

รายงานวิจัย
การพัฒนาแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัย
ในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย
**The Model Development Of Safety Promotion
In the School Buses at Chiang Rai Province**

โดย
งามนิตย์ ราชกิจ
พงศ์พันธุ์ เชิดชู
พ.ต.ท.ภาสกร ณ พิบูล
สุริยา ทวีกุล

Mrs.Ngamnit Rachagid
Mr.Phongpan chirdchu
Passakorn napikul Pol.lt.Col.
Miss Suriya taveekul

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย
ได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข
สิงหาคม 2545

ISBN 974 - 292 - 064 - 8

ผู้ดำเนินงานวิจัย

ที่ปรึกษาโครงการ

นายแพทย์สุวัฒน์ จริยาเลิศศักดิ์
นายแพทย์สมพงษ์ บุญสืบชาติ
นายแพทย์เทพนฤมิตร เมธนาวัน
แพทย์หญิงเรณู ศรีสมิต
นายแพทย์สมศักดิ์ ศุภวิทย์กุล
นายอัมย์ไชย์ รัตนดิถก ณ ภูเก็ต
นายอรรถ ศรีสำรวล
พล.ต.ต.วุฒิ วิจิตานนท์
พ.ต.อ.รักษาดิ ราชกิจ

ผอ.สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุขภาคเหนือ
ผู้ช่วยผู้ตรวจราชการ สาธารณสุข เขต 4
นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเชียงราย
ผอ.รพ.เชียงรายประชานุเคราะห์
นายแพทย์ 9 ด้านเวชกรรมป้องกัน
อดีตขนส่งจังหวัดเชียงราย
ขนส่งจังหวัดเชียงราย
ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย
รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย

คณะผู้วิจัย

นางงามนิษฐ์ ราชกิจ

นายพงศ์พันธุ์ เชิดชู
พ.ต.ท.ภาสกร ณ พิกุล

นางสาวสุริยา ทวีกุล

นักวิชาการสุขศึกษา 8 สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดเชียงราย
อดีตหัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่งจังหวัดเชียงราย
สารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธร อ.เมือง จ.
เชียงราย
พยาบาลวิชาชีพ 8 รพ.เชียงรายประชานุเคราะห์

คณะนักวิจัยในพื้นที่

ร.ต.อ.พิทักษ์ สอนพิทักษ์

นางเรือนทอง ไหม่อารินทร์

นางนงคราญ ปราณพานิชกิจ

นายสนธิ อินทะรังษี

นายธานี ถี่ถ้วน
นายพนพร ขวัญพรหม

รองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธร อ.เมือง จ.
เชียงราย
นักวิชาการสุขศึกษา 7 สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดเชียงราย
พยาบาลวิชาชีพ 6 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
เชียงราย
เจ้าพนักงานโสตทัศนศึกษา สำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดเชียงราย
นักวิชาการสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย
นายช่างตรวจสภาพรถ สำนักงานขนส่งจังหวัด
เชียงราย

นายสุรเดช เจริญศักดิ์
นายยุทธศักดิ์ สุภักทรายุทธ
นายบรรจง ไตรสารศรี
นายสมฤทธิรงค์ สุภาวี
นายราชกิจ พรมรัตน์

นางพัชรี อุ่ทอง

นายพิเชษฐ์ ปัญโญ
นายวันชัย ไชยรัตน์
นางธัญญา รัศมีดิษฐ์

นางแมรี สัยงาม
นางคาระศ ใจหวน
นายจันดา ศรีเมือง
จ.ส.อ.ประพันธ์ แก้วมูล

นายสุทัศน์ กิจพิทักษ์

ผู้อำนวยการโรงเรียนบัณฑิตศึกษา
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2
ผู้ช่วยอาจารย์ใหญ่โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ โรงเรียนอนุบาลเชียงราย
ผู้ช่วยผู้อำนวยการ โรงเรียนบ้านสันโค้ง
เชียงรายจรูญราษฎร์

ผู้ช่วยอาจารย์ใหญ่ฝ่ายปกครอง

โรงเรียนพณิชยการเชียงราย

ผู้ช่วยผู้บริหารฝ่ายกิจการ โรงเรียนสันติวิทยา
อาจารย์ 2 ระดับ 7 โรงเรียนเมืองเชียงราย
อาจารย์ 2 ระดับ 7 โรงเรียนดำรงราษฎร์
สงเคราะห์

อาจารย์ 2 ระดับ 7 โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม

หัวหน้างานสวัสดิการ วิทยาลัยอาชีวศึกษา

ประธานชมรมรดับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย

เลขานุการ ชมรมรดับ-ส่งนักเรียน

จังหวัดเชียงราย

เหรียญกฐก ชมรมรดับ-ส่งนักเรียน

จังหวัดเชียงราย

คำนำ

อุบัติเหตุจราจรจากรถรับ-ส่งนักเรียน ถือเป็นอุบัติเหตุที่สำคัญและจำเป็นต้องมีการป้องกันไม่ให้เกิดขึ้น เนื่องจากจะส่งผลให้เด็กนักเรียนผู้โดยสารซึ่งเป็นอนาคตของชาติ มีการบาดเจ็บพิการหรือเสียชีวิตก่อนวัยอันสมควร ถือเป็นการสูญเสียที่ประมาณค่าไม่ได้

ปัจจุบันจังหวัดเชียงรายมีผู้ปกครองที่นิยมส่งบุตรหลานเข้ามาศึกษาในตัวอำเภอเมืองมากขึ้น มีจำนวนถึง 10 อำเภอ เฉลี่ยนักเรียนที่เข้ามาเรียนประมาณ 8,000 – 10,000 คนต่อวันมีจำนวนรถรับ-ส่งนักเรียน ไม่ต่ำกว่าวันละ 300 คัน การสร้างจิตสำนึกที่ดี และการสร้างเสริมความปลอดภัยในการขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน ให้แก่ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน จะช่วยป้องกันและลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียนได้

รูปแบบการสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ดำเนินการโดยการมีส่วนร่วมของบุคลากรที่เกี่ยวข้องได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สื่อมวลชน สำนักงานสาธารณสุข โรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลชุมชน และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ที่ดำเนินการร่วมกัน โดยยึดความปลอดภัยของนักเรียนผู้โดยสารเป็นสำคัญ ใช้กระบวนการ ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการ ร่วมติดตามประเมินผล แก้ปัญหาร่วมกัน มีการประสานงานกันอย่างต่อเนื่องในทุกขั้นตอน ก่อให้เกิดการสนับสนุนการดำเนินงานของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายให้มีความเข้มแข็ง มีการพัฒนาคุณภาพของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน และพัฒนาการให้บริการที่ดีขึ้น เกิดการยอมรับจากผู้ประกอบการและประชาชน พร้อมทั้งเกิดการมีส่วนร่วมโดยมีการตรวจสอบจากประชาชน สื่อมวลชนมากขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถสนับสนุนได้ตรงกับปัญหาและความต้องการของชมรมฯ ผลการดำเนินงานอาจกล่าวได้ว่าเป็นรูปแบบหนึ่งของการดำเนินงานแนวใหม่ ที่ใช้พลังการมีส่วนร่วมของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน ส่งผลให้ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนสามารถพึ่งพาตนเอง และเป็นที่ยอมรับ มีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการที่นำมาซึ่งความปลอดภัยทั้งร่างกายจิตใจ และทรัพย์สินของผู้ขับขีและของนักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งจะเป็นกำลังสำคัญของชาติต่อไปในอนาคต

คณะผู้จัดทำ

สิงหาคม 2545

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่องการพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของบุคลากรในจังหวัดเชียงรายสำเร็จลงด้วยความร่วมมือของบุคคลและหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สื่อมวลชน สำนักงานสาธารณสุข โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ โรงพยาบาลชุมชน และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ผู้วิจัยขอขอบคุณ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.) ที่ให้การสนับสนุนงบประมาณในการวิจัย ขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์นายแพทย์สุวัฒน์ จริยาเลิศศักดิ์ ผู้อำนวยการสถาบันเครือข่ายวิจัยระบบสาธารณสุขภาคเหนือ นายรุ่งฤทธิ์ มกรพงษ์ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย นายสุกิจจา กรณานนท์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย นายแพทย์สมพงษ์ บุญสืบชาติ ผู้ช่วยผู้ตรวจราชการ สาธารณสุขเขต 4 นายแพทย์เทพนฤมิตร เมธนาวิณ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเชียงราย แพทย์หญิงเรณู ศรีสมิต ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ นายแพทย์สมศักดิ์ สุภวิทย์กุล นายแพทย์ 9 ด้านเวชกรรมป้องกัน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย คุณอัมย์ไพฑูริ์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต อดีตขนส่งจังหวัดเชียงราย คุณอรรถ ศรีสำราญ ขนส่งจังหวัดเชียงราย พลตำรวจตรีวิไล วิจิตานนท์ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย และพันตำรวจเอกรักษาดิ ราชกิจ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย ที่ให้คำปรึกษาแนะนำ และสนับสนุนตลอดการทำวิจัยเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณท่านผู้อำนวยการโรงเรียน สถานศึกษา และคณะครูผู้ร่วมวิจัยทุกท่าน ของโรงเรียนนาร่องในเขตอำเภอเมือง 10 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์ โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม โรงเรียนบ้านสันโค้งเชียงราย จรูญราษฎร์ โรงเรียนพานิชยการเชียงราย โรงเรียนเมืองเชียงราย โรงเรียนอนุบาลเชียงราย โรงเรียนสันติวิทยา โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2 และโรงเรียนอาชีวศึกษา ที่ได้เอื้อเฟื้อบุคลากรและสนับสนุนการพัฒนาแบบการจัดระบบความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุแก่นักเรียนทั้งภายในและภายนอกโรงเรียน ขอขอบคุณสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย ศูนย์ปฏิบัติการจราจรสถานีตำรวจ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ตลอดจนตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจรหน้าโรงเรียนในเขตอำเภอเมืองทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการทำวิจัยเป็นอย่างดี ขอขอบคุณผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมชน และเจ้าหน้าที่ห้องฉุกเฉินทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือเก็บรวบรวมรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถรับ-ส่งนักเรียน ในเขตพื้นที่รับผิดชอบทั้ง 10 อำเภอ ขอขอบคุณชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนและผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนทุกคันที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และเข้าร่วมกิจกรรมในการศึกษาวิจัย ตลอดจนเปิดใจกว้างยอมรับการพัฒนาการให้บริการ เพื่อสร้างความปลอดภัยแก่นักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นอย่างดี

ท้ายที่สุดขอขอบคุณ ทีมวิจัยทุกท่านที่ได้ร่วมกันคิด ร่วมกันวางแผน ร่วมกันดำเนินการพัฒนา การเฝ้าระวังติดตามผล ก่อให้เกิดการพัฒนาแบบการสร้างเสริมความปลอดภัยแก่เด็กนักเรียนผู้โดยสาร และทำให้รายงานการวิจัยมีคุณภาพครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

คณะผู้วิจัย
สิงหาคม 2545

บทคัดย่อ

เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบและหาวิธีการที่เหมาะสมในการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากบุคลากรในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ หน่วยงานตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชน และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน โดยยึดความปลอดภัยของนักเรียนผู้โดยสารเป็นสำคัญ ประชากรที่ศึกษาได้แก่ ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย จำนวน 388 ราย ทำการศึกษาระหว่างเดือนมีนาคม 2544 ถึงเดือนสิงหาคม 2545 รวมเวลา 1 ปี 6 เดือน แบ่งการศึกษาเป็น 2 ระยะดังนี้ ระยะที่ 1 ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจำนวน 213 ราย เก็บข้อมูลเพื่อบอกขนาดของปัญหาโดยใช้แบบสอบถาม การจัดสนทนากลุ่มในกลุ่มหัวหน้าสาย 26 สาย และการเฝ้าระวังพฤติกรรมของบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นำข้อมูลและปัญหาที่รวบรวมได้มาจัดประชุมระดมความคิดเห็น และการวางแผนแก้ไขปัญหาระยะที่ 2 เป็นการดำเนินกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนากระบวนการปลอดภัยในการใช้รถฯ ได้แก่การจัดอบรมผู้ขับขี่รถเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับรถที่ปลอดภัย การตรวจสภาพของรถฯให้ได้มาตรฐานที่กำหนด การผลิตสื่อ การจัดระบบเฝ้าระวังพฤติกรรมการขับขี่หลังดำเนินการมาตรการ การจัดประกวดผู้ขับขี่ดีเด่นในแต่ละสาย เป็นต้น เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย แบบสอบถาม แบบสนทนากลุ่ม แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่ แบบรายงานการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในโรงเรียน สถานบริการสาธารณสุข และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 87.8 การศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 58.1 ปัจจุบันมีการสูบบุหรี่ ร้อยละ 11.7 ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 8.0 มีการตรวจสุขภาพประจำปี ร้อยละ 42.7 มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 52.1 รถที่ขับส่วนใหญ่เป็นรถตู้ ร้อยละ 90.1 เป็นรถของตนเอง ร้อยละ 93.0 รถมียาอายุการใช้งานเฉลี่ย 9 ปี มีประสบการณ์การขับรถยนต์และรถรับ-ส่งนักเรียนเฉลี่ยนาน 14.7 ปี และ 6.2 ปี ตามลำดับ จำนวนโรงเรียนที่ไปส่งนักเรียนเฉลี่ย 4.9 โรงเรียน/คัน ในรอบ 1 ปี ก่อนดำเนินการมีการเกิดอุบัติเหตุรถชนจำนวน 16 คัน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ได้มีการจัดกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหาส่วนขาดได้แก่ การจัดประชุมวิชาการแก่ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 329 ราย การตรวจสภาพรถ 257 คัน ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน 16 ข้อ ร้อยละ 39.7 รถที่ไม่ผ่านได้ปรับปรุงให้ผ่านเกณฑ์ ภายใน 1 เดือน การตรวจสุขภาพผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน พบเป็นโรคความดันโลหิตสูง 6 ราย (1.3%) ตรวจสุขภาพฟันจำนวน 219 รายเป็นโรคเหงือกอักเสบทั้งหมด (100%) ตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีนจำนวน 301 ราย พบผลบวกทันทีจำนวน 12 ราย (3.9%) ส่งตรวจยืนยันได้ผลบวก 1 ราย (0.3%) ผลการพัฒนากระบวนการสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียน โดยหน่วยงานพหุภาคีที่เกี่ยวข้องได้ทำการพัฒนาด้านกฎระเบียบจราจร พัฒนาระบบความปลอดภัยของสภาพรถและผู้ขับขี่ พัฒนาด้านสุขภาพ

ของผู้จับชีพี พัฒนาการเฝ้าระวังพฤติกรรม พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ สร้างระบบเครือข่ายการรักษาและการส่งต่อ พัฒนาระบบความปลอดภัยภายในและภายนอกสถานศึกษา พัฒนาด้านข้อมูลการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนัก ตลอดจนพัฒนาระบบความปลอดภัยของสมาชิกชมรม ฯ ในรอบปีการศึกษาวิจัยพบการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 3 คัน (0.8%) นักเรียนบาดเจ็บ 7 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งลดลงอย่างมากเมื่อเทียบกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีก่อนดำเนินการโครงการ

รูปแบบการดำเนินงานดังกล่าวถือเป็นมิติใหม่ในการทำงานแบบมีส่วนร่วมเชิงรุกของหน่วยงานพหุภาคี ก่อให้เกิดระบบการป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียน ควรมีการขยายผลให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด และเป็นต้นแบบของจังหวัดอื่นเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาต่อไป

Abstract

The purpose of this participatory action research was to develop the model to find out the suitable strategy to develop the safety promotion system for the school buses in Chiang Rai province by the process of actively participation from all related sectors in Chiang Rai included :- the Police Units, Transportation Offices, schools/colleges, Public Health Offices, Mass media offices, and Chiang Rai School bus Club. The study population were 388 school bus drivers who were the members of the Chiang Rai school bus club. The study period took one and a half year long from March 2001 to August 2002. It was divided into 2 phases. In the first phase, 213 school bus drivers were random sampling for interviewing by questionnaire to identify the important problems related to the safety of the school bus. The focus group discussion with the key members of the school bus Club were conducted to provide the qualitative data related to the same problems. Surveillance for the risk behavior, brain storming and setting up the action plan were developed. In the second phase, all school bus drivers were invited to participate in the action plan for promoting the safety condition in the school bus transportation such as training program on safety driving, checking up and improving the school bus condition to meet the standard requirement, educational media production, driving behavior surveillance, campaigning a good behavior driving competition, etc. The study tools included : structure questionnaires, guideline for focus group discussion, behavior observation of drivers, accident report of schools, hospitals, and the school bus club. The percentage, mean and standard deviation were used as the descriptive statistics for data analysis.

The results of this study in Phase one showed that 87.7 % of the school bus drivers were male, 51.1% had completed a primary education level, 11.7% had a history of smoking, 8.0% had a history of alcohol drinking, 42.7% had a regular physical check up, 52.1% put on seat belt during driving, 90.1% of the school bus was a van-type, and 93.0% owned the school bus. By average, the cars were used for 9 years, the experience in driving a car was 14.7 years and driving a school bus was 6.2 years. One school bus carried the students around 4.9 schools per car. One year before this project started, there were 16 vehicles (7.5%) got the traffic accidents. A number of activities were introduced to solve the problems. A training course for all school bus drivers was organized. The 16 standard conditions for the school bus were applied to check all 257 school buses and 39.7% of them could not pass in the first round but after improving the vehicle conditions within one month, all school bus were met the requirement. All school bus drivers received the health examination from health personnel. The results showed that 6 drivers (0.3%) had hypertension and all of them had gingivitis. Urine test for

amphetamine was done for 301 drivers. Twelve (3.9%) of them found positive by the screening test. Confirmatory test was rechecked and only 1 (0.3%) urine specimen provided positive result for amphetamine. The system development for safety promotion of school buses was quite success by the collaboration of public and private sectors in Chiang Rai. Many things had much improved such as better driving behavior follow the traffic regulations, improving the school bus condition, taking care of their health, development of injury surveillance system, driving behavior observation, referral system for emergency and accident, and educational campaign for traffic safety promotion through public medias. During the study period, 3 school buses had accident [0.8%], 10 students were injured, and nobody died. These number of accidents was much less when compared with the previous year.

This new approach model which actively participate by all sectors had showed the great impact for preventing the accident caused by the school buses. The lesson learn from this study should be used as a prototype for other provinces to modify for solving their own problems.

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ง
บทคัดย่อ	จ
สารบัญ	๗
สารบัญตาราง	ญ
บทที่ 1 บทนำ	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
ระบาควิทยาของอุบัติเหตุจราจร	6
การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ	9
ทฤษฎีกระบวนการแก้ไข้ปัญหาและการตัดสินใจ	16
พระราชบัญญัติจราจรทางบก กฎกระทรวง ประกาศกรมการขนส่งทางบก	22
แนวคิดและทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	34
กรอบแนวคิด	40
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	41
รูปแบบการวิจัย	41
ลักษณะและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	41
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	42
ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	44

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	47
ข้อมูลทั่วไปของชมรมรดับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย	48
ข้อมูลทั่วไปของประชากรตัวอย่าง	50
ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของประชากรตัวอย่าง	52
ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่มคณะกรรมการและหัวหน้าสาย รดับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย	64
ข้อมูลการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย สุขภาพฟันและ	68
ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน	70
ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รับ-ส่งนักเรียนและผู้โดยสารก่อน และหลังดำเนินการ	
ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิต ของประชากรตัวอย่าง และนักเรียนผู้โดยสารรดับ-ส่งนักเรียน	74
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	78
สรุปผลการศึกษา	80
บทบาทของหน่วยงานในการดำเนินกิจกรรมพัฒนาระบบสร้างเสริม	83
ความปลอดภัยในรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียน	
การอภิปรายผล	86
แผนภูมิรูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่ง นักเรียน จังหวัดเชียงราย	90
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	91
ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้	91
ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	92
บรรณานุกรม	93

สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
1	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ รายได้	50
2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ ในการขับขี่ระยะเวลา การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทรถ การทำประกัน พรบ.ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ การคาดเข็มขัดนิรภัย การประสบอุบัติเหตุ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน	52
3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพฤติกรรมการขับขี่รถรับ-ส่ง นักเรียนในด้านความเร็วในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ การสูบบุหรี่ ดื่มสุรา เล่นการพนัน ความผิดปกติของร่างกาย การมีโรคประจำตัว การรับประทานยา การตรวจสุขภาพประจำปี การพักผ่อน การใช้เวลาว่าง	55
4	จำนวนและร้อยละของประเภทรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน อายุการใช้งาน การตรวจสภาพรถยนต์การตรวจเช็ครถก่อนใช้งาน การดัดแปลงรถ และการ จดทะเบียนรถถูกต้องตามกฎหมายของรถรับ – ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย	58
5	จำนวนและร้อยละของสภาพถนนเส้นทางเดินรถ โรงเรียน/สถานศึกษาที่ไปส่ง	60
6	จำนวนและร้อยละของโรงเรียน/สถาบันการศึกษาที่รถยนต์โดยสารรับ – ส่ง นักเรียนไปส่งนักเรียนเป็นประจำ 10 อันดับแรก	61
7	จำนวนและร้อยละของนักเรียน/นักศึกษาที่โดยสารรถรับ - ส่งนักเรียน ในด้าน จำนวน ระดับการศึกษา ค่าโดยสาร	62
8	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถรับ - ส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ จำแนกตามการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพผู้ขับขี่ การตรวจฟัน การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน	68
9	จำนวนและร้อยละของรถรับ-ส่งนักเรียนจำแนกผลการตรวจและสาเหตุที่ไม่ผ่าน 5 อันดับแรก	70
10	จำนวนและร้อยละของรถรับ-ส่งนักเรียนที่ได้ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่ รถรับ-ส่งนักเรียนช่วงก่อนดำเนินการ (2544) และหลังดำเนินการ (2545)	71

11	จำนวนและร้อยละของรถรับ – ส่งนักเรียนที่ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ก่อนดำเนินการ (2544) และหลังดำเนินการ (2545) ในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง	72
12	จำนวนและร้อยละการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนในการเฝ้าระวังพฤติกรรม ก่อนดำเนินการ (2544) และหลังดำเนินการ (2545)	73
13	จำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่งในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงราย มีการศึกษา 2544 ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2544 ถึง มีนาคม 2545 แยกตามสถานที่เกิดอุบัติเหตุในโรงเรียนและนอกโรงเรียน	74
14	แสดงจำนวนและร้อยละการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียนแยกตามสาเหตุและเพศ ชาย หญิง ของโรงเรียนนาร่องเขตอำเภอเมือง จ.เชียงราย ปีการศึกษา 2544	75
15	แสดงจำนวนและร้อยละการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุนอกโรงเรียนแยกตามสาเหตุและเพศ ชาย หญิง ของโรงเรียนนาร่องเขตอำเภอเมือง จ.เชียงราย ปีการศึกษา 2544	75
16	แสดงจำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนผู้โดยสาร รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลภาครัฐและเอกชนจังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544	76
17	แสดงจำนวนและร้อยละของนักเรียนที่โดยสารรถรับ – ส่ง นักเรียน จ.เชียงราย ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรแยกตามตำแหน่งที่บาดเจ็บและเพศชาย หญิง	77
18	แสดงจำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของรถ รับ – ส่ง นักเรียน จ.เชียงราย ปีการศึกษา 2544 แยกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	77

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ พิการและการตายที่สำคัญของทุกประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาพบจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นทุกปี¹ สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับ 2 ของประเทศรองจากโรคหัวใจโดยในปี พ.ศ. 2541 มีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 73,725 ราย เสียชีวิต 12,234 ราย บาดเจ็บสาหัส 15,011 ราย (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2542) พบอัตราตายในเพศชายสูงกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่าส่วนใหญ่เกิดในวัยทำงาน อายุ 15-45 ปี สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ พฤติกรรมการดื่มสุรา ก่อนการขับขี่ การขับเร็วเกินอัตราที่กำหนด การตัดหน้ารถในระยะกระชั้นชิด ฯลฯ เป็นต้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มที่สูงขึ้นถึง 20 เท่า ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา โดยในปี พ.ศ. 2531 ค่าเสียหายเท่ากับ 76.6 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2540 ค่าเสียหายเท่ากับ 1,571.78 ล้านบาท ส่งผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจและด้านสาธารณสุขของประเทศ ตลอดจนวิถีความเป็นอยู่ของสังคมในด้านต่างๆ เช่นการสูญเสียรายได้ สูญเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บและทุพพลภาพ โดยเฉพาะการสูญเสียชีวิตทรัพย์สิน ซึ่งประเมินค่ามิได้ จากการวิจัยซึ่งประเมินโดยใช้ดัชนีของธนาคารโลก เพื่อวัดระดับภาระจากกลุ่มโรคต่างๆในประเทศไทย โดยวิทยาลัยการสาธารณสุข พบว่า ผลกระทบจากอุบัติเหตุมีระดับสูงสุด มีผลมากกว่าโรคเอดส์หรือโรคหัวใจ (รายงานการประเมินโครงการสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจร 2541 : 68)

อุบัติเหตุและการบาดเจ็บเป็นสาเหตุการตายของเด็กไทย อายุ 1-14 ปี โดยในปี 2539 เด็กอายุ 1-14 ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่ง 1,295 ราย คิดเป็นร้อยละ 31 ในกลุ่มนี้ 680 ราย คิดเป็นร้อยละ 53 เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการจราจร และพบว่าเด็กได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรมาที่ห้องฉุกเฉินประมาณ 450,000 รายต่อปี (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, โครงการวิจัยเพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสริมสร้างความปลอดภัยในเด็ก 2541 : 26) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรจังหวัดเชียงราย จากรายงานประจำปี 2543 ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย พบผู้บาดเจ็บ จำนวน 24,112 ราย คิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 1871.3 ต่อแสนประชากร อัตราตาย 29.1 ต่อแสนประชากร เพศชายมีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากกว่าเพศหญิง พบการบาดเจ็บมากในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน อายุ 11-30 ปี ร้อยละ 59.4 มีสาเหตุจากการดื่มสุราร้อยละ 57.1 ประเภทยานพาหนะที่พบส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ร้อยละ 80.0 โดยพบในช่วงเวลา 16:00-20:00 น. ร้อยละ 35.4 มีพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันตนเองอยู่ในระดับต่ำ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยถูกต้องทุกครั้ง ร้อยละ 33.5 ผู้ซ้อนท้ายสวมถูกต้องทุกครั้ง ร้อยละ 18.7

จากความเจริญทางด้านสังคม เศรษฐกิจและเทคโนโลยี ที่รวดเร็วของจังหวัดเชียงราย ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งมีการพัฒนารูปแบบขึ้นเรื่อยๆ ผู้ปกครองนักเรียนมีพฤติกรรมในการนิยมนั่ง

บุตรหลานเข้ามาเรียนในเมืองเชียงรายมากขึ้น เกิดกระแสความนิยมใหม่ในการใช้บริการรับ-ส่งนักเรียนมากขึ้น เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว ราคาไม่แพง ประหยัด ปลอดภัย และมั่นใจมากกว่าการให้บุตรหลานเดินทางไปกลับด้วยตนเอง ปัจจุบันพบว่ามียานรับ-ส่งนักเรียนจากอำเภอต่างๆ เข้ามาส่งนักเรียนในเขตอำเภอเมือง ไม่ต่ำกว่าวันละ 300 คัน จำนวนนักเรียนที่ใช้บริการ 20-25 คน/คัน มีนักเรียนโดยสารรับ-ส่งนักเรียน เข้ามาศึกษาในเขตอำเภอเมืองเฉลี่ย วันละ 8,000-10,000 คน/วัน เพื่อเป็นการป้องกันและสร้างความปลอดภัยให้เกิดแก่เด็กนักเรียนผู้โดยสารทุกคน จำเป็นต้องมีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาและหากละวิธีในการจัดระบบความปลอดภัยในการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จากการศึกษาค้นคว้ารายงานวิจัยที่เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถรับ-ส่งนักเรียน พบว่าการค้นคว้าข้อมูลเรื่องดังกล่าวในประเทศไทยยังมีอยู่น้อยมาก ผู้วิจัยและคณะวิจัยซึ่งเป็นคณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดเชียงราย มีความสนใจในปัญหาดังกล่าวจึงได้ทำการศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย โดยศึกษาเฉพาะรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย เพื่อหารูปแบบและกลวิธีการจัดระบบความปลอดภัยโดยประสานความร่วมมือระหว่างชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนและหน่วยงานพหุภาคีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สื่อมวลชน สาธารณสุข โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ และโรงพยาบาลชุมชน จังหวัดเชียงราย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษารูปแบบการพัฒนาการจัดระบบความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม จากการมีส่วนร่วมของบุคลากรในจังหวัดเชียงราย

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานพัฒนาระบบความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนของผู้ขับขีที่เป็นสมาชิกชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย และนักเรียนผู้โดยสาร ในประเด็น
 - พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน
 - พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน
 - จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย
2. เพื่อศึกษารูปแบบกลวิธีการมีส่วนร่วมของพหุภาคีที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินงานสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียนใน จ.เชียงราย

ระเบียบวิธีวิจัย เป็นการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR : Participatory Action Research) ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

จำนวน 388 คัน สุ่มตัวอย่าง ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 213 คน จาก 9 อำเภอ 1 ถึงอำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอแม่จัน อำเภอพญาเม็งราย อำเภอเวียงชัย อำเภอแม่ลาว อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอแม่สรวย และกิ่งอำเภอคอดยหลวง แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ

ระยะที่ 1 เป็นการค้นหาปัญหา วิเคราะห์ปัญหาและวางแผนแก้ไขปัญหา

ระยะที่ 2 นำปัญหามากำหนดกิจกรรมในการแก้ปัญหาและสรุปผลการดำเนินงาน

ทำการศึกษาระหว่าง เดือนมีนาคม 2544 ถึง สิงหาคม 2545 เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง วิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/W สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่

1. ผู้ขับขีรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจากอำเภอต่างๆเข้ามาในเขตอำเภอเมือง จำนวน 10 อำเภอ จำนวน 388 คน
2. นักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จากอำเภอต่างๆเข้ามาศึกษาในโรงเรียนเขต อ.เมือง จ.เชียงราย จำนวน 10 โรงเรียน
3. คณะกรรมการชมรมรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 30 คน

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน หมายถึง รถที่ใช้เป็นพาหนะเดินทางรับ-ส่งนักเรียน/นักศึกษา จากอำเภอรอบนอกมาอำเภอเมือง และรถที่รับ-ส่งเฉพาะภายในอำเภอเมืองที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย เป็นรถที่เคลื่อนที่ด้วยความเร็วระดับต่างๆ ที่ควบคุมได้โดยใช้กำลังเครื่องยนต์ และมี 4 ล้อหรือ 6 ล้อหรือ 8 ล้อ ในการวิจัยครั้งนี้ หมายถึง รถตู้ รถบัส รถกระบะ เป็นต้น

2. นักเรียน หมายถึง บุคคลที่กำลังศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวศึกษา ระดับอนุปริญญา หรือปริญญาตรี ที่โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย มาศึกษาในโรงเรียน/สถาบันศึกษา ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงรายในช่วงการศึกษาวิจัย

3. การเสริมสร้างความปลอดภัย หมายถึง การจัดกิจกรรมร่วมกันของบุคลากรและหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางไป-กลับของนักเรียน/นักศึกษา ที่โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน การจัดกิจกรรมความปลอดภัยในโรงเรียนและความปลอดภัยของผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุทั้งร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สิน ของนักเรียนผู้โดยสารและผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน ในชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

4. การมีส่วนร่วมของบุคลากร หมายถึง บุคคล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความ

ปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย ได้แก่คณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่ง นักเรียน ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ครู ผู้ปกครอง สื่อมวลชน ขนส่ง ตำรวจ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงเรียน/สถานศึกษา โรงพยาบาล บริษัทประกันภัยจำกัด ที่มาเรียนรู้ร่วมมือกันตั้งแต่ร่วมคิด ร่วมค้นปัญหา วางแผนพัฒนา จัดกิจกรรม ติดตามประเมินผลและสรุปบทเรียนในการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย

5. **พฤติกรรมรถรับ-ส่งนักเรียนที่ถูกต้อง** หมายถึง การขับขี่รถโดยผู้โดยสารรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ได้แก่ การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ยังขี่รถ การปฏิบัติตามกฎจราจร การให้สัญญาณไฟเลี้ยวทุกครั้งก่อนเลี้ยว การปิด-เปิดไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันเป็นระยะขณะที่มีนักเรียนผู้โดยสารอยู่ในรถ การไม่ฝ่าสัญญาณไฟเหลือง ไฟแดง การขับเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การไม่เลี้ยวตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด การไม่ขับขี่รถขณะมีเมายา สารเสพติด และไม่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กำหนด

6. **การเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพ** หมายถึง การเฝ้าระวัง ติดตาม สังเกตลักษณะการกระจายของพฤติกรรม และแนวโน้มของพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ตำรวจ ครู หน้าโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง โดยใช้กระบวนการสังเกต การเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และแปลผลข้อมูลอย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปใช้ในการวางแผน ควบคุม กำกับ และประเมินผลในการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในรถรับ-ส่งนักเรียน การวิจัยครั้งนี้ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน และนักเรียนผู้โดยสารบริเวณหน้าโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง โดยกลุ่มเยาวชนและนักศึกษาสถาบันราชภัฏเชียงราย ที่ผ่านการอบรมแล้วทำการเฝ้าระวังบริเวณหน้าโรงเรียนก่อนและหลังเลิกเรียนทั้งก่อนและหลังดำเนินการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้รูปแบบความร่วมมือระหว่างชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ครู ผู้ปกครองนักเรียนผู้โดยสาร สถานศึกษา ตำรวจ ขนส่ง สื่อมวลชนและสาธารณสุข ในการดำเนินงานเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย
2. เกิดเครือข่ายการทำงาน “ทีมสหวิชาชีพ” และเกิดขบวนการเรียนรู้ร่วมกันในการแก้ปัญหาและพัฒนางาน ที่เชื่อมโยงและเข้มแข็งมีการประสานกิจกรรม การดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทุกหน่วยงานเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือกับรถรับ-ส่งนักเรียนมากขึ้น
3. เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมในทางที่ดีขึ้นอันนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ ตายและสูญเสียทรัพย์สินจากการโดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน
4. สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานเพื่อจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดอื่นต่อไป

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษา ค้นคว้า เอกสาร ตำราตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องระบาค
วิทยาของอุบัติเหตุจราจร การสร้างเสริมความปลอดภัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ พระราชบัญญัติจราจร
ทางบกและแนวคิดทฤษฎี โดยมีเนื้อหาดังรายละเอียด ต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ระบาควิทยาของอุบัติเหตุจราจร

ส่วนที่ 2 การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 ทฤษฎีกระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจ

ส่วนที่ 4 พระราชบัญญัติจราจรทางบก กฎกระทรวง ประกาศกรมการขนส่งทางบก กฎหมาย
ที่เกี่ยวข้องอื่น

ส่วนที่ 5 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1 ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรเมื่อพิจารณาในแง่วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) สรุป ไว้ดังนี้

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

ปัจจัยเกี่ยวกับคนหมายรวมถึง คนขับ และเดินเท้า พบว่า ในประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรทางบก ส่วนมากเกิดจาก คนเดินเท้า และรองลงมาเป็น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.1 ผู้ขับขี่ยานยนต์นั้น ยังมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอีกได้แก่ อายุ ประสบการณ์ สภาพร่างกาย สภาพเศรษฐกิจสังคม สภาพจิตใจและอารมณ์ การใช้แอลกอฮอล์ หรือสารกระตุ้น

1.1.1 อายุ พบว่าคนหนุ่มทำให้เกิดอุบัติเหตุได้สูงกว่าคนในกลุ่มอายุอื่น ๆ เพราะคนหนุ่มมีลักษณะชอบแสดงออก มีความระมัดระวังน้อย และมักฝ่าฝืนกฎจราจร ในบางประเทศได้กำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่ยานยนต์ได้ ต้องมีอายุ 21 ปี ขึ้นไป จึงจะมีสิทธิสอบใบอนุญาตขับขี่ได้

1.1.2 ประสบการณ์ พบว่าผู้ที่ขาดประสบการณ์จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า แยกเป็นขาดประสบการณ์ในเครื่องมือ ได้แก่การได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ ไม่คุ้นเคยกับพาหนะ เช่น ยี่มรยนต์ผู้อื่นมาขับ ขาดประสบการณ์ในสภาวะ ได้แก่ การทราบสภาพดินฟ้าอากาศ เพื่อเตรียมความพร้อมในการขับขี่ยานยนต์ จากการศึกษาพบว่ามีเพียง ร้อยละ 12 เท่านั้นของผู้มีใบอนุญาตขับขี่ในประเทศไทยที่ได้รับการฝึกหัดจากโรงเรียนสอนขับรถยนต์

1.1.3 สภาพร่างกาย การขับยานพาหนะในสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่น การพักผ่อนไม่เพียงพอ ขับขี่ยานพาหนะนานเกินไป หรือขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เจ็บป่วย

1.1.4 สภาพจิตใจและอารมณ์ ผู้ที่อยู่ในสภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติ สมาธิไม่ดีพอ ทำให้มีผลต่อการควบคุมบังคับยานยนต์

1.1.5 การใช้แอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ มีผลทำให้สภาพร่างกาย จิตใจและอารมณ์ อยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมสำหรับการขับขี่ยานยนต์ โทษของสุรา เมื่อดื่มสุราเข้าไปแล้ว ทำให้มีแอลกอฮอล์ในเลือดสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของคนขับรถ หากดื่มสุราเข้าไปในระดับต่างๆ จะมีแอลกอฮอล์ในเลือดสูง ก็จะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการขับรถ ดังนี้ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 30 มิลลิกรัม จะทำให้คิดกะนองขับรถเร็วกว่าปกติ ระดับแอลกอฮอล์ 50 มิลลิกรัม การแก้ปัญหาจะช้าลงในการหักพวงมาลัยและเบรกไม่ทัน ถ้าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัม จะทำให้วังงซึมขับรถหลับไปและไม่รู้สึกตัว ซึ่งพบว่ากว่าครึ่งหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา ถ้าผู้ขับขี่รถทุกชนิดลดการดื่มสุราได้ ก็สามารถลดอุบัติเหตุยานยนต์ได้กว่าครึ่งทันที จากการศึกษาโดยสถาบันนิติเวชวิทยา สำนักงานตำรวจแห่งชาติทำการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร พบว่ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 62 % ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (2535) ได้ศึกษาข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาลต่าง ๆ

ระหว่างเดือน พฤษภาคม – มิถุนายน 2535 พบว่า 28 % ของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บมีการดื่มสุราก่อนการขับขี่ยานยนต์

1.1.6 การใช้ยาบ้า (Amphetamine) ยาบ้า เป็นสิ่งเสพติดชนิดหนึ่งที่ผู้ขับขี่รถบรรทุกนิยมใช้กันมาก เพื่อการกระตุ้นประสาท ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ก่อให้เกิดความเสียหายที่รุนแรง เพราะผู้ขับขี่ที่กินยาบ้าเข้าไป ทำให้ไม่รู้สีกง่วงนอน แต่ยาบ้าจะไปทำลายระบบประสาท ทำให้ขาดสติ ประสาทหลอน ตาพร่ามัวมองเห็นภาพไม่ชัดเจน หลับในจนเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเราจะพบเห็นในหน้าหนังสือพิมพ์ได้บ่อยๆ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ นพ.มงคล ณ สงขลา (ปี พ.ศ. 2534-2535) เรื่องปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเอดส์ที่กระทบต่อความมั่นคงของชาติ ตรวจพบยาบ้าในปัสสาวะของผู้ขับขี่ยานยนต์ ร้อยละ 71.20 และเป็นผู้เคยเสพยาบ้า ร้อยละ 63.80

จากการสำรวจพฤติกรรมจราจรของประชาชนชาวไทยในเขต 8 จังหวัดทั่วประเทศ (เชียงใหม่ ตาก กรุงเทพฯ อุรุยา นครราชสีมา อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา และชุมพร) ของสถาบันวิจัยสาธารณสุขไทยและกระทรวงสาธารณสุข (2535) โดยใช้การสัมภาษณ์ และสังเกตพฤติกรรมผู้ขับขี่ยานยนต์ประเภทต่างๆ และคนเดินเท้ารวม 12,143 คน พบว่าการเสพยาบ้าในผู้ขับขี่รถบรรทุก พบสูงมากที่สุดถึงร้อยละ 70.10 ส่วนรถโดยสาร มีร้อยละ 33.80 จะเห็นได้ว่าการใช้ยาบ้าสูงมากในกลุ่มผู้ขับขี่ยานยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ และการเสพยาบ้ามีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจร มีแนวโน้มขึ้นทุกปี

2. ปัจจัยเรื่องรถและยานพาหนะ

นอกจากคนจะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรแล้ว ยานพาหนะก็เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ คนไทยส่วนใหญ่เพียงแต่ขับรถเป็น แต่ไม่รู้เรื่องสภาพรถ ยานพาหนะที่มีสภาพเก่าและชำรุด อุปกรณ์ต่างๆ ของยานพาหนะอยู่ในสภาพเสื่อม หรือใช้ไม่ได้ เช่น ไฟเสีย เบรกเสีย เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จะเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายยิ่งขึ้น

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด บกพร่องอันสืบเนื่องมาจากการขาดดูแลเอาใจใส่ที่ถูกต้อง มีผลทำให้อุปกรณ์ต่างๆ เกิดความบกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบบังคับเลี้ยว, ระบบการทรงตัว ระบบไฟ สัญญาณชำรุด หรือยางล้อหมดสภาพ (เกรียงศักดิ์ กองพลพรหม 2537 : เอกสารอัดสำเนา) และการดัดแปลงสภาพรถ การถอดอุปกรณ์เดิมออก

3. ปัจจัยเรื่องทาง และสภาวะแวดล้อม

สภาพแวดล้อมก็เป็นอีกสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรและความไม่ปลอดภัยต่างๆ ได้แก่ ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือนต่างๆ สิ่งต่างๆ เหล่านี้ จำเป็นต้องแสดงให้เห็นชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน นอกจากนั้นทัศนวิสัยที่ไม่ดี ได้แก่ หมอกลงจัด ฝนตกหนัก น้ำท่วมทาง ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรได้ง่าย

จากสภาพพื้นผิวถนนที่มีลักษณะขรุขระ ชำรุด ลื่น เป็นหลุม บ่อ รวมถึงเรื่องของสัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจรที่ไม่ได้ติดตั้ง หรือติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสม ทำให้มองไม่เห็นในระยะไกลเป็นปัจจัยที่ทำให้

ให้เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า และจากสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น ฝนตกหนักหมอกลงจัด คิวไฟที่เกิดจากการเผาวัสดุข้างทาง ทำให้ทัศนวิสัยเลวลง ตลอดจนการกระทำของคนที่พบในเขต

เมืองมากที่สุดคือ มลภาวะต่างๆ เช่น การเกิดเสียงดังจากท่อไอเสีย คิวจากไอเสียรถยนต์ ทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยทั้งยังเป็นการรบกวนสมาธิในการขับขี่ยานพาหนะเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะเวลาที่มีการจราจรติดขัดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์และจิตใจ ซึ่งอาจส่งผลให้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ง่าย

จะเห็นได้ว่าคนเป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้นผู้ขับขี่จึงควรปฏิบัติตามคำแนะนำต่อไปนี้ เพื่อให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางจราจร

1. ไม่ควรขับรถด้วยความประมาท
2. ไม่ควรดื่มสุราและสารเสพติดขณะขับขี่รถอย่างเด็ดขาด
3. ไม่ขับรถเร็วกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และอย่าขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดหรือแซงรถในที่คับขันเป็นอันตราย
4. ศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทาง เมื่อเดินทางไปต่างประเทศและสถานที่ที่ไม่คุ้นเคย
5. ไม่ควรขับรถติดต่อกันนานเกิน 4 ชั่วโมง เพราะจะทำให้ร่างกายอ่อนล้า และเกิดอุบัติเหตุง่าย
6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งรวมถึงผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ด้วย เพราะจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บได้ด้วย สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
7. หมั่นตรวจตราเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับรถให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างสมบูรณ์เสมอ
8. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จะช่วยลดอุบัติเหตุได้
9. ในกรณีขับรถถึงทางแยกต่างๆ ควรชะลอความเร็ว
10. หากท่านต้องเดินทางไกล และต้องเป็นผู้ขับขี่รถ ควรพักผ่อนอย่างเพียงพอ และเตรียมสภาพรถให้พร้อมสำหรับการเดินทาง

ส่วนที่ 2 การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุ การป้องกันการบาดเจ็บ การสร้างเสริมความปลอดภัย

องค์การอนามัยโลกได้มีความพยายามที่จะให้การดำเนินงานเรื่อง การป้องกันการบาดเจ็บ (injury prevention) ซึ่งโดยคำศัพท์แล้วจะมีความหมายเพียง การป้องกันการเกิดโรค (disease prevention) ขยายผลเป็น การสร้างเสริมความปลอดภัย (safety promotion) ซึ่งจะมีความหมายอยู่ในกรอบงานเรื่อง การสร้างเสริมสุขภาพ (health promotion)

“ความปลอดภัย (safety) หมายถึง ภาวะซึ่งสิ่งอันตรายต่อร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สิน ได้ถูกควบคุมไว้เพื่อดำรงไว้ซึ่งความมีสุขภาพที่ดีของประชาชนและชุมชน” (Safety is state in which hazards and conditions leading to physical, psychological or material harm are controlled in order to preserve the health and well-being of individuals and the community)

“ความปลอดภัย (safety) เป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำรงไว้ซึ่งสุขภาพที่ดีของประชาชน (Safety is a prerequisite to the maintenance and improvement of the well-being and health of the population)

ตามทฤษฎีความจำเป็นของมาสโลว์ (Maslow's) ความปลอดภัยนับได้ว่าเป็นความจำเป็นพื้นฐานเช่นเดียวกับ (physiological) อื่น นอกจากนั้นความปลอดภัยยังเป็นสิ่งจำเป็นที่แสดงถึงระบบสุขภาพและสวัสดิการสังคมที่ดีของสังคมอีกด้วย ดังนั้นความปลอดภัยหรือเซฟตี้ (safety) จึงเป็นสิทธิของประชาชนที่พึงจะได้รับอย่างเสมอภาคจากกระบวนการบริหารจัดการสังคม ความปลอดภัยยังเป็นหน้าที่ที่ชุมชนจะต้องสร้างและรักษาไว้เพื่อให้เกิดสภาวะสุขภาพที่ดีในชุมชน ทิศทางงานวิจัยจึงควรเน้นในเรื่องการสร้างเสริมความปลอดภัย (safety promotion) มากกว่าการป้องกันการบาดเจ็บ (injury prevention)

ความปลอดภัยเป็นความจำเป็นพื้นฐานของการดำรงไว้ซึ่งความมีสุขภาพที่ดี ดังนั้นความปลอดภัยจึงต้องมิอยู่ในชีวิตประจำวันตลอดเวลา จึงสามารถแบ่งความปลอดภัยออกเป็นกลุ่มต่างๆได้ ดังนี้

1. ความปลอดภัยในบ้านและละแวกบ้าน (home safety) รวมทั้งความปลอดภัยในสถานรับเลี้ยงเด็ก (daycare safety)
2. ความปลอดภัยในที่ทำงาน (workplace safety)
3. ความปลอดภัยในโรงเรียน (school safety)
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง (transport safety)
5. ความปลอดภัยในกิจกรรมพักผ่อนและการกีฬา (recreation and sport safety)
6. ความปลอดภัยในที่สาธารณะต่างๆ (safety in public place)

เป้าหมายที่สำคัญของงานสร้างเสริมความปลอดภัยทั้ง 6 ชนิดดังกล่าวแล้วคือ

1. การสร้างพฤติกรรมปลอดภัย ที่ไม่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บของประชาชน ทั้งพฤติกรรมส่วนบุคคล (individual behavior) และพฤติกรรมโดยรวมของสังคม (collective behavior)
2. การสร้างสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยทั้งเชิงกายภาพ-เทคโนโลยี (physical and technological) และเชิงการเมือง-การจัดตั้ง (political and organizational)

เป้าหมายของความปลอดภัยจะต้องถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนในเป้าหมายของสุขภาพ

ประชาชนในชุมชน เป้าหมายที่แท้จริงคือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมอันตรายอันจะนำไปสู่การลดลงของอุบัติการณ์ของการบาดเจ็บเช่นการลดลงของการตาย การเจ็บป่วยหรือวันหยุดงาน ค่าใช้จ่าย สิ่งที่ไม่สามารถนำมาประเมินเป็นเป้าหมายได้คือ จำนวนครั้งของกิจกรรมที่กระทำ จำนวนบุคคลที่เข้าร่วมกิจกรรม จำนวนเอกสารที่เผยแพร่ หรือแม้แต่ความรู้ของประชาชนต่อกิจกรรมที่เผยแพร่เพราะสิ่งเหล่านี้อาจไม่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หรือการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัยขึ้นเลย ดังนั้นการศึกษาวิจัยต้องเน้นที่ประสิทธิภาพในการบรรลุเป้าหมายของโปรแกรมการรณรงค์ (intervention program) เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและสิ่งแวดล้อม มากกว่าการศึกษาวิจัยที่บ่งบอกสถิติและปัจจัยเสี่ยงเพียงอย่างเดียว หรือการวิจัยเชิงอธิบายวิธีการดำเนินกิจกรรมโดยไม่มีผลการวัดผลเป็นรูปธรรม

กลยุทธ์ที่จะนำไปสู่เป้าหมาย

กลยุทธ์ในการบรรลุเป้าหมายประกอบไปด้วย

1. วิธีดำเนินงาน จะต้องมีการ 4 ขั้นตอนคือ การเก็บข้อมูลเพื่อบ่งบอกขนาดปัญหาและปัจจัยเสี่ยง (injury surveillance system) การสร้างหรือรวบรวมองค์ความรู้ (basic research or literature review) การดำเนินกิจกรรมการป้องกันและสร้างเสริมความปลอดภัย (intervention) การประเมินผล (evaluation)
2. เครือข่ายการทำงาน ประกอบด้วยเครือข่ายการจัดการ (operational network) และเครือข่ายทางเทคนิค (Technical network) เครือข่ายวิจัย (theoretical network) ประกอบด้วยหน่วยงานเฉพาะทางต่าง ๆ เพื่อค้นหาองค์ความรู้พื้นฐานในเรื่องเหล่านั้น กลุ่มงานหลักในต่างประเทศคือ กลุ่มทำงานด้านความปลอดภัยทางจราจร (traffic safety) กลุ่มความปลอดภัยในเด็ก (child safety) กลุ่มความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ (consumer safety) และกลุ่มอาชีวอนามัย (occupational safety) เครือข่ายการจัดการ (operational network) คือเครือข่ายของผู้บริหารจัดการ เพื่อนำความรู้ที่มีอยู่สู่การปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมาย กลุ่มนี้จะต้องเป็นสหสาขาวิทยาการ (multidisciplinary) หรือ (cross sectorian group operational network) นี้จะต้องมีทั้งระดับชาติ (national level) และระดับชุมชน (local level)

3. การทำงานในระดับชาติ (national level) มีความสำคัญในด้านการผลักดันภาพรวม การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยต่าง ๆ รวมทั้งสถิติการบาดเจ็บและการตาย การสร้างองค์ความรู้เฉพาะด้านของหน่วยงานในระดับชาติต่าง ๆ เช่นความปลอดภัยทางจราจร (traffic safety), อาชีวอนามัย (occupational safety), การผลิต

(product safety), การกีฬา (sport safety) เป็นต้น การรณรงค์ให้ความรู้ประชาชนโดยผ่านสื่อ การออกกฎหมายต่าง ๆ และระบบการควบคุมผลิตภัณฑ์อันตราย อย่างไรก็ตามนโยบายที่เกิดโดยการสั่งการจากนโยบายบนลงล่าง (top – down policy) มักจะไม่สามารถส่งผลถึงชุมชนรวมทั้งการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประชาชนได้ดี รวมทั้งไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงแบบยั่งยืน

4. การทำงานในระดับชุมชน (local level) องค์การอนามัยโลกได้สนับสนุนการบริหารที่ใช้ชุมชนเป็นศูนย์กลาง (community approach) เนื่องจากเป้าหมายคือการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และการสร้างสิ่งแวดล้อมรอบตัวให้ปลอดภัย ดังนั้นชุมชนต้องมีส่วนร่วมในกระบวนการการแก้ปัญหา (community – based program) จะตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนได้ดี จะสามารถใช้ทรัพยากรและงบประมาณที่มีอยู่แล้วในท้องถิ่นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการสนับสนุนการกระจายอำนาจการปกครองและเสริมความแข็งแกร่งให้กับผู้ปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีวิธีการจัดการชุมชนได้ดีขึ้นและมีวิสัยทัศน์ที่กว้างขึ้นในเรื่องของเครือข่ายทางสังคม (social network),สวัสดิการทางสังคม (social welfare), ความปลอดภัยในชุมชน (community safety) และ ความปลอดภัย (security) หลักการที่สำคัญของการมีส่วนร่วมของชุมชนในการแก้ปัญหา (community – based program) คือ

- 4.1 มีการจัดตั้ง cross - sectarian group ในระดับชุมชน
- 4.2 การมีส่วนร่วมของชุมชนในการแสดงความคิดเห็น (community participation)
- 4.3 เป็นโปรแกรมแบบองค์รวมคือให้ความสนใจทุกกลุ่มอายุ การบาดเจ็บทุกชนิด สิ่งแวดล้อมทุกแบบไม่เฉพาะเจาะจงที่ชนิดใดชนิดหนึ่ง
- 4.4 ให้ความสนใจเป็นพิเศษกับกลุ่มเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายมาก
- 4.5 มีระบบข้อมูลชุมชนที่จะให้ชุมชนได้เห็นถึงขนาดของปัญหา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงตามเวลาของปัญหา และจัดให้ประชาชนโดยเฉพาะผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรมได้สามารถเข้าถึงข้อมูลนั้น
- 4.6 เป็นโปรแกรมที่สามารถดำเนินการระยะยาว โดยใช้ทรัพยากรปกติ งบประมาณปกติใน ส่วนที่ท้องถิ่นต้องบริหารจัดการอยู่แล้ว เพียงแต่ใช้ให้มีคุณค่า และให้เป็นประโยชน์ต่องานสร้างเสริมความปลอดภัย (safety promotion)
- 4.7 มีการกำหนดดัชนีชี้วัดความปลอดภัย (safety indicators) ที่เหมาะสมสำหรับชุมชนเพื่อใช้เป็นตัววัดผลการดำเนินงาน
- 4.8 ชุมชนมีความสามารถในการวิเคราะห์ห้วงอวกาศท้องถิ่นของตัวเองว่ามีบทบาท มีความรับผิดชอบอย่างไรในการสร้างเสริมความปลอดภัย
- 4.9 หน่วยงานบริการสุขภาพทั้งหลายในชุมชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (injury surveillance) และจัดกิจกรรม (intervention)

การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บในประเทศไทย

ในประเทศไทยหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ หน่วยงานที่ทำหน้าที่รวม ไม่เฉพาะเจาะจงที่อุบัติเหตุชนิดใดชนิดหนึ่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับชนิดของการบาดเจ็บเฉพาะอย่าง

หน่วยงานที่ทำหน้าที่รวม ไม่เฉพาะเจาะจงที่อุบัติเหตุชนิดใดชนิดหนึ่ง

1. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.)

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ.2538 ให้ ความหมาย “อุบัติเหตุ” คือ ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจร ทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ อุบัติเหตุเนื่องจากการทำงาน หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้าน หรือในที่สาธารณะ ได้จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) และสำนักงานกปอ. โดยกำหนดให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- เสนอนโยบายและแผนหลักเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุต่อคณะรัฐมนตรี
- เสนอแนะแนวทางปฏิบัติและประสานงานทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนซึ่งรับนโยบายและแผนหลักที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้วไปดำเนินการ
- จัดทำข้อเสนอแนะ และให้ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐและปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเสนอต่อนายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรี
- เสนอความเห็นและข้อสังเกตต่อนายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการให้มีกฎหมาย หรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
- ประสานงานและติดต่อขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการป้องกันอุบัติเหตุ
- สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการฝึกอบรม การประชุม หรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
- ประชาสัมพันธ์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เป็นศูนย์กลางข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายและแผนหลัก
- ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ หรือสาธารณภัยตามที่นายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย และตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ.2538 ให้ กปอ. กำหนดให้มหาวิทยาลัย หรือสถาบันอุดมศึกษาในส่วนภูมิภาคตามที่เห็นสมควรเป็นศูนย์ประสานงานทางวิชาการด้านการป้องกันอุบัติเหตุประจำภาค และให้จังหวัดเป็นศูนย์ประสานงานการปฏิบัติด้านการป้องกันอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาค โดยให้ความร่วมมือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของ กปอ. และสำนักงาน กปอ.

2. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข (สอศ.)

สถาบันการแพทย์และด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข มีอำนาจหน้าที่

1. การศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์ วิจัย พัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีวิชาการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข
2. เป็นศูนย์ประสานงานการให้บริการทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข
3. เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข
4. ปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

โดยวัตถุประสงค์ 4 ประการดังกล่าวแล้ว สอศ.จะเน้นการทำงานกับ acute care มากกว่า อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติสอศ.ได้ดำเนินงานด้าน injury prevention ในบางเรื่อง เช่น เมาไม่ขับ เป็นต้น สอศ.ได้ร่วมงานลักษณะ cross sectorial group กับบาง technical network เช่น traffic safety group และได้ควบคุมงบประมาณในการสนับสนุนงานวิจัยส่วนหนึ่ง อย่างไรก็ตามไม่พบว่ามีการจัดตั้ง intersectorial group อย่างเป็นระบบทั้งใน national level และ community level

3. หน่วยงานในมหาวิทยาลัย

การศึกษาวิจัยการป้องกันการบาดเจ็บ (injury prevention research) ในมหาวิทยาลัยยังมีความกระจัดกระจาย ไม่พบว่ามีหน่วยงานในศูนย์วิชาการ (academic center) ใดที่มีการจัดตั้งศูนย์กลางวิจัยการป้องกันการบาดเจ็บ (injury prevention research center) อย่างเป็นระบบและมีการเชื่อมโยงกับ กลุ่มเทคนิค (technical group) ต่างๆ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับชนิดของการบาดเจ็บเฉพาะอย่าง

อุบัติเหตุจราจร (traffic injury) อุบัติเหตุขนส่ง (transportation injury)

1. **สำนักงานตำรวจแห่งชาติ:** กองบังคับการตำรวจจราจร ตำรวจภูธรภาค 2-9 กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง กองตำรวจทางหลวง กองตำรวจน้ำ กองตำรวจรถไฟ สำนักงานแพทย์ใหญ่ กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ กองบินตำรวจ และกองบังคับการตำรวจดับเพลิง
2. **กระทรวงคมนาคม:** คณะกรรมการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยการขนส่งทางถนน และทางหลวง คณะทำงานตรวจสอบและเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยการขนส่งทางถนนและทางหลวง คณะทำงานด้านความปลอดภัยการขนส่งทางถนนและทางหลวงประจำจังหวัด

3. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)

ความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ (Product safety)

1. กระทรวงอุตสาหกรรม: สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)
2. สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข

3. คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค

4. มุขนิธิคุ้มครองผู้บริโภค.

งานอาชีวอนามัย (occupational safety)

1. กระทรวงอุตสาหกรรม: กองส่งเสริมและฝึกอบรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัย

2. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม

3. กองตรวจความปลอดภัย

4. สำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คอส.)

5. สถาบันความปลอดภัยในการทำงาน เป็นองค์กรเอกชน

6. สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) เป็นองค์กรเอกชนทำหน้าที่เกี่ยวกับ

งานควบคุมมลพิษ

กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

1. กรมควบคุมมลพิษ : กองจัดการคุณภาพอากาศ และเสียง กองจัดการสารอันตรายและกากของเสีย กองนิติการและเรื่องราวร้องทุกข์ กองประสานการจัดการมลพิษ กองตรวจมลพิษ สถาบันพัฒนาเทคโนโลยีการควบคุมมลพิษ

2. กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บในต่างประเทศ

โครงสร้างงานสร้างความปลอดภัยในสหรัฐอเมริกา

(Safety Promotion in the United State)

ในสหรัฐอเมริกาเป็นตัวอย่างสำหรับการทำงานที่เน้นในเรื่องของระดับชาติ (national level) การบาดเจ็บเป็นสาเหตุการตายก่อนวัยอันควรในประเทศสหรัฐอเมริกามานาน เด็กและวัยรุ่นอายุน้อยกว่า 20 ปีต้องตายจากการบาดเจ็บปีละประมาณ 19,000 คน ในปี 1997 คนอเมริกันต้องตายด้วยการบาดเจ็บรวมทั้งสิ้น 150,000 คน นอกจากนั้นยังมีอีกจำนวนมากที่ต้องพิการถาวร

National Center for Injury Prevention and Control (NCIPC) เป็นองค์กรระดับชาติที่มีหน้าที่ในการประสานงานองค์กรต่างๆเพื่อระดมความรู้ที่มีหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เพื่อนำมาใช้ในการป้องกันการบาดเจ็บ และลดอัตราการตายและพิการจากการบาดเจ็บ นอกจากนั้น NCIPC ยังทำหน้าที่สนับสนุนทุนการวิจัยในเรื่องของการป้องกันการบาดเจ็บรวมทั้งการฝึกอบรมด้วย NCIPC ได้ดำเนินงานในวิธีการที่เรียกว่า "Public Health Approach" โดยเริ่มจากการให้ความสนใจในงานระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (injury

surveillance system) ก่อน เพื่อการค้นหาปัญหา และติดตามความเคลื่อนไหวของปัญหา และใช้ในการประเมินผลหลังได้ทำโครงการแล้วได้ด้วย

ประเด็นต่อมาคือการวิจัยเพื่อค้นหาปัจจัยเสี่ยง (research on risk factors) ทำให้รู้ถึงกลุ่มเสี่ยงและปัจจัยที่แก้ไขได้ การวิจัยเพื่อประเมินผลงาน (Evaluation research) ทำให้รู้ว่าโครงการดังกล่าวนี้ได้ผลมากน้อยเพียงใด

วิสัยทัศน์ของความปลอดภัยในสหรัฐอเมริกา (Safe USA)

1. คนอเมริกันทุกคนให้ความสำคัญในการป้องกันการบาดเจ็บแทนการยอมรับ
2. ความปลอดภัยจะต้องมีไว้ตลอดเวลา ดังนี้
 - ความปลอดภัยในบ้าน (Safe at home) จากไฟ ตกหล่น ฆมน้ำ สารพิษและความรุนแรง
 - ความปลอดภัยในการเคลื่อนไหว (Safe on the move) จาก การจราจร
 - ความปลอดภัยในโรงเรียน (Safe at school) รวมทั้งความรุนแรง กีฬา
 - ความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน (Safe at work)
 - ความปลอดภัยในชุมชน (Safe at community) รวมทั้งจากอุบัติเหตุ ความรุนแรงระบบฉุกเฉิน

จากยา สารพิษ และการบาดเจ็บ (emergency medical systems, emergency response systems, poison control center, and trauma care systems)

Safe USA ทำงานในรูปแบบ ดังนี้

1. เปลี่ยนความคิด เปลี่ยนพฤติกรรม โดยการให้ความรู้แก่ประชาชน และประชาชนสามารถติดต่อสื่อสาร สอบถามความคิดเห็นได้โดยผ่านสายตรง (Safe USA hotline) (888-252-7751) หรือ อินเทอร์เน็ต (internet) , เว็บไซต์ (www.cdc.gov/safeusa) ทั้งสองทางนี้ถูกประชาสัมพันธ์ในแม็คโดนอล (McDonald's) ทั่วประเทศ
2. ทำการวิจัยเพื่อสนับสนุนให้เกิดกิจกรรม (intervention) ใหม่ที่ได้ผล รวมทั้งการสนับสนุนให้กิจกรรม (Intervention) ที่ดีได้รับการยอมรับปฏิบัติอย่างถาวร
3. ส่วนที่ดูแลสุขภาพ (Health department) ของแต่ละรัฐมีบทบาทสูงในการดำเนินการส่งเสริมสุขภาพ ดังนั้น Safe USA จึงมีแนวทางในการผลักดันให้ health department ของแต่ละรัฐให้ความสนใจในการดำเนินการสร้างเสริมความปลอดภัยมากขึ้น โดยที่แต่ละรัฐควรจัดตั้งระบบการเฝ้าระวัง (surveillance system) เพื่อค้นหาและติดตามปัญหา และจัดตั้ง ทีมสหวิชาชีพ (multidisciplinary team) ในการดำเนินการแก้ไขปัญหา ทีมดังกล่าวต้องประกอบด้วยบุคคลในหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง (agencies and private organizations) องค์กรต่างๆที่เข้าร่วมใน cross-sartorial มีรวมทั้งสิ้น 22 แห่ง

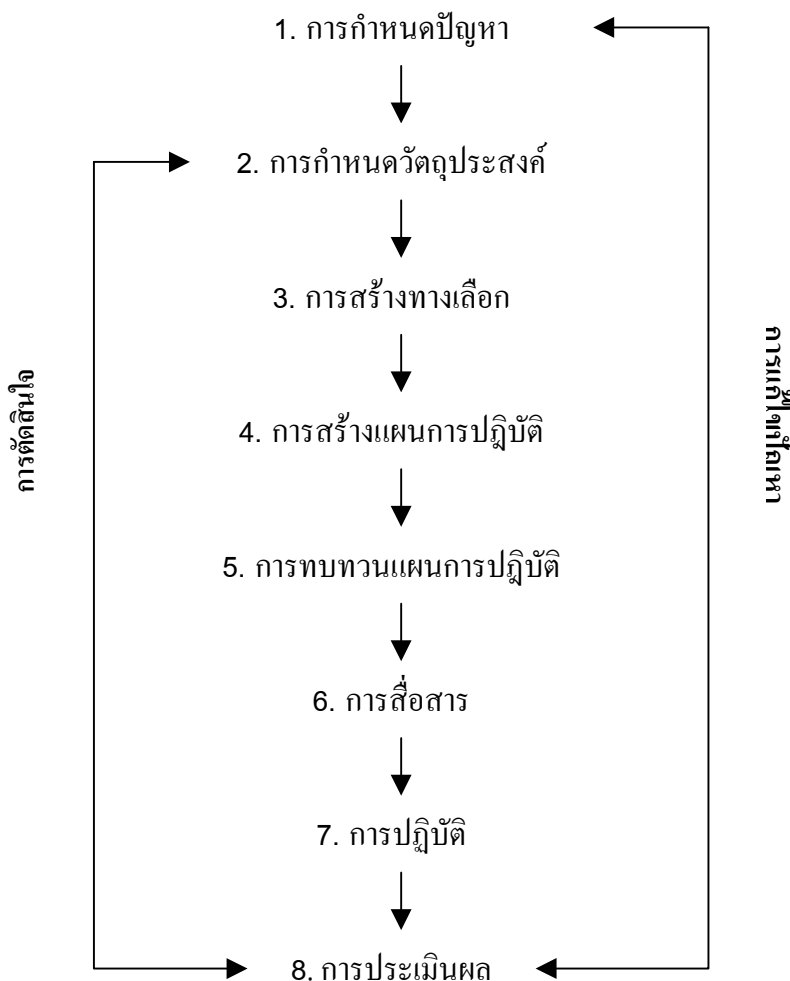
ส่วนที่ 3 ทฤษฎี

กระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจ

กระบวนการตัดสินใจต่อไปนี้อาจใช้ได้ทั้งเป็นกระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจของผู้นำหรือผู้บริหารในองค์การสุขภาพ ซึ่งจะทำให้ผลลัพธ์ของการตัดสินใจดีที่สุด เมื่อเรียนรู้ที่จะใช้วิธีการของไลล์ส (Lyles Method) ซึ่งจะเป็นวิธีที่ให้ประโยชน์ สำหรับผู้นำหรือผู้บริหาร เพราะง่ายต่อการปฏิบัติในการมุ่งเน้นผลลัพธ์ และปราศจากความยุ่งยากซับซ้อน โดยด้านซ้ายมือมี 6 ขั้นตอนและด้านขวามือมี 7 ขั้นตอน เมื่อนำไปใช้กับการตัดสินใจจะใช้วิธีด้านซ้ายมือ 6 ขั้นตอน ส่วนเมื่อต้องการแก้ไขปัญหาก็จะใช้วิธีด้านขวามือ ซึ่งมี 7 ขั้นตอนตามลูกศรชี้ (Lyles & Joiner, 1986) ดังแสดงในรูปที่ 1

ประเด็นสำคัญของความแตกต่างระหว่างวิธีการนี้และส่วนอื่นๆ คือ จะมุ่งเน้นความสำเร็จถึงผลลัพธ์สุดท้ายตามปรารถนา โดยเฉพาะแสดงในขั้นตอนที่ 2 ที่ 5 และที่ 6 ของกระบวนการแก้ไขปัญหา ซึ่งบอกให้รู้ถึงการกำหนดวัตถุประสงค์ การทบทวนแผนการปฏิบัติและการสื่อสารเป็นกิจกรรมที่สำคัญที่แสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่างการค้นหาคำตอบที่ถูกต้อง และในที่สุดก็สำเร็จคือ ผลลัพธ์เป็นไปตามปรารถนา ซึ่งจะช่วยให้ประสิทธิภาพของกระบวนการแก้ไขปัญหาก็หรือกระบวนการตัดสินใจ โดยเอา 4 ขั้นตอนอื่นมารวมด้วย และเนื่องจาก 3 ขั้นตอนแรกนั้นจะทำให้เกิดอำนาจในการแก้ปัญหา แล้วยังเป็นวิธีการลงมือที่ปฏิบัติที่ง่าย ซึ่งจะอธิบายในรายละเอียดต่อไป

1. การกำหนดปัญหา (define the problem) ได้แก่ (1) การค้นหาและอธิบายถึงอุปสรรคเงื่อนไข หรือปรากฏการณ์อันหนึ่งอันใด ที่ทำให้ไปขัดขวางการดำเนินงานมิให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ (2) มีสาเหตุที่อาจเกิดจากความเบี่ยงเบนหรือจากความปรารถนาที่ได้กำหนดไว้ การจะกำหนดปัญหาได้ดี ก็ต่อเมื่อผู้นำหรือผู้บริหารมีความเข้าใจปัญหานั้นเพียงพอ ที่จะสามารถอธิบายสถานการณ์ให้ผู้อื่นได้ทราบ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาก็หรือจะกำจัดปัญหานั้นได้อย่างไร ดังนั้นเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น ผู้นำจะต้องหาวิธีการทำบางสิ่งบางอย่างที่จะแก้ไขเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามปรารถนา



รูปที่ 1 กระบวนการแก้ไข้ปัญหาและการตัดสินใจ

2. การกำหนดวัตถุประสงค์ (define objective) เป็นขั้นตอนที่ 2 ของการแก้ไข้ปัญหาแต่เป็นขั้นตอนแรกของการตัดสินใจ การกำหนดวัตถุประสงค์ของการแก้ไข้ปัญหาหรือการตัดสินใจ ต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานขององค์กร

การแก้ไข้ปัญหาและการตัดสินใจจะมีการกำหนดวัตถุประสงค์ 2 ระดับคือ (1) ผู้นำหรือผู้บริหารควรแน่ใจว่าวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นอยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบ (2) วัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นควรให้คำจำกัดความอย่างชัดเจนในการบริหารจัดการเฉพาะ เพื่อเป็นแนวทางที่จะช่วยให้มีการกำหนดวัตถุประสงค์เมื่อต้องการแก้ไข้ปัญหาและทำการตัดสินใจ โดยทำตามขั้นตอน ดังนี้

- 1) ก่อนกำหนดวัตถุประสงค์จะต้องแน่ใจว่ามีการกำหนดข้อปัญหาได้อย่างแท้จริง
- 2) การกำหนดวัตถุประสงค์จะมุ่งเน้นผลลัพธ์สุดท้ายที่ต้องการให้เกิดขึ้น ไม่ใช่เน้นวิธีการว่าจะทำอะไร
- 3) ต้องทำการตกลงไว้ว่า ไม่มีอะไรที่เราต้องรู้ทุกอย่าง บางครั้งความคิดเห็นของเราอาจจะล้าสมัยไปแล้วก็ได้ ดังนั้นควรไตร่ตรองให้ดีก่อน อาจจะชะลอเวลาไปช่วงหนึ่งก็ได้

- 4) คำถามทุกคำถามมิใช่ใช้ได้ทั้งหมดหรือรับประกันได้ทั้งหมด
- 5) ไม่ควรเสียเวลากำหนดวัตถุประสงค์เพื่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ
- 6) กำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจงลงไป เพื่อสามารถวัดได้ จับต้องได้ในผลลัพธ์ครั้งสุดท้ายและควรเป็นผลลัพธ์ในเชิงปริมาณ
- 7) ต้องแน่ใจว่าวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นด้วยตนเองนั้นเป็นไปได้
- 8) วัตถุประสงค์มีความสอดคล้องกันอย่างมีเหตุผล ไม่ควรยึดมั่นจนเกินไป ควรยืดหยุ่นบ้าง

วัตถุประสงค์จะเป็นตัวกำหนดผลลัพธ์ครั้งสุดท้ายที่ตนเองต้องการให้บรรลุผลสำเร็จ วัตถุประสงค์เป็นสิ่งบ่งบอกว่าอะไรคือสิ่งที่เราต้องการในผลลัพธ์สุดท้าย ทางเลือกในการปฏิบัติจะมีความแตกต่างกัน ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและทำสำเร็จได้ ดังนั้นการสร้างทางเลือกจึงเป็นขั้นตอนต่อไป

3. การสร้างทางเลือก (generate alternatives) จะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆ ที่จะต้องทำอย่างไร ซึ่งการสร้างทางเลือกนี้จะเกี่ยวข้องกับการสร้างการปฏิบัติที่จะนำมาซึ่งความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

วิธีการสร้างทางเลือกที่ปฏิบัติได้ง่าย คือ การระดมสมอง (brain storming) ถึงแม้ว่าการระดมสมองจะทำได้โดยบุคคลหลายคน ซึ่งการระดมสมองนี้จะได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุดต้องกระทำในกลุ่มเล็ก ที่มีจำนวนคนไม่เกิน 10 คนหรือน้อยกว่านี้ และทุกคนจะต้องมีความคิดสร้างสรรค์เพื่อพัฒนาความคิดที่แตกต่างกัน และเป็นความคิดใหม่ จึงจะทำให้การระดมสมองมีประสิทธิภาพ คือได้ทางเลือกหลายๆทาง เพื่อจะได้นำไปสู่ขั้นตอนปฏิบัติต่อไปอย่างเหมาะสม

4. การสร้างแผนการปฏิบัติ (develop action plan) ในขั้นตอนนี้จะทำการวิเคราะห์และเปรียบเทียบความแตกต่างของการปฏิบัติที่ได้เสนอขึ้นมา เพื่อจะเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด อันดับแรกจะต้องเลือกการปฏิบัติที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสิ่งแวดล้อมในขณะนั้น แนวทางการเลือกการปฏิบัติจะช่วยอำนวยความสะดวกในขั้นตอนนี้ คือ

- 1) เน้นผลลัพธ์ที่จะทำให้ประสบผลสำเร็จ
- 2) การเลือกทางเลือกครั้งสุดท้ายจะต้องยอมรับเสมอไป
- 3) การเลือกทางเลือกครั้งสุดท้ายจะต้องดีกว่าการเลือกครั้งแรกไม่น้อยกว่า 80% จึงจะถือว่าเป็นการเลือกที่ดีได้
- 4) ไม่ควรเลือกสิ่งหนึ่งสิ่งใดแบบขอไปที ต้องเลือกแนวทางปฏิบัติที่ตัดสินใจแล้วว่าเป็นไปได้ และมีพื้นฐานมาจากการสังเกตการณ์ขณะนั้น
- 5) ไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญเสมอไป นอกจากคำแนะนำนั้นท่านรู้สึกว่าจะทำได้
- 6) ต้องไว้วางใจในสัญชาตญาณของตนเองเสมอ ซึ่งอาจเป็นกลางสั่งห้าม หรือเป็นข้อสรุปที่

ได้จากข้อเท็จจริงจากการสังเกตและเฝ้าดู

- 7) ต้องจดจำสิ่งที่ได้ปฏิบัติแล้ว ซึ่งอาจมีบางสิ่งเปลี่ยนแปลงไป ต้องเตรียมพร้อมเสมอเพื่อจัดการกับสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นใหม่ และนำเอาข้อมูลใหม่มาพิจารณาด้วย
- 8) ต้องมีความกล้าหาญมากกว่าขาดกลัว จึงจะทำให้การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ง่ายต่อการดำเนินการ และสามารถควบคุมสถานการณ์ได้
- 9) ต้องประเมินความต้องการและจัดอันดับความสำคัญให้แก่บุคคลอื่น และออกแบบแผนการปฏิบัติที่จะสนับสนุนบุคคลเหล่านั้นด้วย
- 10) ต้องมีเวลามากพอในการตัดสินใจ ความเร่งรีบจะทำให้การตัดสินใจผิดพลาดได้ ดังนั้นจึงไม่ควรรีบร้อนจนเกินไป

หลังจากได้เลือกแนวทางปฏิบัติ จะต้องสร้างแผนการปฏิบัติอย่างเป็นทางการ ในแผนการปฏิบัติจะต้องกำหนดเวลา ค่าใช้จ่าย วัตถุประสงค์ ผลลัพธ์สุดท้าย และความสำนึกในความรับผิดชอบ อย่างไรก็ตามก่อนที่จะนำแผนการปฏิบัติไปปฏิบัติจริง ขั้นตอนต่อไปจะต้องทบทวนหรือตรวจสอบการปฏิบัติ

5. การทบทวนแผนการปฏิบัติ (troubleshoot) เป็นการดำเนินการทบทวนที่สำคัญของแผนการปฏิบัติสำหรับปัญหาที่ซ่อนเร้น หรือการเพิ่มผลประโยชน์ที่อาจจะเป็นผลลัพธ์จากการปฏิบัติของแผนการทบทวนหรือตรวจสอบ โดยสามารถตั้งด้วยคำถามต่อไปนี้

- 1) วัตถุประสงค์ของแผนมีความชัดเจนดีหรือไม่
- 2) ข้อเสนอในการปฏิบัติที่จะทำให้วัตถุประสงค์บรรลุผลสำเร็จคืออะไร
- 3) แผนงานของบุคลากรสามารถทำได้สำเร็จหรือไม่
- 4) แผนงานที่ทำเสร็จแล้วได้ทำให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมหรือไม่
- 5) แผนงานนั้นได้มีการสื่อสารอย่างละเอียดเพียงพอ เพื่อสร้างการสนับสนุนและแสดงถึงแผนงานทั้งหมด ซึ่งทำให้รู้ว่าคาดหวังอะไรไว้
- 6) แผนการปฏิบัติที่เสนอไว้มีข้อเสียอะไรบ้าง
- 7) แผนการปฏิบัติที่เสนอไว้มีแนวทางที่จะทำให้เกิดความล้มเหลวได้อย่างไรบ้าง
- 8) ใครบ้างที่ต้องการเห็นความล้มเหลวนั้น
- 9) แผนการปฏิบัติที่เสนอมามีคนต่อต้านหรือไม่ เช่น ผู้บริหารสูงสุด แพทย์ บุคลากรแผนกอื่น หรือผู้ป่วย หรือไม่
- 10) ทำไมต้องปฏิบัติตามแผนทั้งหมด ทำไมต้องปฏิบัติข้อนี้
- 11) การกำหนดเวลาที่จะต้องปฏิบัตินั้นปฏิบัติได้จริงหรือไม่ หรือเป็นไปได้หรือไม่
- 12) มีวันเวลาอื่นที่จะลงมือปฏิบัติที่ดีกว่านี้หรือไม่
- 13) มีเงื่อนไขอะไรที่อาจมองข้ามไปที่จะทำให้การวางแผนนั้นหยุดชะงักหรือไม่
- 14) ทำไมจึงเลือกแนวทางนี้ มีแนวทางอื่นที่ดีกว่านี้หรือไม่

- 15) ใครบ้างที่ต้องให้การยอมรับ หรือแจ้งผลการตัดสินใจ
- 16) แผนการปฏิบัติคุ้มกับค่าใช้จ่ายหรือไม่ ถ้าต้องใช้เงินตนเองจะต้องใช้จ่ายอย่างไร
- 17) ข้อเสนอแนะแผนการปฏิบัติทั้งหมดนี้ทำให้รู้สึกไม่สบายใจหรือไม่ และเป็นเรื่องง่ายต่อการปฏิบัติหรือไม่

6. การสื่อสาร (communication) ก่อนที่จะมีการสื่อสารแผนการปฏิบัติ ผู้นำควรพิจารณาถึงผลลัพธ์ของการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจนั้นว่าเกิดการยอมรับแล้วหรือไม่ เพราะความมีประสิทธิภาพของการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจจะขึ้นอยู่กับคุณภาพและการยอมรับจึงจะส่งผลให้นำไปปฏิบัติได้สำเร็จสูงสุด ถ้ามีแต่คุณภาพเพียงอย่างเดียว แต่ไม่ได้รับการยอมรับจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง จะส่งผลให้การปฏิบัตินั้นล้มเหลวได้

เนื่องจากแผนการปฏิบัตินั้นบางครั้งต้องอาศัยบุคคลอื่นนำไปปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องสื่อสารให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บรรลุเป้าหมายได้สำเร็จ ในอดีตที่ผ่านมาความล้มเหลวเกิดขึ้นจากการไม่สื่อสาร หรือมีการสื่อสารที่ไม่ดี ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงความล้มเหลวของการสื่อสาร ควรใช้แนวทางดังต่อไปนี้

- 1) ทำการบ้านมาก่อน โดยต้องมีการเตรียมความคิดที่จะต้องสื่อสารแผนการปฏิบัตินั้น เพื่อจะได้ตอบข้อสงสัยของผู้ปฏิบัติอย่างชัดเจน
- 2) การเสนอแนวการปฏิบัติโดยการสื่อสารแบบเป็นทางการ ไม่ว่าบุคคลที่ท่านจะเสนอหรือสื่อสารด้วยนั้นจะเป็นใครก็ตาม หรือบางทีอาจเป็นไปได้ที่ท่านมีความคุ้นเคยกับบุคคลนั้นมาก่อน ก็อาจใช้การสื่อสารแบบไม่เป็นทางการก็ได้
- 3) ต้องเสนอการดำเนินการที่เป็นผลประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติที่จะต้องนำไปปฏิบัติในสถานการณ์จริง ในขั้นตอนนี้ต้องจัดเสริมแรงจูงใจให้ผู้ปฏิบัติ และกระตุ้นให้เขาปฏิบัติด้วยความเต็มใจ
- 4) ห้ามละเมิดในการสั่งงานข้ามสายการบังคับบัญชา และต้องแน่ใจว่าแผนการปฏิบัติของท่านเมื่อทำการสื่อสารแล้วต้องนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยผู้ที่นำไปปฏิบัติต้อง มีส่วนร่วมในการยอมรับความคิดของท่าน

นอกจากนี้ควรได้มีการวางแผนการสื่อสารโดยต้องตอบคำถามดังต่อไปนี้

- 1) ใครจะมีผลกระทบต่อการปฏิบัตินี้ และผู้ถูกระทบควรจะทำอย่างไร
- 2) ใครบ้างที่เราต้องการสนับสนุน เพื่อให้การสื่อสารนั้นประสบผลสำเร็จ และต้องให้การสนับสนุนชนิดใด
- 3) มีผลประโยชน์อะไรหรือไม่ที่บ่งชี้ว่าเป็นตัวกระทบต่อแผนการปฏิบัติ และต้องมีใครเป็นผู้สนับสนุนที่จำเป็นในการช่วยแผนการปฏิบัติประสบผลสำเร็จ เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ที่ค้นพบนี้เป็นผลประโยชน์จากทัศนคติที่สำคัญของบุคคลผู้นั้น
- 4) จะทดสอบความมีประสิทธิภาพของการสื่อสารของตนเองได้อย่างไร

7. การปฏิบัติ (implement) การนำแผนการปฏิบัติไปสู่การปฏิบัติจริงนั้น บางครั้งอาจจะมีเหตุบางอย่างเกิดขึ้น ที่ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงแผนได้ จึงทำให้กิจกรรมบางอย่างยกเลิกไปและเอากิจกรรมใหม่เข้ามาแทนที่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการปฏิบัติมีความแตกต่างกันในสถานการณ์จึงทำให้อาจจะเลยหรือมองข้ามความคิดที่ง่าย ๆ ไป และมีข้อเสนอแนะว่า ควรปล่อยให้ทำไปก่อนแต่ต้องไม่ละเลยกิจกรรมที่สำคัญบางอย่าง หรือปล่อยให้ทำงานสำเร็จถึงแม้จะยุ่งยากบ้างเล็กน้อย ปริมาณการยกเลิกกิจกรรมจะเป็นไปตามการเปลี่ยนแปลง ซึ่งถือเป็นสิ่งดีถ้าการยกเลิกนั้นเป็นสิ่งถูกต้อง แนวทางต่อไปนี้จะสะดวกต่อการดำเนินการตามแผนการปฏิบัติให้สำเร็จ ด้วยการมีปริมาณการยกเลิกกิจกรรมต่ำสุดและมีปริมาณของความสำเร็จสูงสุด คือ

1. ความสม่ำเสมอของการปฏิบัติจะเปลี่ยนแปลงจากระดับบนลงสู่ระดับล่าง
2. ความสม่ำเสมอในการเริ่มด้วยสิ่งที่ดีที่สุดครั้งแรกจะเป็นการสร้างความเข้ม

แข็งมากกว่าความอ่อนแอ

3. กำหนดการให้ตัวอย่างด้วยตนเอง
4. โปรดระลึกว่า บุคคลไม่สามารถจะจงใจให้ทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้ โดยที่บุคคลผู้นั้นไม่รู้ถึงวิธีการทำสิ่งนั้นๆ และถ้าต้องการให้บุคคลมีความรู้หรือทักษะใหม่ ควรให้บุคคลนั้นมีโอกาสได้เรียนรู้ในสิ่งนั้นๆ ด้วย
5. ยอมรับและให้รางวัลแก่ผลการปฏิบัติที่ดีและพึงพอใจในโอกาสแรก
6. ขั้นตอนของการปฏิบัติต้องมีกรอบของเวลาที่สอดคล้องกับความต้องการของแผน

ปฏิบัติ และไม่ควรทำทุกสิ่งทุกอย่างในคราวเดียวกัน

7. จัดให้มีครูผู้ฝึกสอน (coaching) และการช่วยเหลือติดตาม
8. การปฏิบัตินั้นควรทำอย่างต่อเนื่อง

8. การประเมินผล (Evaluation) เมื่อการปฏิบัติได้เกิดขึ้นแล้ว ควรจะสร้างวิธีการสำหรับติดตามและควบคุมการปฏิบัติงานของบุคคลนั้น ซึ่งได้ดำเนินการปฏิบัติตามความต้องการบรรลุผลสำเร็จ แนวทางต่อไปนี้จะเป็นการช่วยควบคุมการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับแผนการปฏิบัติที่ได้กำหนดไว้คือ

1. กำหนดดัชนีชี้วัดสำหรับแผนการปฏิบัติ
2. วัดว่าอะไรบ้างที่ทำได้สำเร็จ
3. พยายามดำเนินการไปสู่เป้าหมายที่กำหนด
4. แก้ไขการปฏิบัติตามความจำเป็น
5. ให้การยอมรับและยกย่องเมื่อทำความสำเร็จ
6. ให้รางวัลตอบแทนการปฏิบัติที่เป็นไปตามความคาดหวังหรือบรรลุเป้าหมาย

ซึ่งการติดตามและควบคุมการปฏิบัติดังกล่าวนั้นเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าการตัดสินใจนั้นเป็นไปตามทางเลือกที่คาดการณ์ไว้ หรือมีขั้นตอนใดที่จำเป็นต้องแก้ไข ถ้าการตัดสินใจนั้นบรรลุผลสำเร็จ ผู้ทำ

การตัดสินใจต้องปฏิบัติต่อไปอย่างต่อเนื่อง แต่ถ้าการตัดสินใจนั้นยังไม่ดีพอ ผู้ตัดสินใจต้องเริ่มต้นกระบวนการใหม่ เพื่อค้นหาจุดบกพร่องต่อไป

ส่วนที่ 4

พระราชบัญญัติจราจรทางบก กฎกระทรวง ประกาศกรมการขนส่งทางบก กฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

คำจำกัดความ ตามมาตรา 4

- (1) การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่สูง จี๋หรือไล่ต้อนสัตว์
- (15) รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง
- (16) รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง
- (22) รถโรงเรียน หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน
- (28) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่อง อุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ
- (32) ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้างใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
- (33) สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วย ธง ไฟ ไฟฟ้ามือแขน นกหวีดหรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือที่สูง เดิน จี๋ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น
- (34) เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่สูง เดิน จี๋ หรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน , รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะทางไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ที่ขับรถในทางต้องเปิดไฟ

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ได้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่จะต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะ ดังต่อไปนี้เสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ไต่ในในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็น หรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏอยู่ข้างหน้า ในกรณี ดังต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

(3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินทางในทางข้ามหรือรถที่มาจากก่อน

(5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใด เปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาจากด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้หยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(6) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่จะขับรถตรงไปต้องเข้ามาอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องทางเดินรถดังกล่าว จะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา 23 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรสีเขียวหรือไฟแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถมากกว่าสองชั้นขึ้นไป ต้องปฏิบัติดังนี้

1. สัญญาณไฟจราจร ไฟสีแดง ที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น
2. สัญญาณไฟจราจร ไฟสีเขียว ที่ทำเป็นลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องนั้นได้

มาตรา 24 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ด้านหลังให้ขับรถผ่านไปได้
2. เมื่อเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนนั้นต้องหยุดรถ แต่เจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลังให้ผ่านไปทางด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ ขยับรถผ่านไปได้
3. เมื่อเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ
4. เมื่อเจ้าหน้าที่ยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้
5. เมื่อเจ้าหน้าที่ยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่รถที่มาจากด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถทั้งสองด้าน

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรของพนักงานจราจร ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ด้วยเสียงนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้สัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที
2. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้สัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ส่วนหนึ่งส่วนใดของทางและต้องใช้สัญญาณเตือนคนเดินเท้า ให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชรา หรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถเว้นแต่

- (1) ด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 34 ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องทางนิสทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไปต้องขับรถในช่องซ้ายสุด เว้นแต่

- (1) ในช่องทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวาง หรือถูกเปิดการจราจร
- (2) เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก
- (4) เมื่อจะแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่น
- (5) ผู้ขับขีรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกันไว้ ผู้ขับขีรถต้องขับรถใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขีรถบรรทุก รถบรรทุกโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี

มาตรา 36 ผู้ขับขีรถซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านไปหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือหรือแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณ ตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขีรถซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขีรถต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขีรถต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขีรถต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขีรถขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 40 ผู้ขับขีรถต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถ ในกรณีต่อไปนี้

- (1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ในทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ผู้ขับขีรถซึ่งประสงค์จะขับรถเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นในทิศทางเดินรถต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้รถคันหน้าทราบความประสงค์ และเมื่อผู้ขับขีรถซึ่งขับรถคันหน้า (ยกไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถ หรือให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายด้วยมือและแขน) แล้วจึงแซงได้

การแข่งต้องแข่งด้านขวา โดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแข่งพอควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านหน้ารถที่ถูกแข่งไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้ว จึงจับชิดซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา 45 ห้ามขับรถแข่งซ้ายหน้ารถคันอื่น ยกเว้นในกรณีต่อไปนี้

- (1) รถที่ถูกแข่งกำลังจะเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- (2) ทางเดินรถนั้นจัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

มาตรา 46 ห้ามขับรถแข่งขึ้นหน้ารถอื่น ในกรณีต่อไปนี้

- (1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง
- (2) ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยกวงเวียน หรือทางรถไฟ
- (3) เมื่อมีหมอก ฝน ผุ่่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
- (4) เมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันหลัง ผู้ขับขีรถ ที่มีความเร็วช้า หรือให้ความเร็วดำกว่ารถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถคันที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้าและผู้ขับขีรถที่ถูกขอทางต้อง

- (1) ให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายตอบ (ยกไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถหรือให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายด้วยมือและแขน)
- (2) ลดความเร็ว
- (3) ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงขึ้นหน้าผ่านขึ้นหน้าได้โดย ปลอดภัย

หมวด 4 การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54

การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ต้องให้สัญญาณก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตรและไม่เป็น การกีดขวางการจราจร

ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถและต้องจอดรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร

มาตรา 55 ห้ามหยุดรถในบริเวณต่อไปนี้

- (1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง
- (2) บนทางเท้า
- (3) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (4) ในทางร่วมทางแยก
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ
- (6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(7) ในเขตปลอดภัย

(8) ในลักษณะกีดขวางทางจราจร

มาตรา 56 ในกรณีที่รถยนต์ขจัดข้อจ้งจต้องจจรดในทางเดินรถต้องให้สัญญาณก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร และผู้ขับขี้ต้องนำรถไปให้พ้นทางเดินรถให้โดยเร็วที่สุด ไม่กีดขวางการจราจร และควรจจรดทางด้านซ้ายของทางเดินรถและต้องจจรดขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร

มาตรา 57 ห้ามจจรดในบริเวณต่อไปนี้

- (1) บนทางเท้า
- (2) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- (4) ในทางข้ามหรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจจรด
- (6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
- (7) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- (9) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลขเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- (10) ตรงปากทางเข้าออกอาคารเดินรถหรือทางเดินรถหรือในระยะห้าเมตร จากปากทางเดินรถ
- (11) ซ้อนคันกับรถคันอื่นที่จจรดอยู่
- (12) ในที่คับขัน
- (13) กีดขวางทางจราจร
- (14) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งทางจราจร
- (15) ระหว่างเขตปลอดภัยกับเขตทาง หรือระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

ลักษณะ 6 การขับรดผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน

มาตรา 71 ภายใต้บังคับมาตรา 21 และมาตรา 22 เมื่อผู้ขับขี้ต้องให้รดมาถึงทางร่วม ทางแยกให้ผู้ขับขี้ปฏิบัติดังนี้

- (1) ถ้ามีรถคันอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี้ต้องให้รดในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน
- (2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี้ต้อง

ให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโทให้ผู้ขับขี่ในทางเดินรถทางเอกมีสิทธิขับรถผ่านไปก่อน

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับรถในเขต กทม. เมืองพัทยา เทศบาล ขับรถในอัตราความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. หรือนอกเขตดังกล่าว ไม่เกิน 90 กม./ชม. สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมเกิน 1,200 กิโลกรัมให้ขับรถในเขต กทม. เมืองพัทยา เทศบาล ไม่เกิน 60 กม./ชม. หรือนอกเขตดังกล่าว ไม่เกิน 80 กม./ชม.

ในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรกำหนดอัตราความเร็วตามที่ติดตั้งไว้ข้างทางให้ขับไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้นั้น

ลักษณะ 7 รถฉุกเฉิน

มาตรา 76 เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาวหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน โดยปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

- (1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด
- (2) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องหยุดรถหรือจอดให้ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก
- (3) สำหรับผู้ขับขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทาง แต่ห้ามหยุดในทางร่วมแยกในการปฏิบัติตาม (2) และ (3) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

ลักษณะ 9 อุบัติเหตุ

มาตรา 78 ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร พร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที ต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนพร้อมทั้งหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อเจ้าที่ภายใน 6 เดือนนับแต่วันเกิดเหตุให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ต้องเป็นของรัฐ

มาตรา 96 ผู้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ตามมาตรา 93 ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งประจำทาง หรือการขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่า ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วย

ความเหมาะสม

- (4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภท หรือชนิดเดียวกันที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้ว นับแต่วันที่คำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด หรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่โทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาท ที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดหลุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันตรายเว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

มาตรา 102 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง

- (1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง ⁽²⁷⁾
- (2) ไม่แสดงกิริยา หรือใช้ถ้อยคำที่เป็นการเสียดสี ดูหมิ่นก้าวร้าว รังแก ระบาย หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยา วาจา หรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ

(3) ไม่เสพหรือเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น

(3ทวิ) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(3ทวิ) ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออก

ฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ⁽²⁸⁾

มาตรา 102 ทวิ ในกรณีมีเหตุอันสมควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใด ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้

โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้การตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่

เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งคอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งคนขับรถยนต์เกินสองคน

มาตรา 124 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำความผิดประการใดๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะที่ขับขี่รถ หรือในลักษณะที่เป็นการศึกษาของการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่รถยนต์เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้กระทำความผิดตามวรรคสองหรือวรรคสาม

มาตรา 128 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระจบหรือสิ่งอื่นใดหรือกระทำความผิดประการใดๆ บนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา 130 ห้ามมิให้ผู้ใดเผาหรือกระทำการใดๆ ภายในระยะ 500 เมตร จากถนนเป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งใดที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในถนนนั้น

มาตรา 132 ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้รับส่งนักเรียนให้คงใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “รถโรงเรียน”

2. กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก

พ.ศ. 2522

ข้อ 1. ในกรณีปกติให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

(3) สำหรับรถยนต์อื่น ที่นอกจากระบุไว้ใน (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร และเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลไม่เกิน ชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับได้ไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

3. กฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526)

กฎกระทรวง

ฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526)

ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 7 มาตรา 36 และมาตรา 102 (4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“รถโรงเรียน” หมายความว่า รถที่ใช้รับส่งนักเรียน และให้หมายความรวมถึงรถที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับส่งนักเรียนเพื่อการศึกษาตามปกติ

“นักเรียน” หมายความว่า บุคคลซึ่งกำลังศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา หรือมัธยมศึกษา ทั้งสายสามัญและสายอาชีพ

“ผู้ปกครอง” หมายความว่า บิดามารดา หรือบิดา หรือมารดา ซึ่งเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ และหมายความรวมถึงบุคคลที่นักเรียน อยู่ด้วยเป็นประจำหรือที่นักเรียนอยู่รับใช้การงาน

ข้อ 2 รถโรงเรียนต้องเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน 1 มาตรฐาน 2 หรือมาตรฐาน 3 ที่ต่อตัวถังให้มีทางขึ้นทางลงของผู้โดยสารข้างรถ โดยมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนที่ควบคุมถูกต้องตามกฎหมายซึ่งออกตามความในมาตรา 71 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และต้องจัดให้มี

- (1) เครื่องหมายหรือแผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างอย่างน้อย 35 เซนติเมตร ยาวอย่างน้อย 85 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ ให้สามารถมองเห็น ข้อความได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร
เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้ถอดแผ่นป้ายหรือปิดคลุมข้อความดังกล่าว
- (2) ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันปิดเปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถเพื่อให้ผู้ขับรถที่สวนมาหรือตามหลังมาเห็นได้โดยชัดเจนในระยะห่างไม่น้อยกว่า 150 เมตร

เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนในหนึ่งปี ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันดังกล่าว

- (3) เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

(ก) เครื่องดับเพลิง

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 1 เครื่อง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งเกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีเครื่องดับเพลิงอย่างน้อย 2 เครื่อง

เครื่องดับเพลิงต้องมีขนาดพอสมควรและติดตั้งไว้ภายในรถ ในที่เหมาะสมพร้อมที่จะใช้การได้ทุกขณะ

(ข) ฆ้อนทุบกระจก 1 อัน

(ค) เหล็กชะแลง 1 อัน

ฆ้อนทุบกระจกและเหล็กชะแลงต้องเก็บไว้ในที่ปลอดภัย และสามารถนำมาใช้งานได้โดยสะดวก

(4) แผ่นป้ายแสดงข้อความเตือนเรื่องความปลอดภัยในการโดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบก ประกาศกำหนด หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบติดไว้ภายในตัวรถ ณ ตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ง่าย

ข้อ 3 ห้ามผู้ขับรถโรงเรียนบรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียนหรือผู้ปกครอง

ข้อ 4 รถโรงเรียนต้องมีผู้ขับรถและผู้ดูแลนักเรียน ดังนี้

(1) ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียอันตรายจากการขับรถมาก่อน

(2) ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียนเพื่อควบคุมดูแลและช่วยเหลือนักเรียน

ข้อ 5 รถโรงเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงที่อยู่อาศัย หรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรงหรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง

ข้อ 6 กฎกระทรวงนี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ.2526 โดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

ผู้ประจํารถที่บดทงโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

- ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท
- ผู้ประจํารถที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

บทกำหนดโทษ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

- ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับการใช้รถรับส่งนักเรียน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท

4. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการตรวจหรือ

ทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทและกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ รับการตรวจ หรือ ทดสอบว่าสารนั้นอยู่ในร่างกายหรือไม่ (ฉบับที่ 2)

“ข้อ 3 วิธีการตรวจหรือทดสอบหาระดับหรือปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ให้ถือปฏิบัติดังนี้

(1) เครื่องมือ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้เครื่องตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และสามารถอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) วิธีการตรวจหรือทดสอบให้ถือปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(3) ระดับเกณฑ์มาตรฐานของแอลกอฮอล์ที่ยอมให้มีในเลือดในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจํารถต้องไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ดังนั้นเมื่อตรวจสอบตามวิธีการ ในข้อ 3(2) แล้วอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าผู้รับการตรวจเป็น ผู้เสพสุรา”

5. กฎหมายที่เกี่ยวข้องและมีผลต่อผู้เสพยาบ้า

มีกฎหมายที่ควบคุมผู้ที่เสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ดังนี้

1. พ.ร.บ. วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2535 : ต้องระวางโทษจำคุก ตั้งแต่ หนึ่งปีถึงห้าปีและปรับตั้งแต่ สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท

2. พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 : ต้องจำคุกไม่เกิน หกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต และถ้าเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษหนักขึ้น

3. พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การขนส่งทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 : ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท (ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ) และปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท (ผู้ได้รับอนุญาตเป็นผู้ขับรถ)

อนึ่งได้มีความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 4) ว่ากรณีที่พบผู้ขับซัดโดยสารเสพติดออกฤทธิ์ ในกลุ่ม แอมเฟตามีน เมื่อมีการเปรียบเทียบปรับตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบกแล้วจะสามารถดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดนั้นตาม พ.ร.บ.วัตถุออกฤทธิ์ และ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ได้อีกด้วย นอกจากนี้ได้มีมติ ค.ร.ม. เมื่อวันที่ 30 เม.ย. 2534 ว่าในกรณีที่มีการกระทำผิดกฎหมายหลายฉบับให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดทุกตัวบทกฎหมาย หากได้พบเห็นหรือรู้ถึงการกระทำผิด ให้ประสานงานปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดทุกตัวบทกฎหมาย มิฉะนั้นจะเป็นช่องทางให้เกิดการทุจริตและประพฤติดีมิชอบได้

ส่วนที่ 4 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้ารายงานวิจัยที่เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนยังศึกษาพบว่าการค้นคว้าข้อมูลเรื่องดังกล่าวในประเทศไทยยังมีอยู่น้อยมาก แต่มีงานวิจัยเรื่องอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องดังนี้

วิทยา ชาติบัญชาชัย (2534 : 25-52) ได้ศึกษาระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาลขอนแก่น ในปี 2534 กล่าวว่า อุบัติเหตุไม่ว่าเล็กหรือใหญ่อาจเกิดขึ้นได้ทุกที่ ไม่ว่าจะอยู่ในเมืองใหญ่หรือตามชนบทห่างไกล ซึ่งสถานบริการสาธารณสุขทุกแห่งทุกระดับ จำเป็นจะต้องมีความพร้อมเพื่อรองรับในการดูแลผู้ป่วยเหล่านี้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผลการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ คิดเป็น 70 % ในจำนวนนี้มีการดื่มสุรา 40 % ผู้ป่วยที่เสียชีวิตถึง 90 % เกิดอุบัติเหตุที่ศีรษะ และผู้เสียชีวิตเหล่านี้ ไม่มีการสวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ประมาณร้อยละ 80 ผู้ป่วยและเสียชีวิต ด้วยอุบัติเหตุจราจรมีอายุน้อยกว่า 40 ปี ซึ่งเป็นช่วงอายุที่เป็นกำลังสำคัญ และความหวังของครอบครัว สังคม และประเทศชาติ

วิทยา ชาติบัญชาชัย ได้สรุปการเกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. ปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านคน ได้แก่ ขับรถเร็ว ขับไม่เป็น เมาสุรา ป่วย ตาไม่ดี กินยาบ้า หลับใน เหม่อลอยไม่มองถนน ขับรถผิดกฎจราจร ฝ่าไฟแดง ขับผิดเลน แซงซ้าย จอดในที่ห้าม ไม่เปิดสัญญาณเมื่อเลี้ยวรถหรือจอด เปิดไฟสูงเมื่อรถสวน และการรบกวนขณะขับซัด

2. ปัจจัยด้านรถ ได้แก่ ไม่มีไฟท้าย ไม่มีไฟหน้า เบรกแตกยางแตก ไฟไม่สว่าง เบรกติด ละขาค้างรถไม่ได้เอ้าขึ้น

3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ถนนลื่น ขึ้นเขา ลงเขา ทางขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ

สัตว์วิ่งตัดหน้า พลบค่ำมองไม่เห็น หมอกจัด มีด

2. พฤติกรรมในการเกิดอุบัติเหตุและเงื่อนไขที่ทำให้เกิด ได้แก่

1. การแข่ง ได้แก่ แข่งไม่พ้น ขนรถที่สวนมา หรือแข่งไม่พ้นหักหลบมาชนรถที่กำลังแข่ง หลบรถแข่งกัน แข่งปาดหน้า แข่งเบียด
2. ขนรถที่วิ่งมาด้านตรงข้าม ได้แก่ แหกโค้ง ขับผิดเลน เสียหลัก
3. ขนรถที่วิ่งทางเดียวกัน ได้แก่ ขนท้ายเบรกไม่ทันเบรกกระทันหัน มองไม่เห็น
4. ขนตรงทางแยก ขนตรงทางเลี้ยว ได้แก่ ฝ่าไฟแดง ขับเร็วทางแยกตัดหน้า
5. ขนคน ได้แก่ ถูกตัดหน้า ขับเลี้ยวโดยไม่ตั้งใจ เบรกไม่ทัน หลบรถสวน คนเล่นกัน
6. ขนสิ่งกีดขวาง ได้แก่ ขนรถที่กำลังชนกันอยู่ สัตว์วิ่งตัดหน้า
7. เกิดเอง ได้แก่ หลบรถที่กำลังแข่งกัน เสียหลักเอง เลี้ยวด้วยความเร็วสูง ขับเร็ว

วิพุธ พูลเจริญ (2534 : 61-64) ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ต สรุปได้ว่า การวางแผนลดหรือแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร จำเป็นต้องทำการวิจัยสำรวจข้อมูลเพื่อตอบปัญหาหลักของแผนงานดังนี้คือ

- ประชากรกลุ่มเสี่ยงเป็นใคร
- พฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร
- พาหนะที่เสี่ยงต่อการให้เกิดอุบัติเหตุจราจร
- ถนนและสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร
- ช่วงเวลาที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูง
- ความรุนแรงของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ รองประธานกรรมการบริหาร กรรมการระบาคติวิทยาแห่งชาติ (2534: 69) สรุปสถานการณ์ การควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ได้เสนอมาตรการควบคุมอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

1. **มาตรการสุขศึกษา** คือ กระตุ้นให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความสนใจใคร่รู้ มีความรู้พื้นฐานมากพอ มีทัศนคติที่ดีและตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา ยอมรับข้อเสนอแนะแล้วปฏิบัติ และปฏิบัติจนกลายเป็นความเคยชิน ซึ่งต้องมีข้อมูลระบาคติวิทยา เป็นข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นที่สำคัญ อันบ่งชี้ให้เห็นความสำคัญของปัญหา กลุ่มเป้าหมายและกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านพฤติกรรมและสภาวะของกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร หรือผู้เดินถนน) ปัจจัยด้านสภาพยานพาหนะและสิ่งแวดลอม อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ต้องมีข้อมูลด้านพฤติกรรม ทัศนคติ และระดับความรู้ของกลุ่มเป้าหมาย

2. **มาตรการทางกฎหมายและสังคม** ได้แก่ มาตรการด้านกฎหมาย หรือข้อกำหนดหรือค่านิยมทางสังคม อาทิ การกำหนดความเร็วในการขับขี่รถ การอบรมผู้ขับขี่รถ กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ข้อ

กำหนดของหมู่บ้านในการควบคุมทั้งผู้ขับขี่รถ ผู้ใช้ถนน สภาพถนน สิ่งแวดล้อม และสภาพของรถ ให้เหมาะสมและปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

3. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพถนน แสงสว่าง ป้ายต่างๆ

4. มาตรการทางการแพทย์และสาธารณสุข ได้แก่ การดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุอย่างรวดเร็ว

ทันเหตุการณ์ การวินิจฉัยการบาดเจ็บอย่างรวดเร็ว เพื่อให้ได้การรักษาอย่างถูกต้อง ลดอัตราตายและความพิการ

วิฑูร แสงสิงแก้ว (2535 : คำนำ) กล่าวว่า สุราเป็นยาเสพติดชนิดหนึ่ง เมื่อดื่มสุรแล้วจะมีการสะสมจนถึงระดับหนึ่งจะติดสุรา และเมื่อหยุดดื่มสุรแล้วจะมีปฏิกิริยาทางร่างกายที่เรียกว่า อาการลงแดง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 30 มก.% จะทำให้ผู้ดื่มสุรามีอาการสนุกสนานร่าเริง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกิน 30 มก.% จะทำให้ร่างกายทำงานไวกว่าปกติ ทำให้ตัดสินใจไวและผิดพลาด

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มก.% จะทำให้มีการสร้างกายสมองมีนาร่างกายทำงานช้าลง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกิน 100 มก.% การทำงานของร่างกายจะอยู่นอกเหนือคำสั่งจากสมอง ทำงานไปโดยอัตโนมัติ จนถึงนอนหลับโดยไม่รู้ตัว

โดยเฉลี่ยคนที่ดื่มสุรา 6 แก้วๆละ 15 ซีซี หรือ 1 ฝาขวดแม่โขงจะทำให้แอลกอฮอล์ในเลือดสูงได้ถึง 50 มก.% คนที่ดื่มสุรา 6 แก้วๆละ 30 ซีซี หรือ 2 ฝาขวดแม่โขง จะทำให้แอลกอฮอล์ในเลือดสูงได้ถึง 80 มก.%

คู่มือสำหรับประชาชน เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับสุรากับอุบัติเหตุทางจราจร (2535 :5-9) แนะนำการตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีง่ายๆ ดังนี้

ประชาชนพิสูจน์คนเมาสุรา สังเกตจากกลิ่นสุรา เดินไม่เป็นเส้นตรง พูดจาเลอะเทอะ ไม่สื่อความหมาย

ตำรวจพิสูจน์คนเมาสุรา โดยสังเกตพฤติกรรมอาการของผู้ขับขี่ ดังนี้

- ขับรถเร็วหรือช้าโดยไม่มีเหตุผล
- ขับรถในอัตราที่ไม่คงที่
- ขับรถช้า หรือเร็ว หรือพยายามหยุดรถไม่ถูกจังหวะ ไม่เรียบร้อย
- แชน หรือสวนรถในขณะที่ยังไม่สมควรหรือหักหลบรถมากเกินไปจนสมควรเมื่อมีรถผ่าน
- ผ่าฝืนหรือขัดขืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
- ขับรถกลางคืนไม่เปิดไฟ หรือเปิดไฟหลังรถออก
- ใช้รถโดยใช้เกียร์ต่ำ โดยไม่มีเหตุผลสมควรหรือเปลี่ยนเกียร์บ่อยๆ
- ออกรถหยุดรถไม่เป็นจังหวะ ทำให้รถกระตุก

- ขับรถเปลี่ยนช่องทางบ่อยๆ หรือสายไปมา

สำนักงานสาธารณสุข เขต 7 (อุบลราชธานี, ศิริสะเกษ, ร้อยเอ็ด, นครพนม, ยโสธร, อำนาจเจริญ, มุกดาหาร) (2540: 10-22) ได้สรุปผลการดำเนินงานโครงการรณรงค์เมื่อปี 2540 กลุ่มเครือข่ายจังหวัด เขต 7 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจร พบมากในกลุ่มอายุระหว่าง 16-25 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน สอดคล้องกับการรายงานของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุขที่พบว่าช่วงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด อยู่ระหว่าง 15-19, 20-24, 25-29 ปี สาเหตุเนื่องจากกลุ่มนี้เป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน มีความคิดคะนอง อยากรู้ อยากลองในสิ่งท้าทายและชอบเสี่ยง เป็นวัยที่ต้องออกไปทำงานนอกบ้าน โอกาสใช้ยานพาหนะจึงสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและบ่อยครั้งกว่ากลุ่มอื่นๆ และส่วนใหญ่คนกลุ่มนี้จะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ซึ่งเป็นรถที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและการสาธารณสุข (2539) ได้เสนอแนวทางในการป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

1. **มาตรการด้านการศึกษา (Education)** ได้แก่ การกระตุ้นจิตสำนึกประชาชนประกอบด้วย มาตรการด้านสุขศึกษาประชาสัมพันธ์ การซ่อมแผนอุบัติเหตุ การอบรมให้ความรู้กลุ่มต่างๆ การสอดแทรกหลักสูตรด้านการป้องกันอุบัติเหตุในการเรียนการสอนในระดับต่างๆ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมาย เกิดจิตสำนึกความปลอดภัย

2. **มาตรการทางกฎหมาย (Enforcement)** ได้แก่ การเข้มงวดในการใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย การดื่มสุราในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ กฎหมายด้านการขนส่งทางบก การตรวจสภาพรถ การสอบใบขับขี่ กฎหมายด้านวัตถุมีฤทธิ์ต่อจิตประสาท

3. **มาตรการวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม (Engineering)** ได้แก่ การปรับปรุงสภาพการจราจรและใช้วิธีการด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไข ทั้งสภาพของทางและสภาพแวดล้อมของถนนตลอดจนการปรับปรุงยานพาหนะ

4. **มาตรการด้านการเตรียมความพร้อม** ได้แก่ การรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุการพัฒนาระบบบริการผู้ป่วยฉุกเฉินในโรงพยาบาล การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและการส่งต่อที่ปลอดภัย เพื่อลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บพิการ

5. **มาตรการด้านการสนับสนุน** ได้แก่ การจัดทำระบบสื่อสารและศูนย์ข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุ จัดทำระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ การประสานงานระหว่างภาครัฐ เอกชน ตลอดจนการวางแผนด้านการควบคุมป้องกันและเตรียมพร้อม

สำนักงานสาธารณสุข เขต 10 (เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง พะเยา ลำพูน แม่ฮ่องสอน) ได้สรุปผลการดำเนินงาน โครงการบ้านเฮาปีใหม่ปลอดภัยอุบัติเหตุ เขต 10 เพื่อลดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์

(2540 : 1-27) ได้เสนอปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย ปัจจัยด้านบุคคล ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ปัจจัยด้านยานพาหนะ และมาตรการในการป้องกัน 3E (Education Enforcement Engineering) ในการป้องกันอุบัติเหตุ มีผลทำให้ผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรและผู้เสียชีวิตในช่วงวันที่ 10-17 เมษายน 2540 ของจังหวัดในเขต 10 ลดลง นอกจากนี้ยังพบว่าลักษณะทางระบาดวิทยา ผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นอัตรา 4% กลุ่มอายุ 21-30 ปี เป็นกลุ่มที่พบมากที่สุด ช่วงเวลาที่ประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ 16.01-20.00 น. ของวันที่ 12-130 เมษายน สถานที่เกิดเหตุมากที่สุด คือ สี่แยก ทางโค้ง ตามลำดับ สาเหตุเกิดจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 79.20 และปัจจัยที่เกี่ยวข้องมากที่สุด คือ การดื่มสุราร้อยละ 64.19

สถานการณ์ ฉบับที่ 23 ตุลาคม 2541 ได้เสนอวิวัฒนาการของการป้องกันอุบัติเหตุ สรุปปัจจัยสำคัญที่ทำให้ชุมชนบ้านวังซ้อย จังหวัดนครสวรรค์ ประสบผลสำเร็จในการรวมกลุ่ม ดำเนินกิจกรรม ได้แก่

1. มีการกระตุ้นจากนายอำเภอและการดูงานจากภายนอก ทำให้ชุมชนพยายามพัฒนางิจกรรมและกรรมและกระบวนการทำงานให้ดีขึ้น
2. การทำงานเป็นทีมของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน
3. ความสามารถของผู้นำชุมชน
4. การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของปัญหา
5. การสนับสนุนจากสถานีอนามัย
6. การสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับส่วนราชการต่างๆ

วันทนี อิศระไพจิตรและจิรวรรณ อัครนุชาต(2541) ทำการศึกษาระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลสุโขทัย จากกลุ่มตัวอย่าง 2,047 ราย พบการเกิดสูงสุดในเดือนเมษายน ส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมเสี่ยงในการดื่มสุรา ร้อยละ 26.1 ผู้ขับซิ่งรถยนต์มีการใช้เข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 8.2 ผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มีการใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 16.8

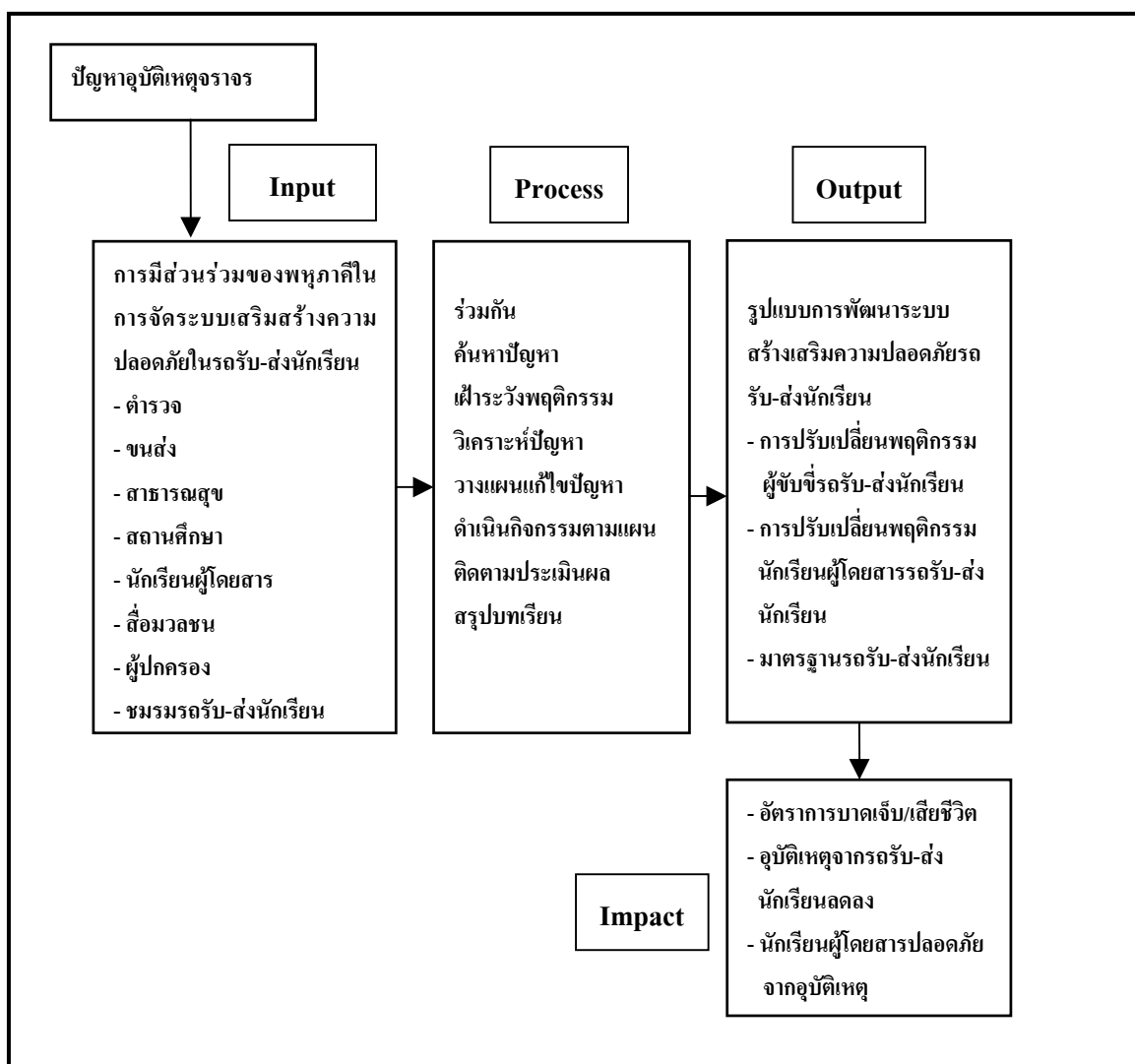
งามนิตย์ ราชกิจ และคณะ (2541) ได้ศึกษาทำการสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15-59 ปี จังหวัดเชียงราย พบว่า พฤติกรรมที่เป็นปัญหาสาธารณสุข ได้แก่ พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ผู้ขับซิ่งรถยนต์มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 38.5 ผู้โดยสารร้อยละ 18.8 พฤติกรรมการบริโภคอาหารและสารเสพติด พบว่า มีพฤติกรรมสูบบุหรี่ ร้อยละ 19.5 ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 45.9 มีการใช้สารเสพติด ร้อยละ 4.1 มีการตรวจสุขภาพประจำปีทุกปี ร้อยละ 11.0 มีโรคประจำตัว ร้อยละ 5.4 โรคที่พบมากที่สุด ได้แก่ โรคความดันโลหิตสูง

ละไม ช่างถม (2542) ทำการศึกษาแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกกับการดื่มสุรา ในกลุ่มผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลปทุมรัตน์ และสถานีอนามัยในเขต อ.ปทุมรัตน์ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกส่วนใหญ่พบมากในกลุ่มอายุ 11-20 ปี ร้อยละ 33.4 อัตราส่วนเพศชาย : หญิง คิดเป็น 3:1 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 63.4 มีอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 60 รองลงมาเป็นนักเรียน นักศึกษาร้อยละ 23.8 เกิดมากนอกเขตเทศบาล ช่วงเวลาที่เกิดมากคือเวลา 18:00-

19:00 น. ร้อยละ 10.0 ผู้บาดเจ็บเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 77.2 อวัยวะที่พบว่าบาดเจ็บมากคือ ศีรษะและใบหน้า ร้อยละ 28.6 พาหนะที่เกิดมากคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 89.3 ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 97.3 ผู้ขับขี่ไม่มีใบขับขี่มากที่สุด ร้อยละ 88.4

ประพันธ์ บรรลูลิลปี (2542) ศึกษาอุบัติเหตุบนท้องถนนจังหวัดมุกดาหาร พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 77.5 มีอายุระหว่าง 15-25 ปี ร้อยละ 44.8 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 52.8 เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในเดือนเมษายน ร้อยละ 18.0 ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 81.7 รถยนต์ ร้อยละ 9.1 ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 95.0 ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 27.0 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุพบว่าเกิดจากการขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ ร้อยละ 58.8 ขับรถเร็ว ร้อยละ 33.7 เสพยา 24.9

กรอบแนวคิดการวิจัย



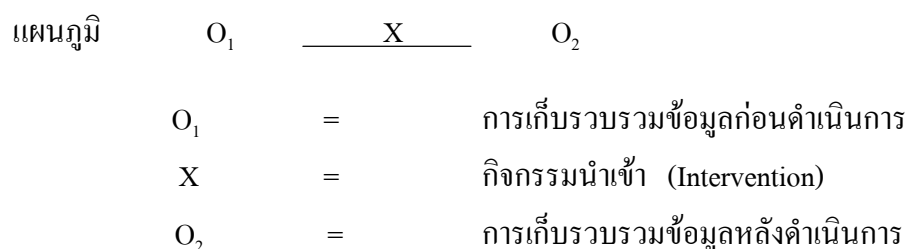
บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม (PAR : Participatory Action Research) เพื่อศึกษาการพัฒนารูปแบบการจัดระบบความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม จากความร่วมมือของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุขและสื่อมวลชนโดยร่วมกันตั้งแต่การค้นหาค้นหาปัญหา การวิเคราะห์ปัญหา การวางแผนแก้ไขปัญห การปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญห และการติดตามประเมินผล

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม(PAR : Participatory Action Reseach) มีแผนภูมิการดำเนินงานดังนี้



ลักษณะและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้านี้ได้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย จำนวน 388 ราย ในพื้นที่ 9 อำเภอ 1 กิ่งอำเภอ เก็บข้อมูลระหว่างเดือนมีนาคม 2544 – สิงหาคม 2545 สุ่มตัวอย่างได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 213 ราย ดังนี้

1. อำเภอเมือง	จำนวน 83 คน ร้อยละ 39.0
2. อำเภอแม่จัน	จำนวน 30 คน ร้อยละ 14.1
3. อำเภอพญาเม็งราย	จำนวน 20 คน ร้อยละ 9.4
4. อำเภอเวียงชัย	จำนวน 18 คน ร้อยละ 8.4
5. กิ่งอำเภอดอยหลวง	จำนวน 16 คน ร้อยละ 7.5
6. อำเภอแม่ลาว	จำนวน 14 คน ร้อยละ 6.6
7. อำเภอพาน	จำนวน 14 คน ร้อยละ 6.6
8. อำเภอแม่สาย	จำนวน 8 คน ร้อยละ 3.7
9. อำเภอเชียงแสน	จำนวน 7 คน ร้อยละ 3.3
10. อำเภอแม่สรวย	จำนวน 3 คน ร้อยละ 1.4

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวม ได้แก่ 1. แบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองมีเนื้อหาที่สำคัญ 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน ได้แก่ เพศ อายุ สภาพการสมรส จำนวนบุตร การศึกษา อาชีพหลัก รายได้ต่อเดือน จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านระบาคติวิทยาของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

2.1 ด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ขับรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ การทำประกัน พรบ.ผู้ประสบภัยจากรถ การใช้อุปกรณ์ป้องกันตนเอง การประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุและลักษณะการชน พฤติกรรมขณะขับขี่ พฤติกรรมการสูบบุหรี่ การดื่มสุรา การเล่นการพนัน สภาพร่างกาย โรคประจำตัว การรับประทานยา การตรวจสุขภาพประจำปี การพักผ่อน เวลาในการออกรถ เวลาว่างหลังจากส่งเด็กนักเรียน ความต้องการในการอบรมวิชาการ และช่วงเวลาการจัด จำนวน 27 ข้อ

2.2 ด้านยานพาหนะ ชนิดของรถที่ใช้ อายุการใช้งาน การตรวจเช็คสภาพรถ การดัดแปลงสภาพรถ การจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย จำนวน 6 ข้อ

2.3 ด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เส้นทางที่ใช้ขับขี่ เส้นทางเดินรถ จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง รวม 4 ข้อ

2.4 ด้านผู้โดยสาร ได้แก่ เพศของนักเรียนผู้โดยสาร ระดับการศึกษา ค่าโดยสาร จำนวน 3 ข้อ

2. แบบเฝ้าระวังและแบบรายงานต่างๆ

2.1 แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมรถรับ-ส่งนักเรียนของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน แบ่งเป็น 2 แบบ ทำการเฝ้าระวังโดยกลุ่มเยาวชน นักศึกษาสถาบันราชภัฏเชียงราย ที่ผ่านการอบรมแล้ว

แบบที่ 1 แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมรถรับ-ส่งนักเรียนและการใช้รถของผู้ขับขี่รถและผู้โดยสารนักเรียนก่อนเข้าเรียน ประกอบด้วยชื่อโรงเรียนที่ทำการเฝ้าระวัง สถานที่จอดรับ-ส่ง ครูผู้ควบคุม ตำรวจผู้ดูแลด้านการจราจร ประเภทรถรับ-ส่งนักเรียน เพศผู้ขับขี่ การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันตนเอง การจอดรอขณะส่ง พฤติกรรมรถรับ-ส่งต่างๆ พฤติกรรมรถรับ-ส่งของนักเรียนผู้โดยสาร

แบบที่ 2 แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมรถรับ-ส่งนักเรียนและการใช้รถของนักเรียนหลังเลิกเรียน ประกอบด้วยชื่อโรงเรียนที่ทำการเฝ้าระวัง สถานที่จอดรับ-ส่ง ครูผู้ควบคุม ตำรวจผู้ดูแลด้านการจราจร ประเภทรถรับ-ส่งนักเรียน เพศผู้ขับขี่ การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันตนเอง การจอดรอขณะส่ง พฤติกรรมรถรับ-ส่งต่างๆ พฤติกรรมรถรับ-ส่งของนักเรียนผู้โดยสาร การจอดรอขณะรับนักเรียน พฤติกรรมรถรับ-ส่งต่างๆ พฤติกรรมรถรับ-ส่งของนักเรียนผู้โดยสาร

- 1.2 แบบบันทึกข้อมูลผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ประกอบด้วยชื่อ-นามสกุลนักเรียน โรงเรียน ที่ศึกษา เบอร์โทรศัพท์ต่อผู้ปกครอง บันทึกข้อมูลโดยผู้ขับขี่/เจ้าของรถรับ-ส่งนักเรียนทุกคน
- 1.3 แบบรายงานการแจ้งอุบัติเหตุของหัวหน้าสายให้กับชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน บันทึกข้อมูลโดย หัวหน้าสายแต่ละสาย จำนวน 26 สาย
- 1.4 แบบบันทึกการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง บันทึกข้อมูลโดย ครูผู้รับผิดชอบแต่ละโรงเรียน
- 1.5 แบบรายงานพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่เหมาะสมโดยครู ส่งรายงาน 3 เดือน/ครั้ง
- 1.6 แบบรายงานพฤติกรรมบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการโดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัด เชียงราย ของโรงพยาบาลศูนย์ /โรงพยาบาลชุมชน บันทึกโดยพยาบาลจากห้องอุบัติเหตุและฉุกเฉิน ของโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ และโรงพยาบาลชุมชนที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนวิ่งผ่าน ส่งรายงาน 3 ครั้ง/เดือน
- 1.7 แบบรายงานพฤติกรรมบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการโดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย บันทึกโดยประธาน และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ส่งรายงานทุกเดือน

หลักสูตรการจัดวิชาการ

1. การจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย
2. การอบรมวิชาการผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ด้านจริยธรรมและการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
3. การตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน
4. การตรวจสอบสภาพรถรับ-ส่งนักเรียน

การหาคุณภาพเครื่องมือ

1. การหาความเที่ยงตรงด้านเนื้อหา (Content Validity) ของแบบสอบถาม ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา และความเหมาะสมของภาษา โดยผู้เชี่ยวชาญ นำมาปรับปรุง และทดลองใช้
2. การหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วไปทดสอบ แล้วหาค่าความเชื่อมั่น ก่อนนำไปใช้จริง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูล โดยการส่งแบบสอบถามให้ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนตอบ โดยสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) ผ่านทางคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน นำมาตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วน แล้วนำมาลงรหัส บันทึกข้อมูล เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/W (Statistical Package for the Social Sciences / Windows) โดยใช้ระเบียบวิธีการทางสถิติ ดังนี้

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป นำเสนอโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ

ระยะที่ 1 เป็นการค้นหาปัญหา วิเคราะห์ปัญหา และวางแผนแก้ไขปัญหา โดยการ

1. ศึกษาข้อมูลชมรมรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ในประเด็น

- ที่ตั้งชมรมฯ
- คณะกรรมการชมรมฯ
- ข้อมูลจำนวนรถรับ-ส่งนักเรียนจากอำเภอต่างๆ
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียน
- การรวมกลุ่มในการดำเนินงานรถรับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย
- ข้อมูลโรงเรียนที่รถรับ-ส่งนักเรียน ไปถึง
- สถานที่ในการจอดรถรับ-ส่งนักเรียน และกิจกรรมหลังส่งนักเรียนแล้ว

2. ประชุมร่วมกันระหว่าง กรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน หน่วยงานตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข เพื่อร่วมกันค้นหาปัญหา วางแผนการดำเนินงาน และหาแนวทางในการป้องกัน และแก้ปัญหาพร้อมกัน ตลอดจนให้ความร่วมมือในการทำวิจัย

3. การประชุมชี้แจงผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนในการประชุมประจำปี เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย 300 คน

4. สำรวจข้อมูลผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนก่อนดำเนินการวิจัย โดยการสุ่มตัวอย่างในประเด็น ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุด้านยานพาหนะ สิ่งแวดล้อมและคน ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรับ-ส่งนักเรียน

5. ศึกษาคัดเลือกโรงเรียนที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนไปส่งมากที่สุดเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อยเป็นโรงเรียนนำร่องในเขตอำเภอเมือง จำนวน 10 แห่ง

6. ประชุมร่วมกันระหว่างทีมวิจัย กับครูในสถานศึกษาเขตอำเภอเมือง จำนวน 10 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนสันติวิทยา โรงเรียนบ้านสันโค้งเชียงรายจรูญราษฎร์ วิทยาลัยอาชีวศึกษา โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2 โรงเรียนพานิชยการเชียงราย โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์ โรงเรียน

เรียนเชียงรายวิทยาคม โรงเรียนเมืองเชียงราย โรงเรียนอนุบาลเชียงราย เพื่อนำปัญหาที่พบ มาวางแผนจัดกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหา และติดตามประเมินผล

7. การเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ครูและตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน ในเขตเมือง จำนวน 10 โรงเรียน ก่อนดำเนินการโดยกลุ่มเยาวชนและนักศึกษาสถาบันราชภัฏเชียงรายที่ผ่านการอบรมจากผู้วิจัยแล้ว

8. การสนทนากลุ่ม ในกลุ่มคณะกรรมการชมรมฯ และกลุ่มหัวหน้าสายรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 30 คน โดยทีมวิจัยเพื่อศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และวางแผนแก้ปัญหาาร่วมกัน

ระยะที่ 2 นำปัญหามากำหนดกิจกรรมในการแก้ปัญหา ดำเนินการพัฒนารูปแบบและสรุปผลการดำเนินงาน

1. การผลิตสื่อสนับสนุนการทำวิจัย โดยการมีส่วนร่วมจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - จัดทำคู่มือผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย
 - Sticker ตีตราที่ผ่านการประเมินตามเกณฑ์ มาตรฐาน 16 ข้อ
2. การสร้างกระแสร่วมมือ และการตรวจสอบจากสื่อมวลชน ครู ผู้ปกครอง และประชาชนทั่วไป โดยการจัดทำข่าวเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และจัดแถลงข่าว
3. การจัดอบรมวิชาการส่วนขาดให้แก่ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน ใช้เวลาในการอบรม 1 วัน วันที่ 26 พฤศจิกายน 2544 ณ โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2 การอบรม แบ่งออกเป็น 3 ฐาน ได้แก่

ฐานที่ 1 จัดวิชาการเรื่องกฎจราจร การขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัย จริยธรรมของผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน พรบ.ประกันภัยบุคคลที่ 3 โดยหน่วยงานตำรวจ ประกันสังคม และแจกคู่มือสำหรับผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน ทุกคน จำนวน 329 คน

ฐานที่ 2 ตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน โดยหน่วยงานสาธารณสุข ในการจัดกิจกรรม

 - การซักประวัติ
 - วัดความดันโลหิต ชั่งน้ำหนัก
 - ตรวจสอบสุขภาพในช่องปาก
 - ตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน
 - การแจกเอกสารความรู้ด้านสุขภาพ และสุขบัญญัติแห่งชาติ 10 ประการ
 - การจัดนิทรรศการความรู้เรื่องอุบัติเหตุ และการป้องกัน

ฐานที่ 3 การตรวจสภาพรถ โดยการตรวจวัดควันพิษ ระดับเสียง อุปกรณ์ต่างๆ จำนวน 16 รายการโดยหน่วยงานขนส่ง และติด Sticker รถที่ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้
4. การประชุมสรุปผลการดำเนินงานในการจัดประชุมวิชาการของทีมวิจัย

5. ดำเนินการพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัย ผู้จับชีรรับ-ส่งนักเรียน ความปลอดภัยด้านรถ ความปลอดภัยด้านนักเรียนผู้โดยสารโดย

- หน่วยงานตำรวจ
- หน่วยงานขนส่ง
- สถานศึกษา
- หน่วยงานสาธารณสุข
- ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

6. สำรวจข้อมูลเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้จับชีรรับ-ส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ครูและตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน ในเขตเมือง จำนวน 10 โรงเรียน หลังดำเนินการครบ 1 ปี โดยกลุ่มเยาวชนและนักศึกษาศาสนาบ้านราชภัฏเชียงราย

7. การสรุปผลรายงานการเกิดอุบัติเหตุของโรงเรียนนาร่อง 10 โรงเรียน โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ โรงพยาบาลชุมชน จำนวน 9 แห่ง และรายงานการเกิดอุบัติเหตุของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

8. สรุปผลการดำเนินโครงการวิจัยทั้งหมด

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาการพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงรายโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากบุคลากรในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ ตำรวจขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชน และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย จำนวน 388 คัน สุ่มตัวอย่างได้กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 213 คน นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows แบ่งผลวิเคราะห์ออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

- 1.1 ข้อมูลทั่วไปของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย
- 1.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของกลุ่มตัวอย่าง

- 2.1 ด้านผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน
- 2.2 ด้านยานพาหนะ
- 2.3 ด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม
- 2.4 ด้านนักเรียนผู้โดยสาร

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่มคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน และหัวหน้าสายรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย

ส่วนที่ 4 ข้อมูลประชากรที่ศึกษาทั้งหมด ในการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน และการตรวจสภาพของรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียน

- 4.1 ข้อมูลการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย สุขภาพฟันและตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีนผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย
- 4.2 ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน

ส่วนที่ 5 ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนและนักเรียนผู้โดยสารก่อนและหลังดำเนินการ

ส่วนที่ 6 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ

- 6.1 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิต ของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง ปีการศึกษา 2544
- 6.2 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

การจัดตั้งชมรม จังหวัดเชียงรายมีการรวมตัวของผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน และมีการจัดตั้งชมรม จำนวน 1 ชมรม ใช้ชื่อว่า “ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย” ดำเนินการจัดตั้งเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2540 สถานที่ตั้ง สำนักงานตั้งอยู่ที่วัดเชตุพน อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย

การบริหารงานของชมรมฯ ประกอบด้วยกรรมการ 5 คน หัวหน้าสาย 26 สายๆละ 1 คน มีวาระครั้งละ 2 ปี ดังนี้

- | | |
|------------------|------------------------|
| 1. ประธาน | นายจันทา ศรีเมือง |
| 2. รองประธาน | นายบัญญัติ สิทธิสม |
| 3. เลขานุการ | จ.ส.อ.ประพันธ์ แก้วมูล |
| 4. ทรัพย์สิน | นายสุทัศน์ กิจพิทักษ์ |
| 5. ฝ่ายลงทะเบียน | นายพันธ์ วาสุปก |

คณะกรรมการทั้ง 5 คนจะหมุนเวียนกันอยู่ประจำสำนักงานวันละ 1 คน โดยปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา 08.00-12.00 น. ทุกวันทำการ และคณะกรรมการชมรมฯ จะนัดพบพร้อมกันทุกวันจันทร์

ข้อมูลสมาชิกชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน มีจำนวนรถรับ-ส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกทั้งหมด 388 คัน แบ่งการดูแลออกเป็น 26 สาย โดยยึดพื้นที่เป็นหลัก แต่ละสายมีจำนวนรถไม่เท่ากัน และจะดูแลกันเองภายในสาย รถที่เป็นสมาชิกมี 3 ประเภท ได้แก่

- | | |
|------------|---------------|
| 1. รถตู้ | จำนวน 342 คัน |
| 2. รถกระบะ | จำนวน 30 คัน |
| 3. รถบัส | จำนวน 16 คัน |

จำนวนรถรับ-ส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ แยกสายอำเภอจำนวนทั้งหมด 10 อำเภอ ดังนี้

- | | |
|---------------------|---------------|
| 1. อำเภอเมือง | จำนวน 172 คัน |
| 2. อำเภอแม่จัน | จำนวน 66 คัน |
| 3. อำเภอเวียงชัย | จำนวน 49 คัน |
| 4. อำเภอแม่ลาว | จำนวน 24 คัน |
| 5. อำเภอพาน | จำนวน 18 คัน |
| 6. อำเภอเชียงแสน | จำนวน 16 คัน |
| 7. กิ่งอำเภอดอยหลวง | จำนวน 13 คัน |
| 8. อำเภอแม่สาย | จำนวน 12 คัน |
| 9. อำเภอพญาเม็งราย | จำนวน 11 คัน |
| 10. อำเภอแม่สรวย | จำนวน 7 คัน |

นักเรียนผู้โดยสาร เป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา จากภายในอำเภอเมือง และอำเภอรอบนอก จำนวน 10 อำเภอ

การรับสมัครและสิทธิประโยชน์ การสมัครเป็นสมาชิกต้องผ่านการรับรองจากหัวหน้าสายแต่ละสายก่อน

- การสมัครเป็นสมาชิก เสียค่าสมาชิก จำนวน 1,000 บาท/คัน ค่าบำรุงรายปีละ 150 บาท สำหรับเป็นค่าเช่าสถานที่ ค่าน้ำ ค่าไฟ ของชมรมฯ
- รถทุกคันที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ จะต้องทำประกันภัยตาม พรบ.ประกันภัย บุคคลที่ 3
- มีการประชุมสมาชิกของชมรม ปีละ 6 ครั้ง ประชุมใหญ่ปีละ 1 ครั้ง
- มีการจัดประชุมวิชาการ โดยหน่วยงานขนส่งจังหวัด และตำรวจ ปีละ 1 ครั้ง
- มีการจัดประชุมชี้แจงสมาชิก กรรมการชมรมทุก 3 เดือน

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรของชมรมและหน่วยงานสาธารณสุขของภาครัฐ ไม่ได้มีการจัดเก็บเป็นระบบ ทำให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุป่วย/ตาย ไม่ได้แยกประเภทและมีจำนวนไม่ครบถ้วน จากรายงานที่ชมรมรถรับ-ส่ง นักเรียนจังหวัดเชียงราย ได้มีการจัดเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2543 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2544 พบการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวนทั้งหมด 6 คัน มีผู้บาดเจ็บ 5 ราย อาการสาหัสตัดแขน 1 ราย คู่กรณีเสียชีวิต 1 ราย แต่จากการตอบแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขีรถรับ-ส่ง นักเรียน จำนวน 213 คัน ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน พบว่าในรอบ 1 ปี (พฤษภาคม 2543 - กุมภาพันธ์ 2544) ที่ผ่านมา พบการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 16 คัน ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ชนกับรถยนต์ รองลงมารถจักรยานยนต์ สิ่งกีดขวาง และชนกับคนและสัตว์

ส่วนที่ 1.2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ รายได้ ก่อนดำเนินการวิจัย

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
เพศ			
	ชาย	187	87.8
	หญิง	26	12.2
อายุ (ปี)			
	20-29	13	6.1
	30-39	45	21.1
	40-49	106	49.8
	50-59	28	13.1
	>60	21	9.9
		ค่าเฉลี่ย = 43 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 7.98	
		ค่าต่ำสุด = 21 ปี ค่าสูงสุด = 63 ปี	
สถานภาพสมรส			
	คู่	197	92.6
	โสด	9	4.2
	หม้าย	5	2.3
	หย่า	2	0.9
จำนวนบุตรที่มี			
	ไม่มีบุตร	17	8.0
	1 คน	46	21.6
	2 คน	127	59.6
	3 คน	19	8.9
	4 คน	1	0.5
	5 คน	3	1.4
		ค่าเฉลี่ย = 1.7 คน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 0.85	

ตาราง 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
ระดับการศึกษา (สูงสุด)		
ไม่ได้เรียน	1	0.5
ชั้นประถมศึกษา	124	58.1
ชั้นมัธยมศึกษา	70	32.9
ประกาศนียบัตร	17	8.0
ปริญญา	1	0.5
อาชีพหลัก		
เกษตรกร	89	41.8
ขับรถโดยสาร	85	39.9
อาชีพส่วนตัว (ค้าขาย ตัดผม ทำไร่)	29	13.6
รับราชการ	10	4.7
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)		
1,000 - 5,000	80	37.6
5,001 - 10,000	82	38.5
เกิน 10,000	7	3.3
ไม่ตอบ	44	20.6
ค่าเฉลี่ย = 6,222.7 บาท	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 3,343.7	
ค่าต่ำสุด = 1,000 บาท	ค่าสูงสุด = 30,000 บาท	

จากตาราง 1 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 87.8 อายุอยู่ระหว่าง 40 – 49 ปี ร้อยละ 49.8 รองลงมาอายุ 30 – 39 ปี ร้อยละ 21.1 (เฉลี่ย 43 ปี) มีสถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 92.6 ส่วนใหญ่มีบุตร 2 คน ร้อยละ 59.6 การศึกษาสูงสุดส่วนใหญ่จบชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 58.1 รองลงมาเป็นชั้นมัธยมศึกษา ร้อยละ 32.9 มีอาชีพหลักเกษตรกร ร้อยละ 41.8 รองลงมาขับรถโดยสาร ร้อยละ 39.9 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 6,222.7 บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2.1 ด้านผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน

ตาราง 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่รถ ระยะเวลา การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทรถ การทำประกัน พรบ.ผู้ ประสบภัยจากรถยนต์ การคาดเข็มขัดนิรภัย การประสบอุบัติเหตุ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
รถที่ขับเป็นรถของตนเอง		
ใช่	198	93.0
ไม่ใช่	15	7.0
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์		
1 - 10 ปี	93	43.7
11 - 20 ปี	82	38.5
21 - 30 ปี	27	12.7
31 - 40 ปี	5	2.3
> 40 ปี	6	2.8
ค่าเฉลี่ย = 14.7 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 7.79		
ค่าต่ำสุด = 2 ปี ค่าสูงสุด = 45 ปี		
ระยะเวลาที่ขับรถรับ-ส่งนักเรียน		
1 – 5 ปี	126	59.3
6 - 10 ปี	58	27.2
11- 15 ปี	12	5.6
16 - 20 ปี	5	2.3
> 20 ปี	3	1.4
ไม่ตอบ	9	4.2
ค่าเฉลี่ย = 6.2 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 4.59		
ค่าต่ำสุด = 0.2 ปี ค่าสูงสุด = 28 ปี		

ตาราง 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
การมีใบอนุญาตขับจักรยานยนต์		
มีโดยการสอบ	213	100
ชนิดของใบอนุญาตขับจักรยานยนต์		
แบบถาวร	153	71.8
แบบชั่วคราว	60	28.2
ประเภทของใบอนุญาตขับจักรยานยนต์		
ส่วนบุคคล	159	74.6
รับจ้างสาธารณะ	54	25.4
การทำประกัน พรบ. ผู้ประสบภัยจากรถยนต์		
ทำ	211	99.1
ไม่ทำ	2	0.9
การคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับจักรยานยนต์โดยสารรับ – ส่งนักเรียน		
คาดทุกครั้ง	111	52.1
คาดเป็นบางครั้ง	92	43.2
ไม่เคยคาด	10	4.7
การประสบอุบัติเหตุจราจรขณะขับรถรับ – ส่งนักเรียน ในรอบ 1 ปี (ปีการศึกษา 2543)		
ไม่เคย	197	92.5
เคย	16	7.5
การประสบอุบัติเหตุครั้งที่ 1		
เขตเทศบาล	(10)	(4.7)
นอกเขตเทศบาล	(6)	(2.8)
การประสบอุบัติเหตุครั้งที่ 2		
นอกเขตเทศบาล	(1)	(0.5)

ตาราง 2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ ตอบมากกว่า 1 ข้อ		
ชนกับรถยนต์	(6)	(2.8)
ชนกับรถจักรยานยนต์	(4)	(1.9)
ชนกับสิ่งกีดขวาง	(4)	(1.9)
ชนกับคนหรือสัตว์	(3)	(1.4)
แล่นเอง	(1)	(0.5)
ลักษณะการชน		
เฉี่ยวด้านข้าง	(7)	(3.3)
ถูกชน	(6)	(2.8)
ชนท้ายคนอื่น	(2)	(0.9)
ชนประสานงา	(1)	(0.5)

จากตาราง 2 รถยนต์โดยสารที่ใช้รับ - ส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถยนต์โดยสารของกลุ่มตัวอย่างเอง ร้อยละ 93 ผู้ขับขี่รถรับ - ส่งนักเรียนส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับรถมานานาน 1-10 ปี ร้อยละ 43.7 เฉลี่ยนาน 14.7 ปี ระยะเวลาที่ขับรถรับ - ส่ง นักเรียนนาน 1-5 ปี ร้อยละ 59.3 เฉลี่ย 6.2 ปี ส่วนใหญ่ผู้ขับรถมีใบอนุญาตโดยการสอบ ร้อยละ 100 ชนิดของใบขับขี่ที่เป็นแบบถาวร ร้อยละ 71.8 ประเภทของใบอนุญาตขับรถเป็นรถส่วนบุคคล ร้อยละ 74.6 มีการทำประกัน พรบ. ผู้ประสบภัยรถยนต์ ร้อยละ 99.1 ขณะขับรถมีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 52.1 บางครั้ง ร้อยละ 43.2 ขณะขับรถส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 92.5 ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในเขตเทศบาล ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ชนกับรถยนต์ ร้อยละ 2.8 ลักษณะการชนส่วนใหญ่เป็นการเฉี่ยวด้านข้าง ร้อยละ 3.3

ตาราง 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพฤติกรรมการขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนในด้านความเร็วในการขับขี่ พฤติกรรมการขับขี่ การสูบบุหรี่ ดื่มสุรา เล่นการพนัน ความผิดปกติของร่างกาย การมีโรคประจำตัว การรับประทานยา การตรวจสุขภาพประจำปี การพักผ่อน การใช้เวลาว่าง

พฤติกรรมการขับขี่รถ	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
ความเร็วในการขับรถรับ – ส่งนักเรียน		
< 40 กิโลเมตร / ชั่วโมง	10	4.7
41 – 80 กิโลเมตร / ชั่วโมง	169	79.3
80 – 120 กิโลเมตร / ชั่วโมง	10	4.7
ไม่ตอบ	24	11.3
พฤติกรรมการขับขี่รถที่เคยปฏิบัติ		
ปฏิบัติถูกต้อง	142	66.6
มีพฤติกรรมเสี่ยง	71	35.4
ขับรถมือเดียว	33	(15.5)
ใช้มือถือขณะขับรถ	10	(4.7)
ขับแซงคันอื่นขณะคับขัน	10	(4.7)
สูบบุหรี่ขณะขับรถ	7	(3.3)
ขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร	7	(3.3)
ขับรถตัดหน้ารถคันอื่น	4	(1.9)
พฤติกรรมการสูบบุหรี่		
ไม่เคย	141	66.2
เคยแต่เลิกแล้ว	47	22.1
ยังสูบบุหรี่	25	11.7
พฤติกรรมการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์		
ไม่เคย	196	92.0
เคย	17	8.0
พฤติกรรมการเล่นการพนัน		
ไม่เล่น	206	96.7
เล่น	7	3.3

ตาราง 3 (ต่อ)

พฤติกรรมการขับขีรถ	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
ความผิดปกติของร่างกาย		
ไม่มี	205	96.2
มี	8	3.8
ตามองเห็นไม่ชัด	(4)	(1.9)
การได้ยินไม่ชัดเจน	(2)	(0.9)
อื่นๆ	(1)	(0.5)
ไม่ตอบ	(1)	(0.5)
การมีโรคประจำตัว		
ไม่มี	206	96.7
มี	7	3.3
เกี่ยวกับตา	(4)	(1.9)
อื่นๆ ระบุ.. โรคความดันโลหิตสูง...	(3)	(1.4)
การรับประทานยาก่อนขับรถ เช่น ยาแก้ไอหวัด		
ไม่เคย	196	92.0
เคย	17	8.0
การตรวจสุขภาพประจำปี		
ตรวจปีละ 1 ครั้ง	91	42.7
ตรวจนานๆ ครั้ง	87	40.8
ไม่เคย	26	12.2
ไม่ตอบ	9	4.2
การนอนหลับพักผ่อน		
เพียงพอ	205	96.2
ไม่เพียงพอ	8	3.8
การมีเวลาว่างหลังจากขับ – สักนักเรียนแล้ว		
ว่าง	134	62.9
ไม่ว่าง	71	33.3
ไม่ตอบ	8	3.8

ตาราง 3 (ต่อ)

ผู้พฤติกรรมการขับขีรถ	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
ความต้องการการทำงานในช่วงเวลาที่ว่าง		
ต้องการทำงาน	(88)	(41.3)
ไม่ต้องการทำงาน	(36)	(16.9)
ไม่ตอบ	(10)	(4.7)
ความต้องการ การเข้าร่วมประชุมวิชาการกับหน่วยงานราชการ		
ต้องการ	157	73.7
ไม่ต้องการ	38	17.8
ไม่ตอบ	18	8.5
วันเวลาที่ควรจัดวิชาการ		
วันราชการ หลังจากส่งนักเรียน	(109)	(51.2)
วันหยุดราชการ	(42)	(19.7)
ไม่กำหนดวัน	(2)	(0.9)
ไม่ตอบ	(22)	(10.3)

จากตาราง 3 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ขับขีรถด้วยความเร็ว 41-80 กม./ชม. ร้อยละ 79.3 พฤติกรรมการขับขีรถ มีการขับขีรถด้วยมือข้างเดียว ร้อยละ 15.5 มีการสูบบุหรี่ ร้อยละ 11.7 ดื่มสุรา ร้อยละ 8.0 เล่นการพนัน ร้อยละ 3.3 ส่วนใหญ่ไม่มีความผิดปกติของร่างกาย ร้อยละ 96.2 ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 96.7 การรับประทานยาก่อนการขับขีรถ ส่วนใหญ่ ไม่เคย ร้อยละ 92.0 มีการตรวจสภาพประจำปีๆ ละ 1 ครั้ง ร้อยละ 42.7 รองลงมาตรวจนานๆ ครั้ง ร้อยละ 40.8 ส่วนใหญ่มีการหลับนอนพักผ่อนเพียงพอ ร้อยละ 96.2 หลังส่งนักเรียนแล้วมีเวลาว่าง ร้อยละ 62.9 ในจำนวนนี้ต้องการทำงานในช่วงที่ว่าง ร้อยละ 41.3 ต้องการเข้าร่วมประชุมวิชาการ ร้อยละ 73.7 และต้องการให้จัดวิชาการในวันราชการหลังจากส่งนักเรียนเข้าเรียนแล้ว ร้อยละ 51.2 จัดวันหยุดราชการ ร้อยละ 19.7

ส่วนที่ 2.2 ข้อมูลด้านยานพาหนะ

ตาราง 4 จำนวนและร้อยละของประเภทรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน อายุการใช้งาน การตรวจสภาพรถยนต์ การตรวจเช็ครถก่อนใช้งาน การดัดแปลงรถ และการจดทะเบียนรถถูกต้องตามกฎหมายของรถรับ – ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลรถรับ - ส่งนักเรียน	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
ประเภทรถรับ - ส่งนักเรียน		
รถตู้	192	90.1
รถเมล์เล็ก	13	6.1
รถกระบะ	8	3.8
อายุการใช้งานของรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน		
1 – 5 ปี	26	12.2
6 – 10 ปี	108	50.8
11 – 15 ปี	32	15.0
16 – 20 ปี	12	5.6
ไม่ตอบ	35	16.4
ค่าเฉลี่ย = 9 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 3.77 ค่าต่ำสุด = 2 ปี ค่าสูงสุด = 20 ปี		
การตรวจสภาพรถประจำปี		
ตรวจทุกปี	205	96.2
ตรวจบางปี	5	2.3
ไม่ตอบ	3	1.5

ตาราง 4 (ต่อ)

ข้อมูลรดับ - ส่นักเรียน	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
การตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งาน		
ตรวจทุกวัน	140	65.7
สัปดาห์ละครั้ง	33	15.5
วันเว้นวัน	32	15.0
เดือนละครั้ง	7	3.3
หลายเดือนครั้ง	1	0.5
การดัดแปลงสภาพรถรับ – ส่นักเรียน		
ไม่ได้ดัดแปลง	114	53.5
ดัดแปลง	90	42.3
(เบาะนั่งเป็น 3 แถวยาว)		
ไม่ตอบ	9	4.2
การจดทะเบียนรถยนต์ถูกต้องตามกฎหมาย		
มี	204	95.8
ไม่มี	5	2.3
ไม่ตอบ	4	1.9

จากตาราง 4 ประเภทยานพาหนะที่ใช้รับ – ส่นักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถตู้ร้อยละ 90.1 ส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานนาน 6-10 ปี ร้อยละ 50.8 (เฉลี่ย 9 ปี) มีการตรวจสภาพรถประจำปีทุกปี ร้อยละ 96.2 การตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งานส่วนใหญ่ตรวจทุกวัน ร้อยละ 65.7 การดัดแปลงรถรับ - ส่นักเรียนส่วนใหญ่ไม่ได้ดัดแปลง ร้อยละ 53.5 ดัดแปลงเบาะนั่งรถตู้โดยสาร ร้อยละ 42.3 มีการจดทะเบียนรถยนต์ถูกต้องตามกฎหมาย ร้อยละ 95.8

ส่วนที่ 2.3 ด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม

ตาราง 5 แสดงจำนวนและร้อยละของสภาพถนนเส้นทางเดินรถ โรงเรียน/สถานศึกษาที่ไปส่ง

ข้อมูลเส้นทางที่ใช้รถรับ - ส่งนักเรียน	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
สภาพถนนเส้นทางที่รถผ่าน		
เส้นทางตรง	125	58.7
เส้นทางไม่ใช่ทางตรง	88	41.3
เส้นทางไม่ใช่ทางตรง		
เส้นทางโค้ง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	(58)	(27.2)
เส้นทางกำลังปรับปรุงก่อสร้าง	(37)	(17.4)
เส้นทางแคบแคว	(27)	(12.7)
เส้นทางขึ้นเขาลงเขา	(14)	(6.6)
อื่นๆ ระบุ.....	(3)	(1.4)
เส้นทางเดินรถของรถรับ – ส่งนักเรียนมาอำเภอเมือง		
ขับในเขตเมือง	83	39.0
จากอำเภอเวียงชัย	45	21.1
จากอำเภอแม่ลาว	30	14.1
จากอำเภอแม่จัน	13	6.1
จากอำเภอพาน	10	4.7
จากอำเภอแม่สาย	9	4.2
จากกิ่งอำเภอค้อยหลวง	9	4.2
จากอำเภอแม่สรวย	6	2.8
จากอำเภอเชียงแสน	4	1.9
จากอำเภอพญาเม็งราย	4	1.9

จากตาราง 5 เส้นทางเดินรถรับ - ส่งนักเรียน เป็นเส้นทางตรงร้อยละ 58.7 ทางโค้ง ร้อยละ 27.2 ส่วนใหญ่รถรับ - ส่งนักเรียนขับในเขตเมือง ร้อยละ 39.0 รองลงมาเป็น อำเภอเวียงชัย ร้อยละ 21.1

ตาราง 6 แสดงจำนวนและร้อยละของโรงเรียน/สถาบันการศึกษาที่รถยนต์โดยสารรับ – ส่งนักเรียนไปส่งนักเรียนเป็นประจำ 10 อันดับแรก

โรงเรียนที่รถนักเรียนไปส่ง	จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
โรงเรียนที่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนไปส่ง (ตอบมากกว่า 1 แห่ง)		
1. โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์	133	62.4
2. โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม	112	52.6
3. โรงเรียนบ้านสันโค้งเชิงราษฎร์ราษฎร์	105	49.3
4. โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม	99	46.5
5. โรงเรียนพาณิชย์การเชียงราย	77	36.2
6. โรงเรียนเมืองเชียงราย	69	32.4
7. โรงเรียนอนุบาลเชียงราย	64	30.0
8. โรงเรียนสันติวิทยา	54	25.4
9. โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2	50	23.5
10. โรงเรียนอาชีวศึกษา	36	16.9
รวมจำนวนโรงเรียน/สถานศึกษาที่รถรับ – ส่งนักเรียน ไปส่งนักเรียน (ในแต่ละวัน)		
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 1 โรงเรียน	16	7.5
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 2 โรงเรียน	16	7.5
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 3 โรงเรียน	24	11.3
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 4 โรงเรียน	26	12.2
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 5 โรงเรียน	49	23.0
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 6 โรงเรียน	36	16.9
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 7 โรงเรียน	20	9.4
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 8 โรงเรียน	10	4.7
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 9 โรงเรียน	15	7.0
จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง 10 โรงเรียน	1	0.5
ค่าเฉลี่ย = 4.9 โรงเรียน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 2.1		

จากตาราง 6 โรงเรียนที่รถยนต์โดยสารรับ – ส่งนักเรียนไปส่งนักเรียนมากเป็นอันดับแรก ได้แก่ โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์ ร้อยละ 62.4 รองลงมาเป็นโรงเรียนเชียงรายวิทยาคม ร้อยละ 52.6

จำนวนโรงเรียน สถานศึกษาที่รื้อรับ – ส่งนักเรียนไปส่ง ส่วนใหญ่ไปส่งจำนวน 5 โรงเรียน/คัน ร้อยละ 23.0 รองลงมาส่ง 6 โรงเรียน/คัน ร้อยละ 16.9 เหลือรื้อรับ-ส่งนักเรียนไปส่ง 5 โรงเรียน / คัน

ส่วนที่ 2.4 ด้านนักเรียนผู้โดยสาร

ตาราง 7 แสดงจำนวนและร้อยละของนักเรียน/นักศึกษาที่โดยสารรื้อรับ – ส่งนักเรียน ในด้านจำนวน ระดับการศึกษา ค่าโดยสาร

ผู้โดยสาร (คน)		จำนวน (N=213)	ร้อยละ (100.0)
จำนวนนักเรียนที่โดยสารรื้อรับ – ส่งนักเรียน / คัน			
ประเภทรถตู้	10 – 30 คน	188	88.3
รถเมล์เล็ก	31 – 40 คน	7	3.3
รถเมล์ใหญ่	41 – 50 คน	8	3.7
ไม่ตอบ		10	4.7
ระดับการศึกษาของนักเรียนผู้โดยสารรื้อรับ – ส่งนักเรียน (N= 4628)			
ระดับประถมศึกษา		1,886	40.8
ระดับมัธยมศึกษา		1,671	36.1
ระดับอาชีวศึกษา		542	11.7
อนุปริญญา		168	3.6
ไม่ตอบ		361	7.8
ค่าโดยสารรื้อรับ – ส่งนักเรียนต่อคน (บาท / เดือน)			
150 – 300 บาท		88	41.3
301 – 450 บาท		55	25.8
451 – 600 บาท		26	12.2
601 – 750 บาท		8	3.8
751 – 900 บาท		3	1.4
901 – 1050 บาท		1	0.5
ไม่ตอบ		32	15.0
ค่าเฉลี่ย = 369.6 บาท/ เดือน			

จากตาราง 7 จำนวนนักเรียนผู้โดยสารที่นั่งรถโดยสารรับ-ส่ง นักเรียนส่วนใหญ่โดยสารรถตู้ จำนวน 10-30 คน/คัน ร้อยละ 88.3 รองลงมาก็คือรถเมล์ใหญ่ จำนวน 41-50 คน/คัน ร้อยละ 3.7 นักเรียนผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นระดับประถมศึกษา ร้อยละ 40.8 รองลงมาเป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 36.1 และค่าโดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่ราคา 150-300 บาท คน/เดือน ร้อยละ 41.3 รองลงมาก็คือ 301-450 บาท คน/เดือน ร้อยละ 25.8 ค่าเฉลี่ยโดยสาร 369 บาท/คน/เดือน

ส่วนที่ 3

ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่ม การประชุมหัวหน้าสายชมรมรถรับ-ส่ง นักเรียน จังหวัดเชียงราย ในการสร้างระบบความปลอดภัยในรถรับ-ส่ง นักเรียน จังหวัดเชียงราย (วันที่ 30 กรกฎาคม 2544)

สรุปข้อมูลการสนทนากลุ่มคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนและหัวหน้าสายในรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 30 คน แบ่งเป็นกลุ่มย่อย 2 กลุ่ม

ประเด็นที่ 1 ระยะเวลาการขับรถรับ-ส่งนักเรียน การเป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนและบทบาทของหัวหน้าสายรถรับ-ส่งนักเรียน

ระยะเวลาการรับ-ส่งนักเรียน หัวหน้าสายส่วนใหญ่ขับรถรับ-ส่งนักเรียน นาน 5-10 ปี ต่ำสุดขับมานาน 1 ปี การเข้าเป็นสมาชิกของชมรมส่วนใหญ่สมัครเป็นสมาชิกตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ปี 2540 รวมเป็นเวลา 4 ปี ปัจจุบันมีการดำเนินงานในรูปคณะกรรมการ มีประธาน รองประธาน เลขานุการ และตัวแทน หัวหน้าสายเป็นกรรมการ โดยแบ่งการบริหารออกเป็น 26 สาย ในแต่ละสายจะมีจำนวนรถไม่เท่ากัน ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารและพื้นที่ที่ไปส่งในแต่ละอำเภอ มีการแบ่งสายโดยยึดพื้นที่ติดต่อสะดวกอยู่ใกล้กัน

บทบาทของหัวหน้าสาย หัวหน้าสายมีบทบาทเข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการชมรมฯ ปีละ 6 ครั้ง โดยจะได้รับเบี้ยเลี้ยงเป็นค่าตอบแทน 50 บาท/คน /ครั้ง และนำผลการประชุมไปแจ้งให้สมาชิกในสายรับทราบ การคัดเลือกหัวหน้าสายจะคัดเลือกภายในสายกันเอง มีวาระครั้งละ 2 ปี และถือเป็นคณะกรรมการของชมรมฯ ด้วย ไม่มีค่าตอบแทน การเก็บเงินสมาชิกของชมรมฯ ถ้าเข้าใหม่เสีย 1,000 บาท/คัน และบำรุงปีละ 150 บาท/คัน สำหรับเป็นค่าเช่าสถานที่ของชมรมฯ ค่าน้ำ ค่าไฟ ฯลฯ และบางสายมีการจัดตั้งกลุ่มออมทรัพย์ช่วยเหลือกันเอง

ประเด็นที่ 2 รถที่ใช้รับ-ส่งนักเรียนเป็นรถอะไร
ส่วนใหญ่เป็นรถสีขาวผู้เกือบทั้งหมด มีรถปีค่อพดัดแปลง 1 คัน รถเมล์เล็ก 1 คัน

ประเด็นที่ 3 การทำประกันภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน
ทุกคนจะมีการทำประกันภัย บุคคลที่ 3 และหัวหน้าสาย 1 ราย ได้ทำประกันภัยให้กับเด็กทุกคนที่โดยสารรถ โดยความเห็นชอบของผู้ปกครอง ถ้าผู้ปกครองคนไหนไม่มีเงินหัวหน้าสายก็จะออกเงินให้

ค่าประกันภัยสำหรับเด็กที่ขึ้นรถรับ-ส่ง นักเรียน
ระดับอนุบาล ค่าประกัน 125 บาท/คน

ระดับ ป.1-ม.3 ค่าประกัน 75 บาท/คน

ระดับ ปวช. ปวส. ค่าประกัน 135 บาท/คน

เคยมีกรณีเกิดอุบัติเหตุที่บ้าน แต่ผู้ปกครองขอให้สิทธิ์ พรบ.ที่ทำกับรถรับ-ส่งนักเรียนสามารถใช้สิทธิได้

ประเด็นที่ 4 จำนวนเด็กทั้งหมดที่โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นระดับไหน จำนวนโรงเรียนที่ไปส่งก็โรงเรียน

จำนวนเด็กที่โดยสาร ถ้าเป็นรถตู้เฉลี่ย 10-30 คน ขึ้นอยู่กับระยะทางใกล้ ไกล ถ้าระยะทางไกลเด็กโตจะนั่งประมาณ 10-20 คน ระยะทางใกล้ในเขตเมือง ประมาณ 20-30 คน เนื่องจากในเขตเมืองถ้ารับนักเรียนน้อยจะไม่พอค่าใช้จ่าย เพราะรับได้เพียง 1 เทียว

จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง ส่วนใหญ่ไปส่ง 3-5 โรงเรียน สูงสุด 9 โรงเรียน ขึ้นอยู่กับเด็กนักเรียนในแต่ละหมู่บ้านว่าเรียนอยู่โรงเรียนไหนบ้าง

ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการ ทำอย่างไร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีใครร่วมดำเนินการ

การดูแลเรื่องความปลอดภัยในรถ จะดูแลความเรียบร้อยของรถ เช่น ประตูรถปิดได้ดีหรือไม่ การดูแลเด็กเวลาที่เด็กเล่นกัน ส่วนใหญ่จะเอาเด็กเล็กๆไว้ข้างหน้า การดูแลเวลาเด็กลงรถแล้วจึงเปิดประตูและให้เด็กโดยเป็นคนคอยควบคุมการเปิด-ปิดรถให้เด็กเล็กลง ซึ่งจะเป็นการช่วยเหลือกันและทำให้ใช้เวลาในการลงรถเร็วขึ้นจะทำให้ไปส่งโรงเรียนอื่นได้ทันตามเวลา ในรายเด็กต้องข้ามถนนคนขับรถจะลงไปส่งให้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีตำรวจ ขนส่ง โรงเรียน ผู้ปกครองนักเรียน

ประเด็นที่ 6 ความคิดเห็นในการขับรถรับ-ส่งนักเรียนที่ปลอดภัยควรทำอย่างไร ใครบ้างที่มีส่วนเกี่ยวข้องและจะช่วยกันแก้ปัญหาได้อย่างไร

จำนวนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ควรมีผู้โดยสารไม่เกิน 25 คน(ทั้งเด็กเล็กและเด็กโต) และให้เด็กโตในรถคอยดูแลเด็กเล็กๆ ในรถ ทั้งส่งลงรถ-รับขึ้นรถ ถ้าเด็กในรถคนไหนทิ้งขยะให้จัดบาร์โค้ดรถรับ-ส่งนักเรียนส่งให้หัวหน้าสายแต่ละสายได้

คนขับรถควรมีความรู้และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเคร่งครัด มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง และไม่ดื่มสุรา ไม่สูบบุหรี่ถ้าจะสูบบุหรี่ไม่ควรสูบให้เด็กเห็น ในกลุ่มมีผู้สูบบุหรี่อยู่ 4 ท่าน ส่วนใหญ่จะไม่สูบขณะขับรถและจะสูบไม่让孩子เห็น การแต่งกายควรแต่งกายชุดสุภาพ(ไม่ควรสวมเสื้อกล้าม กางเกงขาสั้น) และถ้าพบเห็นสมาชิกคนไหนทำผิดกฎระเบียบให้จัดบาร์โค้ด รถไว้ และแจ้งให้หัวหน้าสายคอยเตือน และทุกคนที่ขับรถรับ-ส่งนักเรียน ต้องผ่านการอบรมของขนส่งจังหวัด

รถ จะต้องมีสภาพดี มีอุปกรณ์ในรถ ถึงดับเพลิง เชือก ค้อน ฯลฯ ตรวจสอบสภาพรถทุกปี ไฟกระพริบใช้การได้ดีและให้ใช้ไฟสีเหลืองข้างหลัง สีแดงด้านหน้า เปิดเฉพาะในเขตเทศบาลขณะที่มีผู้

โดยสารในรถ สำหรับสัปดาห์ ถ้าใช้สี่ล้อสองคนตามระเบียบรถรับ-ส่งนักเรียน จะทำให้สิ้นเปลือง และรถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่วันหยุดจะรับงานอื่นด้วย ควรใช้สัปดาห์เดิม

ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จะเป็นที่ประสานงานของสมาชิกจัดประชุมใช้สถานที่ของชมรมฯ และที่ทำการชมรมฯ จะทำตัวรับความคิดเห็นของสมาชิกเพื่อรับเรื่องราวร้องทุกข์ (ถ้าบอกตรงๆ อาจเกิดผลเสียต่อคนที่บอกข่าว) และถ้าหากมีปัญหาการแย่งลูกค้า ทำผิดกฎให้แจ้งชมรมฯ ดำเนินการ

ประเด็นที่ 7 ปัญหาอุปสรรคที่ผ่านมาอะไรบ้าง

1. ค่าน้ำมันแพงขึ้น แต่อัตราค่าโดยสารยังคงเดิม
2. บางสายนักเรียนมีน้อย แต่มีรถวิ่งหลายคัน บางคันไม่เข้าเป็นสมาชิกของชมรมฯ มีการแย่งผู้โดยสารและเก็บเงินค่าโดยสารได้น้อย ไม่พอค่าใช้จ่าย การแข่งขันทางธุรกิจมีมากขึ้น
3. มีรถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่เข้าเป็นสมาชิกของชมรมฯ ไม่มาติดต่อประสานงาน บางคันเป็นรถครูทำให้บังคับไม่ได้ และมองว่ารถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถที่ไม่ถูกต้อง จึงไม่เข้าเป็นสมาชิก ดำรวจควรประสานงานให้เข้าเป็นสมาชิกชมรมฯ ทั้งหมด และควรกำหนดเป็นนโยบายของจังหวัดที่จะให้รถรับ-ส่งนักเรียนมารวมตัวกัน

ประเด็นที่ 8 ความคิดเห็นต่อการที่หน่วยงานต่างๆ เข้ามาดูแลการประสานงานในการรับ-ส่ง นักเรียนส่วนใหญ่เห็นว่าหน่วยงานต่างๆ ให้ความช่วยเหลือดี และอนุโลมระเบียบบางอย่างให้ เช่น ดำรวจ ขนส่ง ดำรวจที่ให้การดูแลอย่างดีตลอดมาคือผู้กองพิทักษ์

การตรวจสอบพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ถ้าเห็นว่าขับรถไม่ปลอดภัยให้จดบาร์โค้ด ของรถที่ทำไม่ถูกต้องแจ้งชมรมฯ ได้

ประเด็นที่ 9 ความต้องการให้หน่วยงานต่างๆ เข้ามาช่วยเหลือ

- โรงเรียน/ครู**
- หน้าโรงเรียนทุกแห่งควรมีสถานที่จอดรถให้รถรับ-ส่งนักเรียน
 - บริเวณโรงเรียนเชิงรวยวิทยาคม ไม่มีคนคอยควบคุมดูแลการจอดรถทำให้จอดไม่เป็นระเบียบ ผู้ปกครองจอดรถนานทำให้รถชมรมฯ ไม่มีที่จอด
 - ถ้าโรงเรียนที่มีสถานที่จอดรถในบริเวณโรงเรียน ควรจัดที่จอดให้รถของชมรมฯ ด้วย

ขนส่ง

- จัดที่ขายของให้อยู่ในบริเวณที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางทางจราจร
- การตรวจสภาพรถอยากให้ทำในวันหยุด เพราะลำบากในการที่ต้องวิ่งรถกลับไปเปลี่ยนเป็นเบาะ 11 ที่นั่ง และกลับมารับเด็กไม่ทัน (ขนส่งได้แนะนำให้นำหนังสือถึงขนส่งรวมกลุ่มกัน ให้เจ้าหน้าที่ออกมาตรวจสภาพรถนอกสถานที่)

- การอบรมของขนส่งให้แจ้งชมรมฯ ทราบเพื่อเข้าร่วมและควรจัดเป็นประจำทุกปี

- ตำรวจ**
- การกำหนดค่าโดยสารกลางควรเป็นตำรวจกำหนด แต่ถ้าส่งในชอยอาจเพิ่มค่าใช้จ่ายได้
 - แจ้งระบบต่างๆยังไม่ชัดเจน และให้เกณฑ์ในการควบคุมรถ แต่ปฏิบัติไม่เหมือนกัน เช่น ไม่เปิดไฟ กระพริบบางคัน ตำรวจไม่จับ บางคันตำรวจจับ
 - ควบคุมสถานที่จอดรถไม่ได้ โดยเฉพาะรถผู้ปกครองจอดไม่เป็นระเบียบ จอดนาน
 - ตำรวจควรจัดประชุมให้รถทุกคันมีแนวคิดตรงกัน
 - ตำรวจอำเภอรอบนอกเคยจับรถรับ-ส่งนักเรียน ฐานทำผิดกฎระเบียบคัดแปลงสภาพรถ ขอให้ประสานงานให้ด้วย

สาธารณสุข (โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ , สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย)

- การตรวจร่างกายเบื้องต้น เช่น วัดความดันโลหิต ส่วนสูง น้ำหนัก ใช้สถานที่ชมรมฯ
- การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน
- ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาล

ประเด็นที่ 10 แบบฟอร์มการจัดระบบความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียนและการแจ้งข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เห็นด้วยกับแบบฟอร์มที่ทีมวิจัยจัดทำขึ้น 2 ชนิด คือ

1. แบบรายชื่อผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนและเบอร์ติดต่อผู้ปกครอง (มีไว้ประจำทุกคัน)
2. แบบรายงานการเกิดอุบัติเหตุของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน (ส่งให้หัวหน้าสาย กรณีมีอุบัติเหตุ)

วิธีการส่งรายงาน หัวหน้าสายจะส่งผ่านชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน และชมรมฯ รวบรวมเป็นรายเดือนส่งให้ทีมวิจัยเดือนละ 1 ครั้ง

ส่วนที่ 4

ส่วนที่ 4.1 ข้อมูลการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสอบสภาพร่างกาย สุขภาพฟันและตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีนของผู้เข้ารับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ

ตาราง 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้เข้ารับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ จำแนกตามการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสอบสุขภาพผู้เข้ารับ-ส่งนักเรียน การตรวจฟัน การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน

ข้อมูล		จำนวน (N=329)	ร้อยละ (100.0)
จำนวนผู้เข้ารับ-ส่งนักเรียนที่ลงทะเบียนฟังวิชาการ			
ฟังวิชาการ	เพศชาย	310	94.2
	เพศหญิง	19	5.8
ตรวจสอบสุขภาพ			
ตรวจ		315	95.7
ไม่ตรวจ		14	4.3
ผลการตรวจ (N = 315) ปกติ		209	(98.1)
เป็นโรคความดันโลหิตสูง		6	(1.9)
ตรวจสุขภาพฟัน			
ตรวจ		219	66.6
ไม่ตรวจ		110	33.4
ผลการตรวจสุขภาพฟัน (n=219)			
พบเป็นโรคเหงือกอักเสบ		(209)	(95.4)
เหงือกอักเสบและฟันผุ		(10)	(4.6)
การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน			
สมัครใจตรวจ		301	91.5
ไม่ตรวจ		28	8.5
ตรวจพบสารแอมเฟตามีนทันที (n=301)		(12)	(3.9)
ตรวจซ้ำพบผลบวก		1	0.3

จากตาราง 8 ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนเข้าร่วมประชุมวิชาการ ทั้งหมด 329 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 94.2 เข้ารับการตรวจสุขภาพ ร้อยละ 95.7 ผลการตรวจเบื้องต้น ส่วนใหญ่ปกติร้อยละ 98.1 โรคความดันโลหิตสูง ร้อยละ 1.9 ผู้เข้ารับตรวจสุขภาพฟัน ร้อยละ 66.6 เป็นโรคเหงือกอักเสบทั้งหมด กลุ่มตัวอย่างสมัครใจตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน ร้อยละ 91.5 พบสารแอมเฟตามีนทันทีจำนวน 12 ราย คิดเป็น ร้อยละ 3.9 ตรวจซ้ำพบผลบวก 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.3

ส่วนที่ 4.2 ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของรถรับ-ส่งนักเรียนจำแนกผลการตรวจและสาเหตุที่ไม่ผ่าน 5 อันดับแรก

ข้อมูลการตรวจสภาพรถ	จำนวน (N=257)	ร้อยละ (100.0)
ผลการตรวจสภาพรถรับ-ส่งนักเรียน		
ผ่านทั้ง 16 ข้อ	102	39.7
ผ่านเป็นบางข้อ	155	60.3
สาเหตุที่ไม่ผ่าน 5 อันดับแรก (ไม่ผ่านมากกว่า 1 ข้อ)		
ค่าควันดำสูง	73	(27)
ป้ายข้อความรถรับ-ส่งนักเรียนไม่ถูกต้อง	42	(15)
คอมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ	35	(13)
ระดับของเสียงรุดังเกินมาตรฐาน	31	(11)
คอมไฟเลี้ยว-ไฟท้ายไม่มี	20	(7)
จำนวนรถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพเป็นบางข้อ (n=155)		
ไม่ผ่าน 1 ข้อ	72	46.5
ไม่ผ่าน 2 ข้อ	58	37.4
ไม่ผ่าน 3 ข้อ	18	11.6
ไม่ผ่าน 4 ข้อ	5	3.3
ไม่ผ่าน 5 ข้อ	1	0.6
ไม่ผ่าน 6 ข้อ	1	0.6

จากตาราง 9 รถรับ - ส่งนักเรียนส่วนใหญ่ไม่ผ่านการตรวจสภาพรถตามเกณฑ์มาตรฐาน 16 ข้อ ร้อยละ 60.3 ผ่านตามเกณฑ์ร้อยละ 39.7 สาเหตุที่ไม่ผ่านอันดับแรก มีค่าควันดำสูง ร้อยละ 27 จำนวนที่ไม่ผ่าน ส่วนใหญ่ไม่ผ่าน 1 ข้อ คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาไม่ผ่านข้อ 2 ร้อยละ 37.4

ส่วนที่ 5 ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรมการขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน และผู้โดยสารก่อนและหลัง
ดำเนินการ โดยกลุ่มเยาวชนและนักศึกษาศาสนาบ้านราชภัฏเชียงราย

ตาราง 10 แสดงจำนวนและร้อยละของรถรับ-ส่งนักเรียนที่ได้ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขีรถ
รับ-ส่งนักเรียนช่วงก่อนดำเนินการ (2544) และหลังดำเนินการ (2545)

ข้อมูลโรงเรียน	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน (N=545)	ร้อยละ (100.0)	จำนวน (N=510)	ร้อยละ (100.0)
1. โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม	94	17.2	58	11.4
2. โรงเรียนบ้านสันโค้งเชียงรายจรูญราษฎร์	69	12.7	69	13.5
3. โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์	64	11.7	15	2.9
4. โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2	54	10.6	54	10.6
5. โรงเรียนพาณิชยการเชียงราย	57	10.5	75	14.7
6. โรงเรียนอาชีวศึกษา	57	10.5	8	1.6
7. โรงเรียนสันติวิทยา	53	9.7	64	12.5
8. โรงเรียนอนุบาลเชียงราย	38	7.0	50	9.8
9. โรงเรียนเมืองเชียงราย	32	5.9	50	9.8
10. โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม	23	4.2	67	13.1

จากตาราง 10 แสดงให้เห็นว่า ผลการเฝ้าระวังก่อนดำเนินการโรงเรียนที่มีรถรับ –
ส่งนักเรียนไปส่งมากอันดับหนึ่ง คือ โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม ร้อยละ 17.2 รองลงมาเป็นโรงเรียนบ้านสัน
โค้งเชียงรายจรูญราษฎร์ ร้อยละ 12.7 หลังดำเนินการพบว่าในช่วงที่โรงเรียนบางแห่งปิดภาคเรียน มีนัก
เรียนมาเรียนเป็นบางห้อง พบโรงเรียนที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนไปส่งมากคือ โรงเรียนพาณิชยการ รองลงมา
เป็นโรงเรียนบ้านสันโค้งจรูญราษฎร์ ร้อยละ 13.5

หมายเหตุ การเฝ้าระวัง 1 ครั้ง ทำการตรวจซ้ำหลายครั้ง

ตาราง 11 แสดงจำนวนและร้อยละของกรรรับ - ส่งนักเรียนที่ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน ก่อนดำเนินการ (พ.ศ.2544) และหลังดำเนินการ (พ.ศ.2545) ในโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง

ข้อมูลทั่วไป	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน (N=10)	ร้อยละ (100.0)	จำนวน (N=10)	ร้อยละ (100.0)
สถานที่จอดรถ				
มี	8	80	10	100
ไม่มี	2	20	0	0
(โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์,โรงเรียนพณิชยการเชียงราย)				
อาจารย์ผู้ดูแลหน้าโรงเรียน				
มี	9	90	10	100
ไม่มี	1	10	0	0
การดูแลของอาจารย์หน้าโรงเรียน				
ดูแลถูกต้อง	8	80	9	90
ดูแลไม่ถูกต้อง	2	20	1	10
ตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน				
มี	9	90	10	100
ไม่มี	1	10	0	0
(โรงเรียนพณิชยการเชียงราย)				

จากตาราง 11 การเฝ้าระวังพฤติกรรมของครู ตำรวจ บริเวณหน้าโรงเรียนก่อนและหลังดำเนินการ ในโรงเรียนนำร่อง 10 แห่งพบว่า หลังดำเนินการมีสถานที่จอดรถรับ-ส่งนักเรียน เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 100 มีอาจารย์ดูแลหน้าโรงเรียน 10 แห่ง ร้อยละ 100 ดูแลถูกต้อง ร้อยละ 90 และมีตำรวจหน้าโรงเรียนครบทุกแห่งคิดเป็น ร้อยละ 100

ตาราง 12 แสดงจำนวนและร้อยละการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนในการเฝ้าระวังพฤติกรรม ก่อนดำเนินการ และหลังดำเนินการ ครบ 1 ปี

ข้อมูลทั่วไป	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน (N=545)	ร้อยละ (100.0)	จำนวน (N=510)	ร้อยละ (100.0)
การติดป้ายรถรับ-ส่งนักเรียน				
ติด	532	97.6	507	99.4
ไม่ติด	13	2.4	3	0.6
อุปกรณ์หลอดไฟสัญญาณหลังรถ				
มี	539	98.9	508	99.6
ไม่มี	6	1.1	2	0.4
การใช้สัญญาณไฟหลังการถ				
เปิด	512	93.9	503	98.6
ไม่เปิด	33	6.1	7	1.4
การเปิดสัญญาณไฟเลี้ยว				
เปิดถูกต้อง	542	99.4	509	99.8
ไม่เปิด	3	0.6	1	0.2
การคาดเข็มขัดนิรภัย				
คาด	41	4.3	69	13.5
ไม่คาด	504	95.7	441	86.5
การจอดรถขณะรับ-ส่งนักเรียน				
ปลอดภัย	485	89.0	490	96.1
ไม่ปลอดภัย	60	11.0	20	3.9
พฤติกรรมรถลงรถของนักเรียน				
ปลอดภัย	526	96.5	496	97.3
ไม่ปลอดภัย	19	3.5	18	2.7

หมายเหตุ การเฝ้าระวัง 1 คัน ทำการตรวจซ้ำหลายครั้ง

จากตาราง 12 ผลการเฝ้าระวังหลังดำเนินการมีการพัฒนาระบบเสริมสร้างความปลอดภัยมากขึ้นมีการติดป้ายรถรับ-ส่งนักเรียน ร้อยละ 99.4 ติดอุปกรณ์หลอดไฟสัญญาณหลังรถ ร้อยละ 99.6 มีการใช้สัญญาณไฟหลังการรถ ร้อยละ 98.6 มีการเปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ร้อยละ 99.8 คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 13.5 การจอดรถรับ - ส่งนักเรียนปลอดภัย ร้อยละ 96.1 พฤติกรรมการลงรถของนักเรียนผู้โดยสารปลอดภัย ร้อยละ 97.3

ส่วนที่ 6

ส่วนที่ 6.1 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิตของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนใน/นอกโรงเรียนของโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544 ระหว่างเดือน พฤษภาคม 2544 ถึง มีนาคม 2545 แยกการเกิดอุบัติเหตุตามระดับการศึกษา

สถานที่เกิดอุบัติเหตุ	การบาดเจ็บ	
	จำนวน (N : 1,390)	ร้อยละ (100)
อุบัติเหตุในโรงเรียน (N : 1,138)	1,138	81.9
ระดับประถมศึกษา 4 โรง	(1,111)	(97.6)
ระดับมัธยมศึกษา 4 โรง	(27)	(2.4)
ระดับอาชีวศึกษา 2 โรง	(-)	(-)
อุบัติเหตุนอกโรงเรียน (N : 252)	252	18.1
ระดับประถมศึกษา 4 โรง	(42)	(16.7)
ระดับมัธยมศึกษา 4 โรง	(127)	(50.4)
ระดับอาชีวศึกษา 2 โรง	(83)	(32.9)

จากตาราง 13 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง ในเขตอำเภอเมือง จ.เชียงราย ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดในโรงเรียนร้อยละ 81.9 ในจำนวนนี้พบมากในนักเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 97.6 อุบัติเหตุที่เกิดนอกโรงเรียนพบร้อยละ 18.1 พบมากในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 50.4 ระดับอาชีวศึกษาร้อยละ 32.9

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียนแยกตามสาเหตุของโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียน	จำนวน (N = 1138)	ร้อยละ 100
- หกล้ม แผลถลอกบริเวณ แขน ขา เท้า	640	56.2
- ถูกของมีคมบาด ได้แก่ มีดบาด แก้วบาด	300	26.4
- เล่นกีฬา	158	13.9
- อื่นๆ เช่น ตกต้นไม้ ตกชิงช้า เก้าอี้หล่นทับ	40	3.5

จากตาราง 14 การบาดเจ็บของนักเรียนจากการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง พบว่าส่วนใหญ่เกิดจากการหกล้ม แผลถลอกบริเวณ แขน ขา เท้า ร้อยละ 56.2 รองลงมาเป็นถูกของมีคม เช่น มีดบาด ร้อยละ 26.4

ตาราง 15 แสดงจำนวนและร้อยละการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุนอกโรงเรียนของโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544 แยกตามสาเหตุ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุนอกโรงเรียน	จำนวน (N : 252)	ร้อยละ 100 : 0
- รถจักรยานยนต์	170	67.5
- อื่น ๆ เช่น เล่นกีฬา สัตว์ทำร้าย น้ำร้อนลวก	72	28.5
- รถยนต์ชน ตกรถเมล์ รถรับ-ส่งนักเรียน	10	4.0

จากตาราง 15 การบาดเจ็บของนักเรียนจากการเกิดอุบัติเหตุนอกโรงเรียน พบว่ามีสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 67.5 รองลงมาจากสาเหตุอื่นๆ เช่น เล่นกีฬา ถูกสัตว์ทำร้าย น้ำร้อนลวก ร้อยละ 28.5 และอุบัติเหตุจากรถยนต์ ร้อยละ 4.0

ส่วนที่ 6.2 การเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544

ตาราง 16 แสดงจำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนผู้โดยสาร รถรับ-ส่ง นักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ที่เข้ารับการรักษานในโรงพยาบาลภาครัฐและเอกชน จังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2544

โรงพยาบาล	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร			
	จำนวนรถ (คัน) ร้อยละ		จำนวนผู้บาดเจ็บ ร้อยละ	
	(N : 3)		(N : 7)	
โรงพยาบาลภาครัฐ				
✧ โรงพยาบาลชุมชน 9 แห่ง	-		-	0
✧ โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์	-		-	0
โรงพยาบาลภาคเอกชน	3	100.0	7	100.0
✧ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ศรีบุรินทร์	(2)	(66.7)	(6)	(85.7)
✧ โรงพยาบาลโอเวอร์บรู๊ค	(1)	(33.3)	(1)	(14.3)

จากตาราง 16 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่ง นักเรียน จังหวัดเชียงราย ในปีการศึกษา 2544 พบการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 3 คัน นักเรียนได้รับบาดเจ็บ 7 ราย นักเรียนผู้บาดเจ็บ เข้ารับการรักษานในโรงพยาบาล เอกชนร้อยละ 100

ตาราง 17 แสดงจำนวนและร้อยละของนักเรียนที่โดยสารรถรับ – ส่ง นักเรียน จังหวัดเชียงราย ที่ได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์แยกตามตำแหน่งที่บาดเจ็บและเพศชาย หญิง

การบาดเจ็บ	จำนวน (N : 7)	ร้อยละ (100.0)0
บริเวณขา ขาหัก 1 ข้าง	4	57.1
ชาย	(3)	(75.0)
หญิง	(1)	(25.0)
บริเวณใบหน้าและศีรษะ	3	42.9
ชาย	(-)	(0)
หญิง	(3)	(100)

ตาราง 17 นักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บ ขาหัก 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.1 รองลงมาที่บริเวณใบหน้าและศีรษะ 3 ราย ร้อยละ 42.9 และพบในเพศหญิงมากกว่าเพศชาย

ตาราง 18 แสดงจำนวนและร้อยละการเกิดอุบัติเหตุของรถ รับ – ส่ง นักเรียน จ.เชียงราย ปีการศึกษา 2544 แยกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถ			
	จำนวนรถ (คัน)	ร้อยละ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	ร้อยละ
	(N : 3)		(N : 7)	
✧ ชนกับรถกระบะ	1	33.3	5	71.4
✧ รถไหลชนนักเรียนขณะจอดรถ	1	33.3	1	14.3
✧ ชนนักเรียนขณะข้ามถนน	1	33.3	1	14.3

จากตาราง 18 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของรถ รับ – ส่ง นักเรียนที่เป็นสมาชิกชมรมรถรับ – ส่งนักเรียนเกิดจากการชนกับรถกระบะ 1 คัน บาดเจ็บ 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.4 ไม่มีผู้เสียชีวิต รองลงมา เป็นรถไหลชน และชนขณะข้ามถนนอย่างละ 1 คัน บาดเจ็บ คันละ 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.3 เท่ากัน

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR : Participatory Action Reseach)

มีวัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาการพัฒนารูปแบบการจัดระบบความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม จากการมีส่วนร่วมของบุคลากรในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข สถานศึกษา สื่อมวลชน และชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน

ประชากรที่ศึกษาได้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย จำนวน 388 คน จาก 9 อำเภอ 1 กิ่งอำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอแม่จัน อำเภอพญาเม็งราย อำเภอเวียงชัย อำเภอแม่ลาว อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และกิ่งอำเภอดอยหลวง ทำการศึกษาระหว่าง เดือนมีนาคม 2544 ถึง สิงหาคม 2545 แบ่งการศึกษออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำนวน 213 ราย และระยะที่ 2 ศึกษาในกลุ่มประชากรทั้งหมด เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง วิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/W สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาพบว่า

ระยะที่ 1 ศึกษาในกลุ่มประชากรตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของประชากรตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 213 คน เป็นเพศชายมากที่สุด ร้อยละ 87.8 อายุเฉลี่ย 43 ปี มีสถานภาพคู่ ร้อยละ 92.6 ส่วนใหญ่มีบุตร 2 คน ร้อยละ 59.6 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มากที่สุด ร้อยละ 58.1 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 32.9 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 41.8 รายได้เฉลี่ย 6,222 บาทต่อเดือน

ด้านยานพาหนะ รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 74.6 ส่วนใหญ่เป็นรถตู้ ร้อยละ 90.1 และเป็นรถของตนเองร้อยละ 93.0 รถที่ใช้มีการจดทะเบียนรถยนต์ถูกต้องตามกฎหมาย ร้อยละ 95.8 มีอายุการใช้งานเฉลี่ย 9 ปี มีการตรวจสภาพรถประจำปี ร้อยละ 96.2 ก่อนใช้งานมีการตรวจสภาพทุกวัน ร้อยละ 65.7 รองลงมาสัปดาห์ละครั้ง ร้อยละ 15.5 มีการดัดแปลง สภาพรถเบาะนั่งรถ เป็น 3 แถว ร้อยละ 42.3 และสีของรถมีหลายสีไม่เหมือนกัน

ด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม สภาพเส้นทางที่ขับรถ เป็นเส้นทางตรง ร้อยละ 58.7 เส้นทางโค้ง ร้อยละ 27.2 เส้นทางอำเภอที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนมากส่วนใหญ่เป็นรถในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 39 รองลงเป็น อำเภอเวียงชัยและอำเภอแม่ลาว ร้อยละ 21.1 และ 14.1 ตามลำดับ โรงเรียนที่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งมาก 10 อันดับแรก และได้คัดเลือกเป็นสถานศึกษานำร่องได้แก่ โรงเรียนคำม่างราษฎร์สงเคราะห์ โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม โรงเรียนบ้านสันโค้งเชียงรายจตุรราษฎร์ โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม โรงเรียนพานิชการเชียงราย โรงเรียนเมืองเชียงราย โรงเรียนอนุบาลเชียงราย โรงเรียนสันติวิทยา โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2 และโรงเรียนอาชีวศึกษา จำนวนโรงเรียนที่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียนไปส่งนักเรียนเฉลี่ย 4.9 โรงเรียนต่อคันสูงสุด ส่งนักเรียน 10 โรงเรียนต่อคัน

ด้านนักเรียนผู้โดยสาร ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 40.8 รองลงมาเป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา ร้อยละ 36.1 และ 11.7 ตามลำดับ จำนวนนักเรียนที่โดยสารเฉลี่ย รถตู้ 28.1 คน/คัน รถกระบะ 21.4 คน/คัน รถเมล์เล็ก 46.7 คน/คัน ค่าโดยสารเฉลี่ย 369.6 บาท/เดือน สูงสุด 1050 บาท/เดือน

ด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน มีประสบการณ์ในการขับรถเฉลี่ยนาน 14.7 ปี ระยะเวลาที่ขับรถรับ-ส่งนักเรียน เฉลี่ยนาน 6.2 ปี ผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับรถ 100% ส่วนใหญ่ชนิดของใบอนุญาตขับรถเป็นแบบถาวร ร้อยละ 71.8 ประเภทของใบอนุญาตขับรถเป็นส่วนบุคคล ร้อยละ 74.6 รับจ้าง 25.4 มีการทำ พรบ.ผู้ประกอบภัยจากรถยนต์ ร้อยละ 99.1 ขณะขับรถมีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ร้อยละ 52.1 คาดเป็นบางครั้ง ร้อยละ 43.2 มีพฤติกรรมขับรถด้วยความเร็ว 41-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ร้อยละ 79.3 พฤติกรรมการขับส่วนใหญ่ถูกต้อง ร้อยละ 60.6 มีพฤติกรรมเสี่ยง ร้อยละ 33.4 โดยมีการขับรถมือเดียวและขับแซงคันอื่นในที่คับขัน ร้อยละ 15.5 เท่ากัน รองลงมาสูบบุหรี่ขณะขับรถและขับรถฝ่าสัญญาณไฟจราจร ร้อยละ 3.3 มี พฤติกรรมการสูบบุหรี่ ร้อยละ 11.7 ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 3.8 โดยมีปัญหาด้านสายตาและการได้ยิน ร้อยละ 1.9 และ 0.9 ตามลำดับ มีโรคประจำตัว ร้อยละ 3.3 เป็นโรคเกี่ยวกับตาและความดันโลหิตสูง ร้อยละ 1.9 และ 1.4 ตามลำดับ การรับประทานยาก่อนการขับรถ เช่น ยาแก้ปวด ร้อยละ 8.0 มีการตรวจสุขภาพประจำปีทุกปีละ 1 ครั้ง ร้อยละ 42.7 รองลงมาตรวจเป็นบางปี ร้อยละ 40.8 และไม่เคยตรวจสุขภาพเลย ร้อยละ 12.2 ในการขับรถส่วนใหญ่พักผ่อนเพียงพอ ในรอบ 1 ปี มีการเกิดอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 7.5 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดในเขตเทศบาล ลักษณะการเกิด ชนกับรถยนต์ รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ และสิ่งกีดขวาง ลักษณะการชนเป็นเฉี่ยวด้านข้าง รองลงมาถูกชน และชนกับรถคันอื่น หลังส่งนักเรียนแล้วมีเวลาว่าง ร้อยละ 62.9 ในจำนวนนี้ มีความต้องการอยากทำงาน ร้อยละ 41.3 ต้องการเข้าร่วมประชุมวิชาการ ร้อยละ 73.7 ส่วนใหญ่ต้องการให้จัดวิชาการในวันราชการหลังส่งนักเรียนเข้าโรงเรียนแล้ว

การศึกษาเชิงคุณภาพโดยการสนทนากลุ่มในกลุ่มคณะกรรมการชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนและหัวหน้าสายรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย 26 สาย จำนวนทั้งหมด 30 คน พบว่าผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน มีการรวมกลุ่มกันจัดตั้งเป็นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนในรูปคณะกรรมการ แต่เป็นรถที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย กระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ว่าต้องเป็นรถที่โรงเรียนใช้รับ-ส่งนักเรียน และให้หมายความรวมถึงรถที่ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับ-ส่งนักเรียน เพื่อการศึกษาตามปกติ และรถรับ-ส่งนักเรียนในจังหวัดเชียงรายยังมีการรวมตัวกันไม่ครบทุกคัน มีบางคันไม่ได้เป็นสมาชิกของชมรมฯ รถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถตู้ สีรถไม่เหมือนกัน ความเห็นของกลุ่มส่วนใหญ่เห็นว่าหากเปลี่ยนเป็นสีเหลืองคาดดำ ตามระเบียบของรถโรงเรียน จะทำให้เสียเงินค่าทำสีตัวถังรถใหม่ และทำให้รับงานอื่นในช่วงวันหยุดและปิดเทอมไม่ได้ ขอใช้สีรถเดิมไปก่อน ในการกำหนดจำนวนนักเรียนผู้โดยสาร พบว่ารถตู้ไม่ควรรับนักเรียนผู้โดยสารเกิน 25 คน/คัน การดูแลภายในรถส่วนใหญ่ให้เด็กโตคอยดูแลเด็กเล็กเวลาขึ้น-ลงรถ และมีความเห็นว่าผู้ขับขีรถต้องมีความรู้และปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร มีการคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อขับรถทุกครั้ง ไม่สูบบุหรี่ให้เด็กนักเรียนเห็น แต่งกายสุภาพเรียบร้อย ผู้ขับขีรถทุกคันต้องผ่านการอบรมวิชาการจากขนส่งจังหวัด รถรับ-ส่งนักเรียนต้องมีการตรวจสอบสภาพให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ มีอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินขึ้น เช่น เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก เหล็กฆะแสง และอุปกรณ์สัญญาณไฟ เช่น ไฟเลี้ยว ไฟสีเหลืองอำพัน ควรมีข้อมูลของนักเรียนผู้โดยสารเช่นชื่อ-สกุล อายุ โรงเรียน ที่ศึกษา และข้อมูลของผู้ปกครองนักเรียน เช่น ที่อยู่และเบอร์โทรศัพท์ ของนักเรียนผู้โดยสารทุกคน กรณีการเกิดอุบัติเหตุ ควรมีการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุต่อไป

ความต้องการที่ให้องค์กรต่างๆ เข้ามาช่วยเหลือ เสนอให้กำหนดนโยบายของจังหวัดเชียงราย ให้รถรับ-ส่งนักเรียนมีการรวมกลุ่มกันเข้าเป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนให้ครบทุกคัน เพื่อสะดวกต่อการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ สามารถตรวจสอบ และพัฒนาด้านการจัดระบบความปลอดภัยได้ครอบคลุมทุกคัน หากโรงเรียนไหนมีสถานที่จอดรถขอให้จัดที่จอดรถให้รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมด้วย ควรมีตำรวจและครูดูแลหน้าโรงเรียนทุกแห่ง แต่ละโรงเรียนจัดที่ขายของ รถขึ้นให้เป็นระเบียบ ไม่กีดขวางทางจราจร การตรวจสอบสภาพรถให้ตรวจในวันหยุดราชการ หากตรวจในวันราชการต้องกลับไปเปลี่ยนเบาะรถใหม่ให้เป็นเบาะ 11 ที่นั่ง ทำให้กลับมารับเด็กไม่ทัน การอบรมวิชาการขอให้ขนส่งจังหวัดแจ้งผ่านชมรมและควรเป็นประจำปี การกำหนดค่าโดยสารกลาง ตำรวจควรเป็นผู้กำหนดและตำรวจควรมีการปฏิบัติในการตักเตือนและปรับผู้กระทำความผิดให้เท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเป็นบางคน ในด้านสุขภาพของผู้ขับขีรถ ต้องการให้ตรวจร่างกายเบื้องต้น ตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน และให้ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้าสายรถรับ-ส่งนักเรียนทุกสายยินดีช่วยเหลือ และจะส่งผ่านชมรมทุกเดือน

ระยะที่ 2 เป็นการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกชมรมทั้งหมด ดำเนินการจัดกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหา การติดตามประเมินผลและสรุปบทเรียน ผลการจัดกิจกรรม

1. จัดกิจกรรมเสริมสร้างวิชาการในเรื่องกฎหมายจราจร วิธีขับรถที่ปลอดภัย การสร้างจิตสำนึกที่ดีแก่ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน และ พรบ. ประกันภัยบุคคลที่ 3 มีจำนวนผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน เข้าร่วมกิจกรรมฟังวิชาการทั้งหมด 329 คน เป็นเพศชายร้อยละ 94.2

2. ตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 315 คน คิดเป็นร้อยละ 95.74 ผลการตรวจพบว่าปกติร้อยละ 98.1 พบเป็นโรคความดันโลหิตสูง 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.9 ตรวจสอบสุขภาพฟัน 219 ราย พบเป็นโรคเหงือกอักเสบ ร้อยละ 95.4 เหงือกอักเสบและฟันผุ ร้อยละ 4.6 ตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีนทั้งหมด 301 ราย พบสารแอมเฟตามีนทันที จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.9 และตรวจซ้ำพบผลบวก 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.3

3. ทำการตรวจสอบสภาพรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 257 คัน ผ่านเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดไว้ 16 ข้อดังนี้

1. ระดับเสียงของรถ (เดซิเบล เอ)
2. ค่าควันดำ (BOSCH)
3. แตรสัญญาณ
4. โคมไฟส่องพุ่งไกล โคมไฟแสงพุ่งต่ำ
5. โคมไฟเลี้ยว โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด
6. โคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ และโคมไฟอื่นๆ
7. เครื่องปัดน้ำฝน
8. กระบอกกันลมหน้า – หลัง และส่วนอื่นๆ ที่เป็นกระจก
9. ล้อและยาง
10. สภาพตัวถังและโครงรถ
11. ประตูและพื้นรถ
12. ป้ายข้อความ “รถรับ-ส่งนักเรียน”
13. ไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ด้านหน้า-หลัง
14. เครื่องดับเพลิง
15. ค้อนทุบกระจกหรือชะแลง
16. อื่นๆ เช่น สีตัวถังรถ

สาเหตุที่รถไม่ผ่านการตรวจสอบภาพ 5 อันดับแรก ได้แก่ ค่าควันดำ ร้อยละ 27 ป้ายข้อความ “รถรับ-ส่งนักเรียน” ไม่ถูกต้อง ร้อยละ 15 โคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถร้อยละ 13 ระดับเสียงเกินมาตรฐาน ร้อยละ 11 ไม่มีโคมไฟเลี้ยว โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด ร้อยละ 7

4. การจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย เพื่อใช้เป็นคู่มือและมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย แจกผู้ขับขี่ทุกคน จำนวน 400 เล่ม
5. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ทางสื่อมวลชน
6. การเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพ

ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนและนักเรียนผู้โดยสารทั้งก่อนและหลังการทำวิจัยบริเวณถนนสายหลัก 4 จุด และบริเวณจุดจอดรถหน้าโรงเรียนทั้งก่อนเข้าเรียนและหลังเลิกเรียน จำนวน 10 แห่ง พบว่าหลังดำเนินการ การจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนมีตำรวจ และสถานที่จอดรถรับ-ส่งนักเรียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1 โรงเรียน คิดเป็นร้อยละ 90 และโรงเรียนที่เหลืออีก 1 แห่ง เป็นโรงเรียนระดับอาชีวศึกษามีตำรวจดูแลชุดเดียวกันกับโรงเรียนที่อยู่ใกล้เคียงกัน หลังดำเนินการทุกโรงเรียนมีครูดูแลนักเรียนทั้งก่อนและหลังเลิกเรียนครอบคลุม ร้อยละ 100 ครูดูแลถูกต้องร้อยละ 90 พฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน มีการติดป้ายรถรับ-ส่งนักเรียน เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 99.4 มีการติดตั้งอุปกรณ์หลอดไฟสัญญาณหลังการถ ร้อยละ 98.6 เปิดไฟเลี้ยวถูกต้องร้อยละ 99.8 จอดรถขณะรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย ร้อยละ 96.1 มีการคาดเข็มขัดนิรภัยจากเดิมร้อยละ 4.3 เป็นร้อยละ 13.5 นักเรียนมีพฤติกรรมการลงรถที่ปลอดภัย ร้อยละ 97.3

บทบาทของหน่วยงานในการดำเนินกิจกรรมพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียน

หน่วยงานตำรวจ ศูนย์ปฏิบัติการจราจร สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย

1. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำจุดที่บริเวณหน้าโรงเรียนทั้งช่วงเช้าก่อนเข้าเรียน และเย็นหลังเลิกเรียน
2. จัดให้มีจุดจอดรถรับ-ส่งนักเรียน บริเวณหน้าโรงเรียนทุกโรงเรียนหรืออาจใช้จอดรถรวมกับป้ายรถประจำทาง
3. ควบคุมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ในเรื่องความเร็ว มารยาทในการขับขี่ การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้สัญญาณไฟสีเหลืองอำพัน ไฟเลี้ยว ฯลฯ
4. การเก็บข้อมูลการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน
5. การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียน
6. การจัดวิชาการให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรแก่ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน
7. ร่วมกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่และรถรับ-ส่งนักเรียน

หน่วยงานขนส่งจังหวัดเชียงราย

1. การตรวจสภาพรถรับ-ส่งนักเรียน พร้อมการต่อทะเบียนรถปีละ 1 ครั้ง
2. การจัดวิชาการให้ความรู้ด้านการดูแลรถ การต่ออายุใบขับขี่
3. การกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยในเรื่อง สีตัวรถ จำนวนที่นั่งเหมาะสม ไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพัน ป้ายข้อความรถรับ-ส่งนักเรียน การแต่งกายของผู้ขับรถ กำหนดระยะเวลาในการตรวจสภาพรถ กำหนดให้มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย เครื่องดับเพลิง ค้อนทุบกระจก ชะแลง ฯลฯ

สถานศึกษา โรงเรียนนาร่องเขตอำเภอเมืองที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนไปส่งมากตามลำดับจำนวน 10 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนดำรงราษฎร์สงเคราะห์ โรงเรียนเชียงรายวิทยาคม โรงเรียนบ้านสันโค้งเชียงรายจรูญราษฎร์ โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม โรงเรียนพานิชการเชียงรายโรงเรียนเมืองเชียงราย โรงเรียนอนุบาลเชียงราย โรงเรียนสันติวิทยา โรงเรียนสามัคคีวิทยาคม 2 และโรงเรียนอาชีวศึกษา

1. ให้ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแก่ครู นักเรียนในโรงเรียนนาร่องทุกแห่ง
2. จัดระบบความปลอดภัยในและนอกสถานศึกษา การจัดจุดรับ-ส่งนักเรียน จุดนักเรียนรอรถหลังเลิกเรียน
3. การทำประกันภัยอุบัติเหตุแก่นักเรียน ครูในโรงเรียน
4. การจัดกิจกรรมสร้างความปลอดภัยแก่นักเรียน อบรมลูกเสือจราจร

5. การเฝ้าระวังและรายงานพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน และนักเรียนผู้โดยสาร แต่ละโรงเรียน

6. ร่วมกำหนดมาตรฐานคู่มือรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย

หน่วยงานสาธารณสุข ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ โรงพยาบาลชุมชน 9 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลแม่สาย โรงพยาบาลแม่จัน โรงพยาบาลเชียงแสน โรงพยาบาลเวียงเชียงรุ้ง โรงพยาบาลแม่ลาว โรงพยาบาลพาน โรงพยาบาลแม่สรวย โรงพยาบาลพระยาแสนหวี และโรงพยาบาลพญาเม็งราย

1. การจัดระบบความปลอดภัยด้านสุขภาพของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนในการให้ความรู้ด้านการดูแลสุขภาพ การปฐมพยาบาล และการจัดกิจกรรมลดพฤติกรรมเสี่ยง

2. การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุในการคาดเข็มขัดนิรภัย คัดไม่ขับ การปฏิบัติตามกฎจราจร

3. การตรวจสุขภาพประจำปี ตรวจฟัน และตรวจหาสารแอมเฟตามีน

4. การเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่ และนักเรียนผู้โดยสารก่อนและหลังดำเนินการ

5. การจัดระบบเครือข่ายการรับ-ส่งต่อของสถานบริการสาธารณสุข และการรักษาพยาบาลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

6. การจัดระบบการรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากรับ-ส่งนักเรียนในโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ โรงพยาบาลชุมชนทุก 9 แห่ง ที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนผ่าน ในสถานศึกษานำร่อง 10 แห่ง และในชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน

7. ผลิตคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย

หน่วยงานสื่อมวลชน ได้แก่ สื่อมวลชนจังหวัดเชียงราย สาขาวิทยุ หนังสือพิมพ์

1. สร้างกระแสการตื่นตัวกระตุ้นให้ผู้ปกครองประชาชนทั่วไปเห็นความสำคัญของรถรับ-ส่งนักเรียน

2. เผยแพร่ข่าวความเคลื่อนไหวการดำเนินกิจกรรมการสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย อย่างต่อเนื่อง

3. ประชาสัมพันธ์ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุแก่ประชาชนทั่วไป

4. เฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่ และนักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน และรายงานผล

ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย

1. กำหนดระเบียบชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย

2. กำหนดระบบความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกของชมรมฯ ในด้านผู้ขับขี่นักเรียนผู้โดยสาร และสภาพรถ มีการพัฒนาคุณภาพด้านบริการให้ดีขึ้น

3. จัดระบบการตรวจสอบผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน โดยหัวหน้าสายแต่ละสาย
4. จัดทะเบียนคุมสมาชิกชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนทุกคน
5. สอดส่องดูแลพฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนผู้โดยสาร เช่น การสูบบุหรี่ การเสพยาเสพติด การเล่นการพนัน
6. ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เช่น จำนวนนักเรียนผู้โดยสารที่เหมาะสม ลดจำนวนโรงเรียนที่รับ-ส่งนักเรียน
7. จัดระบบการรายงานการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียนของชมรมฯ
8. ประสานและจัดประชุมวิชาการ ตรวจสอบสภาพแก่สมาชิกชมรมฯ ปีละ 1 ครั้ง
9. จัดกิจกรรมสร้างขวัญกำลังใจแก่สมาชิก

สรุปผลการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียน ปีการศึกษา 2544

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง ปีการศึกษา 2544 เก็บรวบรวมข้อมูลโดยครูผู้รับผิดชอบ เจ้าหน้าที่สำนักงานประกันภัย ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในรถรับ-ส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 388 คัน เก็บข้อมูลโดยเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ โรงพยาบาลชุมชน 9 แห่ง ที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนขับผ่าน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

การเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนในโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง ในปีการศึกษา 2544 ส่วนใหญ่เป็นการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียน ร้อยละ 81.9 สาเหตุเกิดจากหกล้มพลัดตก ร้อยละ 56.2 รองลงมาถูกของมีคม เช่น มีดบาด เศษแก้วหรือเศษกระจกบาด ร้อยละ 26.4 โดยพบการเกิดมากในนักเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 97.6 อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกโรงเรียนพบร้อยละ 18.1 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนอกโรงเรียนส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 67.5 ส่วนใหญ่เกิดในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 50.4 รองลงมาเป็นระดับอาชีวศึกษา ร้อยละ 32.9 รองลงมาเกิดจากสาเหตุอื่นๆ เช่น การเล่นกีฬา ถูกสัตว์ทำร้าย เศษแก้วหรือกระจกบาด ร้อยละ 28.5 และอุบัติเหตุจากรถยนต์ต่างๆ ร้อยละ 4.0

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียน ในปีการศึกษา 2544 พบการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียนของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 388 คัน จำนวน 3 คัน มีผู้บาดเจ็บ 7 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษานในโรงพยาบาลเอกชนทั้งหมดร้อยละ 100 พบการบาดเจ็บที่บริเวณขา ร้อยละ 57.1 บาดเจ็บบริเวณใบหน้าและศรีษะ 42.9 มีสาเหตุจากการชนกับรถกระบะ 1 คัน บาดเจ็บ 5 คน ชนเด็กนักเรียนลงรถแล้ววิ่งข้ามถนน 1 คัน บาดเจ็บ 1 ราย และรถไถชนเด็กนักเรียนขณะจอด 1 คัน บาดเจ็บ 1 คน

อภิปรายผล

การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการที่มีส่วนร่วมจากบุคลากรในจังหวัดเชียงรายในรูปพหุภาคี ได้แก่ ขนส่ง ตำรวจ สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชน และรถรับ-ส่งนักเรียน ตั้งแต่ร่วมกันหาปัญหา สาเหตุ ตัดสินใจ เลือกแนวทาง วางแผนพัฒนา ดำเนินกิจกรรม ติดตามประเมินผล สรุปผลการดำเนินงานก่อให้เกิดการพัฒนาความปลอดภัยดังนี้

ความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ได้รับการสนับสนุนพัฒนาความปลอดภัยด้านสุขภาพและพัฒนาศักยภาพด้านวิชาการจากหน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข และสถานศึกษาในเรื่องกฎหมายจราจร ประกันภัยบุคคลที่ 3 การสร้างจิตสำนึกที่ดีแก่ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น และร่วมกันจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย เพื่อเป็นมาตรฐานด้านความปลอดภัยและร่วมกันพัฒนาคุณภาพบริการ กำหนดให้ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่ดีต้องมีคุณสมบัติ คือ มีสุขภาพดี แข็งแรง ไม่เป็นโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับรถ แต่งกายสุภาพเรียบร้อย มีมารยาทดี พุฒาสุภาพไม่หยาบคาย มีใบอนุญาตขับขี่รถอย่างถูกต้องตามกฎหมาย มีประวัติการขับขี่รถที่ปลอดภัย ความประพฤติดี มีความชำนาญ สุขุมรอบคอบ รู้เส้นทาง การขับขี่เป็นอย่างดี มีความรับผิดชอบสูง ผ่านการอบรมจากหน่วยงานขนส่ง และตำรวจ มีความรู้ในการตรวจสอบอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และสภาพของรถที่ใช้งานได้ตลอดเวลา มีใจรักเด็ก อารมณ์ดี ตรงต่อเวลา ไม่สูบบุหรี่ในรถ ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ขณะทำหน้าที่ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน และควรมีอาชีพขับรถรับ-ส่งนักเรียนเป็นอาชีพหลักอย่างเดียว เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีคุณภาพ มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งร้อยละ 52.1 และจากการเฝ้าระวังบริเวณหน้าโรงเรียนนาร่อง 10 แห่ง ก่อนดำเนินการมีการคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 4.3 หลังดำเนินการมีการคาดเข็มขัดนิรภัยสูงขึ้นเป็นร้อยละ 13.5 จำนวนการคาดเข็มขัดนิรภัยยังไม่ครอบคลุมทุกคันเนื่องจากรถบางคันเป็นรถรุ่นเก่าไม่มีเข็มขัดนิรภัย จึงทำให้มีจำนวนการคาดเข็มขัดนิรภัยน้อย การพัฒนาด้านสุขภาพทำการตรวจสุขภาพร่างกายผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน โดยการชั่งน้ำหนัก วัดส่วนสูง วัดความดันโลหิต ชักประวัติ จำนวน 315 ราย ส่วนใหญ่ปกติ ร้อยละ 98.1 พบเป็นโรคความดันโลหิตสูง 6 ราย ร้อยละ 1.9 ตรวจสุขภาพฟัน 219 ราย พบเป็นโรคเหงือกอักเสบ ร้อยละ 95.4 เหงือกอักเสบและฟันผุ ร้อยละ 4.6 ผลตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน ตามข้อเสนอแนะของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อให้เกิดการยอมรับและเชื่อถือความปลอดภัยจากรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียน มีผู้สมัครใจตรวจทั้งหมดจำนวน 301 ราย พบสารแอมเฟตามีนทันที 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.9 ตรวจซ้ำพบผลบวก 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.3 และได้ทำการตรวจสอบผู้ที่ตรวจพบสารแอมเฟตามีน 1 ราย เป็นผู้มีนิสัยดี เรียบร้อยโดยพูดคุยกับคนที่รู้จักพบว่าน่าจะไม่มีประวัติการใช้สารเสพติดอยู่ระหว่างรอการตรวจซ้ำ สำหรับผู้ที่ไม่มาตรวจจำนวน 28 คน เนื่องจากมีกิจกรรมและกิจกรรมในวันเดียวกัน ทำให้ผู้ขับขี่มาตรวจปัสสาวะไม่ครบทุกคนการควบคุมอุบัติเหตุ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี สรุปไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ คนเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ สภาพร่างกาย สภาวะเศรษฐกิจสังคม สภาวะจิตใจ อารมณ์ การใช้แอลกอฮอล์ หรือสารกระตุ้นในผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน โดยพบว่า การเกิดอุบัติเหตุจะเกิดในคนหนุ่มสูงกว่ากลุ่มอายุอื่นๆ เพราะมีลักษณะชอบแสดงออก และมีความระมัดระวังน้อย มักฝ่าฝืนกฎจราจร และพบว่าผู้ขาดประสบการณ์จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้มากกว่า ตลอดจนการใช้ยานพาหนะ ถ้าเป็นของตนเองจะมีความคุ้นเคยในการขับขี่รถมากกว่าที่ขี่ผู้อื่นมาขับ นอกจากนี้ยังเกี่ยวข้องกับสภาพร่างกาย การพักผ่อน การขับรดในระยะทางไกลและการมีโรคประจำตัว ตลอดจนการใช้แอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ จากการศึกษาครั้งนี้พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากที่สุด ร้อยละ 87.8 ดังนั้นสิ่งที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ น่าจะเป็นตัวแทนของเพศชาย พบว่า ผู้ขับขี่มีอายุเฉลี่ย 43 ปี อยู่ในวัยกลางคน มีสถานภาพคู่เป็นส่วนใหญ่ และมีบุตร 2 คน มีประสบการณ์ขับรดเฉลี่ยนาน 14.7 ปี ระยะเวลาในการขับรดรับ-ส่งนักเรียน เฉลี่ย 6.2 ปี ส่วนใหญ่เป็นรถของตนเอง พฤติกรรมเสี่ยงในการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ร้อยละ 8 สูบบุหรี่ ร้อยละ 11.7 ซึ่งพฤติกรรมเสี่ยงในการสูบบุหรี่ ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และมีโรคประจำตัวคือโรคความดันโลหิตสูง เป็นปัจจัยเสริมต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ควรมีการจัดกิจกรรมในการให้สุขศึกษาเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว ให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่พึงประสงค์ต่อไป

ความปลอดภัยด้านรถรับ-ส่งนักเรียน หน่วยงานขนส่งได้กำหนดมาตรฐานตรวจสอบรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 16 ข้อ โดยได้ทำการตรวจสอบสภาพรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 257 คัน ภายใน 1 วัน พบผ่านเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด 16 ข้อ ร้อยละ 39.7 สาเหตุที่ไม่ผ่าน 5 อันดับแรกได้แก่ ค่าวันดำ ร้อยละ 27 ป้ายข้อความ “รถรับ-ส่งนักเรียน” ไม่ถูกต้อง ร้อยละ 15 โคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ ร้อยละ 13 ระดับเสียงเกินมาตรฐาน ร้อยละ 11 ไม่มีโคมไฟเลี้ยว โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด ร้อยละ 7 สำหรับรถที่ไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 60.3 และรถที่ยังไม่ได้ตรวจสอบได้ดำเนินการปรับปรุงให้ผ่านเกณฑ์มาตรฐานทุกข้อยกเว้นการเปลี่ยนสีรถเป็นสีเหลืองคาดดำ ภายใน 1 เดือน ความปลอดภัยในด้านการรับ-ส่งนักเรียนถือเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งต้องมีการตรวจสอบสภาพรถและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ไฟ เบรก เป็นประจำ ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดเกิดจากขาดการเอาใจใส่ทำให้อุปกรณ์ต่างๆ บกพร่อง เช่น ระบบเบรก ระบบบังคับเลี้ยว ระบบไฟสัญญาณชำรุด ขาดหม้อจ่ายการใช้งาน การดัดแปลงสภาพรถ และการถอดอุปกรณ์เดิมออก ผู้ขับขี่ควรได้มีการตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมที่จะใช้งานอยู่เสมอ มีการรักษาสภาพรถ ลดค่าวันดำให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานเพื่อป้องกันมลพิษในอากาศ ขับขี่รถตามความเร็วที่กำหนด และกำหนดจำนวนผู้โดยสารให้เหมาะสมกับสภาพรถ ตลอดจนการดัดแปลงสภาพเบาะนั่ง ต้องมีการยึดเบาะนั่งให้มีความคงทน แข็งแรง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนผู้โดยสาร

ความปลอดภัยด้านนักเรียนผู้โดยสาร หน่วยงานด้านสถานศึกษา ดำรง ได้ดำเนินการจัดอบรมความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแก่ครู และนักเรียนในโรงเรียน จัดระบบความปลอดภัยทั้งในและนอกสถานศึกษา กำหนดข้อปฏิบัติของนักเรียนผู้โดยสาร โดยให้ขึ้น-ลงรถตามจุดจอดรถรับ-ส่งนักเรียน หรือในที่ที่ปลอดภัย ไม่ยืนแขนหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ ไม่ทิ้งขยะหรือสิ่งของ

ลงบนท้องถนน ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนด จัดทำป้ายแสดงจุดจอดรถรับ-ส่งนักเรียน หน้าโรงเรียนนำร่องทุกแห่ง จุดนักเรียนรอขึ้นรถรับ-ส่งนักเรียนในโรงเรียน การอบรมลูกเสือจราจร การจัดให้มีตำรวจจราจรและครูดูแลบริเวณหน้าโรงเรียน การเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่ไม่ปลอดภัย เช่น ขับรถเร็ว การเปิดสัญญาณไฟเลี้ยว ไฟสีเหลืองอำพัน การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนในโรงเรียน และนอกโรงเรียน เพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุพบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียน ร้อยละ 81.9 มีสาเหตุเกิดจากการพลัดตกหกล้ม ร้อยละ 56.2 พบมากในโรงเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 97.6 สาเหตุอุบัติเหตุ นอกโรงเรียนพบร้อยละ 18.1 พบมากในระดับมัธยมศึกษาและระดับอาชีวศึกษา ร้อยละ 50.4 และ 32.9 ตามลำดับ สาเหตุส่วนใหญ่จากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 67.5 ซึ่งจะต้องดำเนินการวางแผนพัฒนาความปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทั้งในและนอกสถานศึกษาต่อไป

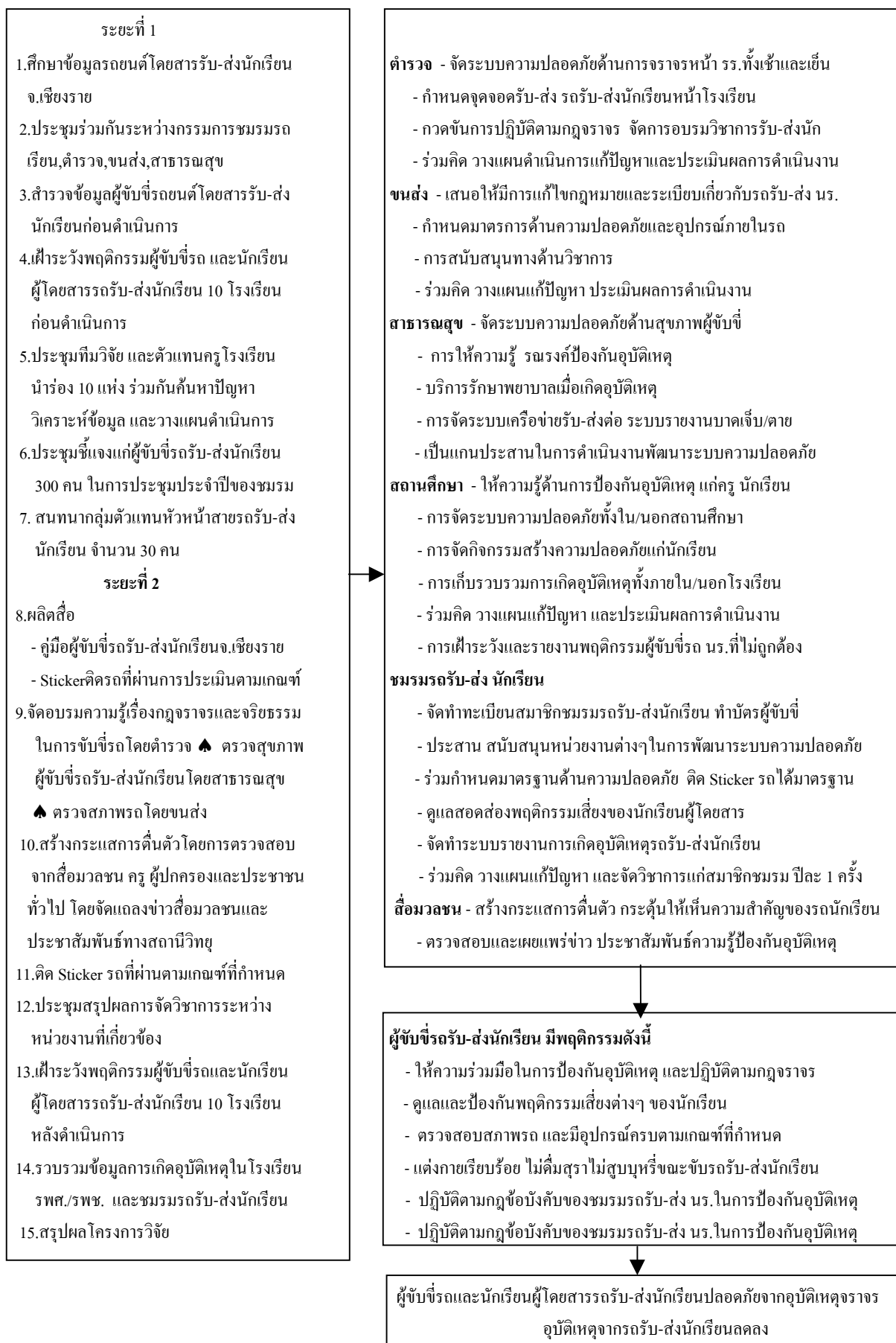
การดำเนินงานในการพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ในครั้งนี้ เน้นการสร้างความปลอดภัยของนักเรียนผู้โดยสารเป็นสำคัญ เป็นพื้นฐานที่สำคัญในการป้องกันการดำเนินอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่สามารถดำเนินการตามลำพังหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง จำเป็นต้องมีภาคีหน่วยงานดำเนินการเรียนรู้ร่วมกันตั้งแต่ ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ เกิดการแก้ไขปัญหาร่วมกัน และติดตามประเมินผลร่วมกัน โดยมีชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน และผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ตระหนักและให้ความสำคัญ สนับสนุนร่วมกิจกรรมการดำเนินงาน

สถาบันวิจัยการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข 2539 ได้เสนอแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 5 มาตรการ ได้แก่ มาตรการด้านการศึกษา ด้านกฎหมาย ด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม ด้านการเตรียมความพร้อมในด้านการรักษาพยาบาลและส่งต่อ และด้านการสนับสนุนทั้งข้อมูลข่าวสารและสนับสนุนการเฝ้าระวัง จังหวัดเชียงรายได้ดำเนินการตามแนวทางทั้ง 5 มาตรการ และได้ร่วมกันจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ร่วมกันกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 16 ข้อ ได้แก่ สีของตัวถังรถต้องเป็นสีเหลืองคาดดำ โดยกำหนดให้ทำภายใน 3-5 ปี กระจกต้องเป็นกระจกโปร่งใสสามารถมองเห็นสภาพในรถ และนอกรถได้ชัดเจน มีเครื่องหมายหรือแผ่นข้อความรถรับ-ส่งนักเรียนทั้งด้านหน้าและด้านหลัง มีสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองอำพันทั้งสี่มุมกระพริบเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังอย่างน้อย 2 ดวง รวมเป็น 4 ดวง จำนวนที่นั่งคิดตามน้ำหนักถรถบรรทุกได้ไม่เกิน 800-900 กิโลกรัม/คัน โดยให้คำนวณตามน้ำหนักของเด็กที่นั่งในรถรับ-ส่งนักเรียน การจัดวางที่นั่งและกำหนดทางขึ้น-ลง ให้พิจารณาการขึ้น-ลง ตามการจัดที่นั่งที่จัดวางด้านข้าง ที่นั่งตามยาวลงด้านหลัง เข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่และผู้นั่งด้านหน้าต้องรัดเข็มขัดนิรภัย กรณีนำเด็กไว้ด้านหน้าควรมีราวให้เด็กเกาะยึด เครื่องดับเพลิง รถไม่เกิน 20 ที่นั่ง ต้องมีอย่างน้อย 1 เครื่อง พ่อนทุบกระจก 1 อัน เล็กๆ แลง 1 อัน กำหนดเครื่องกายผู้ขับขี่ต้องให้สุขภาพ อายุผู้ขับขี่ ไม่ต่ำกว่า 23 ปี และไม่เกิน 65 ปี กำหนดให้มีบัตรประจำตัวผู้ขับขี่และติดรูปถ่ายติดแสดงไว้ในรถ การอบรมวิชาการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนต้องผ่านการอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปีละ 1 ครั้ง จัดให้มีผู้ควบคุมนักเรียนประจำทุกคันอย่างน้อย 1 คน

(อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี) นอกจากนั้นชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน ได้มีการพัฒนาการให้บริการโดยทำหนังสือแจ้งผู้ปกครองนักเรียนที่โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียนให้ทราบถึงผลกระทบการพัฒนาคุณภาพการบริการของชมรมฯ และช่วยเฝ้าระวังตรวจสอบพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนผ่านทางชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน

ผลการดำเนินงาน จากการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่และนักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ซึ่งทำการเฝ้าระวังโดยกลุ่มเยาวชนและนักศึกษาสถาบันราชภัฏเชียงราย จำนวน 20 คน บริเวณหน้าโรงเรียนในตอนเช้าก่อนเข้าเรียนและเย็นหลังเลิกโรงเรียน ทั้งก่อนและหลังดำเนินการ พบว่าหลังดำเนินการพบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน ชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น ประชาชน สื่อมวลชนให้ความสำคัญกับรถรับ-ส่งนักเรียน มีการตรวจสอบพฤติกรรมผู้ขับขี่และรายงานผลอย่างต่อเนื่อง รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกชมรมรถรับ-ส่งนักเรียน มีการติดป้ายรถรับ-ส่งนักเรียน ร้อยละ 99.4 มีอุปกรณ์ไฟสัญญาณหลังรถ ร้อยละ 99.6 ใช้ไฟสัญญาณหลังรถ ร้อยละ 98.6 เปิดไฟเลี้ยว ร้อยละ 99.8 มีการจอดรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัย ร้อยละ 96.1 เด็กนักเรียนลงรถปลอดภัย ร้อยละ 97.3 ผู้ขับขี่มีการคาดเข็มขัดนิรภัยจาก ร้อยละ 4.3 เป็นร้อยละ 13.5 อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนน้อยเนื่องจากผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนต้องขึ้น-ลงรถเพื่อส่งเด็กนักเรียนเล็กๆ ตามหน้าโรงเรียนต่างๆ ควรได้มีการกวดขันและสร้างความตระหนักให้ผู้ขับขี่เห็นความสำคัญต่อไป ก่อนดำเนินการข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 213 ราย พบมีการเกิดอุบัติเหตุ 16 คัน คิดเป็นร้อยละ 7.5 หลังดำเนินการในรอบปีการศึกษา 2544 ที่ทำการศึกษา พบการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียนซึ่งเป็นรถตู้ทั้งหมด จำนวน 3 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.3 นักเรียนผู้โดยสารบาดเจ็บ 7 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต เป็นที่น่าสังเกตว่ารถรับ-ส่งนักเรียนที่เกิดอุบัติเหตุกับผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเอกชนทั้งหมด รูปแบบที่พัฒนาขึ้นในการศึกษาวิจัยครั้งนี้นอกจากพัฒนารูปแบบความร่วมมือ การเรียนรู้ระหว่างหน่วยงานพหุภาคีและชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนแล้วยังได้พัฒนาจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนแบบรายงานการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่และนักเรียนผู้โดยสาร แบบรายงานการเกิดอุบัติเหตุในโรงเรียน แบบรายงานการบาดเจ็บของสถานบริการสาธารณสุข แบบรายงานการเกิดอุบัติเหตุของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย นอกจากนั้นได้ร่วมกันจัดกิจกรรมสร้างขวัญและกำลังใจมอบใบประกาศเกียรติคุณผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนดีเด่นและสตีกเกอร์แก่ผู้ขับขี่รถดีเด่นประจำสาย โดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย ซึ่งต่อไปชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจะมีการดำเนินกิจกรรมประกวดต่อเนื่องโดยทางชมรมฯเป็นผู้ดำเนินการเอง อาจสามารถนำไปเป็นต้นแบบในการขยายผลการดำเนินงานในพื้นที่จังหวัดอื่นต่อไป ประยุกต์ใช้ในการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้งานวิจัยปรากฏให้เห็นมีคุณค่าในวงที่กว้างขวางมากขึ้น

แผนภูมิ 1 รูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย



ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. จากผลการวิจัยระดับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถตู้ จดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคล แล้วนำมาเป็นรถรับจ้างใช้รับ-ส่งนักเรียน ซึ่งไม่ถูกต้องตามกฎหมายขนส่ง และมีการดัดแปลงเบาะนั่ง เสนอให้มีการแก้ไขกฎหมายและระเบียบรองรับรถรับ-ส่งนักเรียน ให้เป็นรถที่ถูกต้องตามกฎหมายต่อไป
2. จากผลการวิจัยทำให้จังหวัดเชียงรายมีระบบที่จะสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง จึงควรที่จะมีภาคร่วมของผู้เกี่ยวข้องในอันที่จะติดตาม ควบคุม สนับสนุน และประเมินผล อย่างเป็นรูปธรรมต่อเนื่อง โดยนำผลการดำเนินการเสนอผู้บริหารระดับจังหวัดในวาระประชุม คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ (กปอ.) อย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการนำการศึกษาไปใช้

1. จากการวิจัยพบว่าชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนรับรู้ถึงความปลอดภัยในการใช้เข็มขัดนิรภัย แต่จากการเฝ้าระวังพบว่า ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนส่วนใหญ่ขณะขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จึงควรที่จะมีการเฝ้าระวังและวางแผนในอันที่จะร่วมกันให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่พึงประสงค์อย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนต่อเนื่อง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี แก่เยาวชน และผู้ขับขีรถต่อไป
2. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในกลุ่มที่ศึกษา หน่วยงานภาคที่เกี่ยวข้อง ควรมีการดำเนินงานที่วางแผนร่วมกันอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ในการให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจร การเฝ้าระวังพฤติกรรมรถขับขี การตรวจสุขภาพประจำปี การตรวจสภาพรถให้ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด จนกลุ่มเป้าหมายเกิดความเข้าใจ ตระหนัก รับรู้ปัญหา มีการแก้ปัญหาร่วมกัน และพึงตนเองมากขึ้น ตลอดจนสนใจผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน ที่ยังไม่ได้เป็นสมาชิกของชมรม มาเป็นสมาชิกของชมรมให้ครอบคลุมมากขึ้น
3. จากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขีรถมีการตรวจสุขภาพอยู่ในระดับต่ำ มีปัญหาเรื่องสุขภาพในช่องปาก และโรคความดันโลหิตสูง ควรมีการตรวจสุขภาพประจำปีทุกปี และให้สุขภาพ ได้แก่ การเสริมสร้างสุขภาพ เช่น การออกกำลังกาย พฤติกรรมการบริโภคอาหาร การแปรงฟันที่ถูกวิธีให้แก่ผู้ขับขีรถรับ-ส่งนักเรียน
4. จากการวิจัยพบจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนในสถานศึกษามากในนักเรียนระดับประถมศึกษาโดยพบสาเหตุจากการพลัดตกหกล้ม และเกิดอุบัติเหตุนอกสถานศึกษาพบมากในระดับมัธยมศึกษา และระดับอาชีวศึกษาโดยพบสาเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นอันดับแรก ควรได้มีการจัดกิจกรรมในการสร้างระบบความปลอดภัยทั้งในและนอกโรงเรียนอย่างจริงจังและต่อเนื่องต่อไป
5. มีการนำผลการวิจัยไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชน สังคม สื่อมวลชน ผู้ปกครอง และประชาชนทั่วไปได้รับรู้ถึงการพัฒนาความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดเชียงราย ในด้านของผู้ขับขี สภาพรถ และการเกิดอุบัติเหตุ ของชมรมรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ร่วมมือกันตรวจสอบเฝ้าระวังพฤติกรรมรถขับขีรถรับ-ส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย เพื่อให้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ศึกษาการพัฒนา รูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงรายให้ต่อเนื่องครอบคลุมในกลุ่มผู้ขับขี่รับ-ส่งนักเรียน ทั้งที่เป็นสมาชิกชมรมและไม่ใช่สมาชิกชมรมรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย
2. ศึกษาเปรียบเทียบการสร้างเสริมความปลอดภัย และอัตราการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รับ-ส่งนักเรียนที่เป็นสมาชิกและไม่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของชมรมรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย
3. ศึกษา รูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุนอกสถานศึกษาในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา และระดับอาชีวศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย

บรรณานุกรม

กระทรวงคมนาคม แผนแม่บทการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย 2540.

กิตติ พุฒิกานนท์(2531) ปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะ

เดินทางไปและกลับจากโรงเรียนในจังหวัดลำปาง. บทคัดย่อจากเอกสาร

ประกอบการสัมมนาการนำผลการวิจัยทางสุขศึกษาไปใช้แก้ปัญหาสาธารณสุข.

กองสถิติสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. สถิติสาธารณสุขปี 2540.

งามนิตย์ ราชกิจและคณะ (2541) การสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุข

สุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15-59 ปี จังหวัดเชียงราย. สำนักงานสาธารณสุข

จังหวัดเชียงราย

จับกระแสด จดหมายข่าวสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. ปีที่ 4 ฉบับที่ 9 มีนาคม 2542.

จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ. สถานการณ์และการควบคุมอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย.

กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข, 2532 : 1-34

จรัส ทองทับและคณะ (2540) ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรทางบกศึกษาในผู้ป่วย

อุบัติเหตุซึ่งมารับการศึกษาที่โรงพยาบาลโสธร วารสารสรรพสิทธิเวชสาร

ชนวรรณ อัมสมบุรณ์ รูปแบบการควบคุมอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด ข้อเสนอแนะ

ด้านการแพทย์และสาธารณสุข. เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องรูปแบบการควบคุม

อุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด โดยคณะกรรมการระบาดวิทยาแห่งชาติ ณ โรงแรม

ชะอำรอยัลบีช อ.เมือง จ.เพชรบุรี 25-26 ตุลาคม 2534.

ประทีป เมฆประสานและ ภกัทร ทิพย์รักษ์ (2542) อุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจาก

การเสพยาหรือยาบ้า ในเขตอำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ. เอกสารงานวิจัย

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขประจำปี 2542

ประพันธ์ บรรลุ (2542) อุบัติเหตุบนท้องถนนจังหวัดมุกดาหาร.

ฝ่ายวิชาการสุตรไพศาล (2535) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 สุตรไพศาลการพิมพ์ กรุงเทพฯ

รายงานการประเมินโครงการสัมมนาระดับชาติเรื่อง อุบัติเหตุจราจร. วันที่ 4-5 มิถุนายน

2541 ณ โรงแรมเพ็ญธานีปรีณเศส. โดยคณะกรรมการประเมินผล.

เรมวอล นันท์สุภวัฒน์ ภาวะผู้นำทางการพยาบาลในองค์กร. เชียงใหม่ : โครงการตำรา

กองบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์จังหวัดเชียงราย (2543) รายงานการเฝ้าระวัง
การบาดเจ็บของโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ เอกสารสรุปผลการ
ดำเนินงานห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์.
- โรงพยาบาลขอนแก่น ศูนย์อุบัติเหตุ และวิกฤตบำบัด. เอกสาร การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง
อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 2 การพัฒนาระบบบริการผู้ป่วยอุบัติเหตุในสหัสวรรษใหม่. 15-16
มีนาคม 2544 ณ โรงแรมโซฟิเทล ราชา ออคิด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
มงคล ณ สงขลา. (2534) ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเอดส์ที่กระทบต่อความ
มั่นคงของชาติ ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มคนขับรถบรรทุกและรถโดยสารประจำทาง
จังหวัดนครราชสีมา วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- เยาวลักษณ์ อนุรักษ์ และคณะ (2543) การศึกษาหารูปแบบการใช้รูปแบบการป้องกัน
อุบัติเหตุจราจรของหมู่บ้าน โดยความร่วมมือขององค์กรปกครองท้องถิ่น
กรรมการหมู่บ้าน และเจ้าหน้าที่สถานีอนามัย ของตำบลน้ำเกีฮ่วน จังหวัดน่าน
เอกสารงานวิจัย จากสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข
กรมการแพทย์กระทรวงสาธารณสุข
- ละไม ช่างถม (2542) แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกกับการดื่มสุรา ในกลุ่มผู้
ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษา ในโรงพยาบาลพุทธรัตน์และสถานี
อนามัยในเขตอำเภอพุทธรัตน์
- วิจิตร บุญยะโทตระ (2528) สถิติศึกษา กรุงเทพฯ : วิคตอรีฟาวเวอร์พอยท์จำกัด.
- วิจิตร บุญยะโทตระ (2531) อุบัติภัยทางจราจร กรุงเทพฯ : วิคตอรีฟาวเวอร์พอยท์จำกัด.
- วิฑูร แสงสิงแก้ว (2535) คู่มือประชาชน เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับสุรากับอุบัติเหตุทางจราจร.
วิทยา ชาติบัญชาชัย. ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุทางจราจรในโรงพยาบาลขอนแก่น.
เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการหารูปแบบการควบคุมอุบัติเหตุจราจร
ครบวงจรระดับจังหวัด. 25-26 ตุลาคม 2534 : 35-52
- วิฑูร พูลเจริญ (2534) อุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ต. เอกสารประกอบการประชุมเชิง
ปฏิบัติการหารูปแบบการควบคุมอุบัติเหตุจราจรครบวงจรระดับจังหวัด. 25-26
ตุลาคม 2534 : 54.
- วันทนีย์ อิศระไพจิตรและคณะ (2541) ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของผู้บาดเจ็บที่มารับ
การรักษาในโรงพยาบาลสุโขทัย.
- สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. สถิติ

บรรณานุกรม (ต่อ)

อุบัติเหตุและสาธารณภัยในประเทศไทย พ.ศ.2539-2540.

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.(2543)

เอกสารประกอบการประชุมวิชาการด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัยครั้งที่ 2.

5-7 กรกฎาคม 2543 ณ โรงแรมเอสดี อเวนิว กรุงเทพฯ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย (2543) เอกสารประกอบการตรวจราชการและ

นิเทศงานกรณีปกติ รอบที่ 2 ปีงบประมาณ 2543 วันที่ 7-9 มิถุนายน 2543.

สำนักงานสาธารณสุข เขต 7 (อุบลราชธานี ศรีสะเกษ ร้อยเอ็ด นครพนม ยโสธร อำนาจเจริญ

มุกดาหาร). สรุปผลการดำเนินงานโครงการรณรงค์ขึ้นสงกรานต์เมื่อบ้านปลอดภัย

ปี 2540. อุบลราชธานี : ศิริธรรมออฟเซต, 2540

สำนักงานสาธารณสุข เขต 10 (เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง พะเยา ลำพูน แม่ฮ่องสอน).สรุป

ผลการดำเนินงานโครงการบ้านเฮาปีใหม่ปลอดภัยอุบัติเหตุ เขต 10 เพื่อลด

อุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์. เชียงใหม่ : ดาราวรรณการพิมพ์, 2540

สำนักพัฒนาวิชาการแพทย์ กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (2539) การสำรวจพฤติ-

กรรมที่มีผลต่อการเกิดโรคไม่ติดต่อของประเทศไทย.

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี (2537)

วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติเหตุ

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2541) **การป้องกันและลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร :**

ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ โครงการวิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและการ ป้อง

กันการบาดเจ็บในเด็ก โรงพยาบาลรามารับดี เอกสารงานวิจัยสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

สุข