

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

2.1.1.1 ความหมายของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่ทำขึ้นเพื่อป้องกันอันตรายที่บริเวณศีรษะและใบหน้า ในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีลักษณะคล้ายกระโหลก ผิวแข็งเรียบ ส่วนใหญ่ผลิตขึ้นจากพลาสติกชนิดอะครีโลไนไตรล์บิวตาไดเอน-สไตรีนเทอร์พอลิเมอร์ (Acrylonitrilebutadiene-styrene terpolymer) หมวกนิรภัยนี้ส่วนใหญ่จะเป็นสีเข้มสดหรือมีแถบสะท้อนแสงเพื่อเวลาใส่แล้วจะได้มองเห็นแต่ไกล ส่วนประกอบที่สำคัญที่จะช่วยป้องกันอันตรายให้แก่ผู้สวม เช่น ร่องใน กระบังหมวก แถบป้องกันการกระแทก แผ่นรองป้องกันและอุปกรณ์ยึดเหนี่ยว เช่น แถบโยง แถบรัด เบาะรองแผ่นปิดหู แผ่นปิดหลังคอ สายรัดคาง สายรัดศีรษะ จากการวิจัยพบว่า หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานไม่ทำให้ผู้สวมใส่ถูกจำกัดหรือลดขอบเขตการมองในทางกว้าง (ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539)

2.1.1.2 ประเภทของหมวกนิรภัยมี 3 ชนิด คือ

1) หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หรือแบบที่ใช้ในการแข่งขันรถจักรยานยนต์ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิดด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคางในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

2) หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หรือแบบที่ใช้อุ้งทั่วไป ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลม ปิดด้านข้าง และด้านหลัง

3) หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ หรือแบบที่ตำรวจจราจรใช้ ได้แก่ หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งวงกลม ปิดด้านข้างและด้านหลังเสมอระดับ หู ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

โดยที่หมวกทั้งสามแบบ จะต้องมีการรับรองมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) กำกับไว้ด้วย (กระทรวงมหาดไทย, น.ป.ป.)

2.1.1.3 การเลือกใช้หมวกนิรภัย

1) ควรใช้หมวกนิรภัยชนิดเต็มศีรษะ เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บที่บริเวณหน้าได้ด้วย น้ำหนักเบาเหมาะสมสำหรับคนไทย และควรเลือกใช้หมวกที่มีตรารับรองของสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)

2) ก่อนซื้อหมวกควรทดสอบ โดยการสวมหมวกแล้วคาดสายรัดคางให้แน่น ทดสอบโดยการผลักตัวหมวกไปทางด้านหลัง ถ้าขอบหมวกด้านหลังเลื่อนขึ้นไป จนถึงกลางศีรษะหรือมากกว่านั้น ควรเปลี่ยนขนาดหมวกเสียใหม่

3) การเลือกหมวกนิรภัย ควรใช้หมวกสีสดเพื่อช่วยให้คนขับรถหรือคนขี่รถจักรยานยนต์ข้างเคียงสังเกตเห็นได้ง่ายขึ้น

4) หมวกนิรภัยและสายรัดคางไม่สามารถใช้จนได้ตลอดไปมีการเสื่อมตามอายุการใช้งาน ดังนั้น ควรเปลี่ยนหมวกใหม่ทุก 3-5 ปี หรือหากเป็นหมวกที่เคยได้รับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุมาแล้ว ก็ควรเปลี่ยนใหม่เช่นกัน (สมปอง มั่นคง, 2537)

2.1.1.4 ประโยชน์ของหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นการป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะก่อให้เกิดปัญหากับทางการแพทย์มาก หากศีรษะได้รับการกระแทกจะทำให้เกิดการบาดเจ็บ ซึ่งอาจจะไม่ต้องไปรักษาที่โรงพยาบาล หรือต้องได้รับการรักษาทันทีหรือตายก็ได้ สถิติของการบาดเจ็บก่อนที่จะมีการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตกรุงเทพมหานคร มีผู้ที่บาดเจ็บต้องทำการผ่าตัดที่กะโหลกศีรษะเป็นจำนวนมาก แต่หลังจากการบังคับใช้หมวกนิรภัยแล้วการบาดเจ็บในระดับนี้ลดลงเป็นอย่างมาก ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหมวกนิรภัยสามารถป้องกัน และลดความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ โดยภาพรวมในปี 2536 การบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงประมาณร้อยละ 30 ในปี 2537 การบาดเจ็บที่ศีรษะก็ลดลงจากปี 2536 ประมาณร้อยละ 35 สำหรับในส่วนภูมิภาคจำนวนผู้บาดเจ็บจากการขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ยังไม่ได้ลดลง ดังนั้นการขยายพื้นที่การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยไปยังส่วนภูมิภาคทุกจังหวัด จึงจะเป็นประโยชน์โดยตรงสำหรับผู้ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ในการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา (กระทรวงมหาดไทย, ม.ป.ป.)

2.1.1.5 การสวมหมวกนิรภัย

การสวมหมวกนิรภัยควรสวมหมวกที่มีความเหมาะสมกับศีรษะ และคาดสายรัดคางให้แน่นพอดี เพื่อให้กระชับแน่นกับศีรษะทุกครั้งเสมอ ซึ่งจะสามารถลดอันตรายอันจะเกิดกับสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ หากหมวกนิรภัยเล็กเกินไป ใส่แล้วจะรู้สึกไม่สบาย ถ้าขนาดใหญ่เกินไปจะหลุดออกได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าจะคาดสายรัดคางแล้วก็ตาม (ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539)

2.1.1.6 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2522 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

บทบัญญัติตามมาตรานี้มิให้ใช้บังคับแก่ ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้นหรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 122 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

2) พระราชกฤษฎีกา กำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ.2537 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2537 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 2 พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับดังต่อไปนี้

(1) ในเขตท้องที่กรุงเทพมหานคร เมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

(2) ในเขตท้องที่จังหวัดขอนแก่น ชลบุรี เชียงใหม่ นครปฐม นครราชสีมา นครศรีธรรมราช นครสวรรค์ นนทบุรี ปทุมธานี พิษณุโลก ภูเก็ต สงขลา สมุทรปราการ สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี อุตรธานีและอุบลราชธานี เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

(3) ในท้องที่จังหวัดอื่นนอกจาก (1) และ (2) เมื่อพ้นกำหนดสามร้อยหกสิบห้าวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

3) พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2538 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

มาตรา 2 พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ให้ยกเลิกความใน (2) และ (3) ของมาตรา 2 แห่งพระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ.2537 และให้ใช้ข้อความต่อไปนี้แทน

(2) ในท้องที่จังหวัดอื่นนอกจากกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2539 เป็นต้นไป (กระทรวงมหาดไทย, ม.ป.ป.)

2.1.2 กลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจร โดยได้ทำการศึกษารวบรวมแนวความคิดจากบุคคลต่าง ๆ หามาตรการที่จะใช้เพื่อเสริมสร้าง การบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ทั้งสามารถนำมาปรับใช้กับกรณีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยขอนแก่น มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์มีความเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้เพราะประเด็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ย่อมมีความเกี่ยวข้องระหว่างผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย คือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กับเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารของมหาวิทยาลัย เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายตลอดจนการหามาตรการต่าง ๆ ที่จะใช้เพื่อก่อให้เกิดการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ดังต่อไปนี้

1) ผู้ขับขี่ (Drivers)

ผู้ขับขี่จะต้องมีการเสริมสร้างวินัยการขับรถ ส่งเสริมการเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมายโดยให้สร้างจิตสำนึก (Conscious) ความตระหนัก (Awareness) และความรู้สำนึกถึงหน้าที่พลเมือง (Civil Responsibility) ที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม และต่อตนเอง มีความซื่อสัตย์ และต้องไม่ปฏิบัติตนอยู่เหนือกฎหมาย จะต้องเสริมสร้างความเข้าใจว่ากฎหมายมีผลใช้บังคับแก่ทุกคนโดยเสมอภาค โดยไม่มีบุคคลใดอยู่เหนือกฎหมาย ไม่ว่า

นายกรัฐมนตรี หรือรัฐมนตรี ประชาชน นักเรียน นักศึกษา พ่อค้า เมื่อกระทำผิดแล้วจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย และทำอย่างไร จึงจะทำให้บุคคลนั้นไม่กระทำผิดซ้ำอีก อัตราโทษที่ดี มาตรการลงโทษที่ดี ย่อมมีผู้เกี่ยวข้อง และสัมพันธ์กับการกระทำผิดซ้ำอีกในอนาคตหรือไม่ ผู้ خبرแต่ละบุคคลต่างเป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสร้าง และคลี่คลายปัญหาที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้เป็นอย่างมาก

2) นโยบายของฝ่ายบริหาร

ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายที่ดี หรือการบริหารจัดการ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ และทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์ ประชาชนและผู้ خبرมีระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎหมาย และเคารพปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบเกี่ยวกับการจราจร หากได้ยืนยันและเห็นพ้องด้วยกันว่า การเสริมสร้างให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์ ผู้ خبرมีความตระหนักต่อหน้าที่พลเมืองดีที่จะต้องเคารพ และปฏิบัติตามกฎหมาย จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการคลี่คลายหรือลดปัญหาวิกฤตต่าง ๆ ได้ จึงเห็นว่าฝ่ายบริหาร จะต้องมียุทธศาสตร์ที่เด่นชัด แน่นนอนที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพเกิดขึ้น โดยเร็ว อันเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งมีส่วนเสริมสร้างในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ด้วยอีกทางหนึ่ง

3) การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน

เจ้าพนักงานของรัฐ เช่น ตำรวจจราจร ถือได้ว่าเป็นบุคคลที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement officers) การปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรนั้น ตำรวจจราจรต้องยึดปฏิบัติหลักที่ว่า กฎหมาย คือ กฎหมาย (Law is law) นโยบายของฝ่ายบริหารไม่ใช่กฎหมาย นโยบายบางกรณีเป็นเรื่องที่ฝ่ายบริหารเร่งให้ตำรวจรีบเร่งดำเนินการ เพื่อระงับหรือยุติไม่ให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายต่อไป ดังนั้น การปฏิบัติหน้าที่นี้ ตำรวจจราจรจึงจำต้องปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบของกฎหมายด้วยความยุติธรรม ปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ ไม่ใช่วันนี้ไม่จับ พรุ่งนี้จับ วันนี้ผิด พรุ่งนี้ไม่ผิด ทั้งนี้เพื่อให้กฎหมายเกิดความศักดิ์สิทธิ์ (The supremacy of law) และทำให้ผู้ خبرได้รู้ได้เข้าใจว่าการกระทำอย่างไรเป็นความผิด การกระทำอย่างไรไม่เป็นความผิด สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ต้องปฏิบัติหน้าที่โดยไม่เลือกปฏิบัติ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540)

2.1.3 มาตรการและวิธีการสร้างระเบียบวินัยแก่คนไทย (Discipline)

การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด สม่ำเสมอและจริงจังของเจ้าพนักงานนั้นเป็น มาตรการหนึ่งที่จะช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ นอกจากนั้นยังจะต้องมีมาตรการที่จะปลูกฝัง เสริมสร้างระเบียบวินัยแก่คนในสังคมนั้น ซึ่งสามารถที่จะปลูกฝังและเสริมสร้างระเบียบวินัย ได้ด้วยกันหลายทางและหลายฝ่ายต้องร่วมมือกัน ดังนี้

1) รัฐบาลจะต้องมีนโยบายที่ชัดเจน เห็นชอบ สนับสนุน และจริงจัง ที่จะ ดำเนินการให้เกิดผลตามนโยบายที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพราะหากรัฐบาลถือว่าเป็นเรื่องสำคัญ แล้ว รัฐบาลก็จะมอบหมายนโยบายนี้ให้หน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นหน่วยงาน ที่รับผิดชอบ และให้ความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนโครงการนี้ โดยรัฐบาลจะ ต้องมีงบประมาณมาสนับสนุนอย่างเพียงพอ

2) กระทรวงศึกษาธิการ ทบวงมหาวิทยาลัย และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะต้องมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง โดยต้องมีนโยบายปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง 5 - 10 ปี และให้ สถาบันการศึกษาภายในสังกัดเห็นความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และถือเป็นนโยบายสำคัญที่ จะต้องนำไปใช้อบรม สั่งสอน ทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติในสถาบันการศึกษาอย่างเป็น รูปธรรม และครู อาจารย์ จะต้องเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ลูกศิษย์ของตน โดยต้องได้รับความ ร่วมมือจากผู้ปกครองทางบ้านด้วย

3) หน่วยงานของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และข้าราชการ เจ้าพนักงานรัฐวิสาหกิจ จะต้องเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน และเป็นผู้นำในการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย และวินัยเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่เด็ก และเยาวชน

4) สื่อมวลชน องค์กรเอกชน (N.G.O.) จะต้องให้ความร่วมมือและทำการ รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ในทุกรูปแบบ โดยสถานีวิทยุและโทรทัศน์ของทางราชการ และ เอกชนจะต้องร่วมกัน เพื่อปลูกฝังสร้างจิตสำนึก และความตระหนักของประชาชนทุกคนให้ มีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติ ต่อส่วนรวมในการปฏิบัติหน้าที่พลเมือง (Civic Responsibility) เช่น การขอความร่วมมือจากหนังสือพิมพ์ และสื่อมวลชนทุกสาขา การ ประกวดคำขวัญ การแต่งเพลงปลุกจิตสำนึก เพื่อให้ประชาชนทุกคนได้ตระหนักถึงความ สำคัญและร่วมใจกันรณรงค์เพื่อบรรลุดามวัตถุประสงค์การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

5) ต้องมีการจัดกิจกรรมการส่งเสริมในด้าน ระเบียบวินัย ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทั้งประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันและมีทัศนคติตรงกัน เช่น การประกาศให้รางวัล การยกย่อง การให้รางวัลบุคคลดีเด่นในการรักษาวินัย เป็นต้น

6) ต้องให้สถาบันศาสนามีส่วนร่วม และสนับสนุน เช่น การให้การศึกษารอบรม การฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคคลในสถาบันศาสนา ก็จำเป็นต้องเป็นแบบอย่างที่ดี

7) ต้องปลูกฝังวัฒนธรรมไทย จารีตประเพณีของไทยที่ดีงาม และระเบียบวินัยอันเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรม เพราะคนไทยเป็นชนชาติที่มีระเบียบวินัย เพื่อให้เยาวชนเกิดความภูมิใจ ซาบซึ้ง และหยั่งในศักดิ์ศรีของคนไทย

ประการสุดท้าย ผู้ใหญ่โดยเฉพาะผู้บริหารประเทศ ข้าราชการ นักการเมือง ครูบาอาจารย์ นักบวชของศาสนาต่าง ๆ ผู้ปกครอง จะต้องเป็นแบบอย่าง ปฏิบัติดี ปฏิบัติชอบ เพื่อให้ลูกหลาน เยาวชน ลูกศิษย์ของตนยึดถือปฏิบัติต่อไป เพื่อที่จะไม่ต้องให้ เด็กนักเรียน มาสอนอย่าคำยาบ้า หรือให้เด็กมาสอนผู้ใหญ่ เพราะเป็นสิ่งที่น่าอับอาย และเป็นการสะท้อนให้เห็นความล้มเหลว และความไม่สมบูรณ์ของสังคมนั้น เชื่อมั่นว่าคนไทยเป็นคนฉลาด เรียนรู้ได้เร็วสามารถกระทำ และปฏิบัติในสิ่งที่ดีงาม หากรัฐบาลผู้บริหารประเทศ ครูอาจารย์ สื่อมวลชน ผู้ปกครอง ได้ให้ความร่วมมือร่วมกันรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ ให้การศึกษาอย่างจริงจังต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ ไม่นานเท่าใดเราก็สามารถที่จะปฏิรูปและเปลี่ยนสังคมจากรูปหนึ่งไปสู่ในอีกรูปแบบที่ดีงามเป็นระเบียบได้ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540)

2.1.4 มาตรการการลงโทษ

การลงโทษ คือ การใช้ผลกรรมหลังจากการแสดงพฤติกรรม ทำให้พฤติกรรมนั้นลดลงหรือยุติลง ซึ่งผลกรรมที่เกิดขึ้นนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นสิ่งที่ไม่พึงพอใจ หากแต่จะเป็นอะไรก็ได้ที่ตามหลังพฤติกรรมนั้นแล้วพฤติกรรมนั้นลดลง หรือยุติลง ดังนั้นความหมายของการลงโทษจึงต้องประกอบด้วย 3 เงื่อนไขดังต่อไปนี้ คือ

- 1) มีพฤติกรรมเป้าหมายเกิดขึ้น
 - 2) พฤติกรรมเป้าหมายนั้นจะต้องตามด้วยผลกรรมบางอย่าง
 - 3) โอกาสการเกิดพฤติกรรมเป้าหมายนั้นลดลง เนื่องจากผลกรรมดังกล่าวนี้
- ซึ่งการที่จะกำหนดว่าผลกรรมใดเป็นค่าลงโทษนั้นจะต้องดูที่ผลกรรมนั้นต่อพฤติกรรม

เป้าหมาย นั่นคือ ถ้าผลกรรมนั้นทำให้พฤติกรรมเป้าหมายนั้นลดลง หรือยุติลงผลกรรมนั้น
 จึงจะเรียกว่าตัวลงโทษไม่ค่อยเห็นด้วยกับวิธีการลงโทษเพื่อยุติพฤติกรรม เนื่องจากความไม่มี
 ประสิทธิภาพของการลงโทษระยะยาว ทั้งนี้เพราะการลงโทษเป็นเพียงแต่การที่ระงับความ
 พฤติกรรมเท่านั้น เมื่อใดก็ตามที่ลักษณะการคุกคามการลงโทษหายไป พฤติกรรมที่เคยถูกลง
 โทษนั้นจะกลับคืนขึ้นมาอีก ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าผลที่เกิดจากการลงโทษนั้นเป็นผลที่เกิด
 ขึ้นชั่วคราวเท่านั้นเอง (สม โภชน์ เอี่ยมสุภาษิต, 2536)

กลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับมาตรการการลงโทษนับเป็นส่วน
 สำคัญที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด
 ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขปรับปรุงมาตรการการลงโทษ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
 ดังนี้

- 1) ควรที่จะแก้ไขปรับปรุงอัตราโทษปรับขั้นต่ำ ตามพระราชบัญญัติจราจร
 ทางบก พ.ศ. 2522 ให้ชัดเจน เพื่อให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรได้ตระหนักถึงอัตราโทษที่จะ
 ได้รับ
- 2) ควรที่จะแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดย
 กำหนดอัตราโทษปรับขั้นต่ำให้สูงขึ้น เช่น อัตราโทษปรับขั้นต่ำตั้งแต่ 400-600 บาท ทั้งนี้
 เพื่อให้ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรเกิดความเกรงกลัวในการกระทำความผิดประกอบกับสภาพความ
 เจริญทางสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งกำหนดอัตราโทษปรับส่วนใหญ่กำหนด
 ตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 นับจนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลา 18 ปี ยังไม่มีการแก้ไขอัตราโทษปรับ
 เพิ่มขึ้น ทั้งที่ค่าของเงินนั้นได้เปลี่ยนแปลงไปมาก และจะต้องมีการพิจารณากำหนดอัตรา
 โทษปรับกันเป็นระยะๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และค่าของเงินที่ลดน้อยลง
- 3) การกำหนดอัตราโทษปรับที่ชัดเจนและแน่นอนจะมีผลทำให้ผู้กระทำความผิดที่
 รู้จักกับตำรวจชั้นผู้ใหญ่ หรือพนักงานสอบสวนที่มีอำนาจในการเปรียบเทียบไม่สามารถเสีย
 ค่าปรับตามดุลพินิจของพนักงานสอบสวนได้อีกต่อไป เพราะพนักงานสอบสวนไม่สามารถ
 ใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบให้เป็นคุณแก่ผู้ใดได้ ทำให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่าง
 เสมอภาค ไม่เกิดการเลือกปฏิบัติ และเป็นธรรมภายใต้หลักนิติธรรม
- 4) การลงโทษปรับแก่ผู้กระทำความผิดแต่เพียงอย่างเดียวอาจจะไม่ก่อให้เกิดผู้กระทำ
 ผิดเกิดความเกรงกลัว หรือยับยั้งในการกระทำความผิด ดังนั้นควรมานำมาตรการทางการปกครองที่
 เหมาะสม มาใช้ร่วมกับการลงโทษปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพื่อปรับ

เปลี่ยนพฤติกรรมมิให้กระทำผิดซ้ำ โดยการนำมาตรการการบันทึกคะแนน การอบรม การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ และการทดสอบผู้กระทำผิดมาบังคับใช้อย่างจริงจังโดยมีการปรับปรุงวิธีการในการเก็บข้อมูล และการตรวจสอบประวัติของผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรให้เป็นระบบ และสามารถตรวจสอบได้ โดยมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อให้สามารถตรวจสอบข้อมูลซึ่งกันและกันได้ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540)

2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

ความหมายของทัศนคติ ได้มีผู้ให้ความหมายดังนี้

ลัทธิชัย เสรีสงแสง (2535) กล่าวว่า ทัศนคติหมายถึง ความรู้สึกที่แสดงออกต่อสิ่งเร้า เช่น ชอบหรือไม่ชอบ ยอมรับ หรือไม่ยอมรับ ทัศนคติไม่ใช่พฤติกรรม แต่เป็นการเตรียมเพื่อการอย่างใดอย่างหนึ่งตามทัศนคติที่เขามีอยู่

พงษ์ศิริ สวนแก้ว (2536) กล่าวว่าทัศนคติหมายถึง ความรู้ความรู้สึก ความคิดเห็นของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่มีต่อสิ่งหนึ่งรวมทั้งท่าที และแนวทางปฏิบัติที่มีต่อสิ่งนั้น ๆ ทัศนคติแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

- 1) ทัศนคติในเชิงบวก หมายถึง การประเมินค่าของทัศนคติไปในทางที่ดี เช่น เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย พอใจ ชอบ สนับสนุน ยอมรับ
- 2) ทัศนคติเชิงลบ หมายถึง การประเมินค่าของในทางที่ไม่ดี เช่น ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ไม่เห็นด้วย ไม่พอใจ ไม่ชอบต่อต้าน ไม่ยอมรับ

นิลา มนูญปิฎ (อ้างใน สมปอง มั่นคง, 2537) กล่าวว่าทัศนคติหมายถึง ความสนใจ ความรู้สึก ท่าที ความชอบ การให้คุณค่า หรือปรับปรุงค่านิยมที่ยึดถือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายในจิตใจคน การเกิดพฤติกรรมด้านทัศนคติเป็นไปตามขั้นตอนดังนี้ คือการรับรู้ หรือการให้ความสนใจการตอบสนองด้านความเต็มใจ พอใจ และการแสดงลักษณะตามค่านิยมที่ยึดถือ

ชาย เสวิกุล (อ้างในเกษกร หาญสุรีย์, 2538) ได้ให้ความหมายของทัศนคติว่า หมายถึงความคิดที่ยอมรับหรือไม่ยอมรับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ทัศนคติมิได้เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ แต่เกิดขึ้นจากการถูกสั่งสอน หรือเรียนรู้จากประสบการณ์ จนเกิดความรู้สึกฝังใจในลักษณะการยอมรับ และไม่ยอมรับสิ่งนั้น ๆ

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (อ้างใน อังกูร จำเริญสาร, 2538) กล่าวว่าทัศนคติเป็นความคิดเห็น ซึ่งมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ เป็นส่วนที่พร้อมที่จะมีปฏิกิริยาเฉพาะอย่างต่อสถานการณ์ภายนอก ได้แยกแยะโครงสร้างของทัศนคติออกเป็นองค์ประกอบ 2 ส่วน คือ

1. องค์ประกอบด้านพุทธิปัญญาเป็นส่วนประกอบด้านความรู้ความเข้าใจ ความคิดซึ่งอาจจะอยู่ในรูปใดรูปหนึ่งแตกต่างกัน เช่น เมื่อนึกถึงรถยนต์อาจจะนึกถึงรถยนต์ฮอว์ฟอร์ด หรือยี่ห้ออื่น ๆ การที่จะอธิบายถึงรถนั้น จะต้องมีความเข้าใจก่อนว่ารถยนต์มีความหมายต่อผู้พูดอย่างไร หรือมีความคิดความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์เป็นอย่างไรนั่นเอง

2. องค์ประกอบทางด้านการปฏิบัติเป็นส่วนประกอบของบุคคลที่มีแนวโน้มที่จะประพฤติหรือปฏิบัติตอบสนองต่อสิ่งเร้าในทิศทางที่จะสนับสนุนหรือคัดค้านขึ้นอยู่กับความคิดหรือความรู้สึกของบุคคลที่ได้มาจากการประเมินผล

ไทรแอนดิส (อ้างใน ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539) กล่าวว่า ทัศนคติ เป็นความคิดอย่างหนึ่งซึ่งมีอารมณ์เป็นตัวนำ ทำให้บังเกิดจิตใจโน้มเอียง ก่อให้เกิดการกระทำแบบหนึ่งต่อสถานการณ์ทางสังคมเฉพาะอย่างหนึ่ง

อุทัย หิรัญโต (อ้างใน ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539) ให้ความหมายไว้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ภาวะจิตใจและอารมณ์ซึ่งพร้อมที่จะมีปฏิกิริยาต่อสถานการณ์ต่อบุคคลหรือสิ่งหนึ่งสิ่งใด โดยคล้อยไปตามความเคยชินที่ตนได้รับการอบรมมาก่อนทัศนคติไม่ได้เกิดขึ้นเอง ตามธรรมชาติ แต่เกิดขึ้นในจิตใจของคนหลังจากที่ถูกสั่งสอนให้ชอบ หรือไม่ชอบ ยอมรับ หรือไม่ยอมรับในสิ่งใดสิ่งหนึ่งเป็นเวลานานพอสมควร หรือบุคคลนั้นได้รับประสบการณ์ด้วยตนเอง

นิพนธ์ กันทรเสวี (อ้างในสมเกียรติ เกิดจรงค์, 2540) ให้ความหมายว่า ทัศนคติ เป็นสิ่งที่ชี้นำการแสดงออกของบุคคลที่จะกระทำต่อสิ่งของ บุคคล หรือสถานการณ์ ทัศนคติจึงมีความสำคัญ ในการมีปฏิกิริยา ได้ตอบสนองต่องาน ๆ ดังกล่าว หากบุคคลจะกระทำหรือแสดงออกอะไรสักอย่างหนึ่งออกมาต่อสิ่งใด ๆ เขาย่อมกระทำไปตามทัศนคติที่เขาถือต่องานนั้น ๆ ทัศนคติของบุคคลจึงมีอิทธิพลในการแสดงพฤติกรรมของบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัมพันธภาพทางสังคม

กล่าวโดยสรุป ทัศนคติ หมายถึง ผลรวมของสภาพแห่งความพร้อมทางด้านจิตใจของบุคคลที่เกี่ยวพันกับความคิด ความเข้าใจ ซึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้และประสบการณ์ที่มีแนวโน้มจะตอบสนองต่อสิ่งเร้าหรือสถานการณ์ในลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งนั้น

2.1.6 แนวคิดเกี่ยวกับการปรับพฤติกรรม

1) ความหมายของการปรับพฤติกรรม

การปรับพฤติกรรม เป็นการนำเอาหลักการแห่งพฤติกรรมมาประยุกต์ใช้เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของมนุษย์ อย่างเป็นระบบ เป็นหลักการที่ครอบคลุม ทั้งแนวคิดของทฤษฎีการเรียนรู้ การวางเงื่อนไข และแนวคิดทางจิตวิทยาต่าง ๆ ที่ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของมนุษย์เข้ามาประยุกต์ใช้ได้

2) ลักษณะของการปรับพฤติกรรม

(1) มุ่งที่พฤติกรรมโดยตรง โดยที่พฤติกรรมนั้นจะต้องสังเกตเห็นได้ และวัดได้ตรงกัน ซึ่งพฤติกรรมในที่นี้หมายถึง สิ่งที่บุคคลกระทำ แสดงออก ตอบสนอง หรือโต้ตอบต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่งที่สามารถสังเกตเห็นได้ ได้ยินได้ นับได้ อีกทั้งวัดได้ตรงกันด้วยเครื่องมือที่เป็นวัตถุวิสัยไม่ว่าการแสดงออก หรือการตอบสนองนั้นเป็นภายในหรือภายนอกก็ตาม เช่น การร้องไห้ การเดิน การคิด การเดินของชีพจร การอ่านหนังสือ เป็นต้น

(2) ไม่ใช่คำที่เป็นการตีตรา เช่น คำว่า ก้าวร้าว ฉลาด ใจเกรง ขี้เกียจ เก่ง เป็นต้น เพราะคำตีตราเหล่านี้มักจะเป็นคำที่มีความหมายกว้าง ๆ ที่รวมพฤติกรรมหลายๆ ลักษณะเข้าด้วยกัน จึงทำให้ไม่ชัดเจนยากแก่การสังเกตให้ตรงกัน เนื่องจากต่างคนต่างรับรู้คำตีตรานี้ต่างกัน และยากแก่การจัดโปรแกรมการปรับพฤติกรรมให้บรรลุเป้าหมายได้ นอกจากนี้บุคคลที่ถูกตีตราอาจจะพยายามทำตนให้มีลักษณะเหมือนกับที่ถูกตีตราด้วย เช่น ถ้าตีตราเด็กว่าขี้เกียจ เด็กอาจจะแสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ที่แสดงให้เห็นว่าขี้เกียจจริงการตีตรายังทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเกิดความอับอายได้ ถ้าการตีตรานั้นเป็นการตีตราในลักษณะที่ไม่เหมาะสม เช่น ตีตราเด็กว่าเป็นคนเห็นแก่ตัว ซึ่งถ้าผู้ปกครองรู้เข้าก็อาจจะเกิดความอับอายได้ เป็นต้น

(3) พฤติกรรมไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมที่ปกติหรือไม่ปกติก็ตามย่อมเกิดจากการเรียนรู้ในอดีตทั้งสิ้น ดังนั้นจึงสามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยใช้กระบวนการเรียนรู้

(4) การปรับพฤติกรรมจะเน้นที่สภาพและเวลาในปัจจุบันเท่านั้น แม้ว่า การเรียนรู้จะเกิดขึ้นในอดีตก็ตาม แต่เงื่อนไขสิ่งเร้าและผลกระทบในสภาพปัจจุบันเป็นตัว กำหนดว่าพฤติกรรมที่เรียนรู้ในอดีตนั้น จะมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นบ่อยครั้งหรือลดลง ดังนั้น ถ้าสามารถวิเคราะห์ได้ว่าสิ่งเร้า และผลกระทบใดที่ทำให้พฤติกรรมเหล่านั้นเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

หรือลดลงในสภาพปัจจุบันก็จะสามารถทำให้สามารถปรับสิ่งเร้า และผลกระทบนั้นได้เหมาะสมยิ่งขึ้น เพื่อที่จะทำให้พฤติกรรมดังกล่าวนั้นเปลี่ยนแปลงไปตามเป้าหมายที่ต้องการ

(5) การปรับพฤติกรรมนั้น จะเน้นที่วิธีการทางบวกมากกว่าที่จะใช้วิธีการลงโทษในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคล เนื่องจากเป้าหมายของการปรับพฤติกรรมนั้นจะเน้นที่การเพิ่มพฤติกรรมที่พึงประสงค์ จึงจำเป็นที่จะต้องใช้วิธีการทางบวกเพื่อสนับสนุนให้บุคคลแสดงพฤติกรรมที่พึงประสงค์เพิ่มมากขึ้น วิธีการทางบวกเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งก่อให้เกิดปัญหาทางอารมณ์น้อยกว่าการใช้วิธีการลงโทษอีกด้วย นอกจากนี้ การลงโทษยังเป็นวิธีการที่ไม่มีประสิทธิภาพเลย ในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลให้ไปในทิศทางที่พึงประสงค์ เนื่องจากการลงโทษเป็นวิธีการที่ใช้เพื่อการระงับพฤติกรรมเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามมิได้หมายความว่า การลงโทษไม่ควรจะใช้เลยการลงโทษควรจะใช้อย่างยิ่งในกรณีที่บุคคลมีพฤติกรรมที่มีความรุนแรง ตลอดจนพฤติกรรมนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตได้ อีกทั้งถ้าพบได้ว่า จะไม่มีโอกาสที่จะพัฒนาพฤติกรรมที่พึงประสงค์ให้แก่บุคคลเลย ถ้าไม่ลดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ของบุคคลนั้นเสียก่อน นอกจากนี้การลงโทษยังสามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ในแง่ที่ว่าหยุดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ชั่วขณะหนึ่งเพื่อที่จะได้มีเวลาพอที่จะเสริมสร้างพฤติกรรมใหม่ที่พึงประสงค์ได้

(6) วิธีการปรับพฤติกรรมนั้นสามารถใช้ได้อย่างเหมาะสมตามลักษณะปัญหาของแต่ละบุคคล เนื่องจากมีความเชื่อว่าบุคคลแต่ละคนนั้นมีความแตกต่างกัน การลงโทษ วิธีหนึ่งอาจจะใช้ได้ผลกับคน ๆ หนึ่งแต่อาจจะใช้ไม่ได้ผลกับอีกหลาย ๆ คนได้เช่นเดียวกัน ตัวเสริมแรงตัวหนึ่งอาจจะมีประสิทธิภาพสูงมากเมื่อใช้กับคนบางคน แต่อาจจะไม่มีประสิทธิภาพเลยถ้าใช้กับคนอีกกลุ่มหนึ่ง ดังนั้น ในการดำเนินการปรับพฤติกรรม จึงต้องคำนึงถึงความแตกต่างระหว่างบุคคลด้วย

(7) วิธีการปรับพฤติกรรม เป็นวิธีการที่ได้รับการพิสูจน์มาแล้วว่ามีประสิทธิภาพและได้ผล โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์

3) ความเข้าใจผิดบางประการที่เกี่ยวกับการปรับพฤติกรรม

การปรับพฤติกรรมแม้ว่าจะจะเป็นวิธีการที่ได้รับการพิสูจน์มาแล้วจากการวิจัยว่าเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ต้องการ แต่ทว่าการนำไปประยุกต์ใช้ในสภาพทั่วไปนั้นยังอยู่ในวงที่จำกัดมาก เนื่องจากว่ายังมีข้อเข้าใจผิดอยู่มากเกี่ยวกับการปรับพฤติกรรม และบางครั้งผู้นำการปรับพฤติกรรมไปใช้

ก็ใช้ในทางที่ผิด จึงทำให้บุคคลทั่วไปรับรู้เกี่ยวกับการปรับพฤติกรรมในแง่ที่ไม่ถูกต้อง และมีความรู้สึกที่ไม่ดีต่อการปรับพฤติกรรม เนื่องจากบุคคลยังคิดว่า วิธีการปรับพฤติกรรมนั้น จำกัดเสรีภาพส่วนบุคคลตลอดจนใช้วิธีการที่รุนแรงในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังพบว่าคนส่วนใหญ่ที่คุ้นเคยกับวิธีการปรับพฤติกรรมจะมีเจตคติที่ดีต่อการปรับพฤติกรรม (สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต, 2536)

2.1.7 แนวคิดกลวิธีส่งเสริมพฤติกรรมโดยสมัครใจ ประกอบด้วย

1. การเชื่อฟังผู้มีอำนาจ (Obedience to authority) การที่สังคมมองว่าการเชื่อฟังผู้มีอำนาจที่ถูกต้องตามครรลองนำพาความสงบสุขมาให้ พวกเขาจึงมักทำตามสิ่งที่ผู้มีอำนาจต้องการ ผู้มีอำนาจที่นี้อาจเป็นพหูสูตร ผู้นำทางความคิด หรือผู้ทรงอิทธิพลในประเทศเผด็จการข้าราชการและประชาชนมักปฏิบัติตามผู้นำประเทศ

2. เข้าเมืองตาหลิ่ว หลิ่วตาตาม (Social proof) คนทั่วไปมักแสดงพฤติกรรมตามอย่างกระแสใหญ่ของสังคม หรือหมู่คณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์กำกวม เช่น การแข่งลงไหล่ทางเวลารถติดมาก ๆ คิมบี้ จะฝ่าไฟแดงที่ติดอยู่นานตั้งครึ่งชั่วโมงคิมบี้ หรือเป็นการตามอย่างคนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับตนเอง เช่น เมื่อเห็นรถคันอื่นๆ ที่คล้ายรถของตนเองเปิดไฟในยามโพล้เพล้ เราก็มีแนวโน้มที่จะเปิดตามบ้าง แต่เราก็จะไม่ขับรดสวนกระแสนจราจรแม้จะเห็นรถตำรวจกระทำเช่นนั้น เพราะรถเราไม่เหมือนรถตำรวจ

3. พุด คิด ทำต้องจองกัน (Commitment and consistency) คนทั่วไปมีแนวโน้มที่จะกระทำพุด เชื้อ หรือมีทัศนคติไปในทิศทางเดียวกัน เช่น เชื่อว่าการสูบบุหรี่ไม่ดี ก็มักคิดสติกเกอร์เขตปลอดบุหรี่ไว้ที่บ้าน พุดสนับสนุนการไม่สูบบุหรี่และตัวเองไม่สูบบุหรี่ เพราะสังคมคัดค้านคนประเภท “มือถือสาก ปากถือศีล” กลวิธีนี้ถูกนำไปใช้ในการณรงค์ด้านการประหยัดไฟฟ้า ประหยัดพลังงาน การที่สังคมกว้างแสดงสัญลักษณ์อย่างหนึ่งอย่างใดออกมาอย่างเป็นเอกภาพจะมีผลให้สมาชิกทำตาม การทำให้สังคมแสดงสัญลักษณ์หรือสัญลักษณ์จึงเป็นความท้าทาย

4. กรวณียกโทษให้แล้วทีหลังอย่าทำ (Reciprocity) เมื่อใครคนใดคนหนึ่งได้รับประโยชน์จากผู้อื่น เขามีแนวโน้มที่จะตอบแทนในภายหลัง นั่นคือ วัฒนธรรมแลกเปลี่ยนประโยชน์ซึ่งกันและกัน ในเรื่องจราจรเมื่อตำรวจพบผู้กระทำผิดกฎในสถานเบา แทนที่จะลงโทษอาจยกโทษแต่มีการตักเตือนหรือให้ผู้กระทำผิดตกลงให้คำมั่นสัญญาว่าจะไม่กระทำผิดซ้ำอีก มีข้อสังเกตว่าวิธีการเช่นนี้มักได้ผลในกลุ่มเยาวชน

5. **ลัทธิเอาอย่าง (Liking)** คนเรามักชอบเลียนแบบพฤติกรรมของคนที่เราชื่นชม ดังนั้นโฆษณาทางธุรกิจจึงมักใช้ดารารหรือบุคคลที่สังคมนิยมชมชอบมาเป็นตัวแบบในการเสนอขายสินค้าลักษณะของบุคคลที่ควรเป็นแม่แบบอาจมีดังนี้

- A. รูปร่างหน้าตาดึงดูดใจ (physical attractiveness)
- B. บุคลิกคล้ายคลึงกับกลุ่มเป้าหมาย (similarity)
- C. มีผลงานที่เป็นที่ชื่นชม (association)
- D. เป็นที่คุ้นเคย (familiarity)
- E. ได้รับการยกย่องในด้านความดี (praise)

6. **ของดีหายาก (Scarcity)** เพชรที่มีค่าสูงเนื่องจากเป็นอัญมณีที่หาได้ยากยิ่งคนใดถ้าใบอนุญาตขับขีมีฐานะคล้ายคลึงกัน ผู้ครอบครองก็จะรู้สึกถึงคุณค่าของมันนั่นนั้น การขงนส่งอาจจำแนกประเภทใบขับขีเป็นประเภทหัดใหม่ต้องต่ออายุบ่อย ๆ ประเภทมีประสบการณ์ 5 ปี ต่ออายุสักที และประเภทชำนาญการ 10 ปี ค่อยต่ออายุโดยจำแนกสวนทางกับความถี่ในการประพฤติดึกฎหมาย

7. **การใช้กลยุทธ์ทางการตลาดและการโฆษณา** เพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมการใช้ถนนที่พึงประสงค์ โดยมุ่งสร้างแม่แบบที่นำไปสู่ค่านิยมของสังคม (Social norm) กลยุทธ์นี้ใช้ได้ผลมาแล้วในการรณรงค์เพื่อการไม่สูบบุหรี่ และการขับขีโดยไม่ดื่มสุรา

8. **กลไกทางการเงิน** เช่น ใช้เงินอุดหนุนหรือลดภาษี ผลิตภัณฑ์เพื่อความปลอดภัย ทำให้ราคาถูกลง ซื้อหาได้ง่าย

9. **ต่อต้านกลไกหรือโครงสร้าง** ที่ส่งเสริมพฤติกรรมการใช้ถนนไม่พึงประสงค์ เช่น ค่อด่าน บริษัทรูทที่พยายามชักนำให้คนสูบบุหรี่

10. **สร้างต้นทุนทางสังคมให้แก่ผู้เสี่ยงต่อการทำผิด** Hingson & Howland พบว่าคนที่ถูกญาติมิตรขอร้องไม่ให้ขับรถหลังจากดื่มแอลกอฮอล์มากเกินไป มีโอกาสที่จะไม่ขับรถหลังดื่มมากขึ้น 10 เท่าในภายหลัง เช่นเดียวกันคนที่ถูกจับ เพราะขับรถหลังดื่มสุราแล้วญาติมิตรรู้เข้ามีโอกาที่จะผิดอีกน้อยลง ทั้งหมดนี้เป็นผลของความละเอียดต่อพฤติกรรมที่สังคมไม่ยอมรับ ความละเอียด การเลืหน้า คือต้นทุนทางสังคมที่ผู้กระทำผิดต้องแบกรับ ถ้าเขาประเมินว่าไม่คุ้ม เขาก็จะยอมหลีกเลี่ยงพฤติกรรมไม่พึงประสงค์นั้น ๆ ดังนั้นต้องสร้างกระแสสังคมที่รุนแรงพอที่จะช่วยให้แต่ละบุคคลมองเห็นต้นทุนทางสังคมได้ชัดเจนและมีน้ำหนักมากพอ ที่จังหวัดนครปฐม เจ้าอาวาสวัดท่าตะโกเป็นผู้สร้างกระแสนี้ โดยการ



2.1.8 แนวคิดในการแก้ไขปัญหาการจราจร

(1) Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) หมายถึง การจัดระบบการจราจร ภายในมหาวิทยาลัยขอนแก่นจะต้องมีสภาพถนนที่ดี ไม่หักโค้ง เป็นหลุม เป็นบ่อ มีเครื่องหมายการจราจรที่ชัดเจน มีระบบสัญญาณไฟจราจรที่เห็นได้ชัดในระยะไกล เป็นไปตามหลักของความปลอดภัย

(2) Education (การศึกษา) หมายถึงการให้ความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องของกฎหมาย จราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และการใช้หมวกนิรภัยตลอดจนการ เสริมสร้างความตระหนักปลูกจิตสำนึกของนักศึกษาในการป้องกัน และลดความสูญเสียอัน เกิดจากอุบัติเหตุ ในกรณีขับขีรถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยขอนแก่น

(3) Enforcement (การบังคับใช้กฎหมาย) หมายถึง การควบคุมการปฏิบัติให้นักศึกษาที่ขับขีรถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ตลอดจนปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย ให้มีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล ทำให้บรรลุดูตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของฝ่ายบริหารของมหาวิทยาลัยนั่นเอง ซึ่งก็ได้แก่ การกำกับดูแลให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติ หรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายบังคับใช้กฎหมายได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างกวดขัน เข้มแข็ง อย่างจริงจัง ต่อเนื่อง และสม่ำเสมอ เท่าที่กฎหมาย หรือกฎระเบียบข้อบังคับยังไม่ได้ถูกยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ดังตัวอย่างในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งยึดหลักว่า “กฎหมายคือกฎหมาย” (Law is Law) และความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายบ้านเมือง (The Supremacy of the law of the Land)

2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีการจูงใจ

Abraham H. Maslow (อ้างใน พินิจ รุ่งแจ้ง, 2538) ได้นำแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีการจูงใจ (Theory of Human Motivation) หรือบางครั้งจะเรียกว่า ทฤษฎีลำดับความต้องการ (Hierarchy of Needs) หรือเรียกง่าย ๆ อีกครั้งว่า ทฤษฎีความต้องการของมนุษย์ขึ้นมาแจกแจง โดย Maslow ได้คิดค้นบนสมมุติฐานอันมีสาระสำคัญคือ

1. มนุษย์มีความต้องการ และความต้องการนั้นจะมีอยู่เสมอไม่สิ้นสุด เพียงแต่จะเป็นอะไรขึ้นอยู่กับว่าเรามีสิ่งนั้นแล้วหรือไม่ และเมื่อความต้องการใดได้รับการตอบสนองแล้ว ก็จะมีความต้องการในสิ่งอื่นเข้ามาแทนที่
2. ความต้องการใดที่ได้รับการตอบสนองแล้ว จะไม่เป็นสิ่งจูงใจอีกต่อไป ความต้องการที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองเท่านั้นที่เป็นสิ่งจูงใจของพฤติกรรม
3. ความต้องการของมนุษย์จะซ้ำซ้อนกัน บางทีความต้องการหนึ่งได้รับการตอบสนองยังไม่สิ้นสุด ก็เกิดความต้องการด้านอื่นขึ้นมาอีก
4. ความต้องการของมนุษย์ มีลักษณะเป็นลำดับขั้นตามความสำคัญ กล่าวคือ เมื่อความต้องการในระดับต่ำได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการระดับสูงก็จะเรียกร้องให้มีการตอบสนองตามมา และแบ่งออกเป็น 5 ขั้นตอน ดังนี้

(1) ความต้องการด้านร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการเบื้องต้นเพื่อการอยู่รอด เช่น ความต้องการในเรื่องอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย เป็นต้น ความต้องการทางร่างกายจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของคนที่ต่อเมื่อความต้องการทั้งหมดยังไม่ได้รับการตอบสนอง

(2) ความต้องการทางด้านความปลอดภัย (Security Needs) เป็นความต้องการที่จะได้รับความปลอดภัยจากอันตรายต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นกับร่างกาย

(3) ความต้องการทางด้านสังคม (Social Needs) เมื่อความต้องการทางร่างกายและด้านความปลอดภัยได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการด้านสังคมจะเป็นสิ่งจูงใจที่สำคัญต่อพฤติกรรมเช่น เกี่ยวกับการอยู่ร่วมกันการได้รับการยอมรับจากบุคคลอื่น

(4) ความต้องการที่จะได้รับการยกย่องจากสังคม (Esteem Needs) นับเป็นอีกระดับหนึ่งความต้องการหนึ่งของมนุษย์ที่ประสงค์จะได้รับความสำเร็จ ความรู้ ความสามารถ ความเป็นอิสระ รวมทั้งต้องการมีฐานะเด่นจนเป็นที่ยอมรับนับถือของคนทั้งหลาย

(5) ความต้องการที่จะได้รับความสำเร็จตามความนึกคิดใฝ่ฝัน (Self Actualization) จุดนี้นับเป็นความต้องการระดับสูงสุด ซึ่งแต่ละคนจะมีไม่เท่าเทียมกัน ขึ้นอยู่กับความสำเร็จที่ได้รับในลำดับขั้นต้น ๆ ที่ผ่านมา

ดังนั้นจึงนำเอาทฤษฎีนี้มาปรับใช้เพื่อให้เข้าใจถึงการแสดงพฤติกรรม และความต้องการของนักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่น เกี่ยวกับเรื่องของความปลอดภัยในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์

2.3 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิจิตร บุญยะโหตระ (2535) ได้ศึกษาจากสถิติที่รวบรวมทั้งประเทศกำลังพัฒนาและประเทศพัฒนา พบว่า อุบัติเหตุบนท้องถนนเกิดขึ้นกับกลุ่มคนอายุในวัยรุ่นและเยาวชน (15-24 ปี) เกือบร้อยละ 50 ซึ่งพิจารณาจากกลุ่มเด็กวัยรุ่น และกลุ่มวัยรุ่นหนุ่มสาวที่เป็นอัตราเสี่ยงสูง เช่น ชอบขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงและขาดโชน นอกจากนี้ยังพบว่าเพศนั้นในประเทศพัฒนา ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในผู้ชายมากกว่าผู้หญิงประมาณ 2-5 เท่า

สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความตั้งใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยโดยทำการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มาชำระเครื่องหมายเสียภาษีประจำปี พ.ศ.2534 ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดพิษณุโลก จำนวน 400 คน ระหว่างวันที่ 3-17 พฤษภาคม 2534 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับสูง และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ทักษะคิดต่อการสวมหมวกนิรภัยประสบการณ์การสวมหมวกนิรภัย บรรทัดฐานของกลุ่มอ้างอิงในทางสนับสนุนต่อการสวมหมวกนิรภัย ความเชื่ออำนาจภายในภายนอก จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย สถานภาพ

สมรส ระยะทางที่ขับขี่ ซึ่งมีต้นทุนที่ใช้ในการป้องกันการสูญเสียชีวิต 1 คนเท่ากับ 35,909.66 บาท

โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น (2536) ได้จัดทำโครงการรณรงค์สวมหมวกกันน็อก 100% ระหว่าง 1 มีนาคม 2535 - 30 กันยายน 2536 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะรณรงค์ให้เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่นทุกคนที่ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ในอันที่จะป้องกันความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่ประชาชนในจังหวัดขอนแก่น ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ปรากฏว่า จากการสอบถามได้สำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ถึงเหตุผลที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ร้อยละ 13.5 เห็นว่าเป็นเพราะไม่มีหมวก ร้อยละ 11.1 เห็นว่าเพราะขับระยะสั้น ๆ ร้อยละ 10.9 เห็นว่ามองถนนไม่ชัดเจน

สมปอง มั่นคง (2537) ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส เพื่อศึกษา ความรู้ ทักษะ การปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงต่ออันตรายของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษา พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีความรู้ในระดับปานกลาง และมีทักษะอยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่การปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง

วิรัตน์ พาณิชย์พงษ์ และคณะ (2538) ได้ศึกษาวิจัยในเรื่องผลของกฎหมายหมวกนิรภัยต่อการลดอัตราการตายในอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยทำการศึกษาเปรียบเทียบสถิติผู้ได้รับบาดเจ็บ ทั้งผู้ตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ซึ่งครอบคลุมทั้งผู้ขับขี่ ผู้ซ้อนท้าย และคนเดินเท้าในระยะเวลา 4 ปี โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วงระยะเวลา กล่าวคือ ในช่วง 2 ปีแรกเริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2534 ถึง 31 ธันวาคม 2535 ซึ่งเป็นระยะเวลาก่อนกฎหมายสวมหมวกนิรภัยมีผลบังคับใช้ และช่วง 2 ปีหลัง เริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2536 ถึง 31 ธันวาคม 2536 ถึง 1 ธันวาคม 2537 ซึ่งเป็นระยะเวลาหลังกฎหมายบังคับใช้ และนอกจากนี้ยังศึกษาถึงสาเหตุของการตายโดยการชันสูตรศพผู้ที่ถึงแก่กรรมจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทุกรายที่ภาควิชานิติเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า ผู้ป่วยจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่มารับการรักษาที่โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี กล่าวคือ ผู้ป่วยมีจำนวนเพียง 3,253 ราย ในปี 2535 ก่อนการบังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัยเป็น 4,035 ราย ในปี 2537 ภายหลังการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งสรุปใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัยจะไม่มีผลต่อการลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แต่

สามารถลดการสูญเสียชีวิตของผู้บาดเจ็บลดลงได้ถึงร้อยละ 27 เมื่อจำแนกสถานะของผู้บาดเจ็บ พบว่า ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 71-73 ผู้ซ้อนท้ายหรือผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ร้อยละ 14-16 และคนเดินเท้าร้อยละ 12-15 และผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่อยู่ในช่วงวัยรุ่นและวัยทำงานรวมถึงร้อยละ 75 ของ ผู้บาดเจ็บทั้งหมด และร้อยละ 80 ของผู้ได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศชาย ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นผู้ป่วยนอก ซึ่งได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยโดยไม่พบว่า กระดูกหักหรือบาดเจ็บภายใน และอีกส่วนพบเพียงกระดูกแขนหรือขาหักรักษาโดยการใส่เฝือก แต่ผู้บาดเจ็บอีกจำนวนหนึ่งจำเป็นต้องรับไว้เป็นผู้ป่วยใน เนื่องจากได้รับบาดเจ็บศีรษะหรือบาดเจ็บของอวัยวะภายในที่สำคัญ ดังนั้นสัดส่วนของผู้ป่วยนอกต่อผู้ป่วยใน คิดเป็นอัตรา 3.5:1

รัชช เสถียรนาม และคณะ (2539) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อประชาชนที่ยินยอมและไม่ยินยอมสวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลเมือง จังหวัด กาฬสินธุ์ ขอนแก่น หนองคาย หนองบัวลำภู อุรธานี พบว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยให้เหตุผลว่า สวมหมวกนิรภัยแล้วปลอดภัยดีป้องกันอุบัติเหตุศีรษะกระแทกพื้น ลดความรุนแรงได้เป็นจำนวนมากที่สุด รองลงมาคือ เหตุผลเพราะกลัวตำรวจจับ ส่วนผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอ้างว่ารู้สึกรำคาญ และหนักศีรษะไม่สะดวกในการขับขี่ (ไม่ได้ยิน มองไม่ชัด) ส่วนข้อเสนอแนะเห็นควรมีการปรับปรุงแก้ไขในการใช้มาตรการในการกระตุ้นให้ประชาชนมีจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัย

ประเสริฐ เก็มประโคน (2539) ได้ทำการวิจัย เรื่อง ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยศึกษาเฉพาะกรณีเขตการสาธารณสุขที่ 5 เพื่อศึกษาความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย รวมถึงการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยในระดับที่ต้องปรับปรุงแก้ไข แสดงว่า การณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชนยังไม่เพียงพอ และพบว่าแหล่งข่าวสารที่สำคัญ คือ โทรทัศน์ และนักเรียน นักศึกษามีความพร้อมในการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางไกล ๆ และใช้ความเร็วที่ไม่คิดว่า จะเกิดอุบัติเหตุในขณะที่หมวกนิรภัยก็มีราคาสูง เจ้าหน้าที่ไม่กวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนและทำ ความผิด

มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2539) ได้ทำการค้นหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการไม่สวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาแพทยศาสตร์ ชั้นปีที่ 5 ที่อาศัยอยู่ในหอพักของมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการไม่สวมหมวกได้แก่ปัจจัยด้านสภาพการจราจร ระยะทางใกล้ กฎหมาย และข้อบังคับ ความรู้เรื่องประโยชน์ของหมวกนิรภัย และทัศนวิสัยที่ถูกรบกวน โดยได้เสนอแนวทางแก้ปัญหาให้มีการปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ การณรงค์อย่างต่อเนื่อง การตรวจจับอย่างจริงจัง การมีอาสาสมัครนักศึกษาดูแลในแต่ละคณะและการหาที่จัดเก็บหมวกนิรภัย

จากการศึกษาของ ทวีศักดิ์ อัครางกูณ และสุนทร ชำนาญ (อ้างใน สิทธิเดช อุจจเสน, 2540) ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะของชนบท โดยได้ศึกษาสาเหตุของอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนในชนบท ซึ่งมีขอบเขต 7 จังหวัด คือ กาฬสินธุ์ ขอนแก่น ชัยภูมิ นครราชสีมา มหาสารคาม ร้อยเอ็ด และเลย จากการศึกษาวิจัยได้ให้ข้อสรุปว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับคนทั้งสี่ ดังนั้น การที่จะลดอุบัติเหตุการจราจร จะต้องกระทำที่คน นั่นคือ ต้องพยายามให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจ และมีความเชื่อถือศรัทธา ยินยอมปฏิบัติตามหลักความปลอดภัยด้วยความเต็มใจ หลีกเลี่ยงอันตรายและประหลาดใจ ๆ ที่มีความเสี่ยง สร้างค่านิยมที่ถูกต้อง เพื่อให้เกิดจิตสำนึกสร้างสรรคความปลอดภัย และปลูกฝังความเชื่อว่า ป้องกันดีกว่าแก้ไข สำหรับความบกพร่องของยานพาหนะ และสภาพถนน ก็ควรที่จะได้รับการพิจารณาไปพร้อมกันด้วย จึงจะสามารถลดอุบัติเหตุการจราจรลงได้

จากการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา นั้น ผู้วิจัยมีความคิดว่าสาเหตุที่ทำให้นักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีสาเหตุจากปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ ประการที่หนึ่ง เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประการที่สอง เกิดจากเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ประการที่สาม เกิดจากสภาพปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ ซึ่งถ้าหากผู้บริหารของมหาวิทยาลัยขอนแก่น มีความตั้งใจ มีนโยบายที่ชัดเจน และปฏิบัติอย่างจริงจังต่อเนื่อง ในการที่จะดำเนินการเข้มงวดตามกฎหมาย ตลอดจนการให้ความรู้ความเข้าใจแก่นักศึกษา จนทำให้ทุกคนยอมรับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัย เมื่อนั้นก็จะประสบความสำเร็จได้

2.4 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษารายงานการวิจัยที่ผ่านมา และจากการที่ผู้ศึกษาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้รับผิดชอบโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจอำเภอเมืองขอนแก่น ซึ่งเดิมก่อนที่กฎหมายหมวดนิรภัยจะมีผลบังคับใช้ในจังหวัดขอนแก่น ปรากฏว่า มีผู้สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ประมาณร้อยละ 5 แต่หลังจากที่มีกฎหมายบังคับใช้แล้ว ทางสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองขอนแก่นได้ร่วมกับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดขอนแก่น ได้จัดโครงการณรงค์ และประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนทุกหมู่เหล่าได้ทราบถึงความจำเป็นของการสวมหมวกนิรภัย และความจำเป็นของการปฏิบัติตามกฎหมาย ผลปรากฏว่ามีประชาชนให้ความร่วมมือในการสวมหมวกนิรภัยในเขตชุมชนเมืองเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งจากการสอบถามผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัย ส่วนมากที่ปฏิบัติตามก็เนื่องมาจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้บังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยอย่างจริงจังต่อเนื่องตลอดเวลา ผู้ขับขี่ไม่ได้กลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต แต่ที่ปฏิบัติตามกฎหมาย เพราะกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม และเสียค่าปรับให้กับทางราชการ

ดังนั้น การที่จะทำให้นักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่น ซึ่งส่วนมากจะมีอายุอยู่ระหว่าง 15 - 24 ปี ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มเยาวชนที่ยังมีพฤติกรรมและทัศนคติไม่ยอมรับการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยภายในมหาวิทยาลัย จะต้องดำเนินการให้นักศึกษาเห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น และที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่งก็คือ การขาดมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่องของฝ่ายบริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติของมหาวิทยาลัยในการออกกฎระเบียบ และมาตรการต่าง ๆ อย่างจริงจัง และต่อเนื่อง ตลอดจนการศึกษาหาแนวทางที่จะให้นักศึกษาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเดิม ๆ เป็นพฤติกรรมใหม่ โดยการสวมหมวกนิรภัยจนกลายเป็นความเคยชินในการปฏิบัติทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

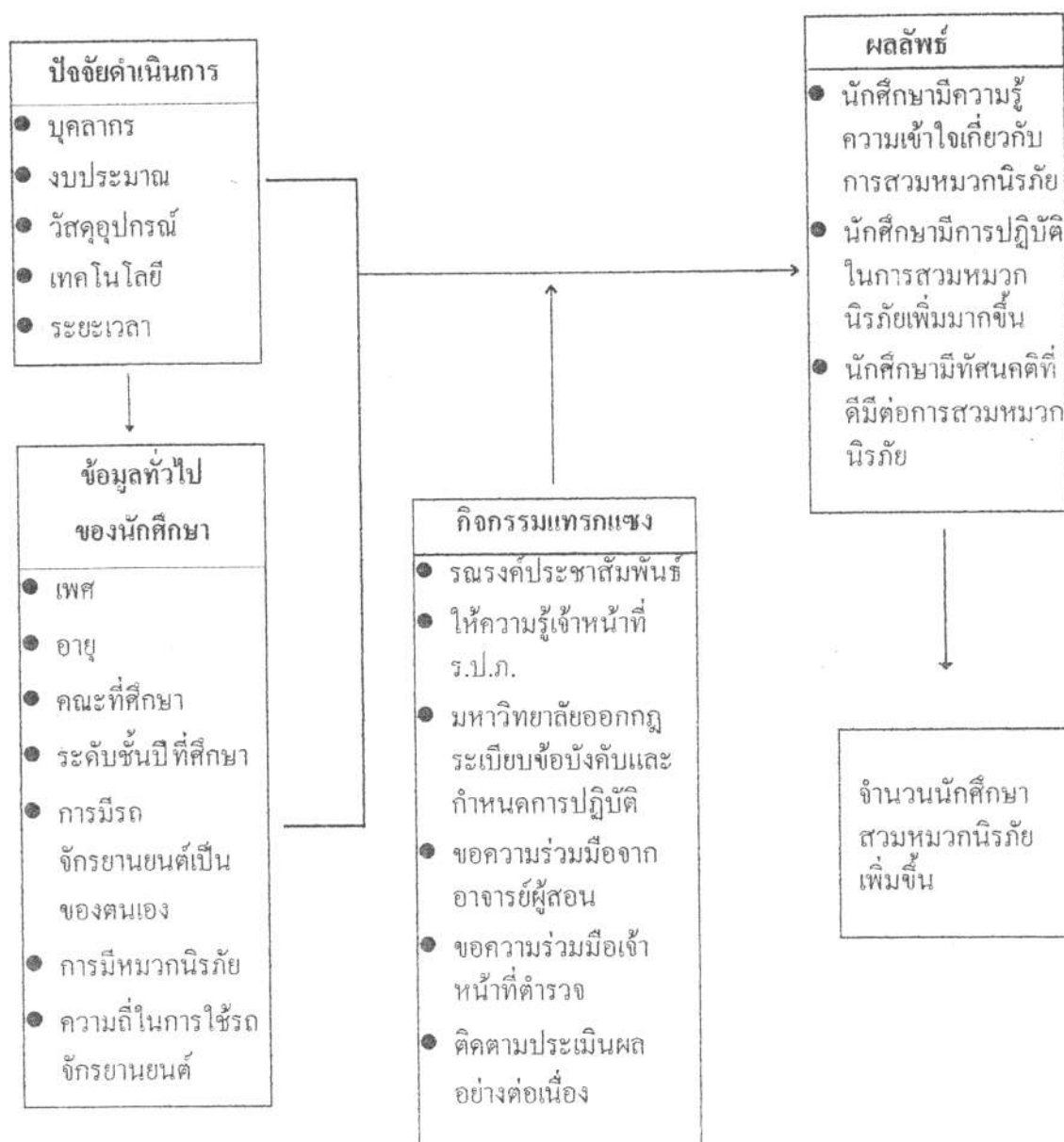
จากสาเหตุดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยมีแนวความคิดที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังต่อไปนี้

1. จัดโครงการณรงค์ให้นักศึกษาของมหาวิทยาลัยขอนแก่นสวมหมวกนิรภัย โดยเน้นในเรื่องของการให้ความรู้ในเรื่องประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย กฎหมายหมวดนิรภัยที่มากระทบกับตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เองตลอดจนผลกระทบที่เกิดจากการได้รับบาดเจ็บ หรือพิการไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้จะต้องตกเป็นภาระของญาติ พี่น้อง และภาระของสังคม

2. จัดการให้ความรู้ในเรื่องของกฎหมายหมวกนิรภัย และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยให้แก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของมหาวิทยาลัย เพื่อที่จะได้มีความรู้ ความเข้าใจสามารถที่จะอธิบายตอบปัญหากับนักศึกษาของมหาวิทยาลัยได้

3. การให้ความรู้แก่นักศึกษา โดยการใช้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ เพื่อให้ตระหนักถึงความจำเป็นในการป้องกันตัวเองให้ปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

4. ผู้บริหารของมหาวิทยาลัยจะต้องมีนโยบายอย่างชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย โดยมีมาตรการอย่างจริงจัง ชัดเจน และปฏิบัติอย่างต่อเนื่องโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้บริหาร แต่ให้เห็นแก่ประโยชน์ต่อส่วนรวม โดยการที่มหาวิทยาลัยจะต้องออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างเต็มที่ หากไม่บรรลุผลเท่าที่ควร จะต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เข้ามาช่วยดำเนินการอย่างจริงจังต่อเนื่อง เพื่อที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และทัศนคติของนักศึกษาให้กลับมาปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย ดังแผนภูมิกรอบแนวคิดในการวิจัยตามแผนภูมิที่ 2



แผนภูมิที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย