

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของปัญหา

ในปัจจุบัน ปัญหาการได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ในประเทศไทยได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว จะเห็นได้จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่วราชนาฎจักรประจำปี พ.ศ.2536-2538 ของกรมตำรวจ พบว่าในปี พ.ศ.2536 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจำนวน 9,496 คน คิดเป็น 1.08 คนต่อชั่วโมง มีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 25,330 คน คิดเป็น 2.89 คนต่อชั่วโมง ปี พ.ศ.2537 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 15,176 คน คิดเป็น 1.73 คนต่อชั่วโมง มีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 43,541 คน คิดเป็น 4.77 คนต่อชั่วโมง และปี พ.ศ. 2538 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 16,727 คน คิดเป็น 1.90 คนต่อชั่วโมง มีผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 50,546 คน คิดเป็น 5.77 คนต่อชั่วโมง จากสถิติดังกล่าว จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 32.72 ต่อปี ซึ่งหากไม่มีการดำเนินการใด ๆ โดยเร่งด่วนและแน่วแน่ในการเสียชีวิตจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นดังช่วงที่ผ่านมา จะทำให้ในปี พ.ศ.2543 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนถึง 68,000 คน คิดเป็น 7.76 คนต่อชั่วโมง (กระทรวงคมนาคม, 2540) และในจำนวนนี้สาเหตุของการเสียชีวิตส่วนมากเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งเห็นได้จากสถิติของการได้รับบาดเจ็บจากโรงพยาบาลทั่วประเทศยืนยันตรงกันว่า ร้อยละ 80 ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เป็นผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90 ของผู้ได้รับบาดเจ็บมีอายุน้อยกว่า 40 ปี ซึ่งอยู่ในวัยที่เป็นกำลังสำคัญของครอบครัว สังคม และประเทศชาติ ร้อยละ 50 ของผู้ป่วย ที่มีบาดแผลที่ศีรษะและใบหน้า ร้อยละ 95 ของผู้เสียชีวิต สาเหตุเกิดจากบาดแผลที่ศีรษะและสมอง (โรงพยาบาลขอนแก่น, 2539) ซึ่งเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้นิยมใช้มากที่สุดเนื่องจากมีราคาไม่แพงมากนักและประหยัดน้ำมันมีความคล่องตัวในการใช้งานทุกสภาพถนน โดยเฉพาะตามตรอก ซอกซอยแคบ ๆ และในเขตที่มีปัญหาด้านการจราจรติดขัด โดยเห็นได้จากสถิติรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ในปี พ.ศ.2533 มีจำนวน 4,778,220 คัน ในปี พ.ศ.2538 เพิ่มขึ้นเป็น

9,314,840 คัน และคาดว่าจะมีปริมาณของรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากตามความเจริญของท้องถิ่นและสภาพเศรษฐกิจของประเทศ (วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, 2540)

จากรายงานสาเหตุการตายที่ได้จากใบมรณบัตร ซึ่งออกให้โดยเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล และจากรายงานของส่วนข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข สำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข เห็นได้ว่าสาเหตุการตายของคนไทย ตั้งแต่ปี 2532 ถึงปี 2538 นั้น การเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุ ยังคงเป็นสาเหตุอันดับสองรองจากโรคหัวใจ สอดคล้องกับข้อมูลข้อเสนอเทศ กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2527-2538 พบว่า จำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี เช่น ในปี พ.ศ.2528 ค่าเสียหายประมาณ 56.00 ล้านบาท อีกสิบปีต่อมา คือปี พ.ศ.2538 ค่าเสียหายสูงประมาณ 16,311.80 ล้านบาท เพิ่มขึ้นตั้งเกือบสามร้อยเท่า เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2528 ซึ่งจะเห็นได้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นจะมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และก่อให้เกิดความสูญเสียสูงเป็นอย่างยิ่ง ถ้าไม่มีการควบคุมป้องกันอย่างจริงจัง จะต้องเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศชาติในอนาคตต่อไป (วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ, 2540)

การศึกษาในเรื่องของการป้องกันการเสียชีวิต และการได้รับบาดเจ็บอันเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์นั้นประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้ให้ความสนใจและศึกษามาตรการในการลดอัตราการเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าสาเหตุสำคัญที่ทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุพิการหรือเสียชีวิต ได้แก่ การที่สมองได้รับบาดเจ็บ ซึ่งวิธีที่ดีที่สุดที่มีการพิสูจน์มาแล้วในหลายประเทศทั่วโลกที่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ สามารถลดความรุนแรงที่จะเกิดขึ้นกับศีรษะและสมองลงได้ เหลือเพียง 1 ใน 3 ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย หรือเรียกกันโดยทั่วไปว่า “หมวกกันน็อก” ในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์ ส่วนในประเทศไทยนั้นรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าวจึงได้มีการผลักดันให้มีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยมานานแล้ว ตั้งแต่ พ.ศ.2522 โดยการออกเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้มีผลบังคับใช้เฉพาะท้องที่ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาเท่านั้น

1.2 ความสำคัญของปัญหา

รัฐบาลได้มีมาตรการที่จะดำเนินการอย่างจริงจังในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ จึงได้มีการออกพระราชกฤษฎีกาหมวกนิรภัย พ.ศ.2535 โดยออกบังคับใช้เฉพาะในเขต กรุงเทพมหานคร ก่อน เนื่องจากเห็นว่าควรผ่อนผันกำหนดเฉพาะท้องที่จำเป็นและมีความพร้อมในภาคปฏิบัติเท่านั้น แต่ก็ยังมีการต่อต้านจากคนบางกลุ่ม ก่อนการชุมนุมประท้วงวันวาย จึงทำให้มีการบังคับใช้เฉพาะถนนสายใหญ่ๆ ในกรุงเทพมหานคร แต่ในส่วนภูมิภาคต้องเลื่อนการบังคับใช้ออกไปอีก โดยมีผลบังคับใช้ทั่วประเทศ ตั้งแต่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นมา แม้รัฐบาลจะมีนโยบาย และความพยายามดำเนินการออกกฎหมายบังคับให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยขอความร่วมมือจากหน่วยงานของรัฐและเอกชนเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงประโยชน์ในการสวมหมวกนิรภัย แต่หน่วยงานของรัฐ และเอกชนส่วนมาก ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ยังไม่ให้ความร่วมมือในการสวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนมาก ประชาชนหลายๆ พื้นที่ยังไม่ยินยอมที่จะสวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากการมีบาดแผลที่ศีรษะ ก็ยังคงมีอยู่เรื่อย ๆ ไป ทำให้รัฐต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บและคนพิการที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ต้องตกเป็นภาระของสังคมตลอดไป

สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้ร่วมกับกองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ทำการประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุยานยนต์ ในปี พ.ศ.2536 พบว่าสูญเสียถึง 92,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเท่ากับร้อยละ 16.5 ของงบประมาณแผ่นดิน ปี พ.ศ.2536 (กระทรวงมหาดไทย, ม.ป.ป.) และจากสถิติของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2527 มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นทั่วประเทศ 18,445 ครั้ง คนเสียชีวิต 2,908 คน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 8,812 คน ค่าเสียหายประมาณ 60 ล้านบาท เปรียบเทียบกับในปี พ.ศ.2537 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 102,610 ครั้ง คนเสียชีวิต 15,176 คน บาดเจ็บ 43,541 คน ค่าเสียหายประมาณ 14,082.19 ล้านบาท ซึ่งเห็นได้ว่าภายใน 10 ปี มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพิ่มจากเดิม 84,165 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตเพิ่มเป็น 12,268 คน และเกิดค่าเสียหายเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเงินประมาณ 14,022.19 ล้านบาท (วิทยาชาติบัญชาชัย และคณะ, 2540)

ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดขอนแก่น ในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ บังคับใช้หมวกนิรภัย ปรากฏว่า ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2538 มาจนถึงเดือน ธันวาคม 2539 พบว่าในช่วงเวลากลางวันอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น เฉพาะในเขตชุมชนเทศบาลนครขอนแก่น จากประมาณร้อยละ 10 เพิ่มขึ้นร้อยละ 95 ในขณะที่ช่วงเวลากลางคืน การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเพียงประมาณร้อยละ 10-30 เท่านั้น ซึ่งจากการที่มีผู้ขับจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น เป็นผลทำให้ผู้ป่วยในเขตเทศบาลที่ได้รับอุบัติเหตุที่ศีรษะต้องรับการรักษาต่อในโรงพยาบาลลดลงร้อยละ 56 คือ จากจำนวน 257 ราย ลดลงเหลือ 113 ราย และจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 24 คือ จากเดิมเสียชีวิต 17 ราย คงเหลือเพียง 13 รายเท่านั้น นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ป่วยในเขตเทศบาลที่ได้รับบาดเจ็บในระบบอื่น ๆ มีผลลดลงพร้อมกันไปด้วยถึงร้อยละ 40 ในขณะเดียวกันเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ป่วยที่อยู่นอกเขตมรณงค์ให้สวมหมวกนิรภัย ปรากฏว่าอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตไม่ลดลงแต่อย่างใด (โรงพยาบาลขอนแก่น, 2539)

มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นมหาวิทยาลัยที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติมีมติให้เป็นศูนย์ประสานงานทางวิชาการ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุประจำภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำหน้าที่ในการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐบาลและเอกชน เพื่อกำหนดแนวทางมาตรการและวางแผนในการป้องกันอุบัติเหตุให้เหมาะสมกับสภาพภูมิศาสตร์ของแต่ละภาค รวมทั้งทำหน้าที่ในการศึกษาวิจัยสภาพอุบัติเหตุและเป็นแหล่งเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจในหลักการของความปลอดภัย เพื่อเสริมสร้างสวัสดิภาพและความปลอดภัยให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจากการสำรวจ ข้อมูลของผู้วิจัย พบว่ามหาวิทยาลัยขอนแก่นเป็นมหาวิทยาลัยที่มีพื้นที่จำนวนมาก เป็นแหล่งศึกษาหาความรู้ ตลอดจนเป็นที่พักอาศัยของนักศึกษา ซึ่งจากข้อมูลเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2540 มีนักศึกษารวมทั้งสิ้น 15,460 คน บุคลากร จำนวน 7,520 คน มีรถยนต์และจักรยานยนต์ที่นักศึกษาใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทางรวม 13,009 คัน โดยแยกเป็นรถยนต์ 4,287 คัน รถจักรยานยนต์ 8,722 คัน

จากข้อมูลดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการที่มหาวิทยาลัยมีพื้นที่จำนวนมาก ทำให้นักศึกษามีความจำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งถือว่ามีความคล่องตัวในการขับขี่ ประหยัดน้ำมัน เป็นยานพาหนะในการเดินทางภายในและออกนอกบริเวณมหาวิทยาลัยเป็นจำนวนมากจึงเป็นสาเหตุทำให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น อันเป็นผลทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บเกิดขึ้นเป็นจำนวน

มากทุกปี ดังจะเห็นได้จากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ในปี พ.ศ. 2535 จำนวน 86 ครั้ง คิดเป็น 0.53 ต่อประชากร 1,000 คน ปี พ.ศ.2536 จำนวน 124 ครั้ง คิดเป็น 0.73 ต่อประชากร 1,000 คน ปี พ.ศ.2537 มีจำนวน 143 ครั้ง คิดเป็น 0.80 ต่อประชากร 1,000 คน และในปี พ.ศ.2538 เกิดขึ้นจำนวน 246 ครั้ง คิดเป็น 1.34 ต่อประชากร 1,000 คน ซึ่งอุบัติเหตุดังกล่าวส่วนมากมักจะเกิดขึ้นกับนักศึกษาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ (เจริญ มางจันดีอุดม, 2540) สอดคล้องกับกรณีที่ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2540 จากการสุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมทั้งสิ้น 3,850 คัน ปรากฏว่า มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยจำนวน 862 คัน คิดเป็นร้อยละ 22.39 นอกจากนั้น ไม่สวมหมวกนิรภัยแต่อย่างใด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ข้อมูลของนักศึกษาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น
เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2540

จุดที่	สถานที่	จำนวน/คัน	ผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย		ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย	
			สวม	ร้อยละ	ไม่สวม	ร้อยละ
1	ทางเข้าประตูศรีฐาน ถนนมะลิวัลย์	200	150	75.0	50	25.0
2	ทางเข้าประตูมอดิน แดงถนนมิตรภาพ ประตู 3	300	193	64.3	107	35.7
3	บริเวณหน้าคณะ มนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์	200	19	9.5	181	90.5
4	หน้าสำนักวิทย บริการ	2,950	462	15.7	2,488	84.3
5	สามแยกหน้าคณะ เทคนิคการแพทย์	200	38	19.0	162	81.0
รวม		3,850	862	22.39	2,988	77.61

จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่านักศึกษาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ส่วนใหญ่ยังไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุ และทางมหาวิทยาลัยก็ยังไม่ให้ความสำคัญที่จะหาแนวทางปฏิบัติในการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ทั้งที่มหาวิทยาลัยได้ถือว่าเป็นสถาบันการศึกษาที่คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติได้มอบหมายให้เป็นผู้ที่กำหนด แนวทางในการปฏิบัติวางแผน และหามาตรการที่เหมาะสมในการป้องกันอุบัติเหตุในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่า กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้หมวกนิรภัยมากที่สุดคือกลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยเฉพาะในช่วงที่มีการเปลี่ยนวิชาเรียนตามตารางเรียนประจำวัน นักศึกษาจะต้องเดินทางให้ทันกับเวลาที่อาจารย์ประจำวิชาเริ่มสอน ทำให้เกิดความเร่งรีบ และเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากการเดินทางได้ นอกจากนี้ในช่วงเวลาเลิกเรียนที่นักศึกษาต้องเดินทางกลับที่พักพร้อม ๆ กันมากๆ ก็เป็นสถานการณ์หนึ่งที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเช่นกัน หากนักศึกษาไม่ให้ความสำคัญต่อการใช้หมวกนิรภัย ก็อาจจะนำมาซึ่งอันตรายและเสียชีวิตได้ ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่าหาวิธีการให้นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัยจะเป็นการส่งเสริมความปลอดภัยแก่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางจราจรได้อีกทางหนึ่ง อีกทั้งยังจะเป็นประโยชน์ต่อการนำผลของการวิจัยไปเป็นแนวทางให้หน่วยงานต่าง ๆ กำหนดเป็นมาตรการในการปฏิบัติต่อไป

1.3 สาเหตุของปัญหา

จากการที่ผู้วิจัยได้ร่วมกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ทำการสุ่มตัวอย่างนักศึกษาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ทั้งที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นจำนวน 3,850 คน เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2540 ดังตารางที่ 1 ประกอบกับผลการวิจัยของนักศึกษาแพทย์ชั้นปีที่ 5 กลุ่มที่ 12 กองเวชศาสตร์ชุมชน คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ปีการศึกษา 2539 ในเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น ที่อาศัยในหอพักมหาวิทยาลัยขอนแก่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะขับขีรถจักรยานยนต์นั้น นำมาสรุปสามารถจำแนกสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยได้ 3 ประการใหญ่ๆ คือ

1. เกิดจากผู้ขับขี่

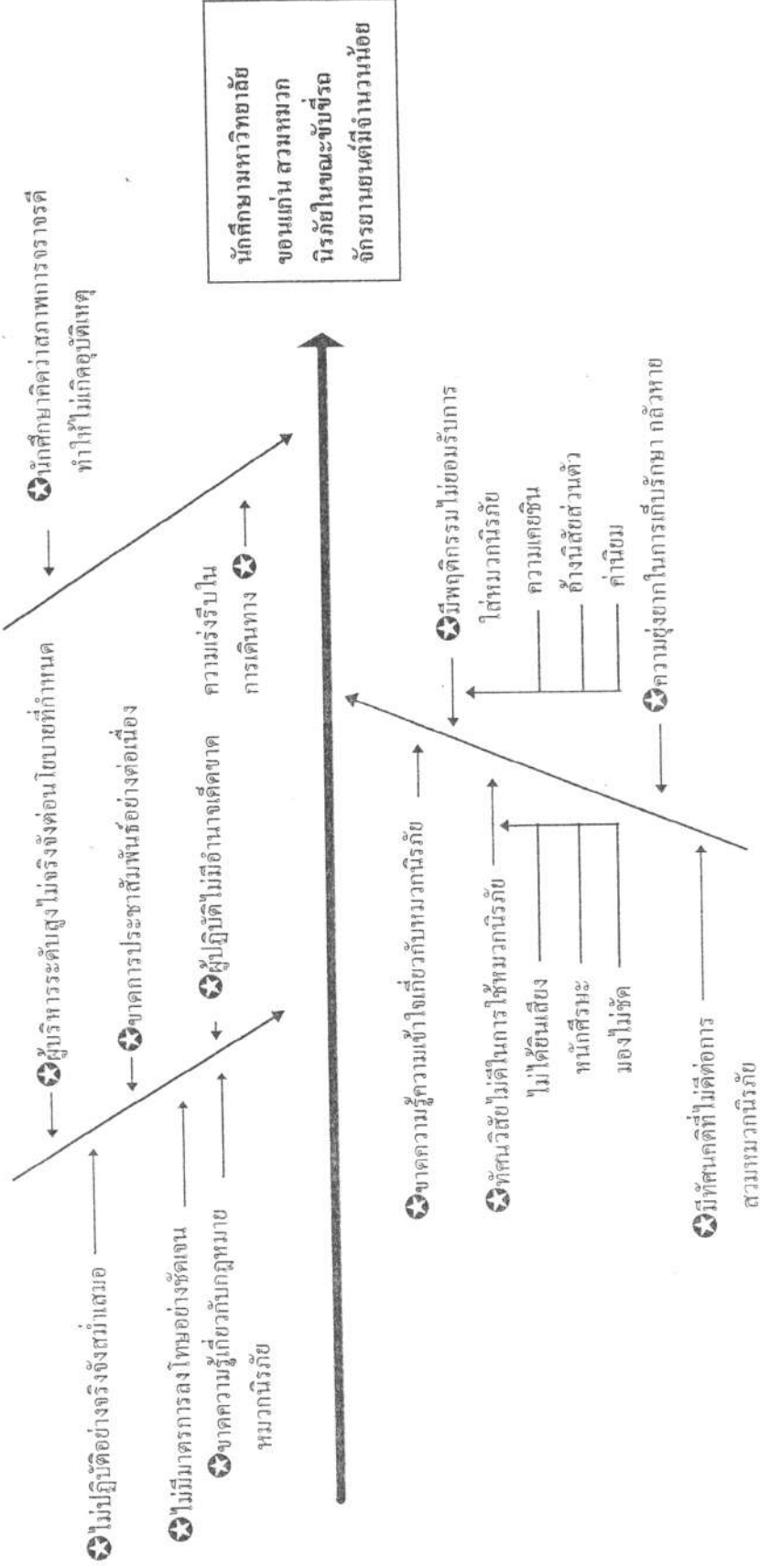
- 1.1 ไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประโยชน์ของการใส่หมวกนิรภัย
ส่วนมากจะเป็นกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุไม่มาก และต่อต้านการถูกบังคับใช้
กฎหมาย
- 1.2 มีพฤติกรรมไม่ยอมรับการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งเกิดจากความเคยชิน
ค่านิยม และเป็นนิสัยส่วนตัวของผู้ขับขี่
- 1.3 มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัย
- 1.4 อ้างว่าใส่หมวกนิรภัย ทำให้ทัศนวิสัยในการมอง และการได้ยินเสียงไม่
ชัดเจน และมีความยุ่งยากในการเก็บรักษา

2. เกิดจากความคิดของนักศึกษา ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่คิดว่าสภาพการจราจรในมหาวิทยาลัยมีสภาพดี ทำให้คิดว่าจะไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น อีกทั้งนักศึกษามีการเดินทางไปมาระหว่างอาคารเรียนต่าง ๆ มีความเร่งรีบในการเดินทาง จึงไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย

3. เกิดจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่ว่าระดับผู้บริหารหรือผู้ปฏิบัติของมหาวิทยาลัย ในเรื่องของการไม่ปฏิบัติตามนโยบายอย่างจริงจัง ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ไม่มีมาตรการวิธีการที่จะดำเนินการลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างจริงจัง ต่อเนื่องชัดเจน ซึ่งสามารถที่จะปลูกฝังและเสริมสร้างระเบียบวินัย จิตสำนึกให้กับนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งสามารถเสนอให้เห็นได้ในรูปของแผนภูมิแก๊งปลา (Fishbone Diagram) ตามแผนภูมิที่ 1

เจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

สภาพปัจจัยแวดล้อม



แผนภูมิที่ 1 แสดงสภาพปัญหาและสาเหตุของปัญหา

1.4 จุดมุ่งหมายที่ต้องการบรรลุ

ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นนักศึกษาคนหนึ่งของมหาวิทยาลัย และเป็นเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย จึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาวิจัยเพื่อหาแนวทางการปฏิบัติ ที่จะทำให้นักศึกษาในมหาวิทยาลัยสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลทำให้อัตราการเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยลดน้อยลง

1.5 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพ การปฏิบัติจริง ความรู้ ความเข้าใจในการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของนักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นในการสวมหมวกนิรภัย
3. เพื่อศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการส่งเสริมให้นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่จักรยานยนต์

1.6 ขอบเขตของการวิจัย

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดในเรื่องของงบประมาณและระยะเวลา ผู้วิจัยจึงกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการศึกษาเฉพาะนักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น และกำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2540-2541 เท่านั้น

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถนำเอาผลของการศึกษาวิจัยครั้งนี้ไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติให้กับหน่วยงานต่าง ๆ จะได้ทำให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนทั่วไป และเพื่อให้เกิดการวิจัยอย่างต่อเนื่องในด้านวิชาการ
2. ก่อให้เกิดประโยชน์ในการป้องกันและลดความรุนแรงอันเกิดจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นกับนักศึกษาในมหาวิทยาลัย อันมีผลทำให้เป็นการลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยและลดภาระของสังคม กรณีผู้ป่วยได้รับบาดเจ็บถึงขั้นพิการ ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้

1.8 คำนิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

นักศึกษา หมายถึง นักศึกษาตั้งแต่ชั้นปีที่ 1 - 4 ที่กำลังศึกษาอยู่ในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ในปีการศึกษา 2540-2541 ของทุกคณะ

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่ทำขึ้น เพื่อป้องกันอันตรายในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งประเภทแบบปีกเต็มหน้า แบบเต็มใบ และแบบครึ่งใบ โดยจะต้องมีเครื่องหมายรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) กำกับไว้ด้วย

ผู้สวมหมวกนิรภัย หมายถึง นักศึกษาที่สวมหมวกนิรภัยตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น

ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย หมายถึง นักศึกษาที่ไม่สวมหมวกนิรภัยตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยขอนแก่น

ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย หมายถึง ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย และโทษของการไม่สวมหมวกนิรภัย รวมทั้งกฎหมายและบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง ความคิดเห็นและความรู้สึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่อการสวมหมวกนิรภัย

การยอมรับการสวมหมวกนิรภัย หมายถึง การตัดสินใจยอมรับการสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์