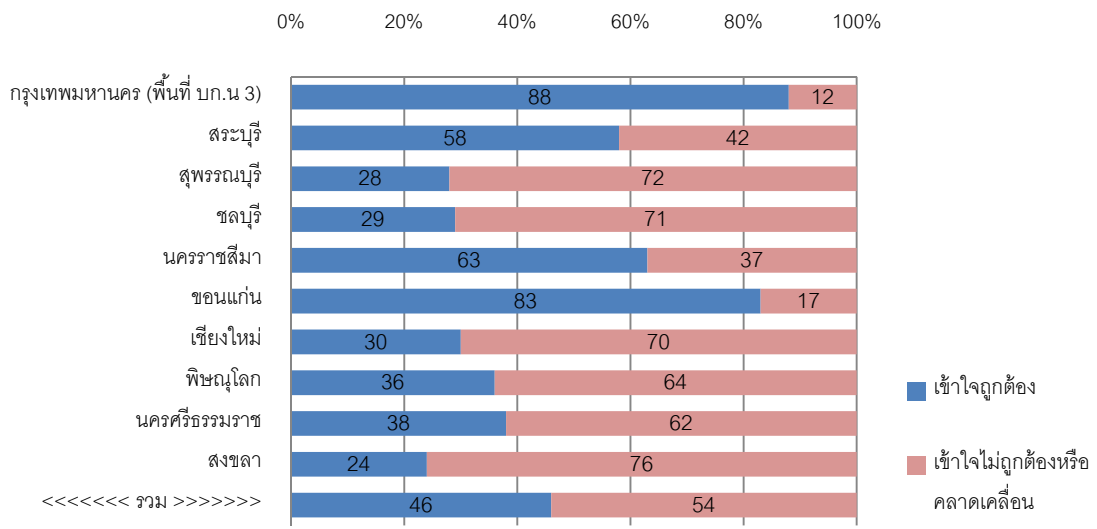
สิ่งที่น่าสนใจคือความแตกต่างของผลการสำรวจรายจังหวัด สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- กลุ่มจังหวัดที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองขาดความตระหนักถึงความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร คิดเป็นสัดส่วนค่อนข้างมากกว่าจังหวัดอื่น ได้แก่ สุพรรณบุรี (27%) ชลบุรี (38%) และ สงขลา (30%) ในขณะที่กลุ่มจังหวัดที่พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกือบทั้งหมดมีความเข้าใจที่ถูกต้อง (95% หรือมากกว่า) ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น. 3) สระบุรี ขอนแก่น และ นครราชสีมา
- เขตเมืองขอนแก่น เขตเมืองนครราชสีมา และ เขตท้องที่ บก.น. 3 ในกรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่เพียง 3 จังหวัดที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์กว่า 90% ตระหนักถึงข้อกฎหมายและระบุดังการบังคับใช้ที่เป็นรูปธรรม โดยเป็นข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นถึงการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารที่อาจมีความต่อเนื่องและสม่ำเสมอมากกว่าจังหวัดที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ระบุว่าตำรวจไม่กวดขันจับกุมค่อนข้างมาก เช่น สงขลา (64%) นครศรีธรรมราช (52%) เชียงใหม่ (46%) พิษณุโลก (41%)
- จังหวัดที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง ที่ระบุว่าการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารไม่ใช่สิ่งจำเป็นในแง่ของข้อบังคับตามกฎหมาย เนื่องจากตำรวจไม่จับหรือเป็นเรื่องไม่ผิดกฎหมาย คิดเป็นสัดส่วนที่สูง ได้แก่ สงขลา (94%) ชลบุรี (70%) นครศรีธรรมราช (66%) สุพรรณบุรี (65%) เชียงใหม่ (56%) พิษณุโลก (54%) สระบุรี (35%)

4.1.2 บทลงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร

ในปัจจุบัน พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้กำหนดให้มีโทษปรับสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งนั่นหมายความว่า การนั่งซ้อนท้ายและไม่สวมหมวกนิรภัยมีบทลงโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ดังนั้น ผู้ขับขี่จะมีโทษปรับเป็น 2 เท่า ในกรณีที่ทั้งตนเองและผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย

จากผลการสำรวจในรูปแบบที่ 4-2 พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ขาดความตระหนักถึงการเพิ่มโทษปรับแก่ผู้ขับขี่ที่มีผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยสูงถึง 54% โดยหากพิจารณาแบ่งกลุ่มจังหวัดตามผลการสำรวจการรับรู้ในแง่บทลงโทษนี้ จะพบว่ามีผลคล้ายคลึงกับผลการสำรวจการรับรู้ในแง่ของความจำเป็นที่นำเสนอในหัวข้อที่ผ่านมา กล่าวคือ กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น. 3) ขอนแก่น นครราชสีมา และ สระบุรี เป็น 4 จังหวัดที่พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองมีความเข้าใจถึงบทลงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้ายอย่างถูกต้อง คิดเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าจังหวัดอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ บก.น. 3 ของกรุงเทพมหานคร (88%) และเขตเมืองขอนแก่น (83%)



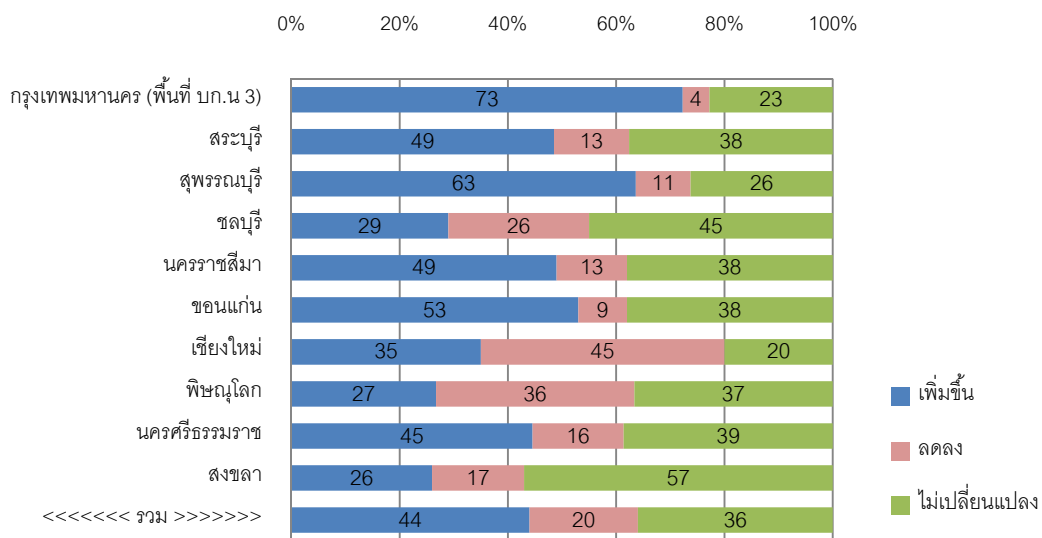
รูปที่ 4-2 การรับรู้ถึงบทลงโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร

4.2 การรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติ

4.2.1 ความเข้มงวดในการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัยในช่วงดำเนินโครงการฯ

จากการสอบถามเกี่ยวกับความเข้มงวดในการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาล ตั้งแต่ช่วงเดือนมกราคม 2552 ที่โครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายฯ ได้เริ่มดำเนินการอย่างจริงจัง โดยการ

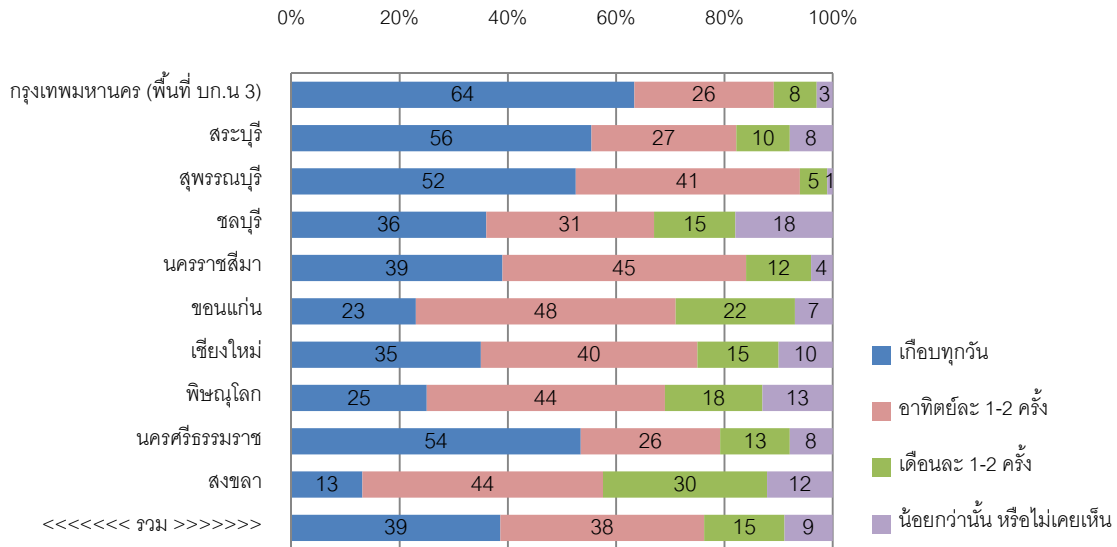
เปรียบเทียบกับช่วงเวลาในปีที่ผ่านมา พบว่า จังหวัดที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ มีความเห็นว่ามี การกวดขันจับกุมที่เข้มงวดขึ้นในช่วงดำเนินโครงการฯ เรียงตามลำดับ คือ กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) (73%) สุพรรณบุรี (63%) ขอนแก่น (53%) นครราชสีมา (49%) สระบุรี (49%) และ นครศรีธรรมราช (45%) ในขณะที่ จังหวัดที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าระดับความเข้มข้นในการกวดขันจับกุมไม่ได้เปลี่ยนแปลงไป จากเดิม คือ สงขลา (57%) ชลบุรี (45%) นอกจากนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่าจังหวัดเชียงใหม่ และ พิษณุโลก มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองคิดเป็นสัดส่วนเกินกว่า 1 ใน 3 ที่เห็นว่าการกวดขันจับกุมเรื่องหมวกนิรภัยมีระดับความเข้มข้นที่ลดลง ดังแสดงใน **รูปที่ 4-3**



รูปที่ 4-3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเข้มงวดในการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัย
เปรียบเทียบช่วงก่อนเริ่มโครงการฯกับช่วงดำเนินโครงการฯ

4.2.2 ความถี่ในการตั้งด่านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจรในช่วงดำเนินโครงการฯ

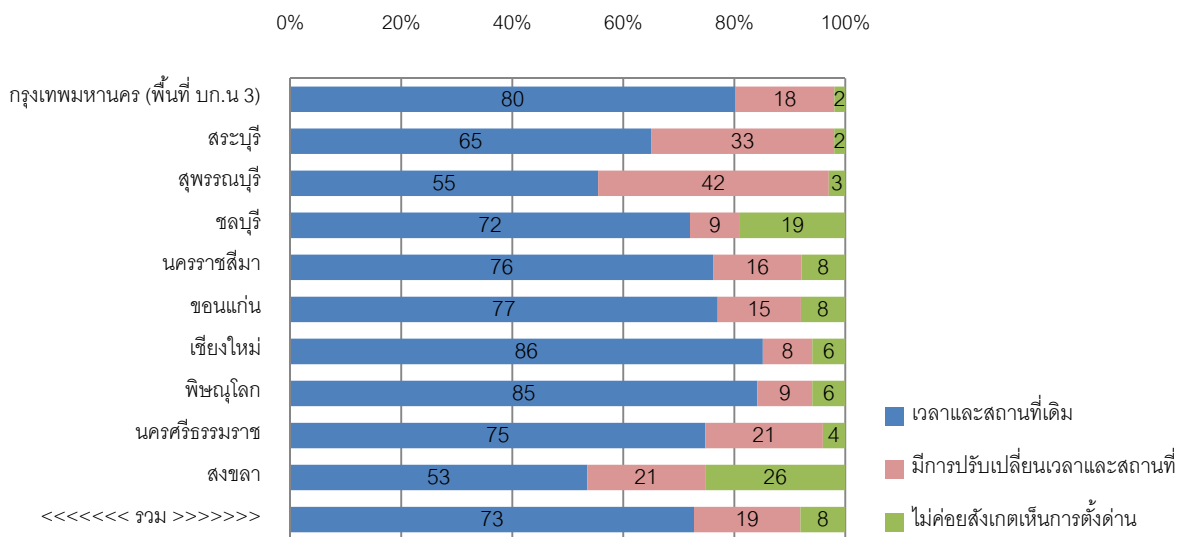
สำหรับการพบเห็นการตั้งด่านของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในเขตเทศบาลเมืองนั้น กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในแต่ละจังหวัดให้ข้อมูลที่ค่อนข้างแตกต่างกัน โดยจังหวัดที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่พบเห็นการตั้งด่านเกือบทุกวันในช่วงดำเนินโครงการฯ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สระบุรี สุพรรณบุรี ชลบุรี และ นครศรีธรรมราช ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ในจังหวัดอื่นๆ แสดงความคิดเห็นว่ามี การตั้งด่านตรวจประมาณอาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง



รูปที่ 4-4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความถี่ในการตั้งด้านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร ในช่วงดำเนินโครงการฯ

4.2.3 ลักษณะการตั้งด้านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลเมือง

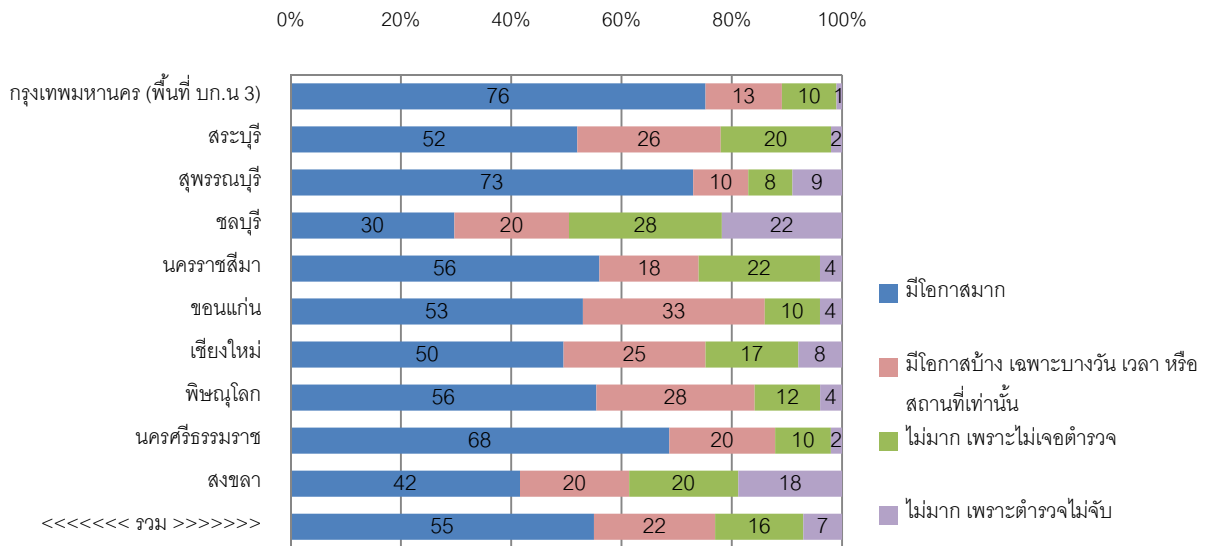
สำหรับการสอบถามเกี่ยวกับลักษณะการตั้งด้านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจรในช่วงดำเนินโครงการฯ ผลการสำรวจของแต่ละจังหวัดเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ (53% - 86%) ให้ความเห็นว่า มักจะมีการตั้งด้านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร ณ เวลา และ สถานที่เดิม



รูปที่ 4-5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะของการตั้งด้านตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร ในช่วงดำเนินโครงการฯ

4.2.4 โอกาสในการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกหาที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมือง

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับโอกาสในการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกตรวจจับหาที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมือง กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ (30% - 76%) ระบุว่ามีโอกาสมาก ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างบางส่วน (10% - 33%) ให้ความเห็นว่ามีโอกาสถูกตรวจจับบ้าง เฉพาะบางวัน เวลา หรือ สถานที่เท่านั้น

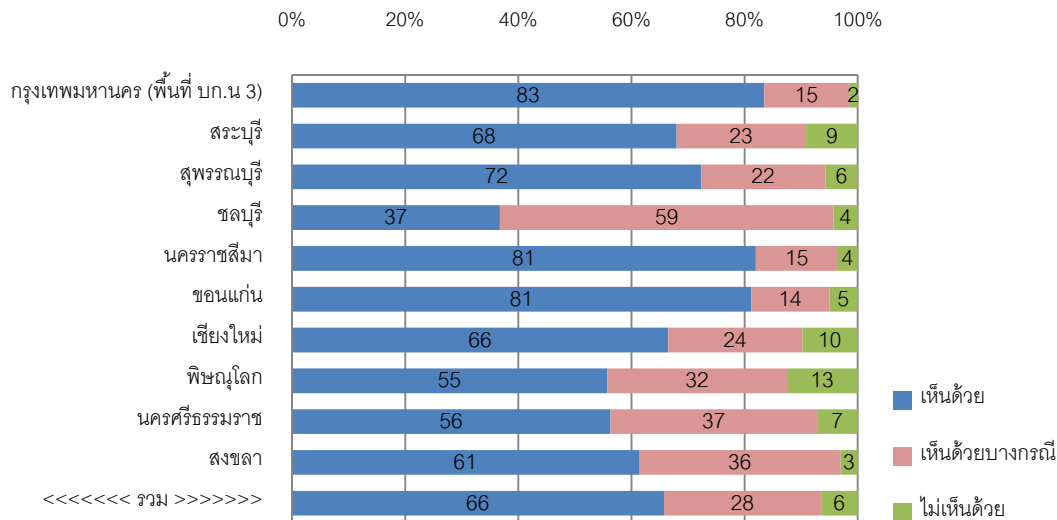


รูปที่ 4-6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับโอกาสในการถูกจับหาที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมือง

4.3 ทัศนคติต่อการเข้มงวดจับกุมคนนั่งซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

จากสถานการณ์ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารที่ชัดเจนและยังนับว่ามีความรุนแรงในเกือบทุกจังหวัด ส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดกระบวนการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ซึ่งเป็นผลสะท้อนจากการสำรวจในหลายจังหวัดที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ระบุว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เรียกจับกุมผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวก

ดังนั้น การสำรวจครั้งนี้จึงได้สอบถามความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่าเห็นด้วยหรือไม่ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเข้มงวดจับกุมผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งพบว่ามีเพียงส่วนน้อยที่ไม่เห็นด้วย โดยเฉลี่ยไม่ถึง 10% ในเกือบทุกจังหวัด (รูปที่ 4-7)



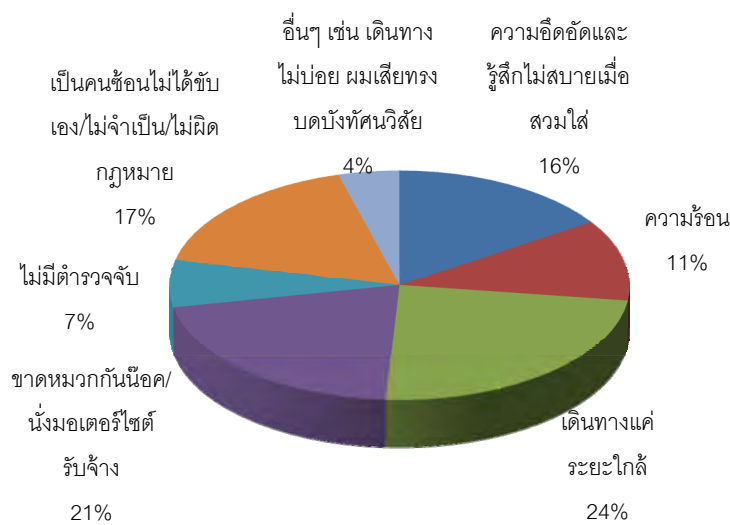
รูปที่ 4-7 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเข้มงวดจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย

อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการเข้มงวดบังคับใช้กฎหมายนั้น มีบางส่วนที่ระบุว่าเห็นด้วยกับการเข้มงวดจับกุมเฉพาะในบางกรณีเท่านั้น โดยจากผู้ที่ไม่เห็นด้วยบางกรณีรวมทั้งสิ้น 243 คน (28% ของทั้งหมด) มีผู้ให้ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมจำนวน 55 คน เกี่ยวกับกรณีหรือสถานการณ์เฉพาะที่ควรเข้มงวดจับกุม ได้แก่

- การเดินทางระยะทางไกล แต่ควรยกเว้นสำหรับการเดินทางใกล้ๆหรือในพื้นที่ชุมชน (38%)
- คนนั่งซ้อนท้ายที่เป็นวัยรุ่นและผู้ใหญ่ ยกเว้นเด็กหรือผู้สูงอายุ (20%)
- มีพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ร่วมด้วย เช่น ขับเร็ว มินเมา (11%)
- การใช้รถจักรยานยนต์บนถนนสายหลักที่มีการจราจรหนาแน่น (11%)
- ช่วงเวลาที่ไม่ใช่ชั่วโมงเร่งด่วนหรือไม่ได้มีเหตุฉุกเฉิน (9%)
- การใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตเมือง (5%)
- ช่วงเทศกาลต่างๆ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ (5%)

4.4 ทักษะคติและเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย

ในการสำรวจครั้งนี้ได้มีการสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของแต่ละบุคคล และได้สอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของตนและเหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางจำนวน 210 คน พบว่า 24% หรือประมาณ 1 ใน 4 ให้เหตุผลว่าการเดินทางแค่ระยะใกล้ไม่น่ามีความจำเป็นต้องสวมหมวก ขณะที่อีก 16% ให้เหตุผลเรื่องความร้อนและความอึดอัดไม่สบายขณะสวมใส่ และอีกประมาณ 21% ระบุว่าไม่มีหมวกนิรภัยหรือไม่ได้ใส่เพราะปกตินั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง (รูปที่ 4-8)



รูปที่ 4-8 ทักษะคติและเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย

จะเห็นได้ว่า เหตุผลส่วนใหญ่ของการไม่สวมหมวกนิรภัย คือ การเดินทางแค่ระยะใกล้ ซึ่งสอดคล้องกับผลการสำรวจความคิดเห็นส่วนใหญ่ว่า ควรยกเว้นการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้าย นอกจากนี้ ยังพบว่าความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนต่อข้อกฎหมาย (17%) และความไม่ต่อเนื่องของการบังคับใช้ (7%) เป็นสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยด้วยเช่นกัน

บทที่ 5

ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และการรับรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดและการบังคับใช้

เนื้อหาในบทที่ 4 ที่ผ่านมาเป็นการนำเสนอผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับการรับรู้ต่อข้อกำหนดเรื่องหมวกนิรภัยและการบังคับใช้ในแต่ละจังหวัด ซึ่งพบว่ามีความแตกต่างกันเช่นเดียวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยดังที่ได้นำเสนอในบทที่ 3 ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดคำถามที่น่าสนใจว่า การรับรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดและการบังคับใช้ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ โดยสมมติฐานที่เป็นไปได้ในระดับรายบุคคล คือ ผู้ที่มีความเข้าใจต่อข้อกำหนดที่ถูกต้องและความตระหนักถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นรูปธรรม มีแนวโน้มที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ ความสัมพันธ์ดังกล่าวอาจถูกสะท้อนให้เห็นได้เช่นกันเมื่อพิจารณาภาพรวมในระดับของพื้นที่

เนื้อหาในบทนี้เป็นการทดสอบข้อสมมติฐานดังกล่าว โดยการนำข้อมูลการสอบถามรายบุคคลมาวิเคราะห์ทางสถิติ และการนำข้อมูลรายจังหวัดมาทำการวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบ

5.1 การวิเคราะห์ทางสถิติจากข้อมูลการสอบถามรายบุคคล

ข้อมูลจากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 3,757 คน ถูกนำมาวิเคราะห์ทางสถิติด้วยแบบจำลองถดถอย Logistic เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความน่าจะเป็นในการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเมื่อขับขี่หรือโดยสาร โดยตัวแปรอิสระที่นำมาพิจารณาได้แก่ อายุ เพศ และประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวกับการรับรู้ต่อข้อกำหนดเรื่องหมวกนิรภัยและการบังคับใช้ ดังสรุปในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 ตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติด้วยแบบจำลองถดถอย Logistic

ตัวแปร	คำอธิบาย
ตัวแปรตาม	
Helmet	= 1 หากสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ, 0 อื่นๆ
ตัวแปรอิสระ	
Age	อายุ
Gender	เพศ
Law1	= 1 หากคิดว่าการไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้าย ผิดกฎหมายและตำรวจจับ, 0 อื่นๆ
Law2	= 1 หากคิดว่าการไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้าย ผิดกฎหมายแต่ตำรวจไม่จับ, 0 อื่นๆ
Punish	= 1 หากทราบว่า การไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้าย มีโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร, 0 อื่นๆ
Enforce	= 1 หากรู้สึกว่าการเข้มงวดควบคุมเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการฯ, 0 อื่นๆ
Freq	= 1 หากพบเห็นว่ามี การตั้งด่านตรวจเกือบทุกวัน, 0 อื่นๆ
Chance	= 1 หากรู้สึกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสถูกเรียกตรวจจับสูง, 0 อื่นๆ

ผลการวิเคราะห์แบ่งแยกตามประเภทของกลุ่มตัวอย่างแสดงไว้ในตารางที่ 5-2 พารามิเตอร์ของตัวแปรอิสระที่มีค่าบวกและมีนัยสำคัญทางสถิติ (ระบุไว้ด้วยเครื่องหมายดอกจัน) หมายความว่า ตัวแปรอิสระนั้นมีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำในการเดินทาง

โดยจากผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอายุและเพศของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พบว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตามอายุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และผู้หญิงมีแนวโน้มที่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำน้อยกว่าผู้ชาย โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นผู้หญิง (สังเกตเห็นได้จากขนาดของค่าพารามิเตอร์ในกลุ่มผู้โดยสารที่สูงกว่ากลุ่มผู้ขับขี่)

ตารางที่ 5-2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านการรับรู้ต่อข้อกำหนดและการบังคับใช้ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ตัวแปรอิสระ	รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร		เฉพาะผู้ขับขี่		เฉพาะผู้โดยสาร	
					(1)	(2)
Age	0.020 *** (6.64)		0.028 *** (6.48)		0.018 *** (3.44)	0.018 *** (3.43)
Gender	-0.828 *** (-12.04)		-0.415 *** (-4.65)		-0.680 *** (-5.20)	-0.689 *** (-5.27)
Law1	0.200 ** (2.49)		0.061 (0.60)		0.325 *** (2.19)	
Law2						-0.251 * (-1.84)
Punish	-0.063 (-0.80)		-0.107 (-1.10)		-0.202 (-1.33)	-0.112 (-0.84)
Enforce	0.167 ** (2.31)		0.163 * (1.80)		0.093 (0.68)	0.116 (0.86)
Freq	0.410 *** (5.61)		0.459 *** (4.90)		0.463 *** (3.40)	0.471 *** (3.45)
Chance	0.458 *** (5.31)		0.329 *** (3.05)		0.817 *** (4.66)	0.835 *** (4.74)
ค่าคงที่	-0.096 (-0.59)		-0.324 (0.212)		-1.312 *** (-4.22)	-1.119 *** (-3.60)
จำนวนตัวอย่าง	3,757		2,429		1,328	1,328
Log pseudolikelihood	-2,435.05		-1,556.59		-737.01	-737.82

สำหรับสาระสำคัญของผลการวิเคราะห์ทางสถิติเกี่ยวกับปัจจัยเรื่องการรับรู้ต่อข้อกำหนดและการบังคับใช้สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

- การรับรู้ต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารว่าเป็นสิ่งเป็นผิดกฎหมายและมีการตรวจจับโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีผลสนับสนุนต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร (คอลัมน์ที่ 3) โดยผู้ที่คิดว่าการไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้ายผิดกฎหมายแต่ตำรวจไม่จับ มีแนวโน้มที่จะไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย (คอลัมน์ที่ 4)
- การรับรู้ต่อบทลงโทษตามกฎหมายสำหรับผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่พบว่ามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำอย่างมีนัยสำคัญในเชิงสถิติ

- ความรู้สึกว่ามี การเข้มงวดกวดขัน เรื่องการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้นในช่วงดำเนินโครงการฯ ส่งผลต่อการสวมหมวกนิรภัยอย่างเป็นประจำเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่ ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะการตรวจจับผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวก เป็นสิ่งที่ยังไม่ได้ปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่องเป็นรูปธรรมในหลายพื้นที่
- การพบเห็นว่ามี การตั้งด่านตรวจเกือบทุกวันและความรู้สึกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสถูกเรียกตรวจจับสูง ส่งผลให้ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำขณะเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

5.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลระดับพื้นที่

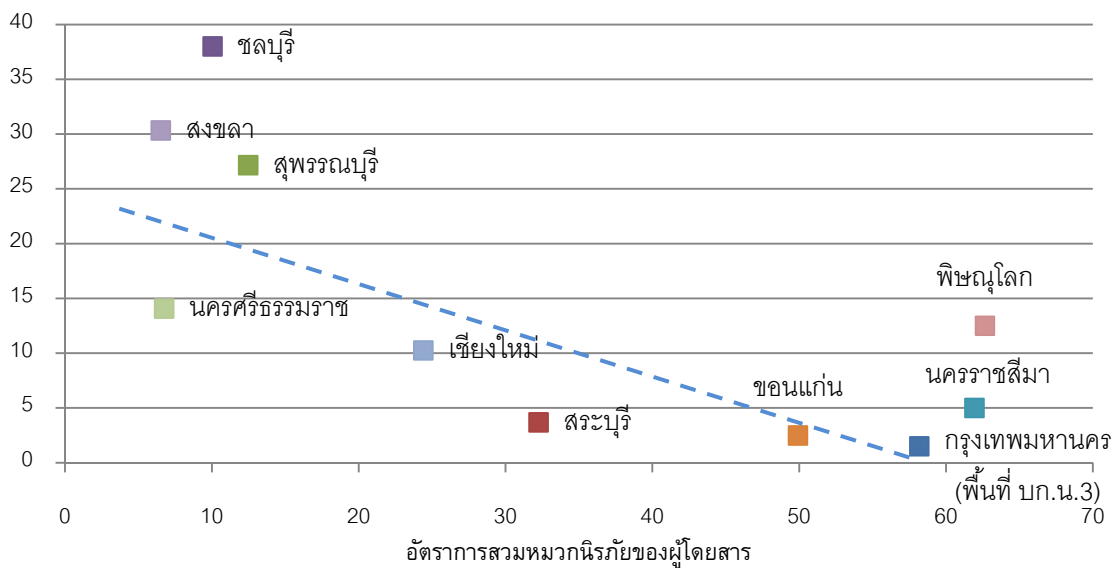
ในการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การรับรู้ต่อข้อกำหนดและการบังคับใช้ในระดับพื้นที่ได้กำหนดให้จังหวัดเป็นหน่วยในการวิเคราะห์ และนำข้อมูลที่ถูกคัดเลือกให้เป็นตัวแทนของแต่ละจังหวัดมาทำการเปรียบเทียบ โดยอัตราการสวมหมวกนิรภัยจากการสำรวจโดยการสังเกตในครั้งนี้นำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลจากการสอบถามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่บ่งบอกถึงการรับรู้ต่อข้อกำหนดและการบังคับใช้ในทางปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

- 1) ร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่คิดว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย เป็นการกระทำที่ไม่ผิดกฎหมาย
- 2) ร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่คิดว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย ผิดกฎหมายแต่ตำรวจไม่จับ
- 3) ร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ทราบว่า การไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้ายมีโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- 4) ร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่รู้สึกว่ามี ความเข้มงวดกวดขัน เรื่องการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมาย
- 5) ร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่รู้สึกว่ามีโอกาสสูงที่จะถูกเรียกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย

ทั้งนี้ ข้อมูลรายจังหวัดในประเด็นที่ 1-3 มีความเกี่ยวข้องเฉพาะกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร จึงถูกนำไปเปรียบเทียบกับอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้โดยสารเท่านั้น ในขณะที่ประเด็นที่ 4 และ 5 ที่เกี่ยวข้องกับความเข้มขันของการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ ได้นำไปเปรียบเทียบกับอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

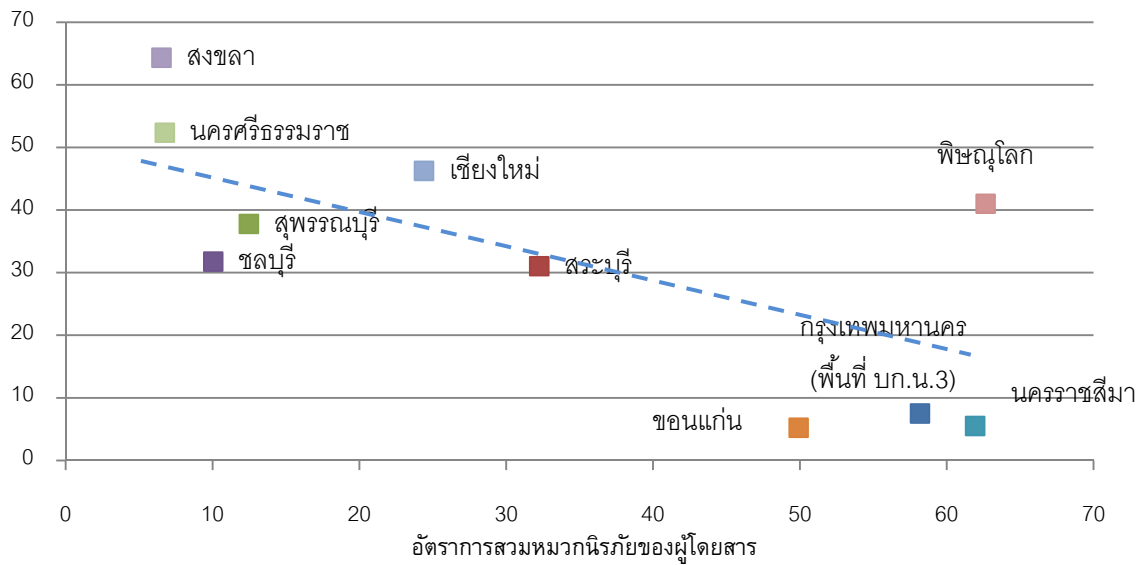
จากผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลรายจังหวัด โดยทั่วไปพบว่า การรับรู้ต่อข้อกฎหมายและการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องชัดเจนกับพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย **รูปที่ 5-1** ถึง **รูปที่ 5-3** แสดงให้เห็นว่า จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารที่ค่อนข้างต่ำ จะมีสัดส่วนของการขาดความเข้าใจต่อกฎหมายสำหรับผู้โดยสาร การระบุว่าตำรวจมักไม่เรียกจับกุม และการขาดความตระหนักถึงการเพิ่มโทษปรับแก่ผู้ขับขี่ ค่อนข้างสูงกว่าจังหวัดอื่น ในขณะที่ **รูปที่ 5-4** และ **รูปที่ 5-5** แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนของผู้ที่รู้สึกว่าการกวดขันจับกุมผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการฯ และโอกาสที่จะถูกเรียกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูง มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

ร้อยละของผู้ที่เข้าใจว่าการนั่งซ้อนโดยไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น ไม่ผิดกฎหมาย



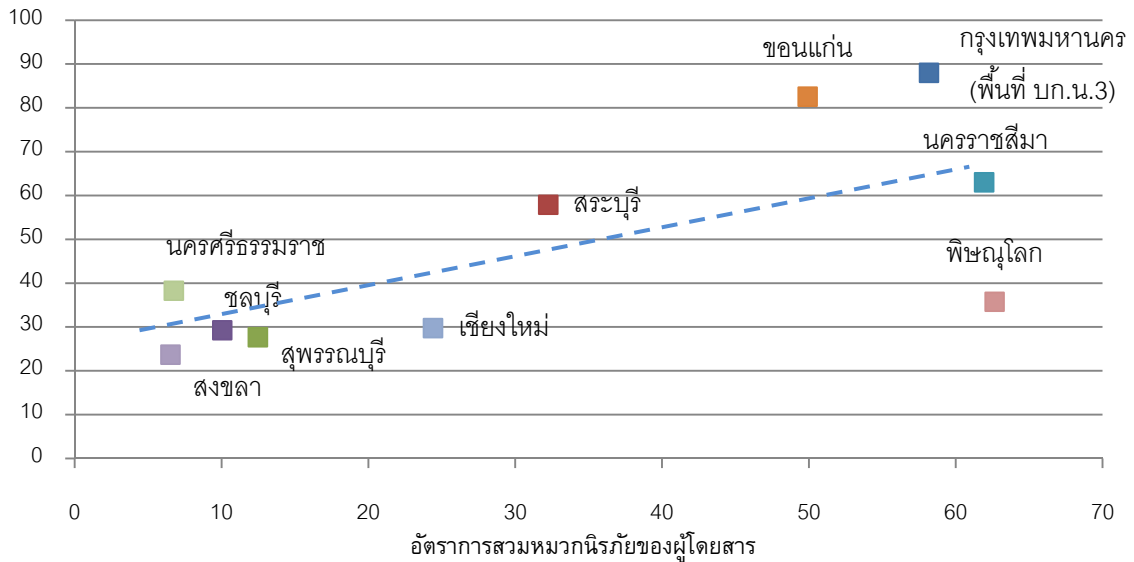
รูปที่ 5-1 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารและความเข้าใจว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้ายไม่ผิดกฎหมาย

ร้อยละของผู้ที่เข้าใจว่าการนั่งซ้อนและไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น ผิดกฎหมายแต่ตำรวจไม่จับ



รูปที่ 5-2 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารและความเข้าใจว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย ผิดกฎหมายแต่ตำรวจไม่จับ

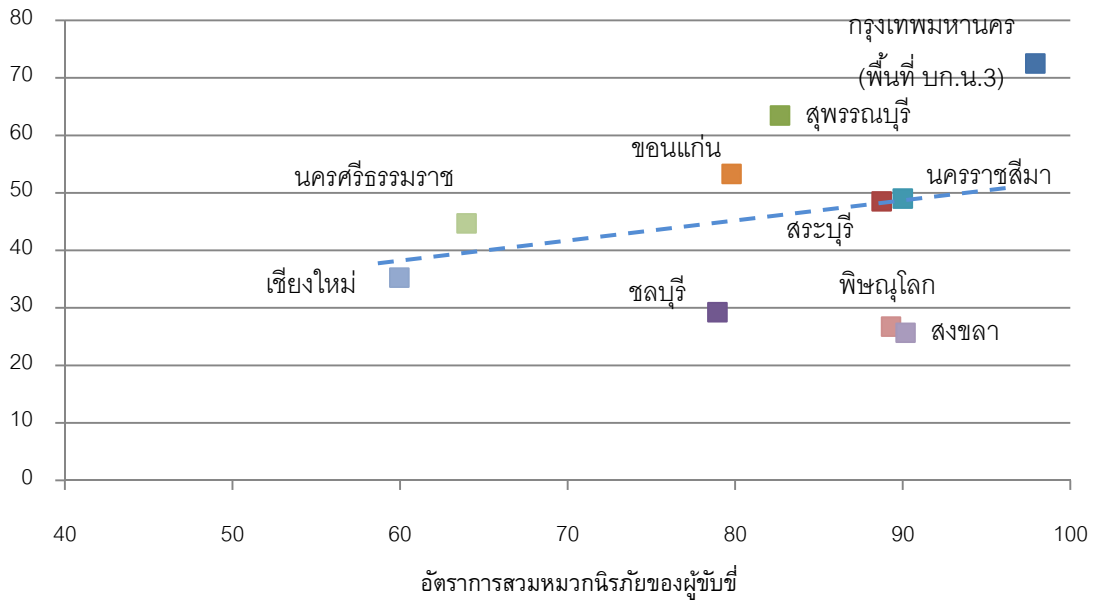
ร้อยละของผู้ที่ทราบว่า การไม่สวมหมวกขณะนั่งซ้อนท้ายมีโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อน



รูปที่ 5-3 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารและความตระหนักว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้ายมีโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

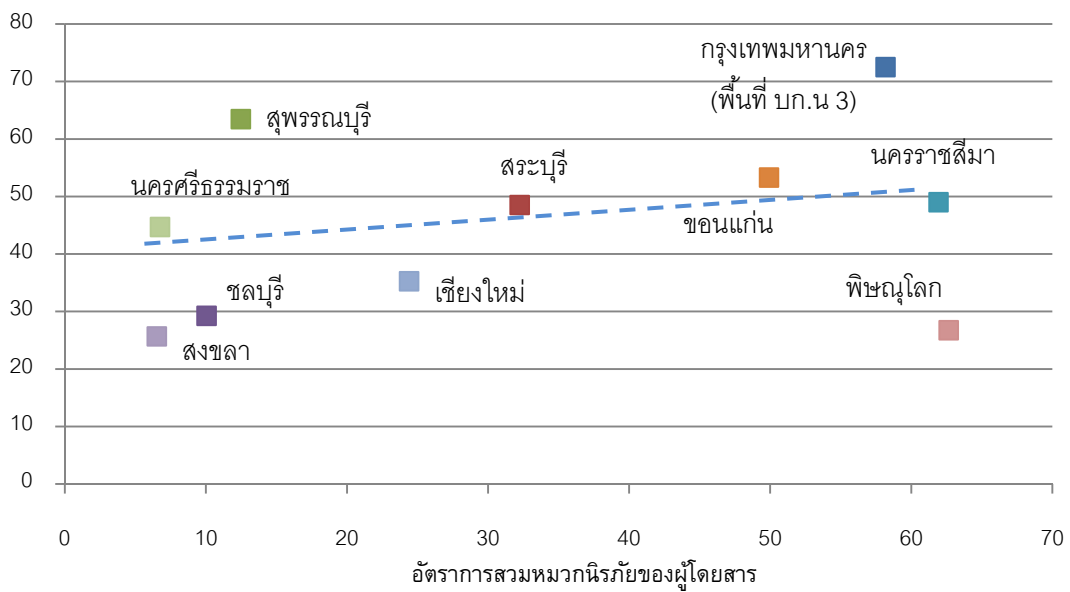
ร้อยละของผู้ที่รู้สึกถึงความเข้มงวดกวดขันเรื่อง

การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการฯ



ร้อยละของผู้ที่รู้สึกถึงความเข้มงวดกวดขันเรื่อง

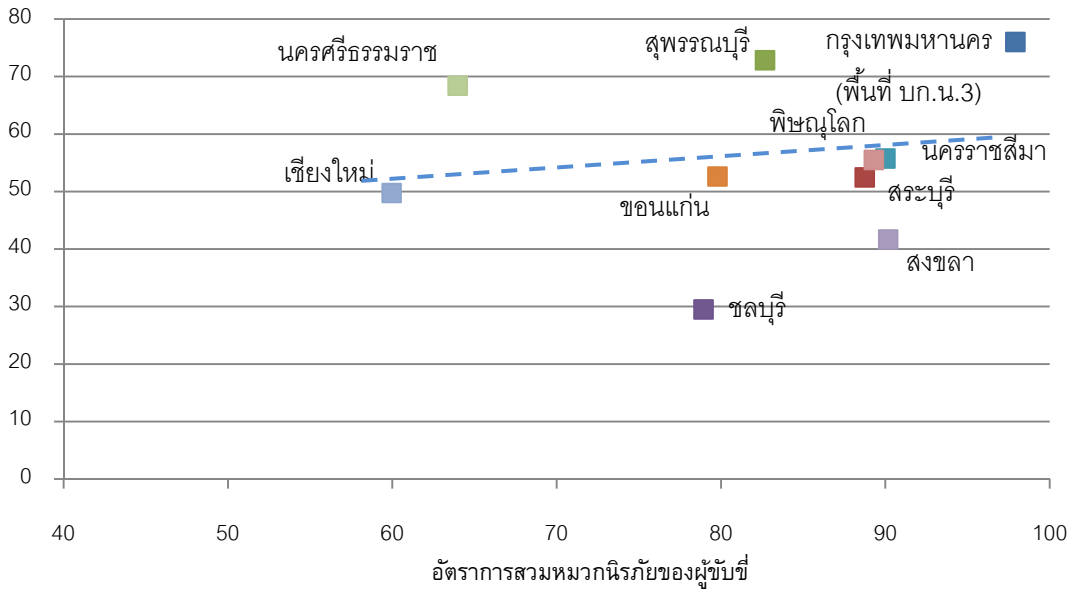
การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการฯ



รูปที่ 5-4 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราสวมหมวกนิรภัยและความรู้สึกว่าการกวดขันจับกุมผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการฯ

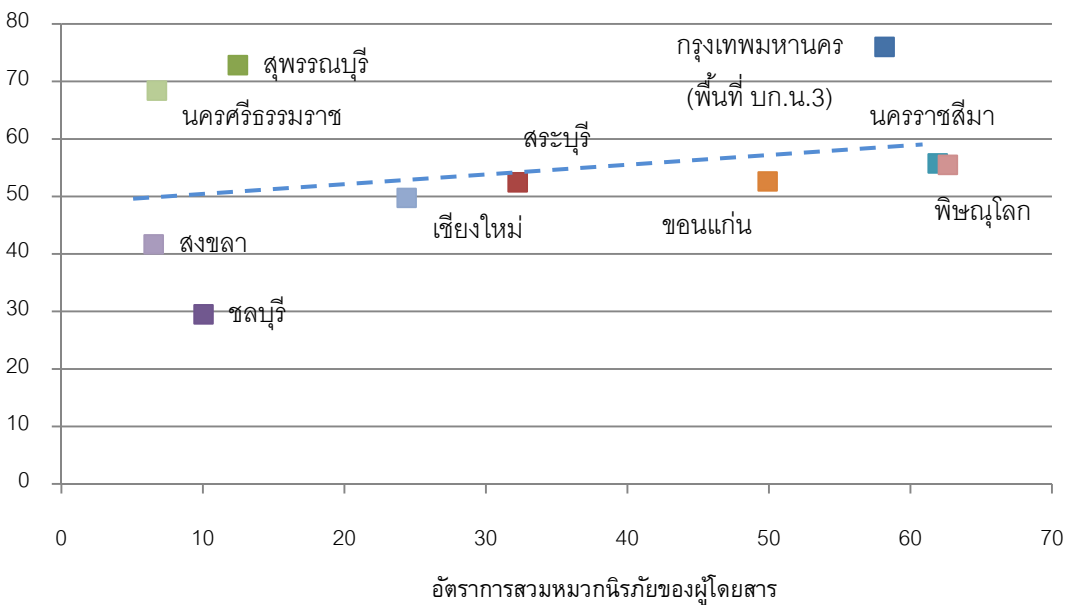
ร้อยละของผู้ที่รู้สึกว่ามีโอกาสสูงที่จะถูก

เรียกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย



ร้อยละของผู้ที่รู้สึกว่ามีโอกาสสูงที่จะถูก

เรียกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย



รูปที่ 5-5 ความสัมพันธ์ระหว่างอัตราสวมหมวกนิรภัยและ
ความรู้สึกว่ามีโอกาสสูงที่จะถูกเรียกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย

บทที่ 6

บทสรุปและการถอดบทเรียน

เนื้อหาในบทนี้เป็นการสรุปผลการประเมินพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายหลังการดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายผ่านไปแล้ว 6 เดือน รวมถึงการประเมินการรับรู้และความตระหนักถึงปัญหาการใช้หมวกนิรภัย ข้อกฎหมาย และการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งในส่วนท้ายของบทนี้คณะผู้วิจัยได้รวบรวมข้อเสนอแนะที่สอดคล้องกับข้อค้นพบของการศึกษาวิจัย อันจะเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ให้เพิ่มขึ้นต่อไป

6.1 การเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย

6.1.1 ผลการเปรียบเทียบในภาพรวม

จากการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองของ 9 จังหวัดภูมิภาค และพื้นที่ บก.น 3 ของจังหวัดกรุงเทพมหานคร หลังจากที่มีการดำเนินโครงการฯ ผ่านไปแล้ว 6 เดือนนั้น พบว่าเมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ขับขี่ มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติใน 4 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ (+10%) สงขลา (+10%) สุพรรณบุรี (+3%) และชลบุรี (+3%) ในขณะที่จังหวัดที่มีผลการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยลดลงอย่างมีนัยสำคัญมี 3 จังหวัด ได้แก่ สระบุรี (-1%) พิษณุโลก (-2%) และนครราชสีมา (-3%) ส่วนจังหวัดกรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) ขอนแก่น และนครศรีธรรมราช ไม่พบว่ามีเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด

ในส่วนของผู้โดยสารนั้น จากการสำรวจพบว่า พื้นที่ที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) (+12%) สระบุรี (+7%) สุพรรณบุรี (+6%) เชียงใหม่ (+4%) และสงขลา (+1%) ในขณะที่จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยลดลง ได้แก่ นครศรีธรรมราช (-4%) ขอนแก่น (-5%) และพิษณุโลก (-6%) ส่วนจังหวัดชลบุรีและนครราชสีมาไม่พบว่ามีเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด

ตารางที่ 6.1 สรุปการเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสาร จำแนกรายจังหวัด ดังจะเห็นได้ว่า จังหวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นนั้น มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างต่ำกว่าจังหวัดอื่นๆ ได้แก่ เชียงใหม่ ชลบุรี สุพรรณบุรี และสงขลา รวมไปถึง กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3) สระบุรี และ นครศรีธรรมราช เฉพาะกรณีของการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้โดยสาร ในขณะที่จังหวัดที่มีการเปลี่ยนแปลงลดลง กลับเป็นจังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูง ได้แก่ นครราชสีมา พิษณุโลก และขอนแก่น

ตารางที่ 6.1 สรุปผลการเปลี่ยนแปลงอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

จังหวัด	ผู้ขับขี่		ผู้โดยสาร	
	ช่วงเริ่มโครงการ	การเปลี่ยนแปลง ภายหลัง 6 เดือน	ช่วงเริ่มโครงการ	การเปลี่ยนแปลง ภายหลัง 6 เดือน
เชียงใหม่	50%	+ 10%	20%	+ 4%
สงขลา	80%	+ 10%	5%	+ 1%
สุพรรณบุรี	80%	+ 3%	7%	+ 6%
ชลบุรี	76%	+ 3%	11%	ไม่เปลี่ยนแปลง
กรุงเทพมหานคร (พื้นที่ บก.น.3)	98%	ไม่เปลี่ยนแปลง	46%	+ 12%
สระบุรี	90%	- 1%	26%	+ 7%
นครศรีธรรมราช	63%	ไม่เปลี่ยนแปลง	10%	- 4%
ขอนแก่น	80%	ไม่เปลี่ยนแปลง	55%	- 5%
นครราชสีมา	93%	- 3%	64%	ไม่เปลี่ยนแปลง
พิษณุโลก	92%	- 2%	68%	- 6%

หมายเหตุ: ผลจากการทดสอบความแตกต่างของอัตราการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยใช้วิธี Two-Sample Z Test

6.1.2 ผลการเปรียบเทียบรายพื้นที่ของแต่ละจังหวัด

ในขณะที่การนำข้อมูลในภาพรวมของแต่ละจังหวัดมาพิจารณา พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัย แต่จากการเปรียบเทียบข้อมูลรายพื้นที่ทำให้ทราบว่า การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยภายในบริเวณเขตเมืองของแต่ละจังหวัดนั้น มักเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่บางแห่งเท่านั้น โดยเมื่อนำผลการเปรียบเทียบของแต่ละจุดสำรวจทั้ง 72 แห่ง มาพิจารณาพบว่า บริเวณจุดสำรวจที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นค่อนข้างสูงอย่างชัดเจน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ใจกลางเมือง ซึ่งมักมีเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มที่และครอบคลุมมากกว่าพื้นที่เขตเมืองรอบนอก

6.2 การรับรู้ต่อข้อกำหนดหมายความเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการบังคับใช้

6.2.1 การรับรู้ต่อข้อกำหนดหมายความการสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์

จากการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้โดยสารบนท้องถนน ที่พบว่ามีส่วนค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มผู้ขับขี่ คณะผู้วิจัยได้สอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองจำนวน 3,757 ราย ถึงการรับรู้และความเข้าใจต่อข้อกำหนดและบทลงโทษต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะโดยสาร

ผลจากการสำรวจพบว่า มีผู้รับรู้ต่อข้อกำหนดดังกล่าวถึง 85% แต่ในจำนวนนั้นมีเพียง 53% ที่ทราบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ผิดกฎหมาย และมีการจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และจำนวน 32% ที่เหลือทราบว่าผิดกฎหมายจริง แต่ระบุว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับกุม ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนโดยรวมสูงถึง 47% ที่คิดว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ ไม่จำเป็น ในแง่ของข้อบังคับตามกฎหมาย เนื่องจากเข้าใจว่าไม่ใช่เรื่องผิดกฎหมายหรือตำรวจไม่จับกุม

ในส่วนของบทลงโทษนั้น ผลการสำรวจระบุว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คิดเป็นสัดส่วนเพียง 46% ที่เข้าใจอย่างถูกต้องว่าการนั่งซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวกนิรภัย มีโทษปรับทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

ผลการสำรวจการรับรู้ต่อข้อกำหนดหมายความการสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารรถจักรยานยนต์ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ในเขตเมืองของแต่ละจังหวัด ได้แสดงสรุปไว้ในตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 ผลการสำรวจการรับรู้ต่อประเด็นข้อกำหนดของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ในแต่ละจังหวัด

จังหวัด	อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร *	การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะโดยสาร			บทลงโทษ	
		ผิดกฎหมาย ตำรวจจับ	ผิดกฎหมาย ตำรวจไม่จับ	ไม่ผิดกฎหมาย	เข้าใจ ถูกต้อง	เข้าใจ คลาดเคลื่อน
นครราชสีมา	62%	x			x	
พิษณุโลก	62%	x			x	
กรุงเทพมหานคร	58%	x			x	
ขอนแก่น	50%	x			x	
สระบุรี	33%	x			x	
เชียงใหม่	24%		x			x
สุพรรณบุรี	13%		x			x
ชลบุรี	10%			x		x
สงขลา	6%		x			x
นครศรีธรรมราช	6%		x			x

* จากการสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร ภายหลังจากดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการฯ เป็นระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

6.2.2 การรับรู้และทัศนคติต่อการกวดขันและตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

นอกจากตัวบทกฎหมายซึ่งได้ระบุไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว กระบวนการในการนำกฎหมายดังกล่าวให้มีผลบังคับใช้ต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คือ การกวดขันและตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งเป็นภารกิจหลักของโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในครั้งนี้ ผลจากการสำรวจการรับรู้และทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการกวดขันและตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในภาพรวม ที่สามารถสะท้อนถึงลักษณะและความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติ สามารถสรุปได้ดังนี้

ความเข้มงวดจับกุมในช่วงดำเนินโครงการฯ 44% เห็นว่ามีการกวดขันจับกุมที่เข้มงวดเพิ่มขึ้น ในขณะที่ 36% เห็นว่าการกวดขันจับกุมเท่าเดิมไม่เปลี่ยนแปลง และที่เหลือ 20% ระบุว่ามีการกวดขันจับกุมเข้มงวดลดลง

ความถี่ของการตั้งด่านตรวจ 39% พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งด่านจับกุมเกือบทุกวัน ในขณะที่ 38% พบเห็นอาทิตย์ละ 1-2 ครั้ง และที่เหลือ 15% พบเห็นเดือนละ 1-2 ครั้ง โดยมีเพียงส่วนน้อยเพียง 9% ที่ระบุว่าแทบไม่เคยเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจเลย

รูปแบบของการตั้งด่านตรวจ ส่วนใหญ่ 72% พบเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตั้งด่านจับกุมในเวลาและสถานที่เดิม ในขณะที่มีเพียง 19% ระบุว่าพบเห็นการปรับเปลี่ยนเวลาและสถานที่

โอกาสในการถูกตรวจจับ 55% ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รู้สึกว่าตนเองมีโอกาสจะถูกจับกุมมาก หากไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ 22% คิดว่ามีโอกาสบ้าง เฉพาะบางวัน เวลา หรือบางสถานที่เท่านั้น ส่วนอีก 23% ไม่คิดว่าจะถูกจับเพราะไม่เจอเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือ มีโอกาสไม่มากเพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับ

ทัศนคติต่อการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ 66% เห็นด้วยต่อการเข้มงวดกวดขันกับการจับกุมผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัยด้วย ในขณะที่บางส่วน คือ 28% เห็นว่าควรมีข้อยกเว้นในบางกรณี เช่น การเดินทางใกล้ๆ หรือในชุมชน หรือ กรณีผู้โดยสารเป็นเด็กหรือผู้สูงอายุ เป็นต้น

นอกจากนั้น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ยังได้แสดงความคิดเห็นถึงเหตุผลของการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางโดยรถจักรยานยนต์ ซึ่งผลการสำรวจพบว่า 24% เห็นว่าตนเองเดินทางในระยะทางใกล้ๆ เท่านั้น ในขณะที่ 21% ไม่มีหมวกนิรภัยหรืออาจเดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ส่วนผู้ที่เห็นว่าหมวกนิรภัยไม่มีความจำเป็น ไม่ผิดกฎหมาย หรือไม่จำเป็นสำหรับผู้โดยสารมีสัดส่วน 17% ใกล้เคียงกับอีก 16% ที่ให้เหตุผลด้านความอึดอัดและรู้สึกไม่สบายเมื่อสวมใส่

6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้ต่อข้อกฎหมายและการบังคับใช้

จากการนำข้อมูลการสอบถามรายบุคคลมาวิเคราะห์ทางสถิติ และการนำข้อมูลรายจังหวัดมาวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบ ได้พบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้ต่อข้อกฎหมายและการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังต่อไปนี้

- ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ หากพบเห็นว่ามี การตั้งด่านตรวจเกือบทุกวัน และมีความรู้สึกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสถูกเรียกตรวจจับสูง
- ความรู้สึกว่ามี การเข้มงวดกวดขันเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นในช่วงดำเนินโครงการฯ ส่งผลให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ
- ผู้โดยสารมีแนวโน้มที่จะสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ หากมีความตระหนักว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นผิดกฎหมายและตำรวจจับ แต่ผู้โดยสารที่สวมหมวกนิรภัยเพียงบางครั้งหรือส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย มักมีทัศนคติที่ว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นตำรวจไม่จับ
- ในระดับพื้นที่ สัดส่วนการสวมหมวกนิรภัยจะมากหรือน้อย ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับ การรับรู้ต่อข้อกฎหมาย ความตระหนักถึงการเข้มงวดตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และความรู้สึกถึงโอกาสที่จะถูกจับกุมหากไม่สวมหมวกนิรภัย

6.4 บทเรียนและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาในโครงการนี้ เป็นอีกหนึ่งหลักฐานที่สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายในการรับมือกับปัญหาที่สำคัญด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ แม้ว่ามาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ใช้อรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ได้ดำเนินการนับเวลาแล้วล่วงเลยมากกว่า 17 ปี แต่การบังคับใช้กฎหมายยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะในกรณีผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงความไม่ตระหนักของผู้ใช้รถจักรยานยนต์บางส่วนต่อความจำเป็นในทางกฎหมายและบทลงโทษในกรณีที่ฝ่าฝืน

แนวทางการแก้ไขปัญหานี้ที่อาจนำไปพิจารณาและสั่งการในระดับนโยบาย คือ การเพิ่มความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้โดยสารที่มีโอกาสได้รับบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุไม่น้อยไปกว่าผู้ขับขี่ แต่ประการใด ซึ่งผลการสำรวจในการศึกษานี้พบว่า ในปัจจุบันมีผู้ใช้อรถจักรยานยนต์ในเขตเมือง คิดเป็นสัดส่วนถึง 1 ใน 3 ระบุว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย แม้ว่าจะผิดกฎหมายแต่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่จับ นอกจากนี้ สิ่งที่ต้องดำเนินการควบคู่กันไป คือ การประชาสัมพันธ์สื่อสารกับประชาชน ทั้งเพื่อเสริมสร้าง

จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัย รวมไปถึงความตระหนักและความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจนเกี่ยวกับความจำเป็นตามกฎหมายในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ดังที่การศึกษาในครั้งนี้ได้พบว่าคุณสมบัติและความเข้าใจต่อข้อกำหนดอย่างถูกต้อง มีความสัมพันธ์อย่างชัดเจนกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารรถจักรยานยนต์

เพื่อให้แนวทางดังกล่าวมีความชัดเจนและเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น คณะผู้วิจัยได้รวบรวมข้อเสนอแนะเกี่ยวกับทิศทางการดำเนินกิจกรรมบางส่วน ที่น่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการยกระดับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ดังนี้

- 1) ควรมีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะมาตรา 122 และมาตรา 148 ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550) และเน้นเรื่องความจำเป็นในการสวมหมวกนิรภัยขณะนั่งซ้อนท้าย
- 2) กำหนดช่วงรอยต่อของระยะเวลาระหว่างการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจให้เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนได้เข้าใจถึงข้อกำหนดนี้อย่างครบถ้วน และลดความขัดแย้งที่จะเกิดขึ้นจากการเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อันเนื่องมาจากความไม่รู้ของประชาชน
- 3) เสริมสร้างภาคีด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ เช่น หน่วยงานประชาสัมพันธ์ การศึกษา สาธารณสุข หรืออื่นๆ เพื่อช่วยรณรงค์ประชาสัมพันธ์ถึงปัญหาการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งนอกจากจะเป็นการเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการทำงานของท้องถิ่นแล้วยังเป็นการลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 4) ในปัจจุบันผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีข้อคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตรวจจับในเวลาและสถานที่เดิมๆ จนอาจเกิดความรู้สึกในภาพลบถึงเหตุผลและที่มาของการตั้งด่านตรวจจับ ดังนั้น ควรเสริมสร้างค่านิยมที่เป็นมิตรของเจ้าหน้าที่ตำรวจในขณะจับกุมผู้กระทำผิด ว่าการจับกุมดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดตามกฎหมาย การชี้แจงรายละเอียดของข้อกำหนดหรือการนำข้อกำหนดที่เป็นลายลักษณ์อักษรแสดงต่อผู้กระทำผิด ดังเช่นในระดับสากล น่าจะเป็นการลดข้อขัดแย้งระหว่างการทำงาน รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของผู้รักษากฎหมายต่อประชาชนในระยะยาวอีกด้วย
- 5) มีการประเมินผลการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปกับด้านประชาสัมพันธ์ โดยการสอบถามการรับรู้และความพึงพอใจของประชาชนจากหน่วยงานภาคีที่ได้สร้างเครือข่ายไว้ เพื่อนำผลดังกล่าวมาปรับปรุงการทำงานในอนาคต รวมทั้งเป็นการลดการผลักระการทำงานไปที่การบังคับใช้กฎหมายหรือการประชาสัมพันธ์ด้านใดด้านหนึ่ง

กล่าวโดยรวมแล้ว ข้อเสนอแนะดังกล่าว มีความมุ่งหวังที่จะเป็นการส่งเสริมให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับความร่วมมือจากผู้ใช้รถและประชาชน มากกว่าที่จะเกิดข้อขัดแย้งหรือความรู้สึกในภาพลบต่อสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมเช่นนี้ เนื่องจากที่ผ่านมา การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจมักถูกตัดขาดจากหน่วยงานสนับสนุนอื่นๆ โดยเฉพาะหน่วยงานประชาสัมพันธ์ที่จะบอกให้ประชาชนทราบถึงเหตุผลของการตรวจจับดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีความมุ่งหวังที่จะให้ประชาชนเกิดภาพลักษณ์ที่ดีในระหว่างที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ และรู้สึกถึงความผิดตนเองกระทำเป็นความผิดทางกฎหมายจริง อันจะส่งผลดีต่อการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมกรรมกรสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในสังคมไทยทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

6.5 ประเด็นที่ท้าทาย

แนวคิดในการแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งในส่วนของ การบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และการให้ความรู้ ดังตัวอย่างที่นำเสนอข้างต้น มักเคยถูกนำไปพิจารณาและบางครั้งได้ถูกนำไปปรับใช้ตามบริบทของแต่ละหน่วยงานหรือองค์กรผู้รับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ความรุนแรงของปัญหาการละเลยการสวมหมวกนิรภัยที่ยังคงอยู่และสามารถพบเห็นได้บ่อยครั้งตามท้องถนนในปัจจุบัน เป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นว่าสิ่งที่ผู้เกี่ยวข้องอาจจำเป็นต้องนำกลับไปพิจารณาทบทวนเพิ่มเติม คือ รายละเอียดในหลักปฏิบัติ

จากการเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในเขตเมือง ระหว่างช่วงเริ่มดำเนินโครงการจัดตั้งชุดปฏิบัติการเฉพาะบังคับใช้กฎหมายและภายหลังการดำเนินโครงการประมาณ 6 เดือน พบว่า การเพิ่มขึ้นของอัตราการสวมหมวกนิรภัยไม่ว่าจะในส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร มักเกิดขึ้นเฉพาะในจังหวัดที่มีการสวมหมวกนิรภัยต่ำกว่าจังหวัดอื่นๆ แต่ในทางตรงกันข้าม จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างสูงอยู่แล้ว มักไม่พบการเปลี่ยนแปลงหรือแม้กระทั่งพบว่าลดลงเล็กน้อย ดังนั้น **คำถามที่น่าสนใจ คือ เป็นไปได้หรือไม่ว่าประสิทธิภาพของรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายเรื่องหมวกนิรภัยที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันจะมีจุดอึดตัว นั่นคือ ความสามารถในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัย จะลดลงตามระดับหรือสัดส่วนของการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้น หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ แนวทางปฏิบัติในการกวดขันจับกุมในปัจจุบัน อาจมีประสิทธิผลในแต่พื้นที่เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น และไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกือบทั้งหมดสวมหมวกนิรภัยหรือมีสัดส่วนที่น่าพอใจกว่าที่เป็นอยู่มากนัก**

การออกนโยบายเพิ่มความเข้มข้นในการกวดขันจับกุมผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มักไม่เกิดกระบวนการที่เป็นรูปธรรมอย่างชัดเจนในทางปฏิบัติ เนื่องมาจากความไม่เพียงพอของกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจร ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญที่สะสมมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ปัญหาดังกล่าวอาจแก้ไขด้วยการ

ใช้หลักบริหารจัดการทรัพยากรกำลังพลอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งคำว่าประสิทธิภาพในที่นี้หมายถึง การเพิ่มระดับความเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการถูกตรวจจับหากไม่สวมหมวกนิรภัย โดยวิธีการที่อาจนำมาใช้คือ “การวางแผนและออกปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยการสุ่มเวลาและสถานที่” ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการถูกตรวจจับ ณ เวลา หรือ สถานที่ใด หากไม่สวมหมวกนิรภัย อย่างไรก็ตาม การสื่อสารที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายในเรื่องข้อกฎหมายและความจำเป็นในการเพิ่มระดับความเข้มงวดกวดขันเป็นสิ่งสำคัญที่ขาดไม่ได้ โดยเฉพาะปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร การตักเตือนผู้กระทำผิดในช่วงเริ่มต้นควบคู่ไปกับการสื่อสารให้ประชาชนในพื้นที่รับรู้ถึงกำหนดเวลาที่ชัดเจนในการเริ่มนำบทลงโทษปรับมาบังคับใช้อย่างจริงจัง น่าจะเป็นทางออกที่ดีเพื่อให้ประชาชนมีเวลารับรู้และปรับตัว ดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

นอกจากนั้น การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกเพื่อกระตุ้นจิตสำนึกและเสริมสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ควรตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเข้าใจถึงมูลเหตุหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัย จากการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในการศึกษาครั้งนี้ ได้พบทัศนคติและเหตุผลที่หลากหลายในการปฏิเสธที่จะสวมหมวกนิรภัยขณะเดินทาง เช่น ผู้ให้สัมภาษณ์ 24% หรือประมาณ 1 ใน 4 ให้เหตุผลว่าการเดินทางแคระยะใกล้ไม่น่ามีความจำเป็นต้องสวมหมวก ขณะที่ 27% ให้เหตุผลเรื่องความร้อนและความอึดอัดไม่สบายขณะสวมใส่ และอีกประมาณ 21% ระบุว่าไม่มีหมวกนิรภัยหรือไม่ได้ใส่เพราะปกตินั่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง สิ่งเหล่านี้นับว่าเป็นข้อจำกัดหรือทัศนคติส่วนบุคคล ที่เป็นช่องว่างสำคัญในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย นอกเหนือไปจากความจำเป็นในการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้น ไม่เฉพาะเพียงมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ที่มีความสำคัญ แต่รวมไปถึงมาตรการแก้ไขปัญหาในมิติอื่นๆ ที่อาจต้องส่งเสริมให้เกิดการขับเคลื่อนและดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม อาทิเช่น การส่งเสริมการพัฒนาและการสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในระดับท้องถิ่น รวมไปถึงการส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางในระยะใกล้ด้วยการเดินหรือการขี่จักรยาน เพื่อลดความจำเป็นในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

กล่าวโดยสรุป คือ การลดพฤติกรรมเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัยบนท้องถนนในประเทศไทย ยังคงเป็นภารกิจที่ทำนายต่อไปสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย การเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องของประชาชนต่อข้อบังคับและกฎหมายเป็นสิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การกวดขันบังคับและรณรงค์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย อาจยังไม่ใช่วิธีการสำเร็จตายตัวที่จะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน ปัจจัยและสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัย รวมไปถึง ข้อจำกัดและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง เป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องทำความเข้าใจอย่างลึกซึ้ง และเป็นโจทย์สำคัญที่ต้องได้รับการตอบสนองอย่างจริงจัง

ภาคผนวก ก

วันและเวลาที่ดำเนินการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

จังหวัด	จุดเฝ้าระวัง	วันที่สำรวจ	เวลาที่สำรวจ
กรุงเทพมหานคร (บก.น.3)	BKK-H11	13 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	BKK-H12	13 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	BKK-H13	13 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	BKK-H14	13 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
สระบุรี	SRB-H1	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	SRB-H2	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	SRB-H3	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	SRB-H4	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	SRB-H5	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	SRB-H6	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
สุพรรณบุรี	SPB-H1	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	SPB-H2	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	SPB-H3	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	SPB-H4	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	SPB-H5	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	SPB-H6	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	SPB-H7	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	SPB-H8	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
ชลบุรี	CHO-H1	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHO-H2	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHO-H3	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHO-H4	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHO-H5	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	CHO-H6	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	CHO-H7	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	CHO-H1	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
นครราชสีมา	NRM-H1	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NRM-H2	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NRM-H3	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NRM-H4	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NRM-H5	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NRM-H6	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NRM-H7	13 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	NRM-H8	13 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30

จังหวัด	จุดเฝ้าระวัง	วันที่สำรวจ	เวลาที่สำรวจ
ขอนแก่น	KKN-H1	20 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	KKN-H2	20 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	KKN-H3	20 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	KKN-H4	20 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	KKN-H5	20 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	KKN-H6	20 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	KKN-H7	20 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	KKN-H8	20 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
เชียงใหม่	CHM-H1	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHM-H2	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHM-H3	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHM-H4	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	CHM-H5	30 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	CHM-H6	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	CHM-H7	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	CHM-H8	30 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
พิษณุโลก	PHI-H1	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	PHI-H2	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	PHI-H3	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	PHI-H4	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	PHI-H5	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	PHI-H6	6 มิถุนายน 2552	09.00-12.00
	PHI-H7	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
	PHI-H8	6 มิถุนายน 2552	13.30-16.30
นครศรีธรรมราช	NSR-H1	23 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NSR-H2	23 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NSR-H3	23 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	NSR-H4	23 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	NSR-H5	23 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	NSR-H6	23 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	NSR-H7	23 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	NSR-H8	23 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00

จังหวัด	จุดเฝ้าระวัง	วันที่สำรวจ	เวลาที่สำรวจ
สงขลา	SKL-H1	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	SKL-H2	13 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	SKL-H3	13 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	SKL-H4	13 พฤษภาคม 2552	13.30-16.30
	SKL-H5	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00
	SKL-H6	13 พฤษภาคม 2552	09.00-12.00