รายงานวิจัย

การขยายผลการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัย รถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

Enlargement of Safety Promotion System Development In the School Buses at rural areas of Chiang Rai Province

โดย

งามนิตย์ ราชกิจ

พ.ต.อ.จรินทร์ อินทร์สุวรรณโณ

ชาญชัย กีฬาแปง

ชลลดา สายสืบ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย

ได้รับทุนอุดหนุนจากสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

ธันวาคม 2547

ISBN 974-465-806-1

ผู้ดำเนินการวิจัย

ที่ปรึกษาโครงการ

รองศาตราจารย์นายแพทย์สุวัฒน์ จริยาเลิศศักดิ์	รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
พล.ต.ต.จำนง แก้วศิริ	ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย
พล.ต.ต.รักชาติ ราชกิจ	ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพะเยา
นายแพทย์ชำนาญ หาญสุทธิเวชกุล	นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเชียงราย
นายแพทย์สมบูรณ์ศักดิ์ ญาณไพศาล	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์
นางปรัธยาน์ภรณ์ สงค์รอด	ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงราย
นายจันตา ศรีเมือง	ประธานชมรมรถรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย
นายอำเภอ อ.เทิง อ.พาน อ.แม่สรวย และ อ.แม่จัน	
ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรอำเภอ อ.เทิง อ.พาน อ.แม่สรวย และ อ.แม่จัน	
ผู้อำนวยการโรงพยาบาล อ.เทิง อ.พาน อ.แม่สรวย และ อ.แม่จัน	
สาธารณสุขอำเภอ อ.เทิง อ.พาน อ.แม่สรวย และ อ.แม่จัน	

คณะผู้วิจัย

นางงามนิตย์ ราชกิจ	นักวิชาการสาธารณสุข 9 ด้านส่งเสริมพัฒนา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย
พ.ต.อ.จรินทร์ อินทร์สุวรรณโณ	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย
นายชาญชัย กีฬาแปง	ขนส่งจังหวัดเชียงราย
นางชลลดา สายสืบ	พยาบาลวิชาชีพ 6 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย

คณะนักวิจัยในพื้นที่

พ.ต.ท.ภาสกร ณ พิกุล	รองผู้กำกับสถานีตำรวจพญาเม็งราย
พ.ต.ท.พรต พรหมวิชัย	หัวหน้าฝ่ายนโยบายและแผน ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย
นางเรือนทอง ใหม่อารินทร์	นักวิชาการสาธารณสุข 7 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย
นายสมยศ สีลาน	นักวิชาการขนส่ง 5 สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย

คณะนักวิจัยในพื้นที่

นายสนิท อินทะรังยี	เจ้าพนักงานโสตทัศนศึกษา 5 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย
พ.ต.ท. เกษม แก่นราช	สวป. อำเภอเทิง จังหวัดเชียงราย
พ.ต.ท. สุวรรณ เข็มทอง	สวป. อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย
พ.ต.ท. คมสัน ศรีสองเมือง	สวป. อำเภอแม่สรวย จังหวัดเชียงราย
พ.ต.ท. โสภณ ม่วงเฟื่อง	สวป. อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย
นางอัญชลี ศรีสุระ	รักษาการแทนขนส่งเชียงราย สาขาเทิง
นายปัญญา สุรีฉัตรไชยยันต์	หัวหน้าสำนักงานขนส่งเชียงราย สาขาพาน
นายกำพล รัตนแสงโชติ	หัวหน้าสำนักงานขนส่งเชียงราย สาขาเวียงป่าเป้า
นายเชาวน์วัศ จาอินต๊ะ	นักวิชาการสาธารณสุข 7 สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเทิง
นางเพลินสุข ทองคำมั่น	พยาบาลวิชาชีพ 7 โรงพยาบาลอำเภอพาน
นางแสงทอง สุวรรณ	พยาบาลวิชาชีพ 7 โรงพยาบาลแม่สรวย
นางธิติมา ปิยวรวงค์	พยาบาลวิชาชีพ 7 โรงพยาบาลแม่จัน

เจ้าหน้าที่ห้องฉุกเฉินโรงพยาบาล อ.เทิง อ.พาน อ.แม่สรวย และ อ.แม่จัน

คณะครู/อาจารย์ โรงเรียนนำร่อง 14 แห่ง ในเขต อ.เทิง อ.พาน อ.แม่สรวย และ อ.แม่จัน

คำนำ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงรายตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย และขนส่งจังหวัดเชียงราย ตลอดจนสถาบันการศึกษาในจังหวัดเชียงราย ได้ตระหนักว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญของจังหวัดเชียงราย เป็นสาเหตุการบาดเจ็บ การเสียชีวิตอันดับต้นๆ ที่ก่อให้เกิดการสูญเสีย ทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจ ดังนั้นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จึงเป็นเรื่องที่ทุกหน่วยงานต้องร่วมมือกันป้องกันอย่างจริงจังเพื่อไม่ให้มีการเกิดอุบติเหตุขึ้นในรถรับส่งนักเรียน ซึ่งมีเด็กนักเรียนโดยสารเป็นจำนวนมากในแต่ละวันทั้งในเขต อำเภอเมืองเชียงราย และอำเภอรอบนอกในเขตชนบท

ในปี 2545 จังหวัดเชียงรายได้ประสบความสำเร็จในการผลึกกำลังพหุภาคีที่เกี่ยวข้องโดยการนำของ นางงามนิตย์ ราชกิจ และคณะทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ‘‘การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายในเขตอำเภอเมือง’’ซึ่งมีจำนวนรถรับส่งนักเรียนจากอำเภอต่างๆ เข้ามาส่งนักเรียนในเขตอำเภอเมืองถึง 388 คัน มีจำนวนนักเรียนที่โดยสารเข้ามาเรียนวันละ 8,000-10,000 คน หลังดำเนินการพัฒนาครบ 1 ปี ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุในรถรับส่งนักเรียน ดังกล่าว และยังส่งผลให้สื่อมวลชนและประชาชน ตลอดจนผู้ปกครองนักเรียนเข้ามามีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังและตรวจสอบ ดังนั้นทีมวิจัยจึงได้ขยายผลการพัฒนาลงสู่รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท ในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน ซึ่งเป็นอำเภอศูนย์กลางของแต่ละโซนของจังหวัดเชียงรายและเคยมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน ผลการดำเนินงานได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดียิ่งจากทุกภาคส่วน ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสารและรถรับส่งนักเรียนมีมาตรฐานความปลอดภัยสูงขึ้น มีการเกิดอุบัติเหตุลดลง เกิดชมรมรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท และเกิดการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม สามารถนำรูปแบบไปขยายผลต่อให้ครอบคลุมทุกอำเภอของจังหวัดเชียงรายต่อไป

คณะผู้จัดทำ

ธันวาคม 2547

กิติกรรมประกาศ

โครงการวิจัย “ การขยายผลการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบทจังหวัดเชียงราย ” สำเร็จลุล่วงลงได้ ด้วยความร่วมมือจากบุคลากรของหน่วยงาน ซึ่งประกอบด้วย หน่วยงาน ตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข สถานศึกษา สื่อมวลชน และตัวแทนผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน ที่ได้ร่วมมือดำเนินการในการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท เป็นอย่างดียิ่ง

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์นายแพทย์สุวัฒน์ จริยาเลิศศักดิ์ รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ นายแพทย์ชำนาญ หาญสุทธิเวชกุล นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเชียงราย นายแพทย์สมบูรณ์ศักดิ์ ญาณไพศาล ผู้อำนวยการโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ พลตำรวจตรีจำนง แก้วศิริ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงราย พลตำรวจตรีรักชาติ ราชกิจ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพะเยา ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรอำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย อำเภอแม่จัน และคุณจันตา ศรีเมือง ประธานชมรมรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ผู้อำนวยการศูนย์วิทยาศาตร์การแพทย์จังหวัดเชียงราย ผู้บริหารการศึกษาเขตการศึกษาที่ 1-4 ผู้อำนวยการโรงเรียนและอาจารย์ใหญ่โรงเรียนนำร่อง 14 แห่ง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมชน สาธารณสุขอำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน ขนส่งอำเภอเทิง อำเภอพานและอำเภอเวียงป่าเป้า ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาช่วยเหลือสนับสนุนและอำนวยความสะดวกเป็นอย่างยิ่ง ขอขอบคุณสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส.) ที่เห็นความสำคัญของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของนักเรียน จากการโดยสารรถรับส่งนักเรียนมาโดยตลอด และได้กรุณาสนับสนุนงบประมาณในการศึกษาวิจัยอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา

สุดท้ายขอขอบคุณทีมงานวิจัยทุกท่าน ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ ตลอดจน ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ผู้ปกครองนักเรียน ในพื้นที่ทำการวิจัยอำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และแม่จัน ที่ได้ให้ความร่วมมือในการวิจัยครั้งนี้เป็นอย่างดียิ่งมา ณ โอกาสนี้

คณะผู้จัดทำ

ธันวาคม 2547

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายเครือข่ายการดำเนินงานสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบทของจังหวัดเชียงรายในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของหน่วยงานพหุภาคี ได้แก่ หน่วยงานตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข สถานศึกษา สื่อมวลชน และผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน โดยยึดนักเรียนเป็นเป้าหมายสำคัญของการดำเนินงาน ทำการศึกษาระหว่างเดือนมิถุนายน 2546 ถึง กรกฎาคม 2547 เป็นเวลา 1 ปี ดำเนินการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนทั้งหมด 405 ราย ระยะแรกเก็บข้อมูลโดยการใช้แบบสอบถาม การจัดสนทนากลุ่มเฝ้าระวังพฤติกรรมของบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลมาวิเคราะห์ วางแผนและดำเนินการแก้ปัญหาระยะที่ 2 เป็นการดำเนินกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหาการพัฒนาระบบความปลอดภัย และประเมินผลวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 86.4 อายุเฉลี่ย 41.6 ปี มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 59.8 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 27.9 รถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบทส่วนใหญ่เป็นรถกระบะ ร้อยละ 55.3 รองลงมาเป็นรถตู้ ร้อยละ 34.8 ส่วนใหญ่เป็นรถของตนเอง ร้อยละ 95.6 มีประสบการณ์ขับรถรับส่งนักเรียน เฉลี่ย 4.9 ปี สภาพรถมีการดัดแปลงเบาะ หลังคา ร้อยละ 29.9 ส่วนใหญ่รับส่งนักเรียน จำนวน 1 โรงเรียน นักเรียนผู้โดยสารส่วนใหญ่ เป็นระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 85.7 ผู้ขับขี่มีการสูบบุหรี่ ร้อยละ 9.9 ดื่มสุรา ร้อยละ 1.6 และตรวจสุขภาพประจำปี ร้อยละ 56.8

การดำเนินงานในการแก้ไขปัญหา โดยการจัดอบรมวิชาการด้านกฎระเบียบ จราจร จริยธรรม และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การตรวจสภาพรถ และการตรวจสภาพผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามิน ผลปกติทุกราย 100 % ในรอบ 1 ปี พบการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ อ.เทิง เพียง 1 อำเภอ จำนวน 3 ราย บาดเจ็บ 3 คน ซึ่งลดลงจากก่อนดำเนินโครงการที่พบการเกิดอุบัติเหตุ 13 รายเป็นอย่างมาก

ผลการดำเนินงานเมื่อครบ 1 ปี พบว่าทุกอำเภอในพื้นที่วิจัยมีการจัดกิจกรรมสร้างเสริมความปลอดภัย ในรถรับส่ง นักเรียน โดยการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนเกิดการรวมกลุ่มในรูปชมรมรถรับส่งนักเรียนทั้ง 4 อำเภอ นักเรียนผู้โดยสารปลอดภัยจากเดิมมากขึ้น การดำเนินงานเชิงรุกดังกล่าว ก่อให้เกิดระบบการป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง และก่อให้เกิดการขยายผลการดำเนินงานเชื่อมโยงในระดับโซนมากขึ้น

Abstract

Background The participatory action research, which collaborated with Police department, Transportation department, Provincial Health Office, Schools, Mass media and School-bus association in Chiangrai. The research was launched in order to extend the safety promotion network of school bus in sub-urban area of Chiangrai Province and was implemented for 1 years (June 2003-July 2004) in 4 districts (Phan, Tueng, Maechan and Maesai).

Methods Descriptive study was conducted in the 4 districts. Study population are 408 school bus drivers. Implemented activities and data collection was concurrently done in two periods of time. Questionnaires, focus group discussion and behavioral surveillance are used at the first period. Activities including physical check-up, meeting, school bus check-up for developing the school bus safety system were conducted at the second period .

Results Most of school bus drivers were male (86.4%). Mean age was 41.6 years.59.8% of them were primary school education level background and 27.9% were juniors high school. 9.9% of them were smokers, 1.6% were drinkers About half of them (56.8%) had annually physical check-up and 12.4% had health problem. Fifty-five percents of school buses were pickup truck and 34.8% were van. Most of drivers have their own school buses and had 4.9 years (median) driving experience. Thirty percents of school bus (roof, seats) were modified and each school bus was used for transferred students in one school. Most of passengers were junior high school students (85.75%). The capacity building that related to traffic law, ethical and primary health care was developed and found that the school bus accidents were decreased when compared to the previous period.

Conclusion The promotion of school bus safety and the collaboration of governments organization , school bus driver association and school bus net work led to declination of traffic accidents .

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	**ค**
กิตติกรรมประกาศ	**ง**
บทคัดย่อ	**จ**
สารบัญ	**ฉ**
สารบัญตาราง	**ช**
บทที่ 1 บทนำ	
ความเป็นมา และความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
นิยามศัพท์	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	6
สาเหตุของอุบัติเหตุและการนำมาตรการมาใช้	7
ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร	10
การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ	13
ทฤษฎีกระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจ	20
การเฝ้าระวังการบาดเจ็บ	26
แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	39
รูปแบบการวิจัย	39
ลักษณะและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	39
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	40
ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	43

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	46
ข้อมูลทั่วไปของประชากรตัวอย่าง	47
ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของประชากรตัวอย่าง	50
ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่ม	56
ข้อมูลการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย ตรวจปัสสาวะ	66
ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน	67
ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรม ครู ตำรวจ บริเวณหน้าโรงเรียนก่อนและหลังการดำเนินการ	68
ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนและนักเรียนผู้โดยสารก่อนและหลังดำเนินการ	69
ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จากรถรับส่งนักเรียนก่อนและหลังดำเนินการ	70
บทที่ 5 สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	71
สรุปผลการศึกษา	71
การอภิปรายผล	78
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	80
ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้	80
ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	80
บรรณานุกรม	81
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	86
ภาคผนวก ข	101

สารบัญตาราง

ตาราง		หน้า
1.	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส การศึกษา อาชีพ รายได้แยกรายอำเภอ	48
2.	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ในการขับขี่รถระยะเวลา การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทใบอนุญาต การทำประกัน พรบ.ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ การประสบอุบัติเหตุ จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ แยกรายอำเภอ	50
3.	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพฤติกรรมการขับขี่รถรับส่งนักเรียนการสูบบุหรี่ ดื่มสุรา เล่นการพนัน การรับประทานยา การตรวจสุขภาพประจำปีแยกรายอำเภอ	52
4.	จำนวนและร้อยละของประเภทรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน อายุการใช้งานเฉลี่ย การตรวจสภาพรถยนต์ก่อนขับขี่ การดัดแปลงรถ และการติดป้ายรถรับส่งนักเรียน แยกรายอำเภอ	54
5.	จำนวนและรายชื่อโรงเรียน ที่มีนักเรียนโดยสารรถรับส่งนักเรียนเรียงตามลำดับ	55
6.	จำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำแนกตามการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพผู้ขับขี่ การตรวจสายตา การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน แยกรายอำเภอ	66
7.	จำนวนและร้อยละของรถรับส่งนักเรียน จำแนกผลการตรวจสภาพรถรับส่งนักเรียน แยกรายอำเภอ	67
8.	จำนวนและร้อยละของการเฝ้าระวังพฤติกรรม ครู ตำรวจ บริเวณหน้าโรงเรียนนำร่อง ก่อนดำเนินการและหลังดำเนินการ	68
9.	จำนวนและร้อยละการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนและนักเรียนผู้โดยสารก่อนดำเนินการและหลังดำเนินการ	69
10.	เปรียบเทียบจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน ก่อนและหลังดำเนินการ	70

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญของทุกประเทศทั่วโลก ในแต่ละปีมีผู้สูญเสียชีวิต 700,000 คน และบาดเจ็บกว่า 10 ล้านคน ส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 70 ของการสูญเสียชีวิต เกิดในประเทศกำลังพัฒนา องค์การอนามัยโลกคาดว่า หากแนวโน้มในทศวรรษ 1990 ยังคงดำรงอยู่ต่อไป ในอีก 10 ปี ข้างหน้า คือปี ค.ศ.2020 อุบัติเหตุจะกลายเป็นเหตุแห่งความตายอันดับ 3 ของพลเมืองโลก

สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บ การเสียชีวิตอันดับต้นของคนไทย และเป็นภาระสุขภาพที่มีลำดับความสำคัญสูง ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2544 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 12,936 ราย คิดเป็นมูลค่าสูงเกือบแสนล้านบาทในแต่ละปี สร้างความสูญเสียทั้งทางด้านสังคมและเศรษฐกิจ การเกิดอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวข้องกับหลายปัจจัยโดยจัดเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ คน ถนน สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะและพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงของคนมีส่วนเกี่ยวข้องมากที่สุดโดยเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ94 กลุ่มคนวัยรุ่น และวัยทำงาน อันเป็นกำลังสำคัญของประเทศ เป็นวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดและพบว่าปริมาณและความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร ในส่วนภูมิภาคมีมากกว่าในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่นอกเมือง สำหรับจังหวัดเชียงราย อุบัติเหตุจราจรในปี 2546 พบผู้บาดเจ็บ 1,647 ราย เสียชีวิต 280 ราย มีแนวโน้มการเสียชีวิตเพิ่มมากขึ้นจากปีที่ผ่านมาพบมากในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานและพบในเพศชายมากกว่าเพศหญิง

จากรายงานโครงการศึกษาการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งในระยะของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕ – ๒๕๔๙) โดยสถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาแห่งประเทศไทย (TDRI) สรุปปัญหาเกี่ยวกับการจราจรและการขนส่ง ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยไว้ชัดเจน ดังนี้

1. การขยายตัวทางด้านการจราจรและขนส่งยังเป็นในแง่ของส่วนบุคคลมากกว่าสาธารณะหรือเป็นการ “ ขนรถมากกว่าขนคน ”
2. มาตรฐานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมต่ำ
3. ขาดประสิทธิภาพในการบริหารงานและการให้บริหารของหน่วยงานรัฐ ในด้านการแก้ปัญหาจราจรและขนส่ง
4. เนื่องจากขนาดที่ใหญ่เกินไปและความสลับซับซ้อนของหน่วยงาน ทำให้ขาดการประสานงาน
5. ระบบรวมศูนย์อำนาจ

6. กฎระเบียบไม่เหมาะสม มีขั้นตอนยุ่งยากเกินไป และขาดการทบทวนอย่างสม่ำเสมอให้เป็นปัจจุบัน

7. ขาดบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัย

8. ขาดระบบกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และขาดหน่วยงานกลางทำหน้าที่ประสาน

9. การจัดสรรงบประมาณมักมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้งบประมาณที่ได้มาถูกนำไปใช้ไม่เต็มที่

รายงานของ TDRI ที่กล่าวมา แท้ที่จริงคือ เสียงเรียกร้องให้มีการปฏิรูประบบราชการภาคการขนส่งจราจร นับตั้งแต่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2545 อาจกล่าวได้ว่า กระบวนการปฏิรูประบบราชการได้เริ่มขึ้นแล้ว เพราะกฎหมายปรับปรุงกระทรวงทบวงกรมได้เริ่มมีผลบังคับใช้ อย่างไรก็ตาม การปฏิรูประบบราชการภาคการขนส่งจราจรจะนำไปสู่ถนนที่ปลอดภัยสักเพียงใด ไม่ได้ขึ้นอยู่กับกลไกราชการและกฎหมายเท่านั้น ไม่ได้ขึ้นกับการที่ผู้นำรัฐบาลได้แสดงภาวะผู้นำออกมาเท่านั้น ยังมีเงื่อนไขอื่นๆ อีกหลายเงื่อนไข

ในปี 2545 จังหวัดเชียงราย โดยนางงามนิตย์ ราชกิจ และคณะได้ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ในกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับส่งนักเรียน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย จำนวน 388 คัน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของพหุภาคี ได้แก่ หน่วยงาน ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชน และชมรมรถรับส่งนักเรียน โดยยึดความปลอดภัยของนักเรียนผู้โดยสารเป็นสำคัญ ได้ทำการพัฒนาด้านกฎระเบียบจราจร พัฒนาระบบความปลอดภัยของสภาพรถและผู้ขับขี่ พัฒนาด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ พัฒนาการเฝ้าระวังพฤติกรรม พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ สร้างระบบเครือข่ายการรักษาพยาบาลและการส่งต่อ พัฒนาระบบความปลอดภัยภายในและภายนอกสถานศึกษา พัฒนาด้านข้อมูล การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนัก ตลอดจนพัฒนาระบบความปลอดภัยของสมาชิกชมรมรถรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ผลการดำเนินงานพบว่า ในรอบปีการศึกษาวิจัย มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน จำนวน 3 คัน (0.8%) นักเรียนบาดเจ็บ 7 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิตซึ่งลดลงอย่างมาก เมื่อเทียบกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนดำเนินโครงการซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุ 16 ราย (7.5%) และหลังดำเนินงานครบ 1 ปี ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียนในชมรมดังกล่าวและก่อให้เกิดการพัฒนารูปแบบกระบวนการทำงานเป็นทีมที่เข้มแข็ง จากการดำเนินงานดังกล่าวพบว่าการป้องกันและการแก้ปัญหาจำเป็นต้องมุ่งทั้งมาตรการที่เสริมความปลอดภัยและลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรไปพร้อมกัน จึงควรที่จะมีการขยายรูปแบบการดำเนินงานในเขตเมืองลงสู่อำเภอรอบนอกให้เพิ่มขึ้น โดยขยายสู่อำเภอในเขตชนบทที่มีการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนให้ครอบคลุมมากขึ้น ประกอบกับ ในระดับอำเภอรอบนอกเขตชนบทยังไม่ได้มีการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนและยังมีการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียน เช่น ที่อำเภอแม่สรวย ก่อนทำการศึกษาวิจัย เมื่อวันที่ 4 มีนาคม2546 เวลา 8.04 น. ได้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน เป็นรถตู้เฉี่ยวชนกับรถบรรทุก 10 ล้อ บนถนนสาย

เชียงราย-เชียงใหม่ ทางแยกเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา อำเภอแม่สรวย มีเด็กนักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บ รวมทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต

ผู้ศึกษาวิจัยจึงได้ร่วมกับคณะวิจัยในระดับอำเภอที่เป็นศูนย์กลางของแต่ละโซนจำนวน4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน ทำการพัฒนาระบบความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท ในพื้นที่ 4 อำเภอโดยนำเอารูปแบบที่ประสบความสำเร็จในเขตเมือง ไปประยุกต์ใช้ ซึ่งจะเป็นการขยายผลให้กว้างขึ้นในระดับอำเภอรอบนอก เป็นการป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุในรถรับส่งนักเรียนของจังหวัดเชียงรายต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไป

เพื่อศึกษาหารูปแบบการเสริมสร้างความปลอดภัยในรับส่งนักเรียนเขตชนบท จังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม จากบุคลากรในพื้นที่ 4 อำเภอของจังหวัดเชียงราย

วัตถุประสงค์เฉพาะ

1. เพื่อศึกษาผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานเสริมสร้างความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน และนักเรียนผู้โดยสารในเขตชนบทจังหวัดเชียงราย ในประเด็น
   - พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน
   - พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียน
   - จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรถรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่ชนบทของ จ.เชียงราย
2. เพื่อศึกษารูปแบบกลวิธีการมีส่วนรวมของพหุภาคีที่เกี่ยวข้องระดับอำเภอ ในการดำเนินงานสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

ระเบียบวิธีวิจัย เป็นการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR : Participatory Action Research) ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในพื้นที่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย จำนวน 537 คัน สุ่มตัวอย่างได้ 405 คัน แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ

ระยะที่ 1 เป็นการค้นหาปัญหา วิเคราะห์ปัญหาและวางแผนแก้ไขปัญหา

ระยะที่ 2 นำปัญหามากำหนดกิจกรรมในการแก้ปัญหาและสรุปผลการดำเนินงาน

ทำการศึกษาระหว่าง เดือนมิถุนายน 2546 ถึง กรกฎาคม 2547 เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง วิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/W สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

นิยามศัพท์

1. รถรับส่งนักเรียน หมายถึง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่นำมาใช้ในการรับจ้างรับส่งนักเรียน/นักศึกษาจากหมู่บ้านในตำบลรอบนอกมาส่งในเขต อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน ได้แก่รถยนต์ประเภท รถตู้ รถบัส รถกระบะ เป็นต้น

2. นักเรียน หมายถึงบุคคลซึ่งกำลังศึกษาในระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลายทั้งสายสามัญและสายอาชีพ และระดับอาชีวะศึกษาที่โดยสารรถรับส่งนักเรียนจากหมู่บ้านในตำบลรอบนอกเข้ามายังในเขตอำเภอพื้นที่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน ในช่วงการศึกษาวิจัย

3. การเสริมสร้างความปลอดภัย หมายถึง การจัดกิจกรรมร่วมกันของบุคลากรและหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับ ของนักเรียน/นักศึกษาที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน การจัดกิจกรรมความปลอดภัยในโรงเรียนและความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับ ส่งนักเรียน เพื่อป้องกันอันตรายทั้งร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สิน เพื่อการมีสุขภาพที่ดีของนักเรียนผู้โดยสารและผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ในเขตอำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน

4. การมีส่วนร่วมของบุคลากร หมายถึง บุคคล/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ ตัวแทนผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ครู ผู้ปกครอง สื่อมวลชน ขนส่ง ตำรวจ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงเรียน/สถานศึกษา โรงพยาบาลชุมชน บริษัทประกันภัยจำกัดในพื้นที่เขตอำเภอ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่-สรวย และอำเภอแม่จัน ที่ร่วมมือกันในการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

5. เขตชนบท หมายถึง พื้นที่เขตอำเภอรอบนอกของจังหวัดเชียงรายที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน

6. พฤติกรรมการขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่ถูกต้อง หมายถึง การขับขี่รับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย ได้แก่ การคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถ การปฏิบัติตามกฎจราจร การให้สัญญาณไฟเลี้ยวทุกครั้งก่อนเลี้ยว การเปิดไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันเป็นระยะ ขณะที่มีนักเรียนผู้โดยสารอยู่ในรถ การไม่ฝ่าสัญญาณไฟเหลือง ไฟแดง การขับรถเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การไม่เลี้ยวตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด การไม่ขับขี่รถขณะมึนเมาสุรา สารเสพติด และไม่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตราที่กำหนด

7. การเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพ หมายถึง การเฝ้าระวัง ติดตาม สังเกตลักษณะการกระจายของพฤติกรรม และแนวโน้มของพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ตำรวจ ครูหน้าโรงเรียนนำร่อง 14 แห่ง โดยใช้กระบวนการสังเกต การเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์และแปรผลข้อมูลอย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปใช้ในการวางแผน ควบคุม กำกับ และประเมินผลในการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในรถรับส่งนักเรียน การวิจัยครั้งนี้ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรม ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน และนักเรียนผู้โดยสารบริเวณหน้าโรงเรียนนำร่อง 14 แห่ง ในเขตอำเภอเทิง อำเภอพาน

อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน โดยกลุ่มครู เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ที่ผ่านการอบรมแล้วทำการเฝ้าระวังบริเวณหน้าโรงเรียนก่อนและหลังเลิกเรียนทั้งก่อนและหลังดำเนินการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้รูปแบบความร่วมมือระหว่างพหุภาคีที่เกี่ยวข้องในระดับอำเภอ ได้แก่ ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน ครู ผู้ปกครองนักเรียนผู้โดยสาร สถานศึกษา ตำรวจ ขนส่ง สื่อมวลชน และสาธารณสุข ในการดำเนินงานเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนเขตชนบทจังหวัดเชียงราย
2. ขยายเครือข่ายการทำงาน “ทีมสหวิชาชีพ” ในเขตชนบท และเกิดขบวนการเรียนรู้ร่วมกันในการแก้ปัญหา และพัฒนางาน ที่เชื่อมโยงและเข้มแข็งมีการประสานกิจกรรม การดำเนินงานอย่างต่อเนื่องทุกหน่วยงานเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือกับรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น
3. เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมในทางที่ดีขึ้นอันนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ ตายและสูญเสียทรัพย์สินจากการโดยสารรถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย
4. สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน เพื่อจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท ในพื้นที่จังหวัดเชียงรายให้ครอบคลุมทุกอำเภอ และจังหวัดอื่นที่สนใจต่อไป

บทที่ 2
แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษา ค้นคว้า เอกสาร ตำราตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในเรื่อง ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร การสร้างเสริมความปลอดภัยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ พระราชบัญญัติจราจรทางบกและแนวคิดทฤษฎี โดยมีเนื้อหาดังรายละเอียด ต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 - สาเหตุของอุบัติเหตุและการนำมาตรการมาใช้
- ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร

ส่วนที่ 2 - การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 - ทฤษฎีกระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจ
- การเฝ้าระวังการบาดเจ็บ

ส่วนที่ 4 - แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 5 - เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ 1

ยุทธ์ศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร จากการสงเคราะห์โดย รศ.นพ.ไพบูลย์ สุริยะวงศ์-ไพศาล เอกสารแจกในการประชุมพัฒนาโครงการนำร่อง 15 จังหวัด เพื่อลดอุบัติเหตุ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2546 กล่าวถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและการนำมาตรการมาใช้ ไว้ดังนี้

สาเหตุของอุบัติเหตุ

1. พฤติกรรมเสี่ยง

สถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติระบุว่า ร้อยละ 24 ของอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวข้องกับความเร็ว ร้อยละ 14 เกี่ยวข้องกับการแซงตัดหน้า และร้อยละ 11 จากการแซงไม่เหมาะสม ในขณะที่ข้อมูลผู้บาดเจ็บจากโรงพยาบาลพบว่าร้อยละ 30-40 ของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร เกี่ยวข้องกับการดื่มสุรา การบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยไม่จำเป็นยังเป็นผลจากการละเลยต่อการใช้อุปกรณ์นิรภัย คนขับรถจักรยานยนต์ร้อยละ70-90 ก็ยังไม่สวมหมวกนิรภัย ทำนองเดียวกันคนขับหรือคนโดยสารรถยนต์เพียงร้อยละ 20 เท่านั้นที่คาดเข็มขัด-นิรภัย

2. ถนนอันตราย

ระหว่างปี พ.ศ. 2535 -2539 กรมทางหลวงรายงานว่ามีจุดอันตรายบนถนนถึง 1,211 แห่ง ทำให้มีผู้บาดเจ็บอย่างน้อย 2,500 ราย เสียชีวิตอย่างน้อย 1,300 ราย อย่างไรก็ตาม สถิติของกรมทางหลวงครอบคลุมเพียง 1 ใน 4 ของถนนทั้งประเทศ อีก 3/4 ของถนนยังไม่มีข้อมูล แต่ปรากฏรายงานของตำรวจพบว่า ร้อยละ 55 ของอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นในเขตเมือง และปริมาณอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงลดลงร้อยละ 40 ของประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2535-2540 เหลือร้อยละ 16 ในช่วงปี พ.ศ.2542-2543 จึงควรมุ่งความสำคัญของการป้องกันไปที่ถนนในเขตเมืองเป็นอันดับแรก

3. รถอันตราย

รายงานวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่า ปัญหาเกี่ยวกับการระบบห้ามล้อ ไฟส่องสว่าง และการดัดแปลงสภาพรถ เป็นตัวแปรที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ สำหรับรถโดยสาร การยุบของโครง-หลังคาเมื่อรถพลิกคว่ำและระบบห้ามล้อคือปัญหาสำคัญ นอกจากการมองไปที่ปัญหา ในอีกมุมหนึ่งอาจพิจารณาทางเลือก ในต่างประเทศงานวิจัย ค้นพบว่า การเปิดไฟเวลากลางวัน การออกแบบโครงสร้างด้านหน้าของรถให้ปลอดภัย ระบบเบรกเอบีเอสสำหรับรถบรรทุกเป็นมาตรการที่ได้ผล

มาตรการ

การป้องกันไม่ให้คนไทย 30-50 คน เสียชีวิตบนถนนในแต่ละวัน โดยอาศัยความรู้ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ควรพิจารณามาตรการในสองระดับ คือ จุลภาค และมหาภาค

<u>มาตรการระดับจุลภาค</u>

นำมาตรการสมัยใหม่ในการปรับพฤติกรรมเสี่ยงมาใช้โดยมีจุดเน้น ดังนี้

1. เมาไม่ขับ นำมาตรการทางกฎหมายในการตรวจจับ ห้ามจำหน่ายสุราในปั๊มน้ำมัน ตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดคนขับที่บาดเจ็บ/ตายทุกราย ประชาสัมพันธ์ กฎหมายศักดิ์สิทธิ์
2. ความเร็วนำมาตรการทางกฎหมายในการตรวจจับ และวิศวกรรมจราจร
3. หมวกและเข็มขัดนิรภัยนำมาตรการทางกฎหมายในการตรวจจับ
4. จักรยานยนต์เปิดไฟตลอดเวลานำมาตรการทางกฎหมายในการตรวจจับ แก้ระเบียบการจดทะเบียน ปรับมาตรฐาน ม.อ.ก.
5. แก้ไขจุดอันตรายบนถนนแก้ไขตามสาเหตุที่ค้นพบ

<u>มาตรการระดับมหภาค</u>

จากตารางเปรียบเทียบอันตรายจากอุบัติภัยจักรยานยนต์กับการเดินทางด้วยพาหนะอื่นในสหรัฐ

ประเภทยานยนต์	อัตราตายต่อปริมาณการเดินทาง100 ล้านไมล์
จักรยานยนต์	45.00
เครื่องบินส่วนบุคคล	8.00
รถยนต์ส่วนบุคคล	1.23
รถโดยสารประจำทาง	0.06
รถไฟ	0.03
เครื่องบินพาณิชย์ทั่วไป	0.03

จากตารางการเปรียบเทียบให้ชัดเจนว่า จักรยานยนต์เป็นทางเลือกหลัก (70%ของรถจดทะเบียนคือจักรยานยนต์) ของคนไทยในการเดินทาง มีความเสี่ยงสูง ถึง 750 เท่าเมื่อเปรียบกับรถโดยสารประจำทาง และ 1,500 เท่าเมื่อเทียบกับรถไฟ ในระดับมหภาคจึงต้องสนับสนุนให้คนส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถโดยสารและรถที่วิ่งบนราง โดยยึดแนวทางต่อไปนี้

1. <u>ส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน</u> ในระดับมหภาคควรสนับสนุนคนส่วนใหญ่เดินทางโดยรถโดย-สารและรถที่วิ่งบนรางโดยยึดแนวทางต่อไปนี้

   1.1 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้ใช้บริการในการสัมปทานและกำกับสัมปทานรถประจำ-ทาง

1.2 แยกบทบาทกำหนดนโยบาย กำกับดูแลและให้บริการออกจากกัน

1.3 มีระบบติดตามประเมินผลหน่วยงานที่มีบทบาททั้งสาม ที่เป็นอิสระและเชื่อถือได้ทางวิชาการ

1.4 เพิ่มการลงทุนระบบโดยสาร/ขนส่งบนรางโดยมีเป้าหมายทดแทนการขนส่งบนถนนให้ได้ร้อยละ 50 ใน10 ปี ข้างหน้า

2. <u>ปรับปรุงกฎหมาย</u>

ในระยะสั้นมาตรการระดับมหาภาคที่เป็นประโยชน์ อย่างกว้างขวางต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่

1.1 กฎหมายบังคับตรวจแอลกอฮอล์ ในเลือดผู้ขับขี่ทุกรายที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิต

1.2 แก้กฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถให้สามารถนำรายได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 มาใช้ป้องกันอุบัติเหตุจราจร และให้จัดเก็บผ่านระบบภาษีน้ำมันเชื้อเพลิงแทนการจัดเก็บผ่านธุรกิจประกันภัย

1.3 กำหนดภาษีรถยนต์ในอัตราก้าวหน้าอิงตามกำลังของเครื่องยนต์ เพื่อให้ความเร็วของการจราจรลดลงและประหยัดน้ำมันมากขึ้น

1.4 ขึ้นภาษีเครื่องดื่มผสมแอลกอฮอล์ เพื่อลดการบริโภคสุรา อันจะช่วยเพิ่มรายได้ให้รัฐบาลอีกด้วย

1.5 การกำหนดอายุขั้นต่ำของผู้ขับรถไม่ให้น้อยกว่า 22 ปี

3. <u>เสริมสร้างสมรรถนะเชิงระบบ</u>

1. การพัฒนาสมรรถนะของหน่วยงาน ในด้าน
   - ก) การวางแผนและนำแผนสู่การปฏิบัติ
   - ข) การพัฒนาทักษะการวางแผนปฏิบัติการระดับพื้นที่ส่วนกลาง
   - ค) การจัดสรรงบประมาณแบบอิงผลงาน
   - ง) การพัฒนากำลังคนด้านการวิจัยในรูปแบบโครงการบัณฑิตหลังปริญญา
   - จ) การพัฒนาดัชนีวัดสมรรถนะของหน่วยงานตั้งแต่ระดับนโยบายไปจนถึงระดับปฏิบัติ
2. การพัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อให้
   - ก) ถูกต้อง แม่นยำ ครอบคลุม และทันสมัย
   - ข) เชื่อมโยงฐานข้อมูลสำคัญสำหรับการวางแผนประเมินผล

ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรเมื่อพิจารณาในแง่วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) สรุป ไว้ดังนี้

1. ปัจจัยเกี่ยวกับคน

ปัจจัยเกี่ยวกับคนหมายรวมถึง คนขับ และเดินเท้า พบว่า ในประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรทางบกส่วนมากเกิดจาก คนเดินเท้า และรองลงมาเป็น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1.1 ผู้ขับขี่ยานยนต์ นั้นยังมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอีกได้แก่ อายุ ประสบการณ์ สภาพร่างกาย สภาวะเศรษฐกิจสังคม สภาวะจิตใจและอารมณ์ การใช้แอลกอฮอล์ หรือสาร-กระตุ้น

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

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

1.1.3 สภาพร่างกาย การขับยานพาหนะในสภาพร่างกายไม่พร้อม เช่น การพักผ่อนไม่เพียงพอ ขับขี่ยานพาหนะนานเกินไป หรือขับขี่ยานพาหนะในขณะเจ็บป่วย

1.1.4 สภาพจิตใจและอารมณ์ ผู้ที่อยู่ในสภาพจิตใจและอารมณ์ไม่ปกติ สมาธิไม่ดีพอ ทำให้มีผลต่อการควบคุมบังคับยานยนต์

1.1.5 การใช้แอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ มีผลทำให้สภาพร่างกาย จิตใจและอารมณ์ อยู่ในสภาพที่ไม่พร้อมสำหรับการขับขี่ยานยนต์ โทษของสุรา เมื่อดื่มสุราเข้าไปแล้ว ทำให้มีแอลกอฮอล์ในเลือดสูง ซึ่งส่งผลต่อพฤติกรรมของคนขับรถ หากดื่มสุราเข้าไปในระดับต่างๆ จนมีแอลกอฮอล์ในเลือดสูง ก็จะส่งผลต่อพฤติกรรมการขับรถ ดังนี้ ระดับแอลกอฮอล์ในเลือด 30 มิลลิกรัม จะทำให้คึกคะนองขับรถเร็วกว่าปกติ ระดับแอลกอฮอล์ 50 มิลลิกรัม การแก้ปัญหาจะช้าลงในการหักพวงมาลัยและเบรคไม่ทัน ถ้าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัม จะทำให้ง่วงซึมขับรถวูบไปและไม่รู้สึกตัว ซึ่งพบว่ากว่าครึ่งหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา ถ้าผู้ขับขี่รถทุกชนิดลดการดื่มสุราได้ ก็สามารถลดอุบัติเหตุยานยนต์ได้กว่าครึ่งทันที จากการศึกษาโดยสถาบันนิติเวชวิทยา สำนักงานตำรวจแห่งชาติทำการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร พบว่ามีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 62 %

ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์กระทรวงสาธารณสุข (2535) ได้ศึกษาข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาลต่าง ๆ ระหว่างเดือน พฤษภาคม – มิถุนายน 2535 พบว่า 28 % ของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บมีการดื่มสุราก่อนการขับขี่ยานยนต์

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

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

2. ปัจจัยเรื่องรถและยานพาหนะ

นอกจากคนจะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติจราจรแล้ว ยานพาหนะก็เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ คนไทยส่วนใหญ่เพียงแต่ขับรถเป็น แต่ไม่รู้เรื่องสภาพรถ ยานพาหนะที่มีสภาพเก่าและชำรุดอุปกรณ์ต่างๆ ของยานพาหนะอยู่ในสภาพเสื่อม หรือใช้ไม่ได้ เช่น ไฟเสีย เบรคเสีย เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จะเป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายยิ่งขึ้น

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

3. ปัจจัยเรื่องทาง และสภาวะแวดล้อม

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

จากสภาพพื้นผิวถนนที่มีลักษณะขรุขระ ชำรุด ลื่น เป็นหลุม บ่อ รวมถึงเรื่องของสัญญาณไฟเครื่องหมายจราจรที่ไม่ได้ติดตั้ง หรือติดตั้งในที่ที่ไม่เหมาะสม ทำให้มองไม่เห็นในระยะไกลเป็นปัจจัยที่ทำให้

เกิดอุบัติเหตุได้มากกว่า และจากสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น ฝนตกหนักหมอกลงจัด ควันไฟที่เกิดจากการเผาวัสดุข้างทาง ทำให้ทัศน์วิสัยเลวลง ตลอดจนการกระทำของคนที่พบในเขตเมืองมากที่สุดคือ มลภาวะต่างๆ เช่น การเกิดเสียงดังจากท่อไอเสีย ควันจากไอเสียรถยนต์ ทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและอนามัยทั้งยังเป็นการรบกวนสมาธิในการขับขี่ยานพาหนะเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะเวลาที่การจราจรติดขัดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์และจิตใจ ซึ่งอาจส่งผลให้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้ง่าย

จะเห็นได้ว่าคนเป็นสาเหตุใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ดังนั้นผู้ขับขี่จึงควรปฏิบัติตามคำแนะนำต่อไปนี้ เพื่อให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางจราจร

1. ไม่ควรขับรถด้วยความประมาท
2. ไม่ควรดื่มสุราและสารเสพย์ติดขณะขับขี่รถอย่างเด็ดขาด
3. ไม่ขับรถเร็วกว่าความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด และอย่าขับรถตัดหน้ากระชั้นชิดหรือแซงรถในที่คับขันเป็นอันขาด
4. ศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทางเมื่อเดินทางไปต่างสถานที่และภูมิประเทศและสถานที่ที่ไม่คุ้นเคย
5. ไม่ควรขับรถติดต่อกันนานเกิน 4 ชั่วโมง เพราะจะทำให้ร่างกายอ่อนล้า และเกิดอุบัติเหตุง่าย
6. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งรวมถึงผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ด้วย เพราะจะช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บได้ด้วย สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารจะต้องคาดเข็มคัดนิรภัยทุกครั้ง เพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
7. หมั่นตรวจตราเครื่องยนต์ หรืออุปกรณ์ต่างๆ เกี่ยวกับรถให้อยู่ในสภาพใช้งานได้อย่างสมบูรณ์เสมอ
8. ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จะช่วยลดอุบัติเหตุได้
9. ในกรณีขับรถถึงทางแยกต่างๆควรชลอความเร็ว
10. หากท่านต้องเดินทางไกล และต้องเป็นผู้ขับขี่รถ ควรพักผ่อนอย่างเพียงพอ และเตรียมสภาพรถให้พร้อมสำหรับการเดินทาง

ส่วนที่ 2 การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุ การป้องกันการบาดเจ็บ การสร้างเสริมความปลอดภัย

องค์การอนามัยโลกได้มีความพยายามที่จะให้การดำเนินงาน เรื่อง การป้องกันการบาดเจ็บ (injury prevention) ซึ่งโดยคำศัพท์แล้วจะมีความหมายเพียงการป้องกันการเกิดโรค (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) จึงเป็นสิทธิของประชาชนที่พึงจะได้รับอย่างเสมอภาค จากกระบวนการบริหารจัดการสังคมความปลอดภัยยังเป็นหน้าที่ที่ชุมชนจะต้องสร้างและรักษาไว้เพื่อให้เกิดสภาวะสุขภาพที่ดีในชุมชน ทิศทางงานวิจัยจึงควรเน้นในเรื่องการสร้างเสริมความปลอดภัย (safety promotion) มากกว่าการป้องกันการบาดเจ็บ (injury prevention)

ความปลอดภัยเป็นความจำเป็นพื้นฐานของการดำรงไว้ซึ่งความมีสุขภาพที่ดี ดังนั้นความปลอดภัยจึงต้องมีอยู่ในชีวิตประจำวันตลอดเวลา 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. การสร้างสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยทั้งเชิงกายภาพและเทคโนโลยี(physical and technological) และเชิงการเมืองและการจัดสังคม (political and organizational)

เป้าหมายของความปลอดภัยจะต้องถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจน ในเป้าหมายของสุขภาพประชาชนในชุมชน เป้าหมายที่แท้จริงคือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมอันตรายอันจะนำไปสู่การลดลงของอุบัติการณ์ของการบาดเจ็บเช่นการลดลงของการตาย การเจ็บป่วยหรือวันหยุดงาน ค่าใช้จ่าย สิ่งที่ไม่สามารถนำมาประเมินเป็นเป้าหมายได้คือ จำนวนครั้งของกิจกรรมที่กระทำ จำนวนบุคคลที่เข้าร่วมกิจกรรม จำนวนเอกสารที่เผยแพร่ หรือแม้แต่ความรับรู้ของประชาชนต่อกิจกรรมที่เผยแพร่เพราะ
สิ่งเหล่านี้อาจไม่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หรือการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัยขึ้นเลย

ดังนั้น การศึกษาวิจัยต้องเน้นที่ประสิทธิภาพในการบรรลุเป้าหมายของโปรแกรมการจัดกิจกรรม (intervention program) เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและสิ่งแวดล้อม มากกว่าการศึกษาวิจัยที่บ่งบอกสถิติและปัจจัยเสี่ยงเพียงอย่างเดียว หรือการวิจัยเชิงอธิบายวิธีการดำเนินกิจกรรมโดยไม่มีการวัดผลเป็นรูปธรรม

กลยุทธ์ที่จะนำไปสู่เป้าหมาย

กลยุทธ์ในการบรรลุเป้าหมายประกอบไปด้วย

1. วิธีดำเนินงาน จะต้องมี 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 sectarian group operational network) นี้จะต้องมีทั้งระดับชาติ (national level) และระดับชุมชน (local level)

3. การทำงานในระดับชาติ (national level) มีความสำคัญในด้านการผลักดันภาพรวม การรวบรวมข้อมูลจากหน่วยต่าง ๆ รวมทั้งสถิติการบาดเจ็บและการตาย การสร้างองค์ความรู้เฉพาะด้านของหน่วยงานใน

ระดับชาติต่าง ๆ เช่นความปลอดภัยทางจราจร (traffic safety), อาชีวะอนามัย (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 งบประมาณปกติในส่วนที่ท้องถิ่นต้องบริหารจัดการอยู่แล้ว เพียงแต่ใช้ให้มีคุณค่า และให้เป็นประโยชน์ต่องานสร้างเสริมความปลอดภัย (safety promotion)

4.7 มีการกำหนดดัชนีชี้วัดความปลอดภัย (safety indicators) ที่เหมาะสมสำหรับชุมชนเพื่อใช้เป็นตัววัดผลการดำเนินงาน

4.8 ชุมชนมีความสามารถในการวิเคราะห์องค์กรท้องถิ่นของตัวเองว่ามีบทบาท มีความรับผิดชอบอย่างไรในการสร้างเสริมความปลอดภัย

4.9 หน่วยงานบริการสุขภาพทั้งหลายในชุมชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (injury surveillance) และจัดกิจกรรม (intervention)

การสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บในประเทศไทย

ในประเทศไทยหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องของการป้องกันอุบัติภัยแบ่งได้เป็น 2 ประเภทคือ หน่วยงานที่ทำหน้าที่รวม ไม่เฉพาะเจาะจงที่อุบัติเหตุชนิดใดชนิดหนึ่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับชนิดของการบาดเจ็บเฉพาะอย่าง

หน่วยงานที่ทำหน้าที่รวม ไม่เฉพาะเจาะจงที่อุบัติเหตุชนิดใดชนิดหนึ่ง

1. คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.)

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมันตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พ.ศ. 2538 ให้ความหมาย “อุบัติภัย” คือ ภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุเนื่องจากการจราจร ทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ อุบัติเหตุเนื่องจากการทำงาน หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในบ้าน หรือในที่สาธารณะ ได้จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ (กปอ.) และสำนักงานกปอ. โดยกำหนดให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- เสนอนโยบายและแผนหลักเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยต่อคณะรัฐมนตรี
- เสนอแนะแนวทางปฏิบัติและประสานงานทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนซึ่งรับนโยบายและแผนหลักที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้วไปดำเนินการ
- จัดทำข้อเสนอแนะ และให้ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐและปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยเสนอต่อนายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรี
- เสนอความเห็นและข้อสังเกตต่อนายกรัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการให้มีกฎหมาย หรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัย
- ประสานงานและติดต่อขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการป้องกันอุบัติภัย
- สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการฝึกอบรม การประชุม หรือสัมมนาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัย
- ประชาสัมพันธ์ด้านการป้องกันอุบัติภัย และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- เป็นศูนย์กลางข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับอุบัติภัย
- ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายและแผนหลัก
- ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัย หรือสาธารณภัยตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย และตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ พ.ศ.2538 ให้ กปอ. กำหนดให้มหาวิทยาลัย หรือสถาบันอุดมการศึกษาในส่วนภูมิภาคตามที่เห็นสมควรเป็นศูนย์ประสานงานทางวิชาการด้านการป้องกันอุบัติภัยประจำภาค และให้จังหวัดเป็นศูนย์ประสานงานการปฏิบัติด้านการป้องกัน

อุบัติภัยในส่วนภูมิภาค โดยให้ความร่วมมือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของ กปอ. และสำนักงาน กปอ.

2. สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย (สอส.)

สถาบันการแพทย์และด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย มีอำนาจหน้าที่

1. การศึกษา ค้นคว้า วิเคราะห์ วิจัย พัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีวิชาการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย
2. เป็นศูนย์ประสานงานการให้บริการทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย
3. เป็นศูนย์ข้อมูลข่าวสารทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย
4. ปฏิบัติงานร่วมกันหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

โดยวัตถุประสงค์ 4 ประการดังกล่าวแล้ว สอส.จะเน้นการทำงานกับ acute care มากกว่า อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติสอส.ได้ดำเนินงานด้าน injury prevention ในบางเรื่อง เช่น เมาไม่ขับ เป็นต้น สอส.ได้ร่วมงานลักษณะ cross sectorial group กับบาง technical network เช่น traffic safety group และได้ควบคุมงบประมาณในการสนับสนุนงานวิจัยส่วนหนึ่ง อย่างไรก็ตามไม่พบว่ามีบทบาทในการจัดตั้ง 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. สำนักงานคณะกรรมการการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.)

ความปลอดภัยในผลิตภัณฑ์ (Product safety)

1. กระทรวงอุตสาหกรรม: สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.)
2. สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข
3. คณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
4. มูลนิธิคุ้มครองผู้บริโภค

งานอาชีวอนามัย (occupational safety)

1. กระทรวงอุตสาหกรรม: กองส่งเสริมและฝึกอบรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัย
2. กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม
3. กองตรวจความปลอดภัย
4. สำนักงานคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คอส.)
5. สถาบันความปลอดภัยในการทำงาน เป็นองค์กรเอกชน
6. สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประทศไทย) 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) เป็นองค์กรระดับชาติที่มีหน้าที่ในการประสานงานองค์กรต่างๆ เพื่อระดมความรู้ที่มีหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เกื้อหนุนในการนำมาใช้เพื่อป้องกันการบาดเจ็บ และลดอัตราการตายและพิการจากการบาดเจ็บ นอกจากนั้น NCIPC ยังทำหน้าที่สนับสนุนทุนการวิจัยในเรื่องของการป้องกันการบาดเจ็บรวมทั้งการฝึกอบรมด้วย NCIPC ได้ดำเนินงานในวิธีการที่เรียกว่า “Public Health Approach” โดยเริ่มจากการให้ความสนใจในงานระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (injury surveillance system) ก่อน เพื่อการค้นหาปัญหา และติดตามความเคลื่อนไหวของปัญหา และใช้ในการประเมินผลหลังได้ทำโครงการแล้วได้ด้วย

ประเด็นต่อมาคือการวิจัยเพื่อค้นหาปัจจัยเสี่ยง (research on risk factors) ทำให้รู้ถึงกลุ่มเสี่ยงและปัจจัยที่แก้ไขได้การวิจัยเพื่อประเมินผลงาน (Evaluation research) ทำให้รู้ว่าโครงการดังกล่าวนั้นได้ผลมากน้อยเพียงใด

วิสัยทัศน์ของความปลอดภัยในสหรัฐอเมริกา (Safe USA)

1. คนอเมริกันทุกคนให้ความสำคัญในการป้องกันการบาดเจ็บแทนการยอมรับ
2. ความปลอดภัยจะต้องมีไว้ตลอดเวลา ดังนี้
   - ความปลอดภัยในบ้าน (Safe at home) จากไฟ ตกหกล้ม จมน้ำ สารพิษและความรุนแรง
   - ความปลอดภัยในการเคลื่อนไหว (Safe on the move) จาก การจราจร
   - ความปลอดภัยในโรงเรียน (Safe at school) รวมทั้งความรุนแรง กีฬา
   - ความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน (Safe at work)
   - ความปลอดภัยในชุมชน (Safe at community) รวมทั้งจากอุบัติเหตุ ความรุนแรงระบบฉุกเฉินจากยา สารพิษ และการบาดเจ็บ (emergency medical systems, emergency response systems, poison control center, and trauma care systems)

Safe USA ทำงานในรูปแบบ ดังนี้

1. เปลี่ยนความคิด เปลี่ยนพฤติกรรม โดยการให้ความรู้แก่ประชาชนและประชาชนสามารถ ติดต่อสื่อสาร สอบถามความคิดเห็นได้โดยผ่านสายตรง (Safe USA hotline) (888-252-7751) หรือ อินเทอร์เนต (internet) เวบไซต์ (www.cdc.gov/safeusa)ทั้งสองทางนี้ถูกประชาสัมพันธ์ในแม็คโดนอล (McDonald’s) ทั่วประเทศ

2. ทำการวิจัยเพื่อสนับสนุนให้เกิดกิจกรรม (intervention) ใหม่ที่ได้ผล รวมทั้งการสนับสนุนให้กิจกรรม (Intervention) ที่ดีได้รับการยอมรับปฏิบัติอย่างถาวร

3. ส่วนที่ดูแลสุขภาพ (Health department) ของแต่ละรัฐมีบทบาทสูงในการดำเนินงานการส่งเสริมสุขภาพ ดังนั้น Safe USA จึงมีแนวทางในการผลักดันให้ health department ของแต่ละรัฐให้ความสนใจใน

การดำเนินงานการสร้างเสริมความปลอดภัยมากขึ้น โดยที่แต่ละรัฐควรจัดตั้งระบบการเฝ้าระวัง (surveillance system) เพื่อค้นหาและติดตามปัญหา และจัดตั้ง ทีมสหวิชาชีพ (multidisciplinary team) ในการดำเนินการแก้ไขปัญหา ทีมดังกล่าวต้องประกอบด้วยบุคคลในหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง (agencies and private organizations) องค์กรต่างๆที่เข้าร่วมใน cross-sartorial มีรวมทั้งสิ้น 22 แห่ง

ส่วนที่ 3 ทฤษฎี

กระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจ

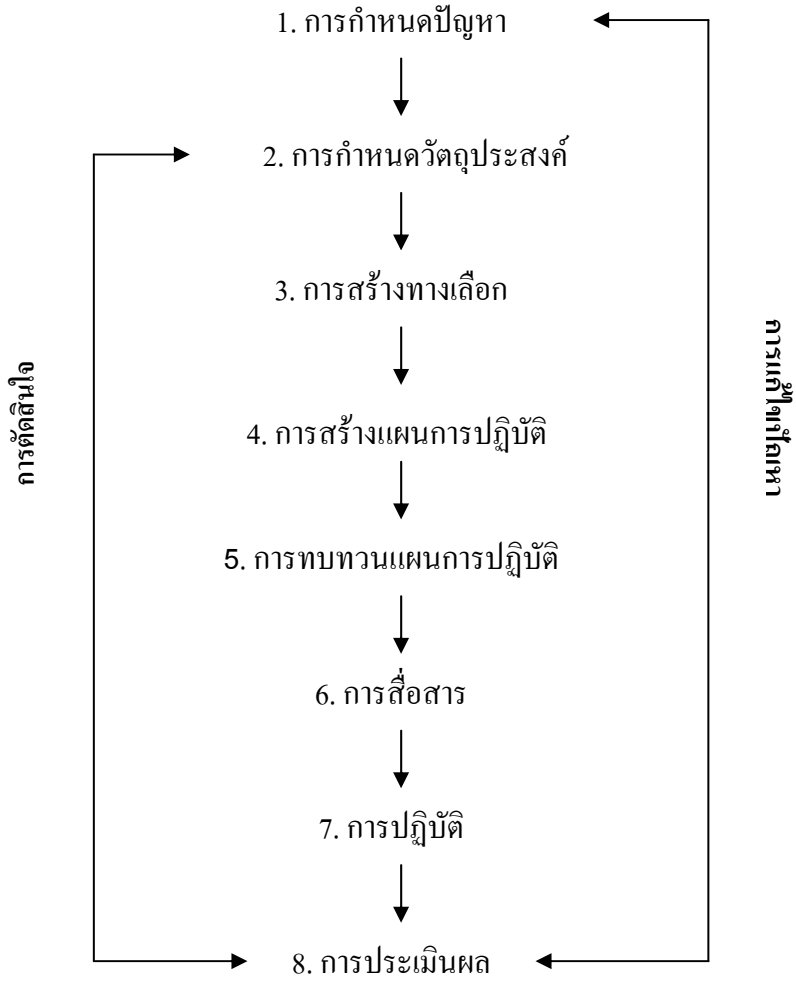
กระบวนการตัดสินใจต่อไปนี้ สามารถใช้ได้ทั้งเป็นกระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจของผู้นำหรือผู้บริหารในองค์การสุขภาพ ซึ่งจะทำให้ผลลัพธ์ของการตัดสินใจดีที่สุด เมื่อเรียนรู้ที่จะใช้วิธีการของไลล์ส (Lyles Method) ซึ่งจะเป็นวิธีที่ให้ประโยชน์ สำหรับผู้นำหรือผู้บริหาร เพราะง่ายต่อการปฏิบัติในการมุ่งเน้นผลลัพธ์ และปราศจากความยุ่งยากซับซ้อน โดยด้านซ้ายมือมี 6 ขั้นตอนและด้านขวามือมี 7 ขั้นตอน เมื่อนำไปใช้กับการตัดสินใจจะใช้วิธีด้านซ้ายมือ 6 ขั้นตอน ส่วนเมื่อต้องการแก้ไขปัญหาจะใช้วิธีด้านขวามือซึ่งมี 7 ขั้นตอนตามลูกศรชี้ (Lyles & Joiner, 1986) ดังแสดงในรูปที่ 1

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

1. การกำหนดปัญหา (define the problem) ได้แก่

(1) การค้นหาและอธิบายถึงอุปสรรคเงื่อนไข หรือปรากฏการณ์อันหนึ่งอันใด ที่ทำให้ไปขัดขวางการดำเนินงานมิให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์

(2) มีสาเหตุที่อาจเกิดจากความเบี่ยงเบนหรือจากความปรารถนาที่ได้กำหนดไว้ การจะกำหนดปัญหาได้ดี ก็ต่อเมื่อผู้นำหรือผู้บริหารมีความเข้าใจปัญหานั้นเพียงพอ ที่จะสามารถอธิบายสถานการณ์ให้ ผู้อื่นได้ทราบ เพื่อช่วยแก้ไขปัญหา หรือจะกำจัดปัญหานั้นได้อย่างไร ดังนั้นเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น ผู้นำจะต้องหาวิธีการทำบางสิ่งบางอย่างที่จะแก้ไขเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามปรารถนา



รูปที่ 1 กระบวนการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจ

2. การกำหนดวัตถุประสงค์ (define objective) เป็นขั้นตอนที่ 2 ของการแก้ไขปัญหาแต่เป็นขั้นตอนแรกของการตัดสินใจ การกำหนดวัตถุประสงค์ของการแก้ไขปัญหา หรือการตัดสินใจต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานขององค์กร

การแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจจะมีการกำหนดวัตถุประสงค์ 2 ระดับคือ

(1) ผู้นำหรือผู้บริหารควรแน่ใจว่าวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นอยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบ

(2) วัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นควรให้คำจำกัดความอย่างชัดเจน ในการบริหารจัดการเฉพาะเพื่อเป็นแนวทางที่จะช่วยให้มีการกำหนดวัตถุประสงค์วัตถุประสงค์เมื่อต้องการแก้ไขปัญหาและทำการตัดสินใจโดยทำตามขั้นตอน ดังนี้

1) ก่อนกำหนดวัตถุประสงค์จะต้องแน่ใจว่ามีการกำหนดข้อปัญหาได้อย่างแท้จริง

2) การกำหนดวัตถุประสงค์จะมุ่งเน้นผลลัพธ์สุดท้ายที่ต้องการให้เกิดขึ้น ไม่ใช่เน้นวิธีการว่าจะทำอย่างไร

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 ที่จะต้องทำอย่างไตร่ตรอง ซึ่งการสร้างทางเลือกนี้จะเกี่ยวข้องกับการสร้างการปฏิบัติที่จะนำมาซึ่งความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

วิธีการสร้างทางเลือกที่ปฏิบัติได้ง่าย คือ การระดมสมอง(brain storming) ถึงแม้ว่าการระดมสมองจะทำสำเร็จได้โดยบุคคลหลายคน ซึ่งการระดมสมองนี้จะได้ผลลัพธ์ที่ดีที่สุดต้องกระทำในกลุ่มเล็ก ที่มีจำนวนคนไม่เกิน 10 คนหรือน้อยกว่านี้ และทุกคนจะต้องมีความคิดสร้างสรรค์เพื่อพัฒนาความคิดที่แตกต่างกันและเป็นความคิดใหม่ จึงจะทำให้การระดมสมองมีประสิทธิภาพ คือได้ทางเลือกหลายๆทาง เพื่อจะได้นำไปสู่ขั้นตอนปฏิบัติต่อไปอย่างเหมาะสม

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

1) เน้นผลลัพธ์ที่จะทำให้ประสบผลสำเร็จ

2) การเลือกทางเลือกครั้งหลังสุดมิใช่เป็นทางสุดท้ายมี่จะต้องยอมรับเสมอไป

3) การเลือกทางเลือกครั้งหลังจะต้องดีกว่าการเลือกครั้งแรกไม่น้อยกว่า 80%จึงจะถือว่าเป็นการเลือกที่ดีได้

4) ไม่ควรเลือกสิ่งหนึ่งสิ่งใดแบบขอไปที ต้องเลือกแนวทางปฏิบัติที่ตัดสินแล้วว่าปฏิบัติได้ และมีพื้นฐานมาจากสถานการณ์ขณะนั้น

5) ไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้เชียวชาญเสมอไปนอกจากนำแนะนำนั้นท่านรู้สึกว่าทำได้

6) ต้องไว้วางใจในสัญชาติญาณของตนเองเสมอ ซึ่งอาจเป็นลางสังหรณ์ หรือเป็นข้อสรุปที่ได้จากข้อเท็จจริงจากการสังเกตและเฝ้าดู

7) ต้องจดจำสิ่งที่ได้ปฏิบัติแล้ว ซึ่งอาจมีบางสิ่งเปลี่ยนแปลงไป ต้องเตรียมพร้อมเสมอเพื่อจัดการกับสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นใหม่ และนำเอาข้อมูลใหม่มาพิจารณาด้วย

8) ต้องมีความกล้าหาญมากกว่าขลาดกลัว จึงจะทำให้การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ง่ายต่อการดำเนินการ และสามารถควบคุมสถานการณ์ได้

9) ต้องประเมินความต้องการและจัดอันดับความสำคัญให้แก่บุคคลอื่นและออกแบบแผนการปฏิบัติที่จะสนับสนุนบุคคลเหล่านั้นด้วย

10) ต้องมีเวลามากพอในการตัดสินใจความเร่งรีบจะทำให้การตัดสินใจผิดพลาดได้ ดังนั้นจึงไม่ควรรีบร้อนจนเกินไป

หลังจากได้เลือกแนวทางปฏิบัติ จะต้องสร้างแผนการปฏิบัติอย่างเป็นทางการ ในแผนการปฏิบัติจะต้องกำหนดเวลา ค่าใช้จ่าย วัตถุประสงค์ ผลลัพธ์สุดท้าย และความสำนึกในความรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะนำแผนการปฏิบัติไปปฏิบัติจริง 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) ข้อเสนอแนะแผนการปฏิบัติทั้งหมดนี้ทำให้รู้สึกไม่สบายใจหรือไม่และเป็นเรื่องที่ง่ายต่อการปฏิบัติหรือไม่

6. การสื่อสาร (communication) ก่อนที่จะมีการสื่อสารแผนการปฏิบัติ ผู้นำควรพิจารณาถึงผลลัพธ์ของการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจนั้นว่าเกิดการยอมรับแล้วหรือไม่ เพราะความมีประสิทธิภาพของการแก้ไขปัญหาและการตัดสินใจจะขึ้นอยู่กับคุณภาพและการยอมรับ จึงจะส่งผลให้นำไปปฏิบัติได้สำเร็จสางสุด ถ้ามีแต่คุณภาพเพียงอย่างเดียว แต่ไม่ได้รับการยอมรับจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง จะส่งผลให้การปฏิบัตินั้นล้มเหลวได้

เนื่องจากแผนการปฏิบัตินั้นบางครั้งต้องอาศัยบุคคลอื่นนำไปปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องสื่อสารให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บรรลุเป้าหมายได้สำเร็จ ในอดีตที่ผ่านมาความล้มเหลวเกิดขึ้นจากการไม่สื่อสาร หรือมีการสื่อสารที่ไม่ดี ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงความล้มเหลวของการสื่อสาร ควรใช้แนวทางดังต่อไปนี้

1) ทำการบ้านมาก่อน โดยต้องมีการเตรียมความคิดที่จะต้องสื่อสารแผนการปฏิบัตินั้นเพื่อจะได้ตอบข้อสงสัยของผู้ปฏิบัติอย่างชัดเจน

2) การเสนอแนวการปฏิบัติโดยการสื่อสารแบบเป็นทางการ ไม่ว่าบุคคลที่ท่านจะเสนอหรือสื่อสารด้วยนั้นจะเป็นใครก็ตาม หรือบางที่อาจเป็นไปได้ถ้าท่านมีความคุ้นเคยกับบุคคลนั้นมาก่อน ก็อาจใช้การสื่อสารแบบไม่เป็นทางการก็ได้

3) ต้องเสนอการดำเนินการที่เป็นผลประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติที่จะต้องนำไปปฏิบัติในสถานการณ์จริง ในขั้นตอนนี้ต้องจัดเสริมแรงจูงใจให้ผู้ปฏิบัติ และกระตุ้นให้เขาปฏิบัติด้วยความเต็มใจ

4) ห้ามละเมิดในการสั่งงานข้ามสายการบังคับบัญชา และต้องแน่ใจว่าแผนการปฏิบัติของท่านเมื่อทำการสื่อสารแล้วต้องนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยผู้ที่นำไปปฏิบัติต้อง มีส่วนร่วมในการยอมรับความคิดของท่าน

นอกจากนี้ควรได้มีการวางแผนการสื่อสารโดยต้องตอบคำถามดังต่อไปนี้

1) ใครจะมีผลกระทบต่อการปฏิบัตินี้ และผู้ถูกกระทบควรจะปฏิบัติอย่างไร

2) ใครบ้างที่เราต้องการสนับสนุน เพื่อให้การสื่อสารนั้นประสบผลสำเร็จ และต้องใช้การสนับสนุนชนิดใด

3) มีผลประโยชน์อะไรหรือไม่ที่บ่งชี้ว่าเป็นตัวกระทบต่อแผนการปฏิบัติ และต้องมีใครเป็นผู้สนับสนุนที่จำเป็นในการช่วยแผนการปฏิบัติประสบผลสำเร็จ เพื่อให้แน่ใจว่าผลประโยชน์ที่ค้นพบนี้เป็นผลประโยชน์จากทัศนะที่สำคัญของบุคคลผู้นั้น

4) จะทดสอบความมีประสิทธิภาพของการสื่อสารของตนเองได้อย่างไร

7. การปฏิบัติ (implement) การนำแผนการปฏิบัติไปสู่การปฏิบัติจริงนั้น บางครั้งอาจจะมีเหตุบางอย่างเกิดขึ้น ที่ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงแผนได้ จึงทำให้กิจกรรมบางอย่างยกเลิกไปและเอากิจกรรม

ใหม่เข้ามาแทนที่ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการปฏิบัติมีความแตกต่างกันในสถานการณ์จึงทำให้อาจละเลยหรือมองข้ามความคิดที่ง่ายๆไป และมีข้อเสนอแนะว่า ควรปล่อยให้ทำไปก่อนแต่ต้องไม่ละเลยกิจกรรมที่สำคัญบางอย่าง หรือปล่อยให้ทำจนสำเร็จถึงแม้จะยุ่งยากบ้างเล็กน้อย ปริมาณการยกเลิกกิจกรรมจะเป็นไปตามการเปลี่ยนแปลง ซึ่งถือเป็นสิ่งดีถ้าการยกเลิกนั้นเป็นสิ่งถูกต้อง แนวทางต่อไปนี้จะสะดวกต่อการดำเนินการตามแผนการปฏิบัติให้สำเร็จ ด้วยการมีปริมาณการยกเลิกกิจกรรมต่ำสุดและมีปริมาณของความสำเร็จสูงสุด คือ

7.1 ความสม่ำเสมอของการปฏิบัติจะเปลี่ยนแปลงจากระดับบนลงสู่ระดับล่าง

7.2 ความสม่ำเสมอในการเริ่มด้วยสิ่งที่ดีที่สุดครั้งแรกจะเป็นการสร้างความเข้มแข็งมากกว่าความอ่อนแอ

7.3 กำหนดการให้ตัวอย่างด้วยตนเอง

7.4 โปรดระลึกว่า บุคคลไม่สามารถจะจูงใจให้ทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้ โดยที่บุคคลผู้นั้นไม่รู้ถึงวิธีการทำสิ่งนั้นๆ และถ้าต้องการให้บุคคลมีความรู้หรือทักษะใหม่ ควรให้บุคคลนั้นมีโอกาสได้เรียนรู้ในสิ่งนั้นๆ ด้วย

7.5 ยอมรับและให้รางวัลแก่ผลการปฏิบัติงานดีและพึงพอใจในโอกาสแรก

7.6 ขั้นตอนของการปฏิบัติต้องมีกรอบของเวลาที่สอดคล้องกับความต้องการของแผนปฏิบัติ และไม่ควรทำทุกสิ่งทุกอย่างในคราวเดียวกัน

7.7 จัดให้มีครูผู้ฝึกสอน (coaching) และการช่วยเหลือติดตาม

7.8 การปฏิบัตินั้นควรทำอย่างต่อเนื่อง

8. การประเมินผล (Evaluation) เมื่อการปฏิบัติได้เกิดขึ้นแล้ว ควรจะสร้างวิธีการสำหรับติดตามและควบคุมการปฏิบัติงานของบุคคลนั้น ซึ่งได้ดำเนินการปฏิบัติตามความต้องการบรรลุผลสำเร็จ แนวทางต่อไปนี้จะเป็นการช่วยควบคุมการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับแผนการปฏิบัติที่ได้กำหนดไว้คือ

8.1 กำหนดดัชนีชี้วัดสำหรับแผนการปฏิบัติ

8.2 วัดว่าอะไรบ้างที่ทำได้สำเร็จ

8.3 พยายามดำเนินการไปสู่เป้าหมายที่กำหนด

8.4 แก้ไขการปฏิบัติตามความจำเป็น

8.5 ให้การยอมรับและยกย่องเมื่อทำความสำเร็จ

8.6 ให้รางวัลตอบแทนการปฏิบัติที่เป็นไปตามความคาดหวังหรือบรรลุเป้าหมาย

ซึ่งการติดตามและควบคุมการปฏิบัติดังกล่าวนั้นเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าการตัดสินใจนั้นเป็นไปตามทางเลือกที่คาดการไว้ หรือมีขั้นตอนใดที่จำเป็นต้องแก้ไข ถ้าการตัดสินใจนั้นบรรลุผลสำเร็จ ผู้ทำการตัดสินใจต้องปฏิบัติต่อไปอย่างต่อเนื่อง แต่ถ้าการตัดสินใจนั้นยังไม่ดีพอ ผู้ตัดสินใจต้องเริ่มต้นกระบวนการใหม่ เพื่อค้นหาจุดบกพร่องต่อไป

ความหมายของการเฝ้าระวัง

การเฝ้าระวังการบาดเจ็บนั้น ความหมายทางสาธารณสุข หมายถึงกิจกรรมที่ต่อเนื่องและเป็นระบบ ประกอบด้วยการเก็บข้อมูลทางสุขภาพ การบาดเจ็บ และปัจจัยที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ข้อมูล การแปลผล และการเผยแพร่ข้อมูลนั้น ไพบูลย์ สุริยะวงค์ไพศาล (2546) **ตำราระบาดวิทยา " อุบัติเหตุจราจร " หน่วยจัดความรู้เพื่อความปลอดภัย** คณะแพทย์ศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี พิมพ์ครั้งที่ 1 ธันวาคม 2546 หน้า 7,84-91

ประโยชน์ของการเฝ้าระวัง

ประโยชน์ของการเฝ้าระวังของข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ช่วยทำให้เห็นแนวโน้มปัญหา ช่วยในการวิเคราะห์ปัญหาตามวัน เวลา สถานที่ และบุคคล เช่น ช่วยบ่งชี้ว่าพื้นที่ใด ถนนสายใดเป็นเส้นที่มีปัญหา การบาดเจ็บจากอุบัติภัยจราจรสูง ใครเป็นกลุ่มเสี่ยง และสาเหตุปัจจัยที่อาจเกี่ยวข้องคืออะไร ข้อมูลเหล่านี้ยังช่วยชี้ว่าควรจะมีการศึกษาข้อมูลใดเพิ่มเติมบ้าง ข้อมูลที่ได้จากการเฝ้าระวังเป็น ข้อมูลพื้นฐานใช้ในการกำหนดมาตรการแนวทางแก้ไขป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติภัยจราจร นอกจากนี้ภายหลังจากการดำเนินการแก้ไขและระหว่างที่มีการดำเนินการแก้ไขและระหว่างที่มีการดำเนินการแก้ไขและระหว่างที่มีการดำเนินการแก้ไข ก็ยังคงต้องมีการเฝ้าระวังต่อเนื่องไป ตัวอย่าง เช่น ถ้าอุบัติภัยนั้นมีความเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมการแก้ไขโดยการปรับปรุงสภาพถนน การเพิ่มสัญญาณไฟ สิ่งเหล่านี้จะช่วยลดอุบัติเหตุลงได้มากกว่าร้อยละ 50 ข้อมูลที่ได้รับจากการเฝ้าระวังยังช่วยในการวางแผนจัดสรรทรัพยากร ใช้ในการขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมป้องกันปัญหาการบาดเจ็บใช้ในการประเมินว่ามาตรการดำเนินการนั้น ประสบความสำเร็จเพียงใด ตัวอย่างเช่น การทราบจุดที่เกิดอุบัติภัยบ่อยช่วยในการวางแผนเตรียมพร้อมด้านกำลังคนและอุปกรณ์การช่วยชีวิตเบื้องต้น (emergency medical service) เตรียมศูนย์การบริการรักษาการบาดเจ็บฉุกเฉิน (trauma center) เป็นต้น

ประเภทของการเฝ้าระวัง

การเฝ้าระวังนั้น ไม่ได้หมายเฉพาะการเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงด้วย ดังนั้น การเฝ้าระวังเกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรอาจแบ่งได้เป็น

การเฝ้าระวังถนนและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

วิธีการนี้เป็นการเฝ้าระวังเกี่ยวกับสถานภาพ รถยนต์ สิ่งแวดล้อม สภาพอากาศ เช่น ลักษณะทางกายภาพของถนนลักษณะทางเรขาคณิตของถนน การเก็บข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น จำนวนรถยนต์ ชนิด และรานของยานพาหนะ

การเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง

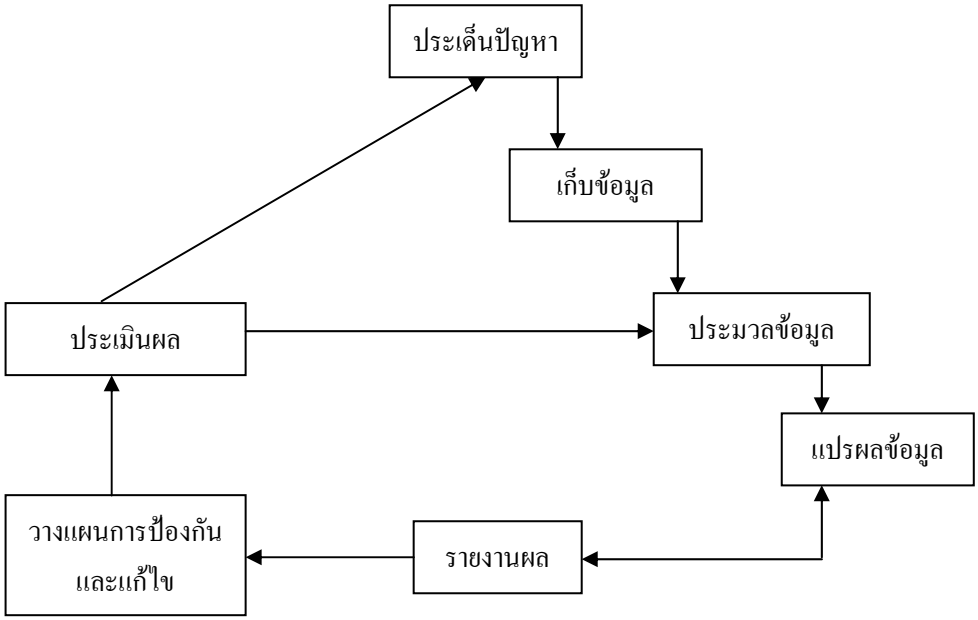
การเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การเฝ้าระวังการคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมมวกนิรภัย ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของคนขับรถเป็นต้น

การเฝ้าระวังอุบัติภัยและการบาดเจ็บ

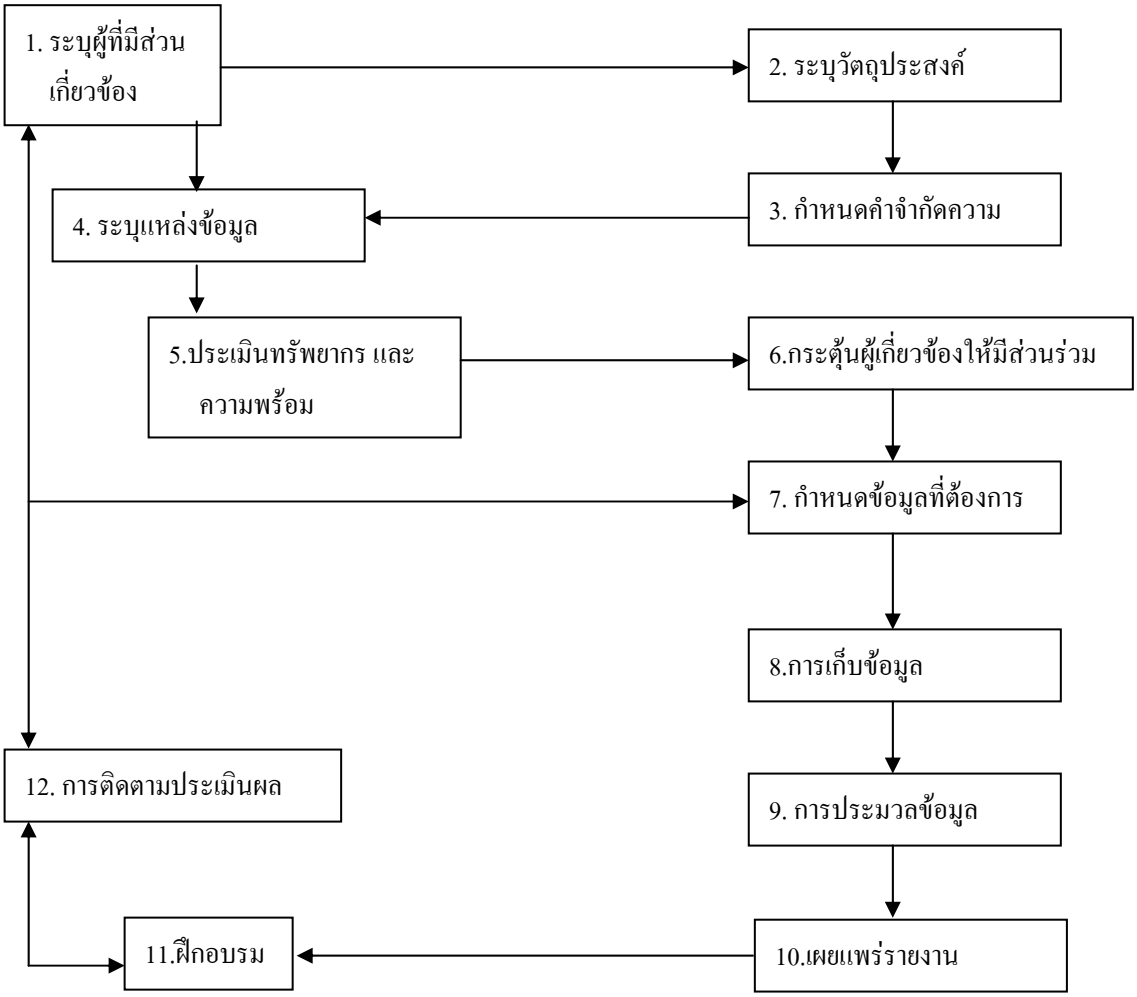
การเฝ้าระวังอุบัติภัยและการบาดเจ็บ ได้แก่ การเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจร การเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติภัยจราจร เช่น จำนวนผู้บาดเจ็บ ลักษณะทางประชากรของผู้บาดเจ็บอวัยวะที่บาดเจ็บ ความรุนแรง เป็นต้น

แนวทางการจัดระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ

การวางแผนจัดระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บมีขั้นตอนต่างๆ ดังภาพ



ขั้นตอนการจัดระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ



ขั้นตอนการจัดระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ

1. **ระบุผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง**
   - ใคร หน่วยงานใดเป็นผู้ใช้ข้อมูล
   - ใคร หน่วงงานใดเป็นแหล่งให้ข้อมูล
2. **ระบุวัตถุประสงค์การเฝ้าระวัง**

   ต้องการเฝ้าระวังการบาดเจ็บเพื่ออะไร เช่น
   - ประเมินขนาดปัญหาการบาดเจ็บ
   - ทราบอุบัติการณ์
   - ทราบประชากรกลุ่มเสี่ยง
   - พื้นที่เสี่ยงที่ควรมีการดำเนินการแก้ไข ป้องกัน

- เตรียมข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการทรัพยากร
- ทราบประชากรกลุ่มเสี่ยง
- พื้นที่เสี่ยงที่ควรมีการดำเนินการแก้ไข ป้องกัน
- เตรียมข้อมูลสำหรับการบริหารจัดการทรัพยากร
- ติดตามประเมินผลโครงการแก้ไข ควบคุม ป้องกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

ขอบเขตการเฝ้าระวัง

- ความรุนแรง
  - ตาย
  - ต้องรักษาในโรงพยาบาล
  - เล็กน้อย
- การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุอื่นๆด้วยหรือไม่
  - อุบัติภัยจราจร ขนส่ง
  - อุบัติเหตุจากการทำงาน
  - การทำร้าย
  - สงคราม การก่อการร้าย
  - ฯลฯ

3. กำหนดคำจำกัดความ

กำหนดว่าผู้บาดเจ็บในการเฝ้าระวังหมายถึงรายใหม่ หรือทั้งผู้ป่วยเก่าและใหม่ การบาดเจ็บเกิดจากอุบัติภัยจราจร หรือรวมผู้บาดเจ็บจากสาเหตุอื่นๆ หรือไม่

4. ระบุแหล่งข้อมูล

การระบุแหล่งข้อมูลให้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการเฝ้าระวัง จุดเด่น และข้อจำกัดของแหล่งข้อมูล ตัวอย่างแหล่งข้อมูล เช่น

- รายงานประวัติผู้ป่วยใน (in-patient) ของโรงพยาบาล
- ทะเบียนรายงานการรักษาผู้ป่วยฉุกเฉิน
- ทะเบียนรายงานผู้บาดเจ็บ (trauma registries)
- รายงานชันสูตรศพ
- รายงานตำรวจ
- บริษัทประกันรถยนต์
- รายงานของกระทรวงคมนาคม
- อื่นๆ

แหล่งข้อมูลเหล่านี้มีข้อเด่นและด้อยแตกต่างกัน เช่น ข้อมูลผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาล อาจมีข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการเจ็บป่วย

5. ประเมินทรัพยากรและความพร้อมและจัดหาทรัพยากรในด้าน

- บุคลากรที่มีความรู้และทักษะ
- ครุภัณฑ์และวัสดุ เพื่อจัดเก็บและประมวลข้อมูล เช่น คอมพิวเตอร์ หน่วยจุความจำ

6. การกระตุ้นให้ผู้เกี่ยวข้องมีส่วนร่วม

แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องต่างๆ ทราบรายละเอียดการเฝ้าระวัง และให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วม

7. กำหนดข้อมูลที่ต้องการ

ปริมาณและชนิดของข้อมูลที่ต้องการนั้น ขึ้นกับวัตถุประสงค์และขอบเขตของการเฝ้าระวัง ลำดับความสำคัญของข้อมูลเหล่านั้น และขึ้นอยู่กับทรัพยากรที่มีอยู่ การให้ได้ข้อมูลมากนั้นต้องแลกกับกำลังบุคลากรและเวลามากขึ้น ดังนั้นจึงเป็นการตัดสินใจว่าข้อมูลที่สำคัญและเหมาะสม ควรมีเท่าใด แนวทางในการกำหนดว่ามีข้อมูลใดบ้างนั้น อาจเริ่มต้นด้วยการแบ่งข้อมูลเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกคือข้อมูลแกนหลัก ส่วนที่ 2 คือข้อมูลเสริม และในแต่ละส่วนนี้ยังแบ่งเป็น ข้อมูลขั้นต่ำที่จำเป็นต้องเก็บ (minimum data set) ข้อมูลเผื่อเลือก (optional) ทั้งนี้โดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของการเฝ้าระวัง ซึ่งมีการกำหนดร่วมกันของ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวัง

- ข้อมูลแกนหลัก (core data set) เป็นข้อมูลที่ควรต้องมีในการเฝ้าระวังการบาดเจ็บทุกประเภท ได้แก่ ลำดับที่ อายุ เพศ วัน เวลา สถานที่เกิดเหตุ ที่อยู่ กิจกรรมที่ทำอยู่การบาดเจ็บเกิดจากความจงใจหรือไม่จงใจ สาเหตุภายนอกสุราและยากระตุ้น ลักษณะการบาดเจ็บ ความรุนแรงกลไลการบาดเจ็บ
- ข้อมูลเสริม (supplementary data) เป็นข้อมูลเสริมเพิ่มจากข้อมูลหลัก ถ้าเป็นการเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากอุบัติภัยจราจร ข้อมูลเสริม ได้แก่ วิธีการเดินทาง ประเภทผู้ใช้ถนน ถ้าการเฝ้าระวังรวมการบาดเจ็บจากสาเหตุอื่นๆ นอกเหนือจากอุบัติภัยจราจร (เช่น การทำร้าย การบาดเจ็บจากการทำงาน การบาดเจ็บจากอุบัติภัยธรรมชาติ เป็นต้น) ก็ต้องมีการกำหนดให้มีการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการบาดเจ็บเหล่านั้นละเอียดเพิ่มมากขึ้น

การกำหนดแบบการบันทึกข้อมูลที่ดี บันทึกข้อมูลได้ง่าย เป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะได้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง เมื่อได้ข้อมูลแล้วต้องมีการจัดกลุ่มจำแนกประเภทการบาดเจ็บ และจำแนกตามสาเหตุที่เกี่ยวข้องต่างๆ ข้อแนะนำในการจัดกลุ่มเหล่านี้ คือการใช้การจัดกลุ่มการบาดเจ็บ และการใส่รหัสตามมาตรฐานสากล (International Standard Classification)

8. การเก็บข้อมูล

- กำหนดแหล่งเก็บข้อมูล ควรเลือกหน่วยงานทีมีการเก็บข้อมูลอยู่แล้ว โดยพิจราณาว่าควรปรับปรุงให้ได้ข้อมูลและระบบที่ดีขึ้นได้อย่างไร
- ปรับปรุงแบบบันทึกข้อมูล โดยรับความคิดเห็นการมีส่วนร่วมจากผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหลาย (stakeholder)
- แบบบันทึกอาจจะปรับปรุงจากรูปแบบที่มีอยู่แล้วและการใช้ตัวอย่างแบบเก็บข้อมูลจากต่างประเทศ (ตัวอย่างแบบบันทึกในภาคผนวก)

- กำหนดผู้กรอกข้อมูลในแบบบันทึกและการเตรียมประมวลผลข้อมูล

9. การประมวลข้อมูล

- ควรมุ่งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ข้อมูลอย่างทันการณ์ในทางเทคนิคไม่มีปัญหา เพราะเทคโลยีสารสนเทศก้าวไกลมาก ปัจจุบันคอมพิวเตอร์ช่วยในกานประมวลผลได้เร็วมากโดยใช้โปรแกรมประมวล (software) ที่เขียนขึ้นเฉพาะหรืออาจใช้โปรแกรมทางสถิติในการวิเคราะห์ก็ได้ตามความเหมาะสม
- ประเด็นที่มีความสำคัญมากขึ้น ได้แก่ การเก็บข้อมูลรายบุคคลเป็นความลับ

10. การเผยแพร่รายงาน

- โดยมีการวางรูปแบบรายงานพื้นฐาน และความถี่ของการเผยแพร่ตามความเหมาะสม การเผยแพร่ควรมุ่งให้หน่วยงานหรือบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหลายได้รับรายงานเหล่านี้
- ในรายงานฉบับสมบูรณ์ ควรผสมผสานข้อมูลจากแหล่งอื่นด้วย โดยวิเคราะห์ แปลผล เปรียบเทียบสถิติ และแสดงให้ภาพรวมระดับจังหวัด ภาค หรือประเทศ สำหรับความถี่ในการเผยแพร่ รายงานฉบับสมบูรณ์มักออกมาเป็นรายปี

11. การฝึกอบรม

ควรทำการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรที่อยู่ระบบการเฝ้าระวังอย่างน้อย 3 ระดับ คือ

- สำหรับบุคลากรทุกคนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ให้ข้อมูล ผู้ดูแลและจัดระบบเฝ้าระวัง ตลอดจนผู้ใช้ข้อมูล ให้มีความเข้าใจและเห็นความสำคัญของการเฝ้าระวังการบาดเจ็บระบาดวิทยา วัตถุประสงค์โครงการเฝ้าระวังและประโยชน์ใช้องค์ประกอบขั้นตอนการเฝ้าระวัง
- สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้กรอกข้อมูลในแบบบันทึก ให้มีความเข้าใจในรายละเอียดโครงการเฝ้าระวัง ความหมายของตัวแปรต่างๆ การเก็บข้อมูลจากผู้ป่วยและผู้เกี่ยวข้อง
- สำหรับผู้ใส่รหัสและผู้ประมวลผล ให้มีความเข้าใจ เกี่ยวกับมาตรฐานการใส่รหัส การประมวล โดยการฝึกปฏิบัติจริง

12. การติดตามประเมินผล

เมื่อระยะเริ่มต้นและดำเนินไปอย่างต่อเนื่องแล้ว ควรมีการติดตามประเมินผลเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อจะได้ตรวจปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ควรมีการมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ 1 คนรับผิดชอบในการตรวจสอบระบบการเฝ้าระวัง สังเกตการณ์ บันทึกข้อมูล การสัมภาษณ์ผู้ป่วย การตรวจสอบดูว่า ข้อมูลในแบบบันทึกมีความสมบูรณ์หรือขาดตกบกพร่องในข้อมูลใดบ้าง หลังจากระบบเดินหน้าไปได้ประมาณ 6 เดือน ควรมีการประเมินผลโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อพิจารณาว่าระบบการเฝ้าระวังที่ดำเนินอยู่

- สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่
- ครอบคลุมผู้บาดเจ็บทุกรายตามที่กำหนดหรือไม่
- ข้อมูลมีความถูกต้อง สมบูรณ์สักเพียงใด
- แบบบันทึก และวิธีการประมวลผลนั้น เข้าใจง่ายและสะดวกในการปฏิบัติหรือไม่

- ข้อมูลที่ได้จากการเฝ้าระวังมีประโยชน์ตรงตามความต้องการของผู้ใช้

ส่วนที่ 4 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้ารายงานวิจัยที่เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน ยังศึกษาพบว่าการค้นคว้าข้อมูลเรื่องดังกล่าวในประเทศไทยยังมีอยู่น้อยมาก แต่มีงานวิจัยเรื่องอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องดังนี้

วิทยา ชาติบัญชาชัย (2534 : 25-52) ได้ศึกษาระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรในโรงพยาบาลขอนแก่นในปี 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 และกางร่มขณะขับขี่รถ

2. **ปัจจัยด้านรถ** ได้แก่ ไม่มีไฟท้าย ไม่มีไฟหน้า เบรกแตกยางแตก ไฟไม่สว่าง เบรกติด ละขาตั้งรถไม่ได้เอาขึ้น

3. **ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม** ได้แก่ถนนลื่น ขึ้นเขา ลงเขา ทางขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ สัตว์วิ่งตัดหน้า พลบค่ำมองไม่เห็น หมอกจัด มืด

2. พฤติกรรมในการเกิดอุบัติเหตุและเงื่อนไขที่ทำให้เกิด ได้แก่

1. การแซง ได้แก่ แซงไม่พ้น ชนรถที่สวนมา หรือแซงไม่พ้นหักหลบมาชนรถที่กำลังแซง หลบรถแซงกัน แซงปาดหน้า แซงเบียด

2. ชนรถที่วิ่งมาด้านตรงข้าม ได้แก่ แหกโค้ง ขับผิดเลน เสียหลัก

3. ชนรถที่วิ่งทางเดียวกัน ได้แก่ ชนท้ายเบรกไม่ทันเบรคกระทันหัน มองไม่เห็น

4. ชนตรงทางแยก ชนตรงทางเลี้ยว ได้แก่ ฝ่าไฟแดง ขับเร็วทางแยกตัดหน้า

5. ชนคน ได้แก่ ถูกตัดหน้า ขับเฉี่ยวโดยไม่ตั้งใจ เบรกไม่ทัน หลบรถสวน คนเล่นกัน

6. ชนสิ่งกีดขวาง ได้แก่ ชนรถที่กำลังชนกันอยู่ สัตว์วิ่งตัดหน้า

7. เกิดเอง ได้แก่ หลบรถที่กำลังแซงกัน เสียหลักเอง เลี้ยวด้วยความเร็วสูง ขับเร็ว

วิพุธ พูลเจริญ (2534 : 61-64) ได้ทำการศึกษาอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ต สรุปได้ว่า การวางแผนลดหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร จำเป็นต้องทำการวิจัยสำรวจข้อมูลเพื่อตอบปัญหาหลักของแผนงานดังนี้ คือ

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

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

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

2. **มาตรการทางกฎหมายและสังคม** ได้แก่ มาตรการด้านกฎหมาย หรือข้อกำหนดหรือค่านิยมทางสังคม อาทิ การกำหนดความเร็วในการขับขี่รถ การอบรมผู้ใช้รถ กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ข้อกำหนดของหมู่บ้านในการควบคุมทั้งผู้ขับขี่รถ 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 เมื่อดื่มสุราแล้วจะมีการสะสมจนถึงระดับหนึ่งจะติดสุรา และเมื่อหยุดดื่มสุราแล้วจะมีปฏิกิริยาทางร่างกายที่เรียกว่า อาการลงแดง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 30 มก.% จะทำให้ผู้ดื่มสุรามีอาการสนุกสนานร่าเริง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกิน 30 มก.% จะทำให้ร่างกายทำงานไวกว่าปรกติ ทำให้ตัดสินใจไวและผิดพลาด

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มก.% จะทำให้มีการกดร่างกายสมองมึนชาร่างกายทำงานช้าลง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกิน 100 มก.% การทำงานของร่างกายจะอยู่นอกเหนือคำสั่งจากสมองทำงานไปโดยอัตโนมัติ 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 โดยสังเกตพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ ดังนี้

- ขับรถเร็วหรือช้าโดยไม่มีเหตุผล
- ขับรถในอัตราที่ไม่คงที่
- ขับรถช้า หรือเร็ว หรือพยายามหยุดรถไม่ถูกจังหวะ ไม่เรียบร้อย
- แซง หรือสวนรถในขณะที่ยังไม่สมควรหรือหักหลบรถมากเกินสมควรเมื่อมีรถผ่าน
- ฝ่าฝืนหรือขัดขืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
- ขับรถกลางคืนไม่เปิดไฟ หรือเปิดไฟหลังรถออก
- ใช้รถโดยใช้เกียร์ต่ำ โดยไม่มีเหตุผลสมควรหรือเปลี่ยนเกียร์บ่อยๆ
- ออกรถหยุดรถไม่เป็นจังหวะ ทำให้รถกระตุก
- ขับรถเปลี่ยนช่องทางบ่อยๆ หรือส่ายไปมา

สำนักงานสาธารณสุข เขต 7 (อุบลราชธานี ศีรษะเกษ ร้อยเอ็ด นครพนม ยโสธร อำนาจเจริญ มุกดาหาร) (2540: 10-22) ได้สรุปผลการดำเนินงานโครงการม่วนชื่นสงกรานต์ เมื่อบ้านปลอดภัย ปี 2540 กลุ่มเครือข่ายจังหวัด เขต 7 พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจร พบมากในกลุ่มอายุระหว่าง 16-25 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน สอดคล้องกับการรายงานของสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุขที่พบว่าช่วงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด อยู่ระหว่าง 15-19, 20-24, 25-29 ปี สาเหตุเนื่องจากกลุ่มนี้เป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน มีความคึกคะนอง อยากรู้อยากลองในสิ่งท้าทายและชอบเสี่ยง เป็นวัยที่ต้องออกไปทำงานนอกบ้าน โอกาสใช้ยานพาหนะจึงสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายและบ่อยครั้งกว่ากลุ่มอื่นๆ และส่วนใหญ่คนกลุ่มนี้จะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ซึ่งเป็นรถที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและการสาธารณภัย (2539) ได้เสนอแนวทางในการป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

1. มาตรการด้านการศึกษา (Education) ได้แก่ การกระตุ้นจิตสำนึกประชาชนประกอบด้วย มาตรการด้านสุขศึกษาประชาสัมพันธ์ การซ้อมแผนอุบัติเหตุ การอบรมให้ความรู้กลุ่มต่างๆ การสอดแทรกหลักสูตรด้านการป้องกันอุบัติเหตุในการเรียนการสอนในระดับต่างๆ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมาย เกิดจิตสำนึกในความปลอดภัย

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

3. มาตรการวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม (Engineering) ได้แก่ การปรับสภาพการจราจรและใช้วิธีการด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไข ทั้งสภาพของทางและสภาพแวดล้อมของถนนตลอดจนการปรับปรุงยานพาหนะ

4. มาตรการด้านการเตรียมความพร้อม ได้แก่ การรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุการณ์พัฒนาระบบบริการผู้ป่วยฉุกเฉินในโรงพยาบาล 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 สาเหตุเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 79.20 และปัจจัยที่เกี่ยวข้องมากที่สุด คือ การดื่มสุราร้อยละ 64.19

สถานการณ์ ฉบับที่ 23 ตุลาคม 2541 ได้เสนอวิวัฒนาการของการป้องกันอุบัติเหตุ สรุปปัจจัยสำคัญที่ทำให้ชุมชนบ้านวังข้อย จังหวัดนครสวรรค์ ประสบผลสำเร็จในการรวมกลุ่ม ดำเนินกิจกรรม ได้แก่

1. มีการกระตุ้นจากนายอำเภอและการดูงานจากภายนอก ทำให้ชุมชนพยายามพัฒนากิจกรรมและกรรมและกระบวนการทำงานให้ดีขึ้น
2. การทำงานเป็นทีมของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุชุมชน

3. ความสามารถของผู้นำชุมชน
4. การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของปัญหา
5. การสนับสนุนจากสถานีอนามัย
6. การสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับส่วนราชการต่างๆ

วันทนีย์ อิสระไพจิตรและจีรวรรณ อัครนุชาต(2541) ทำการศึกษาระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลสุโขทัย จากกลุ่มตัวอย่าง 2,047 ราย พบการเกิดสูงสุดในเดือนเมษายน ส่วนใหญ่ขับรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมเสี่ยงในการดื่มสุรา ร้อยละ 26.1 ผู้ขับขี่รถยนต์มีการใช้เข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 8.2 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 16.8

งามนิตย์ ราชกิจ และคณะ (2541) ได้ศึกษาทำการสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15-59 ปี จังหวัดเชียงราย พบว่า พฤติกรรมที่เป็นปัญหาสาธารณสุขได้แก่ พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์มีการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง 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 โรคที่พบมาก ได้แก่ โรคความดันโลหิตสูง

ละไม ช่างถม (2542) ทำการศึกษาแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกกับการดื่มสุรา ในกลุ่มผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลปทุมรัตน์ และสถานีอนามัยในเขต อ.ปทุมรัตน์ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกส่วนใหญ่พบมากในกลุ่มอายุ 11-20 ปี ร้อยละ 33.4 อัตราส่วนเพศชาย : หญิง คิดเป็น 3:1 จบการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 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

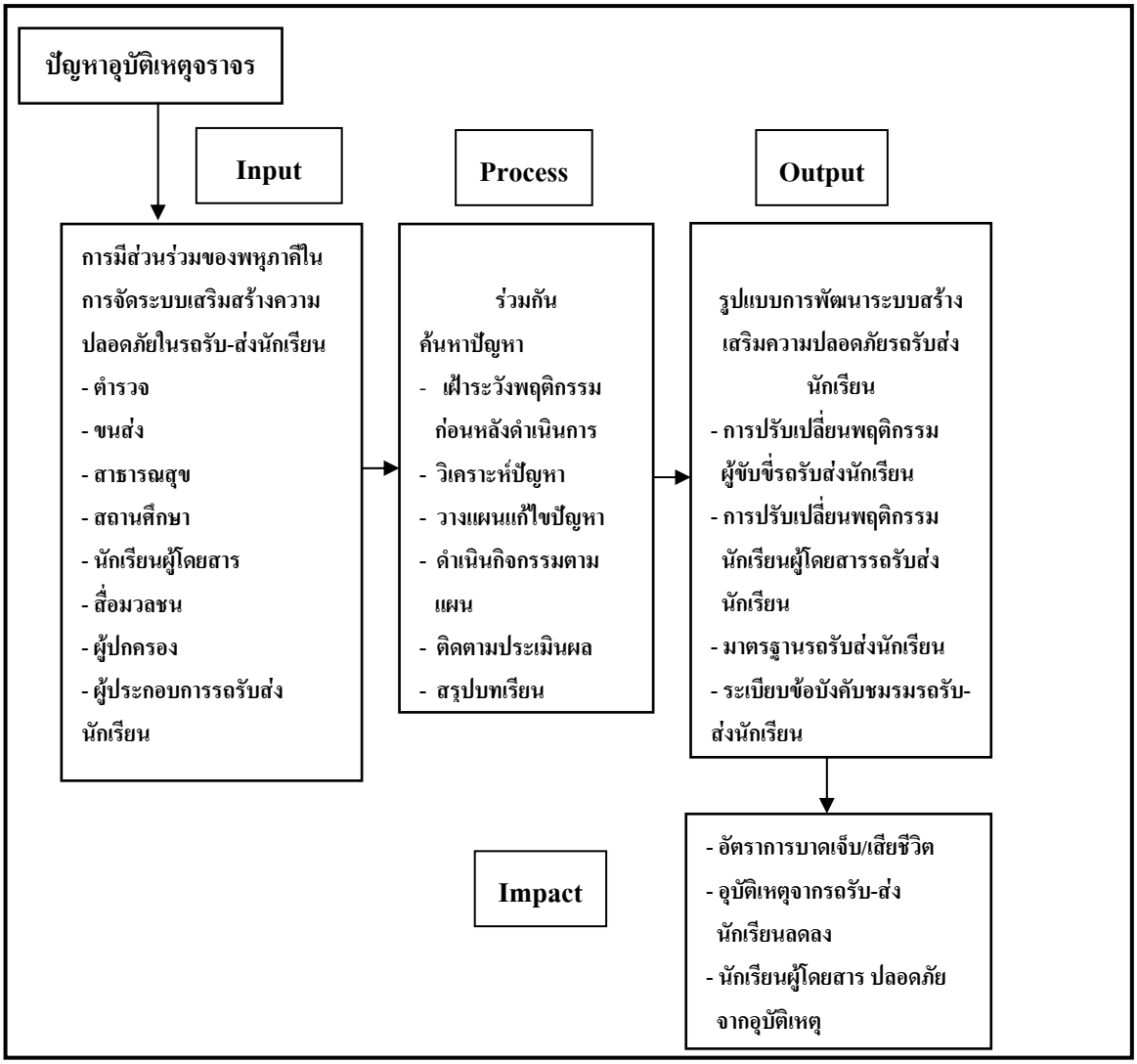
ประพันธ์ บรรลุศิลป์ (2542) ศึกษาอุบัติเหตุบนท้องถนนจังหวัดมุกดาหาร พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 77.5 มีอายุระหว่าง 15-25 ปี ร้อยละ 44.8 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 52.8 เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในเดือนเมษายน ร้อยละ 18.0 ส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 81.7 รถยนต์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

เอื้ออำไพ สุวรรณยืน (2541) ทำการศึกษาระบบบริหารคุณภาพงานบริการรถโรงเรียนตามมาตรฐาน ISO 9000 โดยทดลองกับโรงเรียนอนุบาลจันทรเจ้า เขตสาธร กรุงเทพมหานคร สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงจากประชากรที่เป็นโรงเรียนอนุบาลเอกชน ที่จัดบริการรถโรงเรียนและดำเนินการเอง นำมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9002:1994 มาใช้ในการบริหารคุณภาพงานบริการรถโรงเรียน 4 ขั้นตอน พบการประเมิน

ความเหมาะสมและประสิทธิผลของระบบคุณภาพจากสารสนเทศหลัก ในการประเมินคุณภาพงานบริการจัดโรงเรียนตามทัศนะของผู้ปกครองนักเรียนที่ใช้บริการรถโรงเรียน พบว่าผู้ปกครองของนักเรียนที่ใช้บริการรถโรงเรียน มีความพึงพอใจในคุณภาพและความสม่ำเสมอของคุณภาพงานบริการรถโรงเรียนที่ดำเนินการภายใต้ระบบบริหารคุณภาพที่พัฒนาขึ้นในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 และ 4.09 จาก 5.00 ตามลำดับ สิ่งที่ยังไม่เป็นที่พึงพอใจนักของผู้ปกครอง ได้แก่ ความเย็นภายในรถ อัตราค่าบริการ จำนวนนักเรียนในรถ เส้นทางเดินรถ

นางงามนิตย์ ราชกิจ และคณะ(2545)ได้ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ในกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ที่เป็นสมาชิกของชมรมรถรับส่งนักเรียน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย จำนวน 388 คัน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมของพหุภาคี ได้แก่ หน่วยงาน ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชน และชมรมรถรับส่งนักเรียน โดยยึดความปลอดภัยของนักเรียนผู้โดยสารเป็นสำคัญ ได้ทำการพัฒนาด้านกฎระเบียบจราจร พัฒนาระบบความปลอดภัยของสภาพรถและผู้ขับขี่ พัฒนาด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ พัฒนาการเฝ้าระวังพฤติกรรม พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ สร้างระบบเครือข่ายการรักษาพยาบาลและการส่งต่อ พัฒนาระบบความปลอดภัยภายในและภายนอกสถานศึกษา พัฒนาด้านข้อมูลการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนัก ตลอดจนพัฒนาระบบความปลอดภัยของสมาชิก ชมรมรถรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย ผลการดำเนินงานพบว่า ในรอบปีการศึกษาวิจัย มีการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน จำนวน 3 คัน (0.8%) นักเรียนบาดเจ็บ 7 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิตซึ่งลดลงอย่างมาก เมื่อเทียบกับจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ก่อนดำเนินโครงการซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุ 16 ราย (7.5%) และหลังดำเนินงานครบ 1 ปี ไม่พบการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียนในชมรมดังกล่าวและก่อให้เกิดการพัฒนารูปแบบกระบวนการทำงานเป็นทีมที่เข้มแข็ง

กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการอย่างมีส่วนร่วม (PAR : Participatory Action Research) เพื่อศึกษาการพัฒนารูปแบบการจัดระบบความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม จากความร่วมมือของผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุขและสื่อมวลชนในเขตชนบท พื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน โดยร่วมกันตั้งแต่การค้นหาปัญหา การวิเคราะห์ปัญหา การวางแผนแก้ไขปัญหา การปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหา และการติดตามประเมินผล

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม(PAR:Participatory Action Reseasch) มีแผนภูมิการดำเนินงานดังนี้

แผนภูมิ O_1 ____X____ O_2

O_1 = การเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนดำเนินการ

X = กิจกรรมนำเข้า (Intervention)

O_2 = การเก็บรวบรวมข้อมูลหลังดำเนินการ

ลักษณะและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียนในเขตชนบทในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง,พาน,แม่สรวยและแม่จัน เก็บข้อมูลระหว่างเดือน 1 มิถุนายน 2546 -31 กรกฎาคม 2547 จำนวนทั้งหมด 537 ราย สุ่มตัวอย่างได้กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 405 ราย ดังนี้

1. อำเภอพาน จำนวน 165 คน ร้อยละ 40.74
2. อำเภอเทิง จำนวน 106 คน ร้อยละ 26.17
3. อำเภอแม่จัน จำนวน 103 คน ร้อยละ 25.43
4. อำเภอแม่สรวย จำนวน 31 คน ร้อยละ 7.65

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมได้แก่

1. แบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองมีเนื้อหาที่สำคัญ 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร การศึกษา อาชีพหลัก รายได้ต่อเดือน จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

2.1 ด้านผู้ขับขี่ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถ ประสบการณ์ขับรถ ประสบการณ์ในการขับขี่รถรับส่งนักเรียน การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทใบอนุญาตขับขี่ การทำประกัน พรบ.ผู้ประสบภัยจากรถ รถมีเข็มขัดนิรภัย การประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถ จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมขณะขับขี่ พฤติกรรมการสูบบุหรี่ การดื่มสุรา การเล่นการพนัน การรับประทานยา การตรวจสุขภาพประจำปี จำนวน 16 ข้อ

2.2 ด้านยานพาหนะ ประเภทของรถรับส่งนักเรียน อายุการใช้งาน การตรวจเช็คสภาพรถ การดัดแปลงสภาพรถ มีป้ายรถรับส่งนักเรียน จำนวน 6 ข้อ

2.3 ด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เส้นทางที่ใช้ขับขี่ จำนวนโรงเรียนที่ไปส่ง รวม 3 ข้อ

2.4 ด้านผู้โดยสาร ได้แก่ ระดับการศึกษาของนักเรียนผู้โดยสาร จำนวน 1 ข้อ

2. การสนทนากลุ่ม มีประเด็นคำถามในการสนทนากลุ่มย่อย 4 กลุ่ม ในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม กลุ่มละ 20-25 คน ตามประเด็จคำถานที่ตั้งไว้ ในกลุ่มย่อยทั้ง 4 กลุ่ม ดังนี้

2.1 กลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

2.2 กลุ่มนักเรียนผู้ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

2.3 กลุ่มครูผู้ดูแลนักเรียน

2.4 กลุ่มผู้ปกครองนักเรียนที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน

ประเด็นคำถามกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน มีคำถามเกี่ยวกับ

- มาตรการการจัดการ ความปลอดภัยในรถ
- อุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นในอดีต
- ทัศนคติของการขับขี่ โดยรวม
- ความต้องการหน่วยงานที่จะช่วยเข้ามาแก้ไขปัญหา
- ความคิดเห็นเพิ่มเติม
- ความคิดเห็นเกี่ยวกับแบบสอบถาม

ประเด็นคำถามกลุ่มนักเรียนที่รับบริการ มีคำถามเกี่ยวกับ

- ชนิดของรถและจำนวนผู้โดยสาร
- การจัดการความปลอดภัยที่มี ในรถโดยสาร ที่ตนเองนั่ง
- อุบัติเหตุ ที่เคยเกิดขึ้น
- การทำให้เกิดความปลอดภัยในทัศนคติของนักเรียน
- ปัญหาที่นักเรียนไม่พอใจ
- การแก้ปัญหาในแนวคิดของนักเรียน
- ระบบความปลอดภัยในโรงเรียน
- หน่วยงานที่ควรมีส่วนร่วมในการแก้ไขในความคิดของนักเรียน

ประเด็นคำถามกลุ่มครูผู้ดูแลนักเรียน มีคำถามเกี่ยวกับ

- ทางโรงเรียนได้จัดระบบการดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับ การรับส่งนักเรียนไว้อย่างไร
- การทำให้เกิดความปลอดภัยในความคิดของงครู
- ปัญหาที่ครูพบ
- แนวทางการแก้ไขปัญหาในทัศนคติของครู
- หน่วยงานที่น่าจะมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

ประเด็นคำถามกลุ่มผู้ปกครองนักเรียน มีคำถามเกี่ยวกับ

- หลักการในการเลือกรถรับส่งให้บุตรหลานของตน
- การวางมาตรการจัดการความปลอดภัย ในการรับส่งนักเรียนของคนขับรถที่ผู้ปกครองนักเรียนทราบ
- อุบัติเหตุที่ผู้ปกครองเคยประสบหรือทราบ เกี่ยวกับการรับส่งนักเรียน
- ทัศนคติที่ผู้ปกครองคิดว่าควรทำเพื่อความปลอดภัย
- ปัญหาที่ผู้ปกครองเคยประสบ
- ความต้องการหน่วยงานที่จะมาช่วยแก้ปัญหา

3. แบบเฝ้าระวังและแบบรายงานต่างๆ

3.1 แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน แบ่งเป็น 2 แบบ ทำการเฝ้าระวังโดยครูในสถานศึกษา และเจ้าหน้าที่สาธารณสุข ในพื้นที่แต่ละอำเภอ

แบบที่ 1 แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมการขับขี่รถรับส่งนักเรียนและการใช้รถของผู้ขับขี่รถและผู้โดยสารนักเรียนก่อนเข้าเรียน ประกอบด้วยชื่อโรงเรียนที่ทำการเฝ้าระวัง สถานที่จอดรถรับส่ง ครูผู้ควบคุม ตำรวจผู้ดูแลด้านการจราจร ประเภทรถรับส่งนักเรียน เพศผู้ขับขี่ การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันตนเอง การจอดรถขณะส่งพฤติกรรมการขับขี่ต่างๆ พฤติกรรมการลงรถของนักเรียนผู้โดยสาร

แบบที่ 2 แบบเฝ้าระวังพฤติกรรมการขับขี่รถรับส่งนักเรียนและการใช้รถของนักเรียนหลังเลิกเรียน ประกอบด้วยชื่อโรงเรียนที่ทำการเฝ้าระวัง สถานที่จอดรถรับส่ง ครูผู้ควบคุม ตำรวจผู้ดูแลด้านการจราจร ประเภทรถรับส่งนักเรียน เพศผู้ขับขี่ การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันตนเอง การจอดรถขณะส่ง พฤติกรรมการขับขี่ต่างๆ พฤติกรรมการลงรถของนักเรียนผู้โดยสาร การจอดรถขณะรับนักเรียน พฤติกรรมการขับขี่ต่างๆ พฤติกรรมการขึ้นรถของนักเรียนผู้โดยสาร

3.2 แบบบันทึกข้อมูลผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียน ประกอบด้วยชื่อ-นามสกุลนักเรียน โรงเรียนที่ศึกษา เบอร์โทรติดต่อผู้ปกครอง บันทึกข้อมูลโดยผู้ขับขี่/เจ้าของรถรับส่งนักเรียนทุกคัน

3.3 แบบรายงานการแจ้งอุบัติเหตุของให้กับชมรมรถรับส่งนักเรียนตัวแทนผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน บันทึกข้อมูลโดยกรรมการรถรับส่งนักเรียนในแต่ละอำเภอ

3.4 แบบบันทึกการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของนักเรียนในโรงเรียนนำร่อง 14 แห่ง บันทึกข้อมูลโดยครูผู้รับผิดชอบแต่ละโรงเรียน

3.5 แบบรายงานพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่ไม่เหมาะสมโดยครู ส่งรายงาน 3 เดือน/ครั้ง

3.6 แบบรายงานพฤติกรรมการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการ โดยสารรถรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงรายของโรงพยาบาลชุมชนบันทึกโดยพยาบาลจากห้องอุบัติเหตุและฉุกเฉินของโรงพยาบาลชุมชนอำเภอเทิง,พาน,แม่สรวยและแม่จัน ส่งรายงาน 3 ครั้ง/เดือน

3.7 แบบรายงานพฤติกรรมการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการโดยสารรถรับส่งนักเรียน ของชมรมรถรับส่งนักเรียน 4 อำเภอ บันทึกโดยตัวแทนผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ส่งรายงานทุกเดือน

หลักสูตรการจัดวิชาการ

1. การจัดทำคู่มือคู่ขับขี่รถรับส่งนักเรียน อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน

4 การอบรมวิชาการผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ด้านจริยธรรมและการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

5 การตรวจสุขภาพผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

6 การตรวจสภาพรถรับส่งนักเรียน

การหาคุณภาพเครื่องมือ

1. การหาความเที่ยงตรงด้านเนื้อหา (Content Validity) ของแบบสอบถาม ตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา และความเหมาะสมของภาษา โดยผู้เชี่ยวชาญ นำมาปรับปรุง และทดลองใช้

2. การหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วไปทดสอบ แล้วหาค่าความเชื่อมั่น ก่อนนำไปใช้จริง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูล โดยทีมวิจัยแต่ละอำเภอ โดยการส่งแบบสอบถามให้ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในพื้นที่ แต่ละอำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง,พาน,แม่สรวยและแม่จัน เป็นผู้ตอบ โดยสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) ผ่านทางตัวแทนของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นำมาตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วน แล้วนำมาลงรหัส บันทึกข้อมูล เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/W (Statistical Package for the Social Sciences / Windows) โดยใช้ระเบียบวิธีการทางสถิติ ดังนี้

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติเชิงพรรณา (Descriptive statistics) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป นำเสนอโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ

ระยะที่ 1 เป็นการค้นหาปัญหา วิเคราะห์ปัญหา ในพื้นที่ดำเนินการ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน ศึกษาข้อมูลรถโดยสารรับส่งนักเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอ ในประเด็น

- ข้อมูลจำนวนรถรับส่งนักเรียนจากตำบลต่างๆ ในพื้นที่ 4 อำเภอ
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอ
- การรวมกลุ่มในการดำเนินงานรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอของจังหวัดเชียงราย
- ข้อมูลโรงเรียนที่รถรับส่งนักเรียน ไปส่ง
- สถานที่ในการจอดรถรับส่งนักเรียน และกิจกรรมของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนหลังส่งนักเรียนแล้ว

2. ประชุมร่วมกันระหว่างตัวแทนผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน หน่วยงานตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข เพื่อร่วมกันค้นหาปัญหา วางแผนการดำเนินงาน และหาแนวทางในการป้องกัน และแก้ปัญหาร่วมกัน ตลอดจนให้ความร่วมมือในการทำวิจัย

3. สำรวจข้อมูลผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ก่อนดำเนินการวิจัยโดยการสุ่มตัวอย่างในประเด็น ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุด้านยานพาหนะ สิ่งแวดล้อมและคน ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรับส่งนักเรียน

4. ศึกษาคัดเลือกโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนไปส่งมากที่สุดเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อยเป็นโรงเรียนนำร่องในเขตพื้นที่ อำเภอเทิง,พาน,แม่สรวยและแม่จัน จำนวน 14 แห่ง

5. อำเภอจัดประชุมร่วมกันระหว่างทีมวิจัย กับครูในสถานศึกษาพื้นที่แต่ละอำเภอ จำนวน 2-3 โรงเรียน ต่ออำเภอ เพื่อนำปัญหาที่พบ มาวางแผนจัดกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหา และติดตามประเมินผล

6. การเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียน ครู และตำรวจจราจรหน้าโรงเรียนในเขตเมือง จำนวน 14 โรงเรียน ก่อนดำเนินการโดยกลุ่มครูและเจ้าหน้าที่-สาธารณสุขในพื้นที่ ที่ผ่านการอบรมจากผู้วิจัยแล้ว

7. การสนทนากลุ่มในกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน กลุ่มครู กลุ่มนักเรียน กลุ่มผู้ปกครอง รวม 4 กลุ่ม ในพื้นที่ 4 อำเภอ โดยทีมวิจัยเพื่อศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และวางแผนแก้ปัญหาร่วมกัน

ระยะที่ 2 นำปัญหามากำหนดกิจกรรมในการแก้ปัญหา ดำเนินการพัฒนารูปแบบและสรุปผลการดำเนินงาน

1. การผลิตสื่อสนับสนุนการทำวิจัย โดยการมีส่วนร่วมจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ 4 อำเภอ
   - จัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนของ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน
   - Sticker ติดรถที่ผ่านการประเมินตามเกณฑ์ มาตรฐาน 16 ข้อ
2. การสร้างกระแสความร่วมมือ และการตรวจสอบจากสื่อมวลชน ครู ผู้ปกครอง และประชาชนทั่วไป โดยการจัดทำข่าวเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และออกเสียงตามสาย หอกระจายข่าว และweb side
3. การจัดอบรมวิชาการส่วนขาดให้แก่ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ใช้เวลาในการอบรมในช่วงเดือนธันวาคม-มกราคม 2547ในพื้นที่ 4 อำเภอ การอบรม แบ่งออกเป็น 3 ฐาน ได้แก่

ฐานที่ 1 จัดวิชาการเรื่องกฎจราจร การขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัย จริยธรรมของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน พรบ.ประกันภัยบุคคลที่ 3 โดยหน่วยงานตำรวจ ประกันสังคม และแจกคู่มือสำหรับผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ทุกคน

ฐานที่ 2 ตรวจสุขภาพผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน โดยหน่วยงานสาธารณสุข ในการจัดกิจกรรม

- การซักประวัติ
- วัดความดันโลหิต ชั่งน้ำหนัก
- ตรวจสายตา
- ตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน
- การแจกเอกสารความรู้ด้านสุขภาพ และสุขบัญญัติแห่งชาติ 10 ประการ
- การจัดนิทรรศการความรู้ การป้องกันอุบัติเหตุ

ฐานที่ 3 การตรวจสภาพรถ โดยการตรวจวัดควันพิษ ระดับเสียง อุปกรณ์ต่างๆ จำนวน 16 รายการ โดยหน่วยงานขนส่ง และติด Sticker รถที่ผ่านตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

4. การประชุมสรุปผลการดำเนินงานในพื้นที่ 4 อำเภอ
5. การก่อตั้งชมรมรถรับส่งนักเรียน ในเขตพื้นที่ 4 อำเภอ
6. ดำเนินการพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัย ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ความปลอดภัยด้านรถ ความปลอดภัยด้านนักเรียนผู้โดยสารในเขตชนบทโดย

- หน่วยงานตำรวจ
- หน่วยงานขนส่ง
- สถานศึกษา

- หน่วยงานสาธารณสุข
- ชมรมรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอ

7. สำรวจข้อมูลเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียน ครูและตำรวจจราจรหน้าโรงเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอเมือง จำนวน 14 โรงเรียน หลังดำเนินการครบ 1 ปี

8. การสรุปผลรายงานการเกิดอุบัติเหตุของโรงเรียนนำร่อง 14 โรงเรียน โรงพยาบาลชุมชน จำนวน 4 แห่ง และรายงานการเกิดอุบัติเหตุของชมรมรถรับส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

9. สรุปผลการดำเนินโครงการวิจัยทั้งหมด

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัย รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงรายโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากบุคลากรในจังหวัดเชียงราย ได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชนและชมรมรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย ประชากรที่ศึกษาได้แก่ ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท 4 อำเภอ ของจังหวัดเชียงราย จำนวน 537 คน สุ่มตัวอย่างได้กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 405 คน นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows แบ่งผลวิเคราะห์ออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของประชากร

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านระบาดวิทยาของประชากร

2.1 ด้านผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

2.2 ด้านยานพาหนะ

2.3 ด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม

2.4 ด้านนักเรียนผู้โดยสาร

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน กลุ่มครู กลุ่มนักเรียนกลุ่ม-ผู้ปกครองในเขตพื้นที่ชนบท อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย

ส่วนที่ 4 ข้อมูลประชากรที่ศึกษาทั้งหมด ในการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน และการตรวจสภาพของรถโดยสารรับส่งนักเรียนในเขตชนบท

4.1 ข้อมูลการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกายและตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีนผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

4.2 ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

ส่วนที่ 5 ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนและนักเรียนผู้โดยสารก่อนและหลังดำเนินการ

ส่วนที่ 6 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ

6.1 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย ปีการศึกษา 2545-2546

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

<u>การจัดตั้งชมรม</u> มีการรวมตัวของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน แต่มีการจัดตั้งชมรมเฉพาะ อำเภอเทิง จำนวน 1 ชมรม ใช้ชื่อว่า “ชมรมรถรับส่งนักเรียน วิทยาลัยการอาชีพเทิง” มีสถานที่ตั้งอยู่ที่วิทยาลัยการอาชีพเทิง หลังดำเนินการมีการจัดตั้งชมรมรถรับส่งนักเรียนครบทั้ง 4 อำเภอ โดยจำนวนรถรับส่งนักเรียน แยกรายอำเภอทั้ง 4 อำเภอ มีดังนี้

1. อำเภอพาน จำนวน 244 คัน จำนวนนักเรียนที่โดยสาร 6,100 คน
2. อำเภอแม่จัน จำนวน 136 คัน จำนวนนักเรียนที่โดยสาร 2,720 คน
3. อำเภอเทิง จำนวน 121 คัน จำนวนนักเรียนที่โดยสาร 2,420 คน
4. อำเภอแม่สรวย จำนวน 36 คัน จำนวนนักเรียนที่โดยสาร 700 คน

รวมรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท 4 อำเภอ มีจำนวนทั้งหมด 527 คัน จำนวนนักเรียนที่โดยสารมีจำนวน 11,940 คน <u>นักเรียนผู้โดยสาร</u> ส่วนใหญ่ทุกอำเภอทั้ง 4 อำเภอเป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย ก่อนดำเนินการ

การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนและหน่วยงานภาครัฐไม่ได้มีการจัดเก็บเป็นระบบ ทำให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและข้อมูลการบาดเจ็บ/ตาย ของนักเรียน มีจำนวนไม่ครบถ้วน จากรายงานของสถานีตำรวจ อำเภอแม่สรวย ปี 2546 อำเภอแม่สรวย พบการเกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนถูกรถบรรทุกสิบล้อเฉี่ยวชน จำนวน 1 คัน มีนักเรียนบาดเจ็บ 29 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต และข้อมูลจากการตอบแบบสอบถาม ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ อำเภอเทิง6 คัน อำเภอแม่จัน 5 คัน อำเภอพาน 1 คันและอำเภอแม่สรวย 1 คัน รวมเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอ ทั้งหมด 13 คัน มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 43 คน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนบุตร การศึกษา อาชีพ รายได้ แยกตามรายอำเภอ

ข้อมูลทั่วไป	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ										
ชาย	87	84.47	98	92.45	138	83.63	27	87.09	350	86.42
หญิง	16	15.53	8	7.55	27	16.37	4	12.91	55	13.58
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
อายุ										
20- 29 ปี	9	8.74	9	8.49	11	6.67	1	3.23	30	7.41
30 – 39 ปี	24	23.30	31	29.25	53	32.12	13	41.94	121	29.88
40 – 49 ปี	51	49.51	48	45.28	57	34.55	11	35.48	167	41.23
50 – 59 ปี	11	10.68	14	13.21	29	17.58	2	6.45	56	13.83
> 60 ปี	1	0.97	0	-	11	6.67	1	3.23	13	3.21
ไม่ตอบ	7	6.80	4	3.77	4	2.42	3	9.68	18	4.44
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
อายุเฉลี่ย(ปี)	41		41		43		41		41.6	
สถานภาพสมรส										
สมรส	92	89.32	96	90.57	152	92.12	28	90.32	368	90.86
โสด	8	7.77	7	6.60	4	2.42	1	3.23	20	4.94
หย่า	2	1.94	2	1.89	5	3.03	1	3.23	10	2.47
หม้าย	1	0.97	1	0.94	4	2.42	1	3.23	7	1.73
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
จำนวนบุตรเฉลี่ย(คน)	2		2		2		1		1.5	

ข้อมูลทั่วไป	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การศึกษา										
ไม่ได้เรียน	3	2.91	2	1.89	0	-	0	-	5	1.23
ประถมศึกษา	64	62.14	54	50.94	107	64.85	17	54.84	242	59.75
มัธยมศึกษาตอนต้น	25	24.27	28	26.42	48	29.09	12	38.71	113	27.90
มัธยมศึกษาตอนปลาย	7	6.80	12	11.32	9	5.45	1	3.23	29	7.16
อนุปริญญา	4	3.88	3	2.83	1	0.61	1	3.23	9	2.22
ปริญญาตรี	0	-	2	1.89	0	-	0	-	2	0.49
ไม่ตอบ	0	-	5	4.72	0	-	0	-	5	1.23
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
อาชีพหลัก										
เกษตรกร	62	60.19	60	56.60	123	74.55	21	67.74	266	65.68
ขับรถโดยสาร	19	18.45	19	17.92	24	14.55	5	16.13	67	16.54
ค้าขาย	11	10.68	21	19.81	15	9.09	1	3.23	48	11.85
รับราชการ	5	4.85	4	3.77	3	1.82	4	12.90	16	3.95
อื่นๆ (รับจ้างทั่วไป)	6	5.83	2	1.89	0	-	0	-	8	1.98
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
รายได้ (เฉลี่ย/เดือน)	5237.6		5144.9		4610		5868.9		5215.3	

<u>จากตารางที่ 1</u> กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 86.4 อยู่ในช่วงกลุ่มอายุ 40-49 ปี ร้อยละ 41.2 อายุเฉลี่ย 41.6 ปี สถานสมรสคู่ร้อยละ 90.9 มีบุตรเฉลี่ย 1.5 คน การศึกษาส่วนใหญ่จบระดับชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 59.7 รองลงมาเป็นชั้นมัธยมศึกษา ร้อยละ 27.9 อาชีพหลักเป็นเกษตรกร ร้อยละ 65.6 รองลงมาคือ อาชีพขับรถโดยสาร ร้อยละ 16.5 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,215.3 บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านระบาดวิทยา

ส่วนที่ 2.1 ด้านผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเป็นเจ้ารถ ประสบการณ์ในการขับรถประสบการณ์ในการขับรถรับส่งนักเรียน การมีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ การทำ พ.ร.บ.ผู้ประสบภัย การประสบอุบัติเหตุ จำนวนครั้งที่เกิด แยกรายอำเภอ

ข้อมูลทั่วไป	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถที่ขับรับส่งนักเรียน										
รถของตนเอง	100	97.09	97	91.51	159	96.36	31	100.00	387	95.56
ไม่ใช่รถของตนเอง	3	2.91	9	8.49	6	3.64	0	-	18	4.44
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
ประสบการณ์ขับรถ (เฉลี่ย/ปี)	13.1		13.5		12		10		12.1	
ประสบการณ์ขับรถรับส่งนักเรียน (เฉลี่ย/ปี)	5.6		3.9		5		5.2.		4.9	
มีใบอนุญาตขับขี่	103		106		165		31		405	100
ชนิดของใบอนุญาตขับขี่										
ตลอดชีพ	71	68.93	77	72.64	123	74.55	25	80.65	296	73.09
ชั่วคราว	32	31.07	25	23.58	42	25.45	6	19.35	105	25.93
ไม่ตอบ	0	-	4	3.77	0	-	0	-	4	0.99
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
ประเภทใบอนุญาตขับขี่										
ส่วนบุคคล	81	78.64	73	68.87	149	90.30	27	87.10	330	81.48
ทุกประเภท	22	21.36	25	23.58	16	9.70	4	12.90	67	16.54
ไม่ตอบ	0	-	8	7.55	0	-	0	-	8	1.98
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00

ข้อมูลทั่วไป	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การทำ พ.ร.บ. ผู้ประสบภัย										
ทำ	101	98.06	103	98.10	158	95.18	31	100.00	393	97.04
ไม่ทำ	2	1.94	2	1.90	8	4.82	0	-	12	2.96
รวม	103	100.00	105	100.00	166	100.00	31	100.00	405	100.00
รถมีเข็มขัดนิรภัย										
มี	54	52.43	95	89.62	142	86.06	29	93.55	320	79.01
ไม่มี	49	47.57	11	10.38	23	13.94	2	6.45	85	20.99
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
การประสบอุบัติเหตุ										
ไม่เคย	98	95.15	100	94.34	164	99.39	30	96.77	392	96.79
เคย	5	4.85	6	5.66	1	0.61	1	3.23	13	3.21
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ										
เกิด 1 ครั้ง	5		6		1		1		13	3.21

<u>จากตารางที่ 2</u> รถยนต์โดยสารที่ใช้รับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่เป็นรถของตนเองร้อยละ 95.5 ผู้ขับขี่มีประสบการในการขับขี่รถมานานเฉลี่ย 12.1 ปี ขับรถรับส่งนักเรียนนานเฉลี่ย 4.9 ปี มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ร้อยละ 100 ชนิดของใบอนุญาตขับขี่เป็นแบบตลอดชีพ ร้อยละ 73.1 ประเภทใบอนุญาตขับขี่เป็นแบบบุคคลธรรมดา ร้อยละ 81.5 มีการทำ พ.ร.บ.ผู้ประสบภัยจากรถ ร้อยละ 96.8 รถมีเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 79.0 การประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ไม่เคย ร้อยละ 97.0 เคยเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 3.21 ในจำนวนนี้เกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้งทั้งหมด

2.2 พฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 3 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมผู้ขับขี่ การสูบบุหรี่ การดื่มสุรา การเล่นการพนัน การรับประทานยา และการตรวจสุขภาพประจำปี แยกตามรายอำเภอ

พฤติกรรมผู้ขับขี่รถ	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
พฤติกรรมการขับขี่										
● ขับขี่ปลอดภัย	46	44.66	67	63.21	97	58.79	20	64.52	230	56.79
● ขับขี่ไม่ปลอดภัย ได้แก่	57	55.34	39	36.79	68	41.21	11	35.48	175	43.21
● เคย ขับรถแซงคันอื่นขณะ คับขัน	(9)	(8.74)	(7)	(6.60)	(12)	(7.27)	(0)	-	(28)	(6.91)
● ขับรถตัดหน้าคันอื่น	(3)	(2.91)	(4)	(3.77)	(6)	(3.64)	(0)	-	(13)	(3.21)
● ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	(4)	(3.88)	(1)	(0.94)	(3)	(1.82)	(1)	(3.23)	(9)	(2.22)
● ขับรถมือข้างเดียว	(21)	(20.39)	(16)	(15.09)	(20)	(12.12)	(6)	(19.35)	(63)	(15.56)
● ขณะขับรถใช้โทรศัพท์มือถือ	(17)	(16.50)	(9)	(8.49)	(22)	(13.13)	(3)	(9.68)	(51)	(12.59)
● สูบบุหรี่ขณะขับรถ	(3)	(2.91)	(2)	(1.89)	(5)	(3.03)	(1)	(3.23)	(11)	(2.72)
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
พฤติกรรมการสูบบุหรี่										
ไม่เคย	53	51.46	75	70.75	117	70.91	7	22.58	252	62.22
เคยแต่เลิกสูบแล้ว	36	34.95	19	17.92	30	18.18	23	74.19	108	26.67
ยังสูบบุหรี่	13	12.62	8	7.55	18	10.91	1	3.23	40	9.88
ไม่ตอบ	1	0.97	4	3.77	0	-	0	-	5	1.23
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
การดื่มสุราก่อนขับขี่รถ										
ไม่เคย	98	95.15	89	83.96	155	93.94	4	12.90	346	85.43
เคย	5	4.85	13	12.26	10	6.06	24	77.42	52	12.84
ไม่ตอบ	0	-	4	3.77	0	-	3	9.68	7	1.73
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
เล่นการพนัน										
ไม่เคย	101	98.06	0	-	162	98.18	0	-	263	64.94
เคย	2	1.94	0	-	3	1.82	0	-	5	1.23
ไม่ตอบ	0	-	106	100.00	0	-	31	100.00	137	33.83
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00

พฤติกรรมผู้ขับขี่รถ	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ก่อนการขับรถเคยรับประทานยา										
ไม่เคย	96	93.20	102	96.23	149	90.30	29	93.55	376	92.84
ยาแก้หวัด	4	3.88	1	0.94	10	6.06	1	3.23	16	3.95
ยาแก้แพ้	0	-	1	0.94	1	0.61	0	-	2	0.49
ยานอนหลับ	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
เครื่องดื่มชูกำลัง	3	2.91	2	1.89	5	3.03	1	3.23	11	2.72
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
การตรวจสุขภาพประจำปี										
เคยปีละ 1 ครั้ง	52	50.49	58	54.72	101	61.21	19	61.29	230	56.79
เคย นานๆ ครั้ง	36	34.95	33	31.13	39	23.64	6	19.35	114	28.15
ไม่เคย	14	13.59	14	13.21	25	15.15	6	19.35	59	14.57
ไม่ตอบ	1	0.97	1	0.94	0	-	0	-	2	0.49
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00

<u>จากตาราง 3</u> พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการขับมือข้างเดียว ร้อยละ 15.6 รองลงมาโทรศัพท์ขณะขับรถ ร้อยละ 12.6 มีพฤติกรรมการสูบบุหรี่ 9.9 การดื่มสุราส่วนใหญ่ ไม่ดื่ม ร้อยละ 85.4 เคยดื่มสุราก่อนขับขี่รถ ร้อยละ 13.6 การเล่นการพนันส่วนใหญ่ ไม่เล่นร้อยละ 65.0 การรับประทานยาก่อนขับรถส่วนใหญ่ไม่เคยรับประทาน ร้อยละ 92.8 รองลงมารับประทานยาแก้หวัด ร้อยละ 4.0 การตรวจสุขภาพประจำปี ส่วนใหญ่เป็นการตรวจสุขภาพปีละ 1 ครั้ง ร้อยละ 56.8

ส่วนที่ 2.3 ข้อมูลด้านยานพาหนะ

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของยานพาหนะ จำแนกตามประเภทรถรับส่งนักเรียน อายุการใช้งานเฉลี่ย การตรวจเช็คสภาพรถก่อนขับขี่ การดัดแปลงสภาพรถ การติดป้ายรถรับส่งนักเรียนแยกจำแนกรายอำเภอ

ข้อมูลรถรับส่งนักเรียน	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทรถรับส่งนักเรียน										
รถกระบะ	60	58.25	47	44.34	94	56.97	23	74.19	224	55.31
รถตู้	33	32.04	34	32.08	66	40.00	8	25.81	141	34.81
รถสองแถว	10	9.71	14	13.21	4	2.42	0	-	28	6.91
รถเมล์เล็ก	o	-	10	9.43	1	0.61	0	-	11	2.72
ไม่ตอบ	0	-	1	0.94	0	-	0	-	1	0.25
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
อายุการใช้งานของรถเฉลี่ย (ปี)	10.2		11.5		9.7		10.4			10.5
การตรวจสภาพรถ										
ตรวจทุกปี	100	97.09	104	98.11	164	99.39	28	90.32	396	97.78
ตรวจบางปี	3	2.91	2	1.89	1	0.61	3	9.68	9	2.22
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
การตรวจเช็คสภาพรถก่อนรับส่งนักเรียน										
ทุกวัน	60	58.25	73	68.87	116	70.30	20	64.52	269	66.42
วันเว้นวัน	20	19.42	15	14.15	17	10.30	3	9.68	55	13.58
สัปดาห์ละครั้ง	17	16.50	16	15.09	26	15.76	6	19.35	65	16.05
เดือนละครั้ง	6	5.83	1	0.94	6	3.64	1	3.23	14	3.46
ไม่ตอบ	0	-	1	0.94	0	-	1	3.23	2	0.49
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
การดัดแปลงสภาพรถ										
ไม่ได้ดัดแปลง	64	62.14	77	72.64	117	70.91	26	83.87	284	70.12
ดัดแปลง (เบาะนั่ง , หลังคา)	39	37.86	29	27.36	48	29.09	5	16.13	121	29.88
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00
มีป้ายรถรับส่งนักเรียนติดรถ										
มี	41	39.81	59	55.66	137	83.03	20	64.52	257	63.46
ไม่มี	62	60.19	47	44.34	28	16.97	11	35.48	148	36.54
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00

ข้อมูลรถรับส่งนักเรียน	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เส้นทางขับขี่										
เส้นทางตรง	88	85.44	69	65.09	133	80.61	29	93.55	319	78.77
เส้นทางคดเคี้ยว	15	14.56	37	34.91	32	19.39	2	6.45	86	21.23
รวม	103	100.00	106	100.00	165	100.00	31	100.00	405	100.00

<u>จากตารางที่ 4</u> ประเภทรถรับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่เป็นรถกระบะ ร้อยละ 55.3 รองลงมาเป็นรถตู้ ร้อยละ 34.8 รถมีอายุการใช้งานเฉลี่ย 10.5 ปี ส่วนใหญ่มีการตรวจสภาพรถทุกปี ร้อยละ 97.8 มีการตรวจเช็คสภาพรถก่อนรับส่งนักเรียนทุกวัน ร้อยละ 66.4 รองลงมาตรวจทุกสัปดาห์ ร้อยละ 16.0 มีการดัดแปลงสภาพรถในส่วนเบาะนั่ง และหลังคา ร้อยละ 29.9 การติดป้ายรถรับ-ส่งนักเรียนไม่มีป้าย ร้อยละ 36.5 ส่วนใหญ่มีการติดป้ายรถรับส่งนักเรียน ร้อยละ 63.5 เส้นทางการขับขี่รถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่ พบว่าเป็นเส้นทางตรง ร้อยละ 78.7 รองลงมาเป็นเส้นทางคดเคี้ยวร้อยละ 21.3

<u>ตารางที่ 5</u> แสดงจำนวนและรายชื่อโรงเรียน ที่มีนักเรียนโดยสารรถรับส่งนักเรียน ตามลำดับ จากมากไปน้อย แยกรายอำเภอ

โรงเรียนที่รถนักเรียนรับส่ง	**จำนวน N = 405**	**ร้อยละ**
โรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนมาก		
อ.เทิง (N=106)		
เทิงวิทยาคม	42	31.58
วิทยาลัยอาชีวศึกษาเทิง	42	31.58
อนุบาลเด็กดี	15	11.28
โรงเรียนปล้องวิทยาคม	23	17.29
อนุบาลเทิงกิตติคุณ	11	8.27
อ.พาน (N=165)		
พานพิทยาคม	82	28.37
ศิริมาตย์เทวี	68	25.53
วัฒนศึกษา	56	19.38
พานพิเศษศึกษา	46	15.92
พานพสกสวัสดิ์	37	12.8
อ.แม่สรวย (N=31)		
แม่สรวยวิทยาคม	26	74.29
อนุบาลเรืองปัญญา	6	17.14

โรงเรียนที่รถนักเรียนรับส่ง	จำนวน N = 405	ร้อยละ
อนุบาลแม่สรวย	3	8.57
อ.แม่จัน (N=103)		
แม่จันวิทยาคม	63	54.78
อนุบาลแม่จัน	27	23.48
จันจว้าวิทยาคม	25	21.74

หมายเหตุ : รถ 1 คัน รับส่งนักเรียนมากกว่า 1 โรงเรียน

จากตารางที่ 5 พบว่าโรงเรียนที่มีจำนวนรถรับส่งนักเรียนไปส่งมากในพื้นที่ศึกษาวิจัย 4 อำเภอ มีดังนี้ อำเภอเทิง ได้แก่โรงเรียนเทิงวิทยาคมและวิทยาลัยอาชีวศึกษา ร้อยละ 31.58 อำเภอพานได้แก่โรงเรียนพานวิทยาคม ร้อยละ 28.37 อำเภอแม่สรวยได้แก่โรงเรียนแม่สรวยวิทยาคม ร้อยละ 74.29 และอำเภอแม่จันได้แก่ โรงเรียนแม่จันวิทยาคม ร้อยละ 54.78

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสนทนากลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน กลุ่มครู กลุ่มนักเรียนกลุ่ม-ผู้ปกครองในเขตพื้นที่ ชนบท อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย

ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้รับจากการสนทนากลุ่ม ในการประชุมกลุ่มเป้าหมาย 4 กลุ่ม ดังนี้

1. กลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน
2. กลุ่มครู โรงเรียนนำร่องในพื้นที่วิจัย
3. กลุ่ม นักเรียนที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนนำร่องในพื้นที่วิจัย
4. กลุ่มผู้ปกครองนักเรียนในโรงเรียนนำร่องในพื้นที่วิจัย

ผลการสนทนากลุ่มในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน ส่วนใหญ่ผลการสนทนา กลุ่มจะมีลักษณะ คำตอบใกล้เคียงกันสรุปประเด็นสำคัญดังนี้

1. กลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท

ประเด็นคำถามที่ 1 มาตรการการจัดการ ความปลอดภัยในรถ พบว่า มีการจัดการด้านความปลอดภัยเอาไว้ใหญ่ๆ สองด้าน คือ ด้านคนขับ มีการขับรถโดยมีการควบคุมความเร็วให้อยู่ในอัตราที่ปลอดภัย มีการ ปิดกระจก และห้ามนักเรียน เอาอวัยวะใดๆ ออกนอกรถ มีการให้นักเรียนเล็กๆ นั่งข้างหน้ารถ เพื่อป้องกันการตกหล่นจากการเล่นและความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ มีการปิดประตูรถให้สนิทก่อนออกรถ เพื่อไม่ให้มีนักเรียนตกรถขณะรถออก ทำการปิดล็อกประตูรถ เพื่อป้องกันนักเรียนเปิดประตูเองขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เด็กตกลงจากรถได้ มีการตรวจเช็ค ระบบยางและกระจก ทุกเช้า การนับจำนวนนักเรียนก่อนออกรถเพื่อ จะได้รับส่งนักเรียนครบจำนวน และไม่หลงลืม มีการตักเตือนเมื่อมีการเล่นไม่เหมาะสม มีการติดคำเตือนในรถข้อความ “ระหว่างรถวิ่ง ห้ามยื่นแขนออกนอกตัวรถ” “ห้ามเล่นระหว่างรถวิ่ง” “เด็กเล็กนั่งข้างใน” ด้านนักเรียนโดยสาร เด็กนักเรียนโตคอยอุ้ม เด็กนักเรียนเล็กๆ ลงจากรถ

และไปส่งที่หน้าโรงเรียน มีการระมัดระวัง เรื่องการลงรถของนักเรียนเล็กๆ เกี่ยวกับการเดินอ้อม รถ เพราะมีโอกาส ถูกรถที่สวนมาชน โดยมองไม่เห็น ควรให้นักเรียนดูแลกันเอง เป็นการสร้างความสามัคคีในหมู่นักเรียน และก่อให้เกิดความปลอดภัย และสร้างนิสัยที่ดีให้กับนักเรียน มีการว่ากล่าวตักเตือนเมื่อมีการลงรถที่ เสี่ยงให้เกิดอันตราย สำหรับการดูแลภายในรถ ให้นักเรียนโตคอยคุมนักเรียนเล็ก เรื่องการเล่นที่ไม่เหมาะสม

ประเด็นคำถามที่ 2 <u>อุบัติเหตุที่ผู้ขับขี่เคยประสบมาในอดีต</u> พบว่า ปี 2546 อำเภอแม่สรวย เคยมีการเกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน ถูกรถบรรทุก 10 ล้อ เฉี่ยวชนบนถนนสาย เชียงราย-เชียงใหม่ ขณะเลี้ยวเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นเด็กนักเรียนรวมทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต อำเภอที่เหลือ 3 อำเภอ คือ อำเภอพาน อำเภอเทิง และอำเภอแม่จัน พบว่า มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น เป็นอุบัติเหตุไม่รุนแรงและไม่มีนักเรียนบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เช่น ตัวอย่าง อำเภอพานมี ยางรถข้างขวาระเบิดแต่ไม่มีผู้ใดได้รับบาดเจ็บ เนื่องจาก เหตุการณ์ เกิดขึ้น ขณะที่รถ กำลังวิ่งด้วยความเร็วประมาณ 50 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง ซึ่งไม่เร็วมาก ทำให้คนขับรถสามารถควบคุมรถไว้ได้ทัน และเนื่องจากล้อที่ยางแตกนั้นเป็นล้อหลัง รถจึงยังไม่เสียการทรงตัวมากนัก เครื่องดับขณะขับรถรับส่งนักเรียนระหว่างทาง โดยสาเหตุคาดว่า อากาศที่เย็น และรถไม่ได้มีการอุ่นเครื่องก่อน ประกอบกับสภาพที่เก่ามากของรถจึงเกิดเหตุการณ์นี้ขึ้น นักเรียนมีการทำร้ายกันเองในรถ สาเหตุเนื่องจากการไม่ลงรอยกัน เป็นเพียงการทุบตีไม่รุนแรงมากและ อยู่ในสายตาของคนขับตลอดเวลา เมื่อเกิดขึ้น คนขับก็เข้าไปห้ามทันที มีการกล่าวถึงเรื่องของการมีนักเรียนเกือบตกรถ จากการที่นักเรียนนั่งที่บริเวณท้ายรถ ซึ่งเป็นที่เปิดโล่งไม่มีที่กั้น และขณะรถออกตัว นักเรียนเกือบตกรถ หรือมีบางรายตกรถก็มี แต่ไม่มีรายงานความเสียหายใดๆ นักเรียนมีการเปิดประตูหน้าต่างเอง เนื่องจากอากาศร้อน และการที่นักเรียนทำการเปิดหน้าต่างนี้เอง จะเป็นการเสี่ยงต่อการที่จะเอามือ แขน หรืออวัยวะของร่างกายออกนอกรถซึ่งมีโอกาสเกิดอันตรายได้

นักเรียนมีการแกล้งกันโดยเอาเท้าถีบก้นกัน จนเกิดเหตุการณ์ตกรถแต่ไม่มีใคร บาดเจ็บมากนัก มีการกล่าวถึงว่ามอเตอร์ไซค์คันหนึ่งวิ่งมา โดยไม่มีการมองถนนเนื่องจากมีฝนตก และมอเตอร์ไซค์นั้นกางร่มเพื่อบังฝน จนบังวิสัยทัศน์ ทั่วไปบนท้องถนน เป็นเหตุให้เกิดการชน กับรถรับส่งนักเรียน แต่ไม่มีรายงานความเสียหาย เคยมีรถกระบะที่ขับมามองไม่เห็นเด็กที่กำลังลงจากรถ เนื่องจากเป็นมุมอับและวิ่งมาโดยไม่มีการชะลอความเร็ว จนเกือบชน นักเรียนที่กำลังลงจากรถหลายครั้ง

ประเด็นคำถามที่ 3 <u>ทัศนคติของการขับรถให้ปลอดภัย</u> พบว่า ผู้ขับขี่รับส่งนักเรียนทั้ง 4 อำเภอ มีความคิดเห็นที่เหมือนกันว่า ควรมีการช่วยกันสอดส่องดูแล เรื่องความปลอดภัยของนักเรียนที่นั่งรถโดยสารรับส่งนักเรียนและหากมีการอะไรไม่ปกติก็รีบช่วยเหลือทันที คนขับต้องไม่เสพของมึนเมา เพื่อให้มีสมรรถภาพในการควบคุมรถได้อย่างสมบูรณ์แบบ ควรมีการตรวจความบกพร่องของรถที่ตนขับอยู่ทุกวัน ไม่เพียงแต่การเช็ดถูภายนอกเท่านั้น คนขับควรจะมีความรู้เรื่องการทำงานของเครื่องยนต์ ภายในรถเป็นอย่างดี และทำการตรวจ เครื่องยนต์และระบบความปลอดภัย เช่น ห้ามล้อ ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว ได้เป็นอย่างดีทุกวัน คนขับรถคันอื่นๆ ช่วยกัน เป็นหู เป็นตา เรื่องการรักษาความปลอดภัยร่วมกัน ควรขับรถ ตาม

กฎจราจร มีมารยาท และมีน้ำใจ คนขับรถควรเน้นการดูแล นักเรียนเล็กๆ เช่นการเดินทางไปส่งนักเรียนเล็กๆ ถึงที่หน้าโรงเรียนและหน้าบ้าน ทั้งนี้เนื่องจากเด็กนักเรียนเล็กๆ นั้นขาดสามัญสำนึกในด้านการรักษาความปลอดภัยและที่สำคัญที่สุดคือการ มีสติตลอดเวลา

ประเด็นคำถามที่ 4 <u>ปัญหาของการเป็นผู้ขับขี่</u> โดยรวม พบว่า ในบางสถานที่ยังไม่มีไฟจราจรทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างยากลำบากบางครั้งต้องมีการเสี่ยง วิ่งข้ามทางร่วมทางแยก โดยมองไม่เห็นว่ามีรถวิ่งสวนมาหรือไม่ มีการจอดรถซ้อนคันกันในขณะมีการรับส่งนักเรียนที่โรงเรียนทำให้รถคันที่ถูกจอดซ้อนทับนั้นไม่สามารถออกรถได้อย่างสะดวกและรถที่จอดทับนั้นก็มีโอกาสที่จะโดนรถที่วิ่งมาในถนนปกติชนได้ เพราะจอดล้ำเส้นทางการจราจร มีรถสองแถวเจ้าถิ่นขับช้าเนื่องจากมีการรอคนที่จะโบกขึ้นทำให้รถรับส่งนักเรียนขับได้ลำบาก เพราะไม่สามารถทำการแซงได้เพราะต้องระมัดระวังความปลอดภัยและทำให้ถึงที่หมายล่าช้า มีการขับรถลัดเส้นทางและขับสวนทางเนื่องจากความมักง่ายและมีโอกาสเกิดการชนกันได้มากเมื่อขับ สวนกันในถนนทางแคบๆ ที่จอดรถในโรงเรียนมีสถานที่ไม่เพียงพอทำให้ต้องมีการจอดรถซ้อนคันและจอดล้ำเส้นทาง บางโรงเรียนปล่อยนักเรียนกลับบ้านช้าทำให้นักเรียนโรงเรียนอื่นต้องรอนานและคนขับก็จะพยายามขับให้เร็วเพื่อจะได้รับนักเรียนที่โรงเรียนต่อไปได้ทันเวลา ในเขตพื้นที่อำเภอเทิง พบว่ามีรถบางคันไม่เข้าร่วมชมรม

ประเด็นคำถามที่ 5 <u>เมื่อพิจารณาถึงความต้องการหน่วยงานที่จะเข้ามาช่วยแก้ปัญหา</u>พบว่ามีหน่วยงานและความรับผิดชอบที่ควรแก้ไขดังนี้

- ผู้อำนวยการโรงเรียนควรสั่งให้นักเรียนเลิกเรียนพร้อมกันเพื่อการรับส่งนักเรียนจะได้ไม่ต้องมีการรอเสียเวลา
- ตำรวจจราจรช่วยจัดระเบียบไม่ให้มีรถรับส่งนักเรียนมากกว่านี้ เนื่องจากทางชมรมรถรับส่งนักเรียนไม่ต้องการให้มีการแย่งลูกค้ากันเพราะลำพังปริมาณรถที่วิ่งทุกวันนี้มีเพียงพอแล้ว
- กรมทางควรมาแก้ไขเส้นทางที่มีปัญหาในบางสถานที่เส้นทางเป็นหลุมเป็นบ่อมีโอกาสทำให้รถเสียหลักและเกิดอันตรายได้
- อบต. ควรสนับสนุนงบประมาณแก่ชมรมรถรับส่งนักเรียนในการจัดอบรม หรือนำไปทำการพัฒนาปรับปรุงรถรับส่งนักเรียนและแก้ไขเส้นทางที่มีปัญหาดังกล่าว

ประเด็นคำถามที่ 6 <u>ความคิดเห็นเพิ่มเติม</u> อำเภอพาน พบว่ามีนักเรียนบางคนไม่ยอมข้ามถนนโดยใช้สะพานลอย แต่ใช้วิ่งผ่านถนน อาจเกิดอุบัติเหตุได้เนื่องจากถนนดังกล่าวนั้นเป็นถนนทางด่วนที่รถปกติจะวิ่งด้วยความเร็วไม่ต่ำกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงควรมีการตรวจสุขภาพผู้ขับขี่บ่อยๆ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง และควรมีการจัดอบรมผู้ขับขี่รถอย่างเป็นทางการ

2. กลุ่มนักเรียนที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน

ประเด็นคำถามที่ 1 ชนิดของรถและจำนวนผู้โดยสาร ส่วนใหญ่ทุกคนในที่ประชุมนั่งรถตู้มีนักเรียนผู้โดยสารประมาณ 15-30 คนต่อคัน

ประเด็นคำถามที่ 2 การจัดการความปลอดภัยที่มีในรถโดยสารรับส่งนักเรียนที่ตนเองนั่ง พบว่ามีการให้นักเรียนเล็กๆนั่งหน้าเพื่อจะได้ควบคุมได้ง่าย ขับรถช้าเพื่อความปลอดภัยมีการบอกให้นักเรียนปิดประตูแน่นๆเพื่อจะได้ไม่มีการตกหล่นของนักเรียนที่นั่งข้างประตูมีการล็อคประตูมีการตักเตือนไม่ให้นักเรียนยื่นมือออกนอกรถ มีการส่งนักเรียนข้ามถนนโดยเพราะนักเรียนที่อายุน้อย เช่น นักเรียนอนุบาล และให้รุ่นพี่คอยดูแลรุ่นน้องเวลาขึ้นลงรถ และเวลาข้ามถนน

ประเด็นคำถามที่ 3 อุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้น พบว่า มีเหตุการณ์ที่อำเภอแม่สรวย ได้เกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน เป็นรถตู้เฉี่ยวชนกับรถบรรทุก 10 ล้อ บนถนนสาย เชียงราย-เชียงใหม่ ทางแยกเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นเด็กนักเรียนรวมทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิตในเขตอำเภอพานพบว่ามีเหตุการณ์ยางรถแตก 2 ครั้งห่างกันประมาณ 1 ปีมีรถกระบะชนนักเรียนที่กำลังลงจากรถตอนหน้าฝนนักเรียนบาดเจ็บสาหัสแต่เป็นการฟังจากการเล่าต่อกันมารถชนนักเรียนติดกำแพงเสียชีวิตทันที่เป็นการเล่าต่อกันมาหลายต่อ แต่เกิดขึ้นนานแล้วรถเครื่องชนรถรับส่งนักเรียน ตอนหน้าฝนเนื่องจากรถเครื่องนั้นถือร่มเพื่อกันฝนทำให้มองไม่เป็นทางและเกิดการชนดังกล่าว

ประเด็นคำถามที่ 4 การทำให้เกิดความปลอดภัยในทัศนคติของนักเรียนพบว่าควรทำให้รถมีสภาพใหม่ทั้งภายในและภายนอกเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกสบาย ควรหมั่นตรวจสภาพรถเป็นประจำเพื่อจะได้ตรวจพบความผิดปกติและทำการแก้ไขก่อนจะมีปัญหาเกิดขึ้นมีการตักเตือนกันเรื่องความปลอดภัยในรถควรเปลี่ยนประตูใหม่สำหรับรถบางคันเนื่องจากมีสภาพเก่ามากและพร้อมจะหลุดเป็นเหตุให้นักเรียนตกรถได้ทุกเมื่อควรมีการเปลี่ยนกระจกเพราะเก่าและมีรอยร้าวน้ำรั่วซึมอาจก่ออันตรายได้ ผู้ขับไม่ควรดื่มสุราหรือใส่อารมณ์กับนักเรียน

ประเด็นคำถามที่ 5 ปัญหาที่นักเรียนไม่พอใจส่วนใหญ่ไม่พอใจเรื่องรถรับส่งนักเรียนมารับช้ามีการทิ้งนักเรียนที่มาขึ้นรถไม่ทันจนผู้ปกครองต้องมารับนักเรียนเองไม่มีน้ำกินในรถทำให้นักเรียนวิ่งลงรถเพื่อไปซื้อน้ำในบางเวลา สภาพรถเก่าเครื่องยนต์ดับบ่อยและระบบต่างๆภายในรถก็อาจมีปัญหาได้ตลอดเวลา และปัญหานักเรียนเล่นกันในรถ

ประเด็นคำถามที่ 6 การแก้ปัญหาในแนวคิดของนักเรียน คือการดูแลสภาพรถให้ดีเพื่อความปลอดภัย มารับให้เร็วขึ้นเพราะนักเรียนอยากกลับบ้านเร็วๆข้อสำคัญ นักเรียนต้องมาขึ้นรถตรงเวลาด้วยหน่วยงานที่ควรมีส่วนร่วมในการแก้ไขในความคิดของนักเรียนมีตำรวจจราจรคอยควบคุมการเดินรถให้มีระเบียบมีครู คอยดูแลนักเรียนอย่างใกล้ชิด

ประเด็นคำถามที่ 7 ระบบความปลอดภัยในโรงเรียนที่นักเรียนทราบคือ การตรวจบัตรประชาชนของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน การห้ามเร่งรถขึ้นเนินในโรงเรียน การห้ามเปิดวิทยุเสียงดังออกมานอกรถ เปิดไฟเวลาเลี้ยวรถเข้าโรงเรียน จอดรถให้เป็นระเบียบ ในพื้นที่ที่จัดไว้ให้

3 กลุ่มครูผู้ดูแลนักเรียน

ประเด็นคำถามที่ 1 ระบบการดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับ การรับส่งนักเรียน ของโรงเรียนต่างๆ ที่ได้จัดไว้จากการสอบถามครูทุกโรงเรียนพบว่า มีการจัดครูเวร และเจ้าหน้าที่ คอยเฝ้าที่หน้าประตูโรงเรียน ตลอดเวลา ทั้งนี้ การจัดเวรกันของครูแต่ละคนนั้นได้มีการวางตารางการอยู่เวรไว้อย่างชัดเจน โดยในรายละเอียดนั้น มีการจัด ครูเวร ผลัดละสองคน ประจำตำแหน่ง ที่ประตู ทางเข้าออก ซึ่งมีอยู่สองด้าน และมีการผลัดเปลี่ยนกันในเวลา กลางวัน โดยเริ่มการอยู่เวร นั้น ได้กำหนดเวลาเริ่ม ไว้ที่ 7.30 น. แต่ไม่กำหนดเวลาเลิกเอาไว้ โดยครูผู้ที่อยู่เวรนั้นจะพ้นหน้าที่ ก็ต่อเมื่อนักเรียนคนสุดท้ายได้กลับบ้านแล้วเท่านั้น มีการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่จราจรมาทำ การควบคุมความเรียบร้อย ของการจราจร หน้าโรงเรียนเวลา เร่งรีบตอนเริ่มและเลิกเรียนทั้งนี้การที่มีเจ้าหน้าที่จราจรมาทำการในเวลาเร่งรีบเช่นนี้ นั้นมีความสำคัญอย่างมาก เพราะว่าผู้ขับขี่ ทั้งหลายที่มีความเร่งรีบและมีโอกาส จะทำการให้เป็นอันเกิดอันตรายได้ง่ายทำให้ มีความเกรงกลัวและเกรงใจ ระมัดระวังมากขึ้น กว่าการที่มีแต่ครูมาทำการดูแลเพียงอย่างเดียว มีการจัดสถานที่จอดรถอย่างเหมาะสม โดยมีการจัดลานจอดรถเอาไว้สำหรับรถรับส่ง บุตรหลาน ของกลุ่มผู้ปกครอง และในอนาคตอาจมีการจัดที่เฉพาะไว้ให้กับกลุ่มรถที่ทำการรับส่งนักเรียนด้วย ปัจจุบันโรงเรียนมีการจัดที่จอดรถเอาไว้ แต่ส่วนใหญ่ไม่เพียงพอกับจำนวนรถของกลุ่มผู้ปกครองนักเรียนที่มีจำนวนมากกว่าพื้นที่ลานจอดรถ ซึ่งทางโรงเรียนก็กำลังทำการพิจารณา ในการเพิ่มพื้นที่ในการจอดรถให้เพียงพอมากขึ้นต่อไป มีการมอบหมายให้มีการนำลูกเสือจราจรมาช่วยในเวลาเลิกเรียน โดยกลุ่ม ลูกเสือจราจรนั้นก็คัดเลือกมาจาก กลุ่มนักเรียนที่มีความพร้อม พอสมควร ในการเรียนรู้ กฎจราจร และมีความรับผิดชอบในการบำเพ็ญประโยชน์ กลุ่มลูกเสือจราจร นี้มีการจัดให้ปฏิบัติหน้าที่ตามเวลา โดยส่วนใหญ่จะเป็นเวลา เย็นหลังเลิกเรียน หน้าที่หลักของนักเรียนกลุ่มนี้ คือการโบกธง ให้รถหยุดในเวลาที่มีการข้ามถนนของนักเรียน โดยการโบกธงนั้น จะมีการควบคุมของครู ที่ดูแลอยู่ที่หน้าประตูอีกครั้งหนึ่ง มีการจัดสร้างประตูเล็กให้แยกคนเดิน กับ รถ ในการผ่านเขาออก ที่หน้าโรงเรียน เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัย เนื่องจากการที่ได้จัดแยกคนเดินถนน กับรถที่วิ่งให้มีการเดินทางคนละทางนั้น จะช่วยลดโอกาสที่จะเกิด การปะทะกัน ให้น้อยลง และเพิ่มความว่องไวของการขับขี่รถ ให้มากขึ้น เนื่องจากไม่มีการกีดขวางกัน

บางโรงเรียนมีการจัด สร้าง สะพานลอยให้คนเดินข้าม ทั้งนี้ เนื่องจากบริเวณหน้าโรงเรียนดังกล่าวนั้น เป็นถนน ทางด่วน ซึ่งมีอันตรายมาก และมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดการมีรถชนนักเรียนหากมีการข้ามถนน ในแบบปกติ เพราะนักเรียนบางคนนั้น ยังไม่วุฒิภาวะเพียงพอในการระวังตนเอง ในการข้ามถนน และการทีมีรถวิ่งด้วยความเร็วสูงอยู่ตลอดเวลานั้น ก็เป็นการยากที่จะทำการหยุดรถทันที เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่กะทันหัน เช่นเด็กนักเรียนวิ่งตัดหน้ารถ

ประเด็นคำถามที่ 2 การกระทำให้เกิดความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียน ในความคิดของครู ผู้ดูแลนักเรียน พบว่า มีข้อเสนอว่า ควรจัดให้มีคนดูแลที่ท้ายรถรับส่งนักเรียน จะมีส่วนช่วยให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น เพราะว่าการที่มีนักเรียน ที่เป็นเด็กเล็กๆ นั่งในรถนั้น อาจมีอันตรายที่เกิดขึ้นจากความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น นักเรียนยื่นมือ ออกนอกรถหรือนักเรียนนั่งใน สภาพที่อันตราย การมีคนคอยดูแลที่

ท้ายรถ จะคอยระมัดระวังและควบคุมนักเรียนในรถได้ อีกข้อเสนอหนึ่ง คือควรให้มีการจำกัดจำนวนนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่งนักเรียน เนื่องจากยอดโดยเฉลี่ยของจำนวนนักเรียนที่ขึ้นรถตู้ในแต่ละคัน มีประมาณ 30 คน/คัน ซึ่งจากความเห็นของกลุ่มครู เห็นว่ามีจำนวนนักเรียนผู้โดยสารมากเกินไป ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายภายหลังได้จำนวนที่ควรกำหนดนั้นก็ไม่มีใครทราบว่าควรเป็นเท่าใดแต่หากมีการจำกัดยอดนักเรียนที่เกิดขึ้น จริงๆก็เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งว่าจะมีข้อ กำหนด หรือข้อบังคับใดๆ ที่ใช้ในกรณีนี้หรือไม่ อีกข้อเสนอหนึ่ง คือควรจัดให้มีการอบรมคนขับเรื่องความปลอดภัยบ่อยๆ ควรมีวิทยากรที่มีความรู้ทางด้านความปลอดภัย ซึ่งการจัดจัดให้มีการอบรมนั้น มิใช่ การนำคนขับซึ่งมีประสบการณ์และความรู้ด้านการขับขี่ ที่ผ่านการทดสอบใบขับขี่ที่ผ่านการสอบ ใบขับขี่กันใหม่ แต่การจัดอบรม ดังกล่าวจะเป็นการช่วยย้ำเตือน ให้ผู้ขับขี่ระลึกถึง และเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น อีกความคิดเห็นหนึ่ง คือ ควรให้มีการตรวจสภาพรถที่ใช้ในการรับส่งนักเรียนเป็นประจำ โดยผู้ทำการตรวจสภาพนั้นควรจะเป็นหน้าที่ของคนขับเองที่จะทำการตรวจสอบสภาพทุกวัน เพื่อความพร้อมและเห็นสภาพปัญหา รถของตนเอง และควรมีการตรวจสอบรถ โดยส่วนกลาง เช่น กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง ควรมีการติดป้ายที่ตัวรถว่า เป็นรถรับส่งนักเรียน ให้เห็นเด่นชัด เพื่อว่ารถคันอื่นที่ผ่านเข้ามาใกล้จะได้เพิ่มความระมัดระวังไม่ขับประชิด หรือแซงในสภาวะที่อันตราย อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความมั่นใจ แก่ผู้ปกครองนักเรียนและครูผู้ดูแลนักเรียนอีกด้วย อีกความเห็นหนึ่งคือ ควรมีการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ ตำรวจมาให้การดูแลทุกวัน ที่หน้าโรงเรียน เนื่องจากการที่มีตำรวจมาให้การดูแลนั้น จะทำให้ผู้ใช้รถที่ผ่านเข้ามาเกิดความเกรงใจ และขับขี่รถอย่างมีน้ำใจและเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น อีกความเห็นหนึ่งคือควรมีการสร้างเครื่องหมายจราจรที่หน้าโรงเรียน ให้เห็นเด่นชัด เนื่องจากโรงเรียนส่วนใหญ่ นั้นมีที่ตั้งอยู่ที่บริเวณ ริมถนนใหญ่นั้น ไม่มีป้ายจราจรบอกว่า รถที่วิ่งผ่านไปมานั้นได้เข้าใกล้เขตโรงเรียน แล้วนั้นมีโอกาสสูงที่รถที่วิ่งผ่านมาเหล่านั้น จะไม่ทำการชะลอ ความเร็ว และอาจมีโศกนาศกรรม เกิดขึ้น จึงควรให้มีการจัดทำป้ายที่หน้าโรงเรียนให้เห็นเด่นชัดเพื่อความปลอดภัยดังกล่าว

มีครูท่านหนึ่งในที่ประชุมกล่าวว่า “ คนขับทุกคน ต้องการสตางค์ แต่หากสตางค์ บวกความห่วงใย และความปลอดภัย น่าจะได้อะไรมากกว่านี้ ”

ประเด็นคำถามที่ 3 <u>ปัญหาเกี่ยวกับการรับส่งนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่งนักเรียนที่ครูเคย</u> พบว่ามีปัญหาจากการที่นักเรียนเล่นกันในรถ เช่น การที่นักเรียนรุ่นใหญ่ ทำการแกล้งนักเรียนรุ่นเล็กกว่า ให้ตกรถ หรือมีการผลักกันไปมาหรือแย่งที่นั่งกัน ทั้งนี้ล้วนแล้วแต่ก่อให้เกิดอันตรายต่อนักเรียนได้ มีผู้ปกครองบางท่านที่จอดรถ ไม่มีน้ำใจ เช่น จอดรถคร่อมเลน จอดรถซ้อนคัน คนขับรถรับส่งนักเรียนเร่งนักเรียนกลับโดยไม่สนใจเรื่องการเรียนของนักเรียน ซึ่งบางครั้งการเรียนการสอนนักเรียนนั้นมีการยืดหยุ่น ระยะเวลาการเรียน เพื่อการเรียนรู้และการสอนที่มีประโยชน์ เหมาะสม แล้วแต่การสอนในวันนั้นๆ แต่บางครั้งที่มีการเรียนการสอนมีการ ล่วงเกินเวลาไปบ้างก็เพื่อการเรียนจะได้ไม่ตกหล่น หรือขาดหายแต่ คนขับรถรับส่งนักเรียนกลับไม่เข้าใจจุดนี้ ต้องการให้เลิกเรียนตรงเวลา เพื่อไปรับเด็กนักเรียนโรงเรียนอื่นจึงได้มาคอยเร่งครูที่กำลังทำการสอนนักเรียนอยู่นั้นเองเป็นเหตุที่ทำให้ครูไม่พอใจ

ผู้ปกครองจอดรถนานจนไม่เหมาะสม เช่น มีผู้ปกครองบางท่าน จอดรถ ส่งนักเรียนลงแล้ว ยังเป็นห่วงบุตรหลาน ลงมาบอกลา หรือบางรายมีการกอดกันนานเกินไป เป็นสาเหตุให้เสียเวลา ในการที่รถของผู้ปกครองคันอื่นๆ จะได้จอดรถรับส่งนักเรียนของตนบ้าง และ ทำให้เกิดปัญหารถติดในโรงเรียน

มีการทิ้งขยะรอบๆรถรับส่งนักเรียนที่เป็นผู้โดยสารรถรับส่ง ไม่มีความรับผิดชอบและมักง่ายทิ้งขยะไม่เป็นที่ มีครูท่านหนึ่งกล่าวว่า “ พอรถออกก็ มีขยะเหลือเป็นรูปสี่เหลี่ยม ” ไม่มีถังขยะในรถรับส่งนักเรียน และโรงเรียนมีถังขยะไม่เพียงพอ นักเรียนจึงทิ้งขยะไม่เป็นที่

มีรถรับส่งบางคันขับรถผิดกฎจราจรมีการขับรถย้อนศร เนื่องจากต้องการความสะดวกสบาย ซึ่งเมื่อครูมาพบเห็นก็ไม่สามารถทำอะไรได้ ศาลาจุดจอดมารับส่งนักเรียนบางอำเภอไม่ปลอดภัยกีดขวางทางจราจรเนื่องจากตั้งล้ำเข้ามาในเขตถนน

ประเด็นคำถามที่ 4 <u>แนวทางในการแก้ไขปัญหาทัศนคติของครูผู้ดูแลนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่งนักเรียน</u> พบว่า ควรมีการจัดอบรมคนขับรถรับส่งนักเรียน ควรมีการขยายทางวิ่งภายในอำเภอโดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงเรียน ทางโรงเรียนไม่ควรเลิกเรียนในเวลาที่พร้อมกัน เพราะจะทำให้เกิดความเร่งรีบมากขึ้นและทำให้นักเรียนกลับบ้านในเวลาเดียวกัน ถ้ารถรับส่งนักเรียนหลายโรงเรียนแล้วจะไม่สามารถรับนักเรียนได้ทันและจะมีนักเรียนบางส่วนที่อยู่ปลายสายการเดินรถ ต้องรอนาน คนขับรถก็จะพยายาม เร่งการเดินรถของตนให้เร็วขึ้น เพื่อจะได้มารับนักเรียนที่เลิกพร้อมกัน และการเร่งรีบนี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดการขาดการระมัดระวังในการขับรถและเกิดอุบัติเหตุได้ คนขับรถควรมีความรับผิดชอบในการมาให้ตรงต่อเวลา และคนขับรถควรแต่งกายให้สุภาพ เพื่อเป็นที่ไว้วางใจของครู ผู้ปกครองและคนอื่นๆ ที่มาพบเห็น ควรมีการนำนักเรียนรักษาดินแดน ซึ่งเป็นนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย มาช่วยงาน ด้านการจราจร เนื่องจากนักเรียนเหล่านี้ มีวุฒิภาวะที่มาก และได้รับการฝึกฝน เรื่องความปลอดภัย มามาก พอสมควรอีกทั้งการทำงานเพื่อชุมชน ยังเป็นการฝึกให้มีความรับผิดชอบมากยิ่งขึ้น

ประเด็นคำถามที่ 5 <u>หน่วยงานที่น่าจะมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา</u> ในความคิดของครูผู้ดูแลนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่งนักเรียนพบว่า หน่วยงานที่น่าจะมีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆดังนี้

<u>ตำรวจจราจร</u> น่าจะมีส่วนร่วมในการเป็นหลักในการจัดอบรม การควบคุมความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน โดยการจัดอบรมนั้น มีองค์ประกอบหลักๆ คือ สถานที่ในการจัดการประชุม และวิทยากรที่ทำการอบรม ซึ่งการที่ตำรวจเป็นแกนนำในการจัดอบรมและ เนื้อหาที่จะอบรม ตลอดจนวิทยากรในการจัดอบรม ควรให้นักเรียน ร.ด. มีส่วนร่วมในการมาช่วยงานด้านจราจรในช่วงเร่งด่วนของโรงเรียน เพื่อแบ่งเบาภาระของครูผู้ดูแล และตำรวจจราจร อีกทางหนึ่ง โดยการจัดการฝึกเรื่องการจราจรแก่ นักเรียน ร.ด. แกนนำในการฝึกน่าจะเป็น ตำรวจราจร ควรมีการจัดอบรมเรื่องมารยาท ให้แก่กลุ่มผู้ขับขี่ เพราะจากความเห็นของกลุ่มครูที่ดูแลเรื่องการรับส่งนักเรียน นั้นได้มีการพบกิริยาไม่สุภาพจาก ผู้ขับขี่รถ เช่น การเร่งการกลับบ้านของนักเรียน ทั้งที่ครูยังทำการสอนไม่เสร็จสิ้น

<u>กรมการขนส่ง</u> ควรมีการจัดการ กำหนดและตรวจสอบสภาพโดนรวม ทั้งเครื่องยนต์ และอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย ว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานหรือไม่ เพื่อความปลอดภัยที่สูงที่สุดและผู้ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงในกรณีนี้ คือ กรมการขนส่ง

<u>ผู้ปกครอง</u> ควรมีการว่ากล่าวตักเตือน บุตรหลานเรื่องการเล่นที่ไม่ปลอดภัย เนื่องจากจะมาจาก คนขับรถ ระบบจราจร ถนน ฯลฯ นักเรียนเอง มีการเล่นกันอย่างไม่มีความระมัดระวัง ก็มีส่วนอย่างมากในการที่ทำให้ไม่เกิดความปลอดภัย ทั้งนี้ผู้ปกครองเองควร ทำการสอนสั่งในสิ่งถูกและมีการว่ากล่าวตักเตือน บุตรหลานของตนเอง เรื่องความปลอดภัยด้วย อีกทั้งควรมีการระลึกถึงอันตรายที่จะเกิดกับลูกของตนอยู่เสมอ มิใช่ปล่อยให้ลูกของตนเอง กระทำการในสิ่งที่ส่อว่าจะเกิดอันตราย แล้วอย่างนิ่งเฉย เพราะ “ อุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท และเนื่องจาก เด็กนั้นยังขาดสามัญสำนึก ในด้านการระวังตัว และรักษาความปลอดภัยผู้ที่คอยระวังให้ได้ก็ คือผู้ใหญ่ที่อยู่ใกล้ชิด กับบุตรหลานของตนนั่นเอง ”

4. กลุ่มผู้ปกครองนักเรียน

ประเด็นคำถามที่ 1 <u>หลักในการเลือกรถรับส่งให้กับบุตรหลานของกลุ่มผู้ปกครองนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่ง</u> พบว่าส่วนใหญ่จะพิจารณาเลือกรถที่คนขับเป็น ญาติพี่น้องกัน เป็นอันดับแรก เพราะว่าในความคิดของผู้ปกครองนั้นการที่คนขับรู้จักเป็นญาติสนิทกันนั้น จะมีความเอื้ออาทร มีการดูแลใกล้ชิดและระมัดระวังความปลอดภัยให้กับบุตรหลานตนเองมากกว่ารองลงมาจะเลือกคนขับรถที่มีการบริการนักเรียนที่ดีให้เห็นมีการกระทำที่เหมาะสมและความปลอดภัยในสายตาของผู้ปกครองและเลือกรถที่วิ่งมารับได้ตรงต่อเวลาเพราะผู้ปกครองบางท่านเป็นห่วงบุตรหลานของตน เรื่องการรักษาเวลาเรียน จึงต้องการรถที่ตรงต่อเวลา จะไม่ทำให้ลูกของตนไปโรงเรียนสาย

ผู้ปกครองบางท่านให้นักเรียนเป็นผู้เลือกรถที่จะขึ้นไปโรงเรียนเอง โดยการเลือกนั้นก็จะคอยชี้แนะ ให้เลือกรถที่ดูมีความปลอดภัยแต่ก็มีปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้นักเรียนพิจารณาในการเลือกรถ เช่น เลือกนั่งรถคันเดียวกับเพื่อนสนิท นั่งคันเดียวกับกลุ่มเพื่อนห้องเดียวกัน มีความสนิทเป็นการส่วนตัวกับคนขับรถ มีคนถูกใจกันนั่งไปด้วย มีผู้ปกครองท่านหนึ่งกล่าวว่า “ ลูกสาวของผมกับลูกบ่าวของเพื่อนผมเป็นเพื่อนกันจึงเลือกนั่งรถคนเดียวกัน ”

อีกปัจจัยหนึ่ง ในการเลือกคือ เลือกรถรับส่ง คันเดิมที่ให้ลูกนั่งมาตั้งแต่อนุบาล หรือนั่งมาตั้งแต่เล็กๆ เพราะมีความไว้เนื้อเชื่อใจกันมานาน เนื่องจากไม่เคยมีอุบัติเหตุ และมีที่อยู่ที่ติดต่อได้ รู้นิสัยใจคอคนขับ บุตรหลานมีความคุ้นเคยในการโดยสารไปเรียน กลุ่มเพื่อนที่นั่งด้วยก็เป็นกลุ่มเดิม ที่มีความสนิทกัน อีกปัจจัยหนึ่งคือ เลือกรถที่ไม่วิ่งหลายสายรับส่งหลายโรงเรียนที่อยู่ห่างไกลกัน เพราะมีโอกาสที่จะเกิดความล้าช้าในการรับส่ง และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

เลือกรถรับส่งที่รับคนนั่งจำนวนจำกัดไม่มากเกินไป เพราะการรับนักเรียนนั่งมากเกินไป เช่น บางคันรับนักเรียนถึง 30 คน ทั้งที่ เป็นรถตู้ แบบมาตรฐาน นั่งได้ไม่เกิน 12 ที่นั่ง เท่านั้น เลือกรถที่มีการบริการ รับส่งได้ตลอดเวลา ไม่ว่านักเรียนจะมีกิจกรรมวันใด เช่น วันหยุด เวลาเย็น ผู้ปกครองจะได้เบาแรง

เพราะรถรับส่ง ส่วนใหญ่นั้น จะทำการรับส่งช่วงภายใน เวลาที่รับปกติเท่านั้น เลือกรถที่ เป็นรถตู้ เพราะมีความปลอดภัยมากกว่ารถกระบะ เนื่องจากในสายตาของผู้ปกครองนั้นรถตู้มีความมิดชิด มีที่กั้น กันกระแทก กันการตกหล่น มากกว่า รถกระบะ แต่ในบางพื้นที่นั้น ก็ไม่มีความหลากหลายของรถรับส่งนักเรียนให้เลือก เพราะทั้งหมู่บ้านมีรถรับส่งคันเดียว ผู้ปกครองเลยไม่มีทางเลือกได้ว่าจะให้บุตรหลานของตนขึ้นรถที่ปลอดภัยที่สุดในสายตาของตนเองได้

ประเด็นคำถามที่ 2 <u>การวางมาตรการจัดการความปลอดภัย ในการรับส่งนักเรียน</u>ของคนขับรถรับส่งนักเรียนที่ผู้ปกครองนักเรียนทราบพบว่า

บางท่านทราบว่าคนขับรถ มีการให้นักเรียนเล็กๆนั่งด้านใน และให้นักเรียนที่โตแล้ว นั่งด้านนอก เนื่องจากนักเรียนเล็กๆ ยังขาดความระมัดระวังในการรักษาความปลดภัยของตนเองและอาจพลัดหล่นลงจากรถได้จึงให้นั่งด้านใน มีการปิดหลังคา และด้านข้างรถด้วยลูกกรงอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการตกหล่นของนักเรียน และมีการปิดกระจก รถอย่างมิดชิดเพื่อไม่ให้นักเรียนยื่นมือออกนอกรถอีกด้วย มีการจัดที่นั่งเสริมตรงกลาง ของรถ โดยสารที่เป็นรถกระบะเพื่อนักเรียนจะได้นั่งกันอย่างสบายมากยิ่งขึ้น และลดการที่นักเรียนต้องยืน โหนรถ เพราะไม่มีที่นั่ง ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายอย่างมาก มีป้านที่แสดงว่ารถนั้นเป็นรถรับส่งนักเรียน ติดไว้อย่างชัดเจน

เลือกรถที่สภาพรถดูดี และใหม่ เพื่อจะได้ใช้งานได้อย่างปลอดภัย และรถที่สภาพใหม่นั้นเครื่องยนต์และระบบกันกระแทก มีความพร้อม หากการที่มีรถที่เก่าและไม่มีการตรวจสอบอะไหล่อยู่เป็นประจำนั้น อาจมีภาวะฉุกเฉินที่ ไม่สามารถแก้ไขได้

เลือกคนขับที่มีความระมัดระวังในการขับรถและควบคุมตนอง ไม่มีการดื่มสุรา มีการควบคุมความเร็ว ที่เหมาะสมเพื่อจะได้รักษาความปลอดภัย ตลอดเวลา เลือกรถรับส่งที่มีการวิ่งรับส่งในระยะทางไม่ไกล ไม่รับส่งหลายโรงเรียนในระยะที่ไกลกันมาก เนื่องจากเป็นการเสียเวลา ของนักเรียนที่นั่งในรถตอนต้นทางต้องรอจนกว่ารถจะรับถึงปลายทางแล้วขับระยะทางไกลย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าระยะทางใกล้อีกด้วย มีบางรายที่มีคนช่วยดูแล นักเรียนที่ท้ายรถ ผู้ปกครองก็จะมั่นใจในความปลอดภัยอีกระดับหนึ่ง ว่าการที่มีคนคอยดูแลความปลอดภัยนี้จะควบคุมนักเรียนในรถไม่ให้เล่น หรือมีการกระทำที่เกิดอันตรายขึ้น

เลือกรถที่คนขับรถมีการดูแล คอยสำรวจว่านักเรียน ขึ้นครบแล้วจึงออกรถเป็นการสะท้อนว่าคนขับรถนั้นมีการเอาใจใส่นักเรียนที่นั่งรถมากเพียงใด และจะมีการระมัดระวังความปลอดภัยมากขึ้น

ประเด็นคำถามที่ 3 <u>อุบัติเหตุที่ผู้ปกครองเคยประสบหรือทราบ เกี่ยวกับการรับส่งนักเรียน</u> นั้นพบว่า ในเขตอำเภอแม่สรวย เคยมีการอุบัติเหตุรถยนต์ โดยสารรับส่งนักเรียน เป็นรถตู้เฉี่ยวชนกับรถบรรทุก 10 ล้อ บนถนนสาย เชียงราย-เชียงใหม่ ทางแยกเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา อำเภอแม่สรวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นเด็กนักเรียนรวมทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต ในเขตอำเภอพานพบว่านักเรียนมีการแกล้งกัน จนเป็นสาเหตุให้นักเรียนตกลงจากรถขณะรถวิ่งอยู่ แต่ไม่มีใครบาดเจ็บหนัก เนื่องจากความเร็วของรถในขณะนั้นยังไม่มาก

ประเด็นคำถามที่ 4 ทัศนคติที่ผู้ปกครองคิดว่าควรทำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการรับส่งนักเรียนที่ขึ้นรถรับส่งนั้นพบว่า ควรมีการจัดรถโรงเรียนซึ่งจะไปรับส่งนักเรียนที่บ้านไกลๆ เนื่องจากการที่หมู่บ้านไกลๆนั้นไม่มีรถรับส่งนักเรียน และบางครั้งที่รถรับส่งนักเรียนจากหมู่บ้านอื่นๆ ต้องเข้ามารับส่งนักเรียนด้วย เป็นเหตุให้การเดินทางล่าช้าซับซ้อน และมีโอกาสเกิดอันตรายได้มาก จากการวิ่งระยะทางไกลๆ ดังนั้นการที่ทางโรงเรียนจะจัดให้มีการสร้างรถโรงเรียนเป็นของตนเองและจัดบริการให้มีการรับส่งนักเรียนที่บ้านอยู่ไกลจึงเป็นการดี ควรมีการจำกัด จำนวนคนที่ขึ้นรถไม่ให้แน่นเกินไป เนื่องจากที่ผ่านมารถรับส่งที่รับส่งในปัจจุบันนั้นมีการรับนักเรียนในจำนวนที่มากเกินพอดี ควรมีการติดไฟหมุน Siren ที่รถรับส่งทุกคัน เพื่อความปลอดภัยเนื่องจากเมื่อมีการติดไฟหมุนแล้วรถคันอื่นที่ผ่านไปมาได้พบเห็นก็จะเพิ่มความระมัดระวังในการขับไม่ให้มา กระทบหรือชน กับรถนักเรียนอีกทั้งยังช่วยหลีกทางให้ ในกรณีที่จำเป็นอีกด้วย ควรมีการจัดข้อบังคับสภาพรถ และคนขับให้ เกิดความเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยการจัดมาตรฐาน นั้น ต้องมีการตรวจสอบจากกรมการขนส่ง ว่าผ่านตามเกณฑ์ที่กำหนดเป็นการเน้นย้ำความมั่นใจในการรักษาความปลอดภัยทั้ง คนขับ และรถที่ใช้โดยสารอีกต่อหนึ่ง

- ควรจัดคนคอยดูที่ด้านหลังรถทุกคัน เพราะรถที่มีคนดูแลย่อมมีการควบคุมนักเรียนได้ทั่วถึงมากกว่าการไม่มีคนดูแล เสนอจัดรถประจำทางรับส่งแบบรถ BUS ให้วิ่งภายในอำเภอ
- ควรจัดให้มีการจัดรถวิ่งเป็นสาย เพื่อสะดวกในการขึ้นและมีความหลากกลายในการรับส่งมากขึ้น ควรมีการล็อกกุญแจรถจากด้านนอก เพื่อไม่ให้นักเรียนเปิดออกมาเองเพราะการที่นักเรียนเปิดรถเองนั้น เป็นอันตรายอย่างมากที่จะมีการตกลงมาจากรถ

เมื่อพิจารณาถึงในแง่ของ ปัญหาที่ผู้ปกครองเคยประสบในเรื่องของการขับรถรับส่งนักเรียนพบว่า มีลูกสาวของผู้ปกครองท่านหนึ่งถูกเพื่อนรุ่นพี่กลั่นแกล้ง เนื่องจากเหตุผลว่ามี ความสวยเด่นเกินคนอื่นๆ, มีการรับคนโดยสารมากเกินเป็นเหตุให้เกิดความคิดเรื่องความปลอดภัย เพราะนักเรียนที่นั่งกันมากเกินไปในรถนั้นอาจมีการแกล้งกัน จนเป็นเหตุให้เกิด อุบัติเหตุภายในรถได้ มีการพบว่ามีนักเรียนที่ตกค้างจากการที่รถไม่รอและปล่อยให้พ่อแม่มารับเอง อยากให้มีการแยกหญิง ชาย นั่งรถคนละคัน เนื่องจากการที่นักเรียนนั่งกันมากๆในรถต้องนั่งใกล้กันมากทำให้ถูกเนื้อต้องตัวกัน ซึ่งไม่เหมาะสมกับขนบธรรมเนียมประเพณีไทย นอกนั้นไม่มีปัญหาใดๆ

ส่วนที่ 4 ข้อมูลประชากรที่ศึกษาทั้งหมด ในการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน และการตรวจสภาพของรถโดยสารรับส่งนักเรียนในเขตชนบท

ส่วนที่ 4.1 ข้อมูลการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพร่างกาย สุขภาพฟันและตรวจปัสสาวะ หาสารแอมเฟตามีนของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน เขตชนบท จ.เชียงราย

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนเขตชนบทจำแนกตามการจัดประชุมวิชาการ การตรวจสุขภาพผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน การตรวจสายตา การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน

ข้อมูล	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ขับรถรับ-ส่งนักเรียนที่ลงทะเบียนฟังวิชาการ										
ฟังวิชาการ										
เพศชาย	54	80.60	50	71.43	61	88.41	31	88.57	196	81.33
เพศหญิง	13	19.40	20	28.57	8	11.59	4	11.43	45	18.67
รวม	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00
ตรวจสุขภาพ										
ตรวจ	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00
ไม่ตรวจ	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
รวม	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00
ผลการตรวจ										
ปกติ	57	85.07	64	91.43	58	84.06	32	91.43	211	87.55
โรคความดันโลหิตสูง	6	8.96	3	4.29	10	14.49	3	8.57	22	9.13
โรคเบาหวาน	0	-	0	-	1	1.45	0	-	1	0.41
โรคกระเพาะอาหาร	4	5.97	0	-	0	-	0	-	4	1.66
อื่นๆ ปวดหลัง, เก๊าท์	0	-	3	4.29	0	-	0	-	3	1.24
รวม	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00
ตรวจสายตา										
ตรวจ	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00
ไม่ตรวจ	-		-		-		-		-	-
ผลการตรวจสายตา										
ปกติ	56	83.58	66	94.29	66	95.65	35	100.00	223	92.53
ผิดปกติ (สายตาสั้น, ยาว)	11	16.42	4	5.71	3	4.35	-	-	18	7.47
รวม	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00
การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน										
สมัครใจตรวจ	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00

ข้อมูล	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ตรวจ	-		-		-		-		-	-
ผลการตรวจ ปกติ	67	100.00	70	100.00	69	100.00	35	100.00	241	100.00

<u>จากตารางที่ 6</u> ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบทเข้าร่วมประชุมวิชาการ ทั้งหมด 241 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 81.3 เข้ารับการตรวจสุขภาพ ร้อยละ 100 ผลการตรวจเบื้องต้น ส่วนใหญ่ปกติร้อยละ 86.7 โรคความดันโลหิตสูง ร้อยละ 9.1 ผู้เข้ารับตรวจสายตา ร้อยละ 100 มีสายตาผิดปกติ ร้อยละ 7.5 กลุ่มตัวอย่างสมัครใจตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน ร้อยละ 100 ผลการตรวจไม่พบสารแอมเฟตามีน ร้อยละ 100

ส่วนที่ 4.2 ข้อมูลการตรวจสภาพรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย

<u>ตารางที่ 7</u> แสดงจำนวนและร้อยละของรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบทจำแนกผลการตรวจสภาพรถรับส่งนักเรียน

ข้อมูล	แม่จัน		เทิง		พาน		แม่สรวย		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ผลการตรวจสภาพรถรับส่งนักเรียน										
<u>รอบแรก</u>										
ผ่านทั้ง 16 ข้อ	0	0	1	1.79	22	29.33	2	15.38	25	11.85
ผ่านเป็นบางข้อ	67	100.00	55	98.21	53	70.67	11	84.62	186	88.15
รวม	67	100.00	56	100.00	75	100.00	13	100.00	211	100.00
<u>รอบที่สอง</u>										
ผ่านทั้ง 16 ข้อ	10	9.20	22	22.68	28	37.33	11	84.62	71	24.65
ผ่านเป็นบางข้อ	93	90.80	75	77.32	47	62.67	2	15.38	217	75.35
รวม	103	100.00	97	100.00	75	100.00	13	100.00	288	100.00

จากตารางที่ 7 การตรวจสภาพรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท ในรอบแรก ส่วนใหญ่ไม่ผ่านการตรวจสภาพรถตามเกณฑ์มาตรฐาน 16 ข้อ ร้อยละ 88.2 ผ่านตามเกณฑ์ร้อยละ 11.8 อำเภอที่รถไม่ผ่านการตรวจเลย คือ อ.แม่จัน รองลงมา คือ อำเภอเทิง ผ่านร้อยละ 1.79 ในรอบที่สอง ผ่านการตรวจสภาพรถตามเกณฑ์เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 24.6 ที่เหลือผ่านเป็นบางข้อ ร้อยละ 75.3 ข้อที่ไม่ผ่านส่วนใหญ่เป็นเรื่องค่าควันดำสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานและลักษณะรถไม่ถูกต้องกับรายการรถที่จดทะเบียนไว้ แต่อย่างไรก็ตามในข้อที่ไม่ผ่านมาตรฐานในปีการศึกษาหน้า ผู้ขับขี่จะดำเนินการแก้ไขให้ได้ตามมาตรฐานทั้ง 16 ข้อ และเปลี่ยนรถรับส่งนักเรียนจากรถกระบะให้เป็นรถตู้เพิ่มมากขึ้น

ส่วนที่ 5 ข้อมูลการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนและนักเรียนผู้โดยสารก่อนและหลังดำเนินการ

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละ ที่ทำการเฝ้าระวังพฤติกรรม ของครู ตำรวจ บริเวณหน้าโรงเรียน ก่อนและหลังดำเนินการ ในโรงเรียนนำร่อง 14 แห่ง

ข้อมูลทั่วไป	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
สถานที่จอดรถ (14 แห่ง)				
มี	10	71.43	14	100
ไม่มี	4	28.57	0	0
อาจารย์ผู้ดูแลหน้าโรงเรียน				
มี	11	78.57	14	100
ไม่มี	3	21.43	0	0
การดูแลของอาจารย์หน้าโรงเรียน				
ดูแลถูกต้อง	10	71.43	14	100
ดูแลไม่ถูกต้อง	4	28.57	0	0
ตำรวจราจรหน้าโรงเรียน				
มี	10	71.43	14	100
ไม่มี	4	28.57	0	0

จากตารางที่ 8 การเฝ้าระวังพฤติกรรมของครู ตำรวจ บริเวณหน้าโรงเรียนก่อนและหลังดำเนินการ ในโรงเรียนนำร่อง 14 แห่งพบว่า หลังดำเนินการมีสถานที่จอดรถรับส่งนักเรียน เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 100 มีอาจารย์ดูแลหน้าโรงเรียน 14 แห่ง ร้อยละ 100 ดูแลถูกต้อง ร้อยละ 100 และมีตำรวจหน้าโรงเรียนครบทุกแห่งคิดเป็น ร้อยละ 100

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในการเฝ้าระวังพฤติกรรม ก่อนดำเนินการ และหลังดำเนินการ ครบ 1 ปี ในพื้นที่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย และอำเภอแม่จัน

ข้อมูล	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ	
	จำนวน (1,115)	ร้อยละ (100)	จำนวน (1,219)	ร้อยละ (100)
การติดป้ายรถรับส่งนักเรียน				
ติด	623	55.87	1,219	100.00
ไม่ติด	492	44.13	0	0
อุปกรณ์หลอดไฟสัญญาณหลังรถ				
มี	55	4.93	1,115	91.46
ไม่มี	1060	95.07	104	8.54
การใช้สัญญาณไฟหลังคารถ				
เปิด	336	30.13	975	80.00
ไม่เปิด	779	69.87	244	20.00
การเปิดสัญญาณไฟเลี้ยว				
เปิดถูกต้อง	1042	93.45	1,219	100.00
ไม่เปิด	73	6.55	0	0
การคาดเข็มขัดนิรภัย				
คาด	38	3.41	915	75.1
ไม่คาด	1077	96.59	304	24.9
การจอดรถรับส่งนักเรียน				
ปลอดภัย	977	87.62	1,219	100.00
ไม่ปลอดภัย	138	12.38	0	0
พฤติกรรมการลงรถของนักเรียน				
ปลอดภัย	922	82.69	1,192	97.8
ไม่ปลอดภัย	193	17.31	27	2.2

หมายเหตุ การเฝ้าระวังรถ 1 คัน ทำการตรวจซ้ำหลายครั้ง

จากตารางที่ 9 ผลการเฝ้าระวังหลังดำเนินการมีการพัฒนาระบบเสริมสร้างความปลอดภัยมากขึ้นมีการติดป้ายรถรับส่งนักเรียน ร้อยละ 100 รถทุกคันมีการเปิดสัญญาณไฟเลี้ยว และจอดรถรับส่งนักเรียนได้อย่างปลอดภัย พฤติกรรมการลงรถของนักเรียนผู้โดยสารปลอดภัย ร้อยละ 97.8 มีการคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 75.1 อุปกรณ์หลอดไฟสัญญาณหลังรถร้อยละ 91.5 และมีการใช้สัญญาณไฟหลังคารถร้อยละ80

ส่วนที่ 6 ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ

ตารางที่ 10 เปรียบเทียบจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน ก่อนและหลังดำเนินการ ในเขตพื้นที่ชนบท 4 อำเภอ ของจังหวัดเชียงราย

จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ แยกรายอำเภอ	**ก่อนดำเนินการ ปีการศึกษา 2545 (N=537)**	**หลังดำเนินการ ปีการศึกษา 2546 (N=537)**
1. อำเภอแม่จัน	(18 ก.ย 2543 เกิดอุบัติเหตุรถตู้แฉลบชนเสาไฟฟ้า 1 คัน เด็กบาดเจ็บ 13 คน) 5 คัน/5คน	ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ
2. อำเภอพาน	1 คัน/1คน รถมอเตอร์ไซค์ชนรถรับส่งนักเรียน	ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ
3. อำเภอแม่สรวย	1 คัน 4 มี.ค 46 เวลา 8:00 น. รถตู้เฉี่ยวชนรถบรรทุกสิบล้อ ขณะเลี้ยวเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา นักเรียนบาดเจ็บ 29 คน	ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ
4. อำเภอเทิง	6 คัน/8คน	3 คัน รถนักเรียนถูกเฉี่ยวชนขณะไม่มีนักเรียน 2 คัน คนขับบาดเจ็บ 1 คน มีนักเรียนโดยสาร 1 คัน นักเรียนบาดเจ็บ 2 คน
รวม	13 คัน/43คน (2.4%)	3 คัน/3คน (0.5%)

จากตารางที่ 10 รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบทก่อนดำเนินการมีการเกิดอุบัติเหตุ ทั้ง 4 อำเภอ จำนวน 13 คัน ร้อยละ 2.4 มีการเกิดอุบัติเหตุหมู่ ที่ อำเภอแม่สรวย 1 ครั้ง มีนักเรียนผู้โดยสารบาดเจ็บ 29 คน หลังดำเนินการมีการเกิดอุบัติเหตุเพียง 1 อำเภอ ที่ อำเภอเทิง จำนวน 3 คัน ร้อยละ 0.5 มีสาเหตุจากถูกรถอื่นเฉี่ยวชน มีนักเรียนบาดเจ็บ 2 คน ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนบาดเจ็บ 1 คน รวม 3 คน

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (PAR : Participatory Action Reseasch)

มีวัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาการพัฒนารูปแบบการจัดระบบความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน ในเขตชนบทจังหวัดเชียงราย โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม จากการมีส่วนร่วมของบุคลากรในเขตชนบทจังหวัดเชียงราย ได้แก่ ตำรวจ ขนส่ง สาธารณสุข สถานศึกษา สื่อมวลชน และชมรมรถรับส่งนักเรียน

ประชากรที่ศึกษาได้แก้ผู้ขับขี่รับส่งนักเรียน ในพื้นที่ 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแม่จัน อำเภอพาน อำเภอเทิง และอำเภอแม่สรวย จำนวน 537 คน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 405 คน ทำการศึกษาระหว่างเดือนมิถุนายน 2546 ถึง เดือนกรกฎาคม 2547 แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 405 คน ระยะที่ 2 ศึกษาในกลุ่มประชากรทั้งหมด เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง วิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS/W สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาพบว่า

ระยะที่ 1 ศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำนวน 405 คน ในเขตพื้นที่ชนบท 4 อำเภอ ของจังหวัดเชียงราย

1. ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 86.4 และ ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ และสอดคล้องกันในทุกอำเภอ

อายุ กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 40-49 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมาอายุ 30-39 ปี ร้อยละ 29.9 อายุเฉลี่ยโดยรวม 41.6 ปี โดยอำเภอพานมีอายุเฉลี่ยสูงสุด 43 ปี อำเภอแม่จัน อำเภอเทิง และอำเภอแม่สรวย มีอายุเฉลี่ยใกล้เคียงกัน

สถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาส่วนใหญ่มีสภานภาพคู่ ร้อยละ 90.8 รองลงมาเป็นโสด ร้อยละ 4.9

การศึกษา ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ ระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 59.8 รองลงมา เป็นระดับ-มัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 27.9 มัธยมศึกษาตอนปลายร้อยละ 7.1 ที่ไม่ได้เรียนมี ร้อยละ 1.2 โดยพบใน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแม่จันและอำเภอเทิง

อาชีพหลัก อาชีพเกษตรกรพบมากที่สุด ร้อยละ 65.6 รองลงมามีอาชีพขับขี่รถรับส่งนักเรียน ร้อยละ 16.5 ค้าขาย ร้อยละ 11.8 และข้าราชการ ร้อยละ 3.9 ใกล้เคียงกันทุกอำเภอรายได้เฉลี่ย 5,215.3 บาท/เดือน อำเภอที่มีรายได้มากคือ อำเภอแม่สรวย 5,868.90 บาท/เดือน

เจ้าของรถรับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่เป็นรถของตนเองร้อยละ 95.5 ไม่ใช่ร้อยละ 4.5

ประสบการณ์ขับรถ มีประสบการณ์ขับรถนานเฉลี่ยร้อยละ 12.1 ปี ขับรถรับส่งนักเรียน นานเฉลี่ย ร้อยละ 4 ปี อำเภอแม่จันมีประสบการณ์ขับรถรับส่งนักเรียนสูงสุดเฉลี่ย 5.6 ปี รองลงมาเป็น อำเภอแม่สรวย ร้อยละ5.2 อำเภอพาน ร้อยละ 5.0 น้อยที่สุดคือ อำเภอเทิง เฉลี่ยร้อยละ 3.9

การมีใบอนุญาตขับขี่ มีใบอนุญาตขับขี่ทั้งหมดคิดเป็น 100%

ชนิดของใบอนุญาตขับขี่ ส่วนใหญ่เป็นใบขับขี่ตลอดชีพ ร้อยละ 73.1 รองลงมาเป็นแบบชั่วคราว ร้อยละ 25.9

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ เป็นประเภทบุคคล ร้อยละ81.5

2. พฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัยร้อยละ 56.8 ไม่ปลอดภัยร้อยละ 43.2 ดังนี้ ขับรถมือเดียว ร้อยละ 15.6 รองลงมาขณะขับรถใช้โทรศัพท์ ร้อยละ 12.6 และขับรถแซงคันอื่นขณะคับขัน ร้อยละ 6.9

พฤติกรรมการสูบบุหรี่ ส่วนใหญ่ไม่เคยสูบบุหรี่ ร้อยละ 62.2 เคยสูบแต่เลิกแล้ว ร้อยละ 26.5 ยังสูบอยู่ ร้อยละ 9.9

การดื่มสุราก่อนการขับขี่รถ ส่วนใหญ่ไม่เคยดื่มร้อยละ 85.4 เคยร้อยละ 13.6

พฤติกรรมการเล่นการพนัน ส่วนใหญ่ไม่เคยเล่นร้อยละ 65.0 ไม่ตอบร้อยละ 33.8 เคยเล่นร้อยละ 1.2 อำเภอเทิงและอำเภอแม่สรวยไม่มีข้อมูล

การทำ พ.ร.บ.ผู้ประสบภัย ส่วนใหญ่ทำร้อยละ 96.8 ไม่ทำร้อยละ 3.2

การเกิดอุบัติเหตุก่อนการดำเนินการ ส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดร้อยละ 96.8 รองลงมาเคยเกิดร้อยละ 3.2 จำนวน 13 คัน รถรับส่งนักเรียนที่มีการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิด 1 ครั้ง ทั้งหมด

3. ข้อมูลด้านยานพาหนะ

ประเภทรถรับส่งนักเรียน ส่วนใหญ่เป็นรถกระบะ ร้อยละ 55.3 รองลงมาเป็นรถตู้ ร้อยละ 34.8 และรถสองแถว ร้อยละ 6.9

อายุการใช้งาน เฉลี่ย 10.5 ปี อำเภอเทิงมีอายุใช้งานนานที่สุด 11.5 ปี รองลงมาเป็นอำเภอแม่สรวย ร้อยละ 10.4 อำเภอแม่จัน ร้อยละ 10.2 และอำเภอพาน ร้อยละ 9.7

การตรวจสภาพรถ ส่วนใหญ่ตรวจทุกปี ร้อยละ 97.8

การตรวจสภาพรถก่อนใช้งาน ส่วนใหญ่ตรวจทุกวัน ร้อยละ 33.6 รองลงมาตรวจสัปดาห์ละครั้ง ร้อยละ 16.0 และตรวจวันเว้นวัน ร้อยละ 13.6

การดัดแปลงสภาพรถ ส่วนใหญ่ไม่ได้ดัดแปลงร้อยละ 70.1 รองลงมามีการดัดแปลงเบาะนั่ง และหลังคารถ ร้อยละ 29.9

การติดป้ายรถรับส่งนักเรียน มีการติดป้ายรถรับส่งนักเรียน ร้อยละ 63.5 ไม่มีร้อยละ 36.5

4. ข้อมูลด้านเส้นทางและสิ่งแวดล้อม

สภาพเส้นทางที่ขับขี่ เป็นเส้นทางตรง ร้อยละ 78.7 เส้นทางคดเคี้ยว ร้อยละ 21.3

5. ข้อมูลด้านนักเรียนผู้โดยสาร

นักเรียนผู้โดยสาร ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นร้อยละ 85.7 รองลงมาเป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา ร้อยละ 43.7

สรุปผลการจัดประชุมสนทนากลุ่มย่อย

กลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งส่งนักเรียน กลุ่มครูในโรงเรียนนำร่อง กลุ่มผู้ปกครองและกลุ่มนักเรียนที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน พบว่าความคิดเป็นของกลุ่มต่างๆ มีแนวทางและความคิดที่แตกต่างกันออกไปโดยมีพื้นฐาน อยู่ที่ความรู้ ความเข้าใจในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน การมีผลประโยชน์ การมีกฎระเบียบข้อบังคับที่ไม่อาจแก้ไข ให้เป็นที่พอใจของทุกฝ่ายได้ การขาดแคลน ทรัพยากรเงินทุน และทัศนคติที่มี ต่อการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้ ความคิดเห็นที่มีแนวทางที่เหมือนกันในความคิดเห็นของแต่ละกลุ่ม ก็คือ การมีความพยายามกระทำการใดๆ ให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ให้เกิดขึ้นกับนักเรียนผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียนสรุปได้ผลดังนี้

กลุ่มผู้ขับขี่ เมื่อพิจารณาถึงมาตรการการจัดการ ความปลอดภัยในรถพบว่ามีการขับขี่ด้วยความเร็วที่ปลอดภัย ปิดกระจกและห้ามเด็กนักเรียนเอาอวัยวะใดๆออกนอกรถปิดประตูให้สนิทก่อนออกรถ ล็อกประตูก่อนออกรถ ตรวจเช็ค ระบบยาง และกระจกรถทุกเช้า นับจำนวนเด็กนักเรียนก่อนออกรถ ระวังเรื่องการลงรถของนักเรียนเล็กๆ เกี่ยวกับการเดินอ้อมรถ เพราะมีโอกาสถูกรถที่สวนมาชนโดยมองไม่เห็น ตักเตือนเมื่อมีการเล่นที่ไม่เหมาะสม เมื่อมีการลงรถที่เสี่ยงให้เกิดอันตราย ให้นักเรียนที่โตคอยคุมนักเรียนเล็ก ให้นักเรียนเล็กๆนั่งข้างใน ให้นักเรียนโตๆคอยอุ้มนักเรียนที่เล็กๆ ลงและไปส่งนักเรียนเล็กที่ หน้าโรงเรียน สร้างความสามัคคีในกลุ่มนักเรียนให้มีการดูแลกันเอง และมีป้ายคำเตือนติดไว้ในรถเวลารถวิ่ง เช่น “ห้ามยื่นแขนออกนอกตัวรถ” เมื่อพิจารณาถึงการมีอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นในอดีต พบว่าที่อำเภอ แม่สรวย ได้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ โดยสารรับส่งนักเรียน เป็นรถตู้เฉี่ยวชนกับรถบรรทุก 10 ล้อ บนถนนสาย เชียงราย-เชียงใหม่ ทางแยกเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา มีนักเรียนได้รับบาดเจ็บ จำนวนทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต และในอำเภอพานพบว่า รถรับส่งนักเรียนยางรถข้างขวาระเบิด เครื่องดับ นักเรียนมีการทำร้ายกันเองในรถ นักเรียนเกือบตกรถ นักเรียนมีการเปิดประตูหน้าต่างเอง เนื่องมาจากอากาศร้อนนักเรียนมีการแกล้งกัน โดยเอาเท้าถีบก้นกัน จนเกิดการตกรถแต่ไม่มีใคร เจ็บหนัก มอเตอร์ไซค์ มาชนขณะฝนตก รถกระบะมองไม่เห็นเด็กที่กำลังลงจากรถ วิ่งมาเกือบชนหลายครั้ง เมื่อพิจารณาถึงทัศนคติของการขับรถให้

ปลอดภัย พบว่า ต้องช่วยกันสอดส่องดูแล คนขับรถต้อง ไม่เสพของมึนเมา ตรวจความบกพร่องของรถ คนขับรถคันอื่นๆ ช่วยกันเป็นหูเป็นตา ขับรถตามกฎจราจร ขับรถอย่างมีมารยาท มีน้ำใจ เน้นการการดูแลนักเรียนเล็กๆ เปิดไฟเลี้ยว ระวังรถมอเตอร์ไซค์แซง มีสติ เมื่อพิจารณาถึงปัญหาของการเป็นผู้ขับขี่ โดยรวม พบว่า ในบางสถานที่ยังไม่มีสัญญาณไฟจราจร รถจอดซ้อนคันกัน รถสองแถวเจ้าถิ่น ขับช้ารถคน ทำให้รถรับส่งนักเรียนขับได้ลำบาก มีการขับรถลัดเส้นทาง และขับสวนทาง ที่จอดรถที่ โรงเรียน ไม่เพียงพอ โรงเรียนปล่อยนักเรียนสาย ทางเป็นหลุมเป็นบ่อ มีรถกระบะจอดรถมักง่าย ขวางทาง และคร่อมลานจอดรถ รถมอเตอร์ไซค์เข้าไปจอดในช่องทางของรถใหญ่ เมื่อพิจารณาถึงความต้องการหน่วยงานที่จะช่วยเข้ามาแก้ปัญหา เสนอให้แต่ละโรงเรียนเลิกเรียนพร้อมกันทุกห้อง ตำรวจจราจร ช่วยจัดระเบียบ ไม่ให้มีรถรับส่งนักเรียนมากกว่านี้ กรมทางหลวงมาแก้ไขเส้นทางที่มีปัญหา อ.บ.ต.ให้งบประมาณ ในการนำมาสนับสนุนชมรม รถรับส่งนักเรียนและแก้ไขถนนเส้นทางเดิน ความคิดเห็นเพิ่มเติม นักเรียนไม่ยอมข้ามถนน โดยใช้สะพานลอยที่จัดให้ ควรมีการตรวจสุขภาพผู้ขับขี่ รถรับส่งนักเรียนบ่อยๆ ควรมีการจัดอบรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนอย่างเป็นทางการ

<u>กลุ่มนักเรียนที่รับบริการ</u> เมื่อกล่าวถึง ชนิดของรถและจำนวนผู้โดยสาร รถตู้ คนโดยสาร ประมาณ 15-30 คน ต่อคัน เมื่อกล่าวถึงการจัดการความปลอดภัยที่มี ในรถโดยสารที่ตนเองนั่งพบว่า ให้นักเรียนเล็กๆ นั่งข้างหน้า ขับช้า มีการบอกให้ปิดประตูแน่นๆ มีการล็อคประตู มีการตักเตือนไม่ให้นักเรียนยื่นมือออกนอกรถ มีการส่งนักเรียนข้ามถนน เมื่อกล่าวถึงอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้นพบว่า ที่อำเภอแม่สรวย ได้เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ โดยสารรับส่งนักเรียน เป็นรถตู้เฉี่ยวชนกับรถบรรทุก 10 ล้อ บนถนนสาย เชียงราย-เชียงใหม่ ทางแยกเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา อำเภอแม่สรวย มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นเด็กนักเรียนรวมทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต และในอำเภอพานเคยมี รถรับส่งนักเรียนยางรถข้างขวาระเบิด เครื่องดับ นักเรียนมีการทำร้ายกันเองในรถ นักเรียนเกือบตกรถ มีรถกระบะชนนักเรียนตอนหน้าฝน รถชนนักเรียนติดกำแพง รถมอเตอร์ไซค์ชนรถรับส่งนักเรียนตอนหน้าฝน กล่าวถึงการทำให้เกิดความปลอดภัยในทัศนคติของนักเรียน รถมีสภาพใหม่ หมั่นตรวจสภาพรถ มีการตักเตือนกันเรื่องความปลอดภัยในรถ เปลี่ยนประตูรถใหม่ เปลี่ยนกระจก ประตูทะลุ อยากได้ประตูใหม่ ผู้ขับขี่ไม่ควรดื่มสุรา ใส่อารมณ์กับนักเรียน ในแง่ของปัญหาที่นักเรียนไม่พอใจ มาช้า ทิ้งนักเรียนที่มาขึ้นรถไม่ทัน ไม่มีน้ำดื่ม สภาพรถเก่า นักเรียนเล่นกันในรถ การแก้ปัญหาในแนวคิดของนักเรียน แก้ที่การทำสภาพรถให้ดี มารับให้เร็ว นักเรียนต้องมาขึ้นรถตรงเวลาด้วย หน่วยงาน ที่ควรมีส่วนร่วมในการแก้ไขในความคิดของนักเรียน ตำรวจจราจร ครู คอยดูแลอย่างใกล้ชิด ในเรื่องของระบบความปลอดภัยในโรงเรียนมีการตรวจบัตรประชาชน ห้ามเร่งรถขึ้นเนินในโรงเรียน

<u>กลุ่มครูผู้ดูแลนักเรียน</u> ทางโรงเรียนได้จัดระบบความปลอดภัยเกี่ยวกับการรับส่งนักเรียน มีครูเวร และเจ้าหน้าที่ คอยเฝ้าที่หน้าประตูโรงเรียนตลอดเวลามีตำรวจจราจรคอยโบกธงหน้าโรงเรียนเวลาเร่งรีบตอนเริ่มและเลิกเรียน จัดสถานที่จอดรถอย่างเหมาะสม มอบหมายให้มีการนำลูกเสือจราจรมาช่วยในเวลาเลิกเรียน มีประตูเล็กให้คนแยกเดิน กับรถ บางโรงเรียนมีสะพานลอยให้เดินข้าม การทำให้เกิดความปลอดภัยในความคิดของครู มีคนดูแลที่ท้ายรถ จำกัดจำนวนนักเรียนในการขึ้นรถ เนื่องจากรถบางคันรับนักเรียนมาก

เกินไป จัดการอบรมคนขับบ่อยๆ ตรวจสภาพรถบ่อยๆ ติดป้ายให้เห็นเด่นชัด มีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาให้การดูแลทุกวัน สร้างเครื่องหมายจราจรที่หน้าโรงเรียน ให้เห็นชัดเจน " คนขับรถทุกคนต้องการสตางค์ แต่หากสตางค์ บวกความห่วงใย และความปลอดภัย น่าจะได้อะไรมากกว่านี้ " ปัญหาที่ครูพบ นักเรียนเล่นกัน เสี่ยงให้เกิดอันตรายผู้ปกครอง จอดรถนานจนไม่เหมาะสม มีการทิ้งขยะรอบๆ รถรับส่งนักเรียน " พอรถออก ก็มีขยะเหลือเป็นรูปสี่เหลี่ยม " ไม่มีถังขยะในโรงเรียนอย่างเพียงพอ มีการขับรถผิดกฎจราจร มีการขับรถย้อนศร มีศาลากีดขวางการจราจร แนวทางการแก้ไขปัญหา ในทัศนคติของครู จัดอบรม คนขับรถ ขยายทาง จะไม่เลิกเรียนในเวลาที่พร้อมกัน เพราะจะทำให้เกิดความเร่งรีบมากขึ้น คนขับรถควรมีความรับผิดชอบในการมาให้ตรงต่อเวลาเอง คนขับรถควรแต่งกายสุภาพ เอานักเรียน ร.ด. มาช่วยงาน หน่วยงานที่น่าจะมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ตำรวจจราจร เป็นหลักในการอบรม เอานักเรียน ร.ด. มาช่วยงาน อบรมเรื่องมารยาท กรมการขนส่ง กำหนดและตรวจสอบสภาพรถโดยรวมช่วยงาน อบรมเรื่องมารยาท กรมการขนส่ง กำหนดและตรวจสอบสภาพรถโดยรวม ผู้ปกครอง ว่ากล่าวตักเตือน บุตรหลานเรื่องการเล่นที่ไม่ปลอดภัย ระลึกถึงอันตรายที่จะเกิดกับบุตรหลาน

<u>กลุ่มผู้ปกครองนักเรียน</u> เมื่อพิจารณาถึงหลักในการเลือกรถรับส่งให้กับบุตรหลานของตน เลือกคนขับรถที่เป็นญาติพี่น้องกับครอบครัวนักเรียน เพื่อที่จะได้ดูแลกันมากขึ้น รองลงมา เลือกคนขับรถที่ให้บริการที่ดี ตรงต่อเวลา ให้นักเรียนเป็นผู้เลือกเอง " ลูกสาวผมกับลูกบ่าวเพื่อนผมเป็นเพื่อนกัน จึงเลือกนั่งรถคันเดียวกัน " เลือกคันเดิมที่ให้ลูกนั่งมาตั้งแต่อนุบาล ไม่วิ่งหลายสาย รับคนนั่งจำนวนจำกัดไม่มากเกินไป รับส่งได้ตลอดเวลา เป็นรถตู้ เพราะมีความปลอดภัยมากกว่ารถกระบะบางพื้นที่ไม่มีให้เลือก ทั้งหมู่บ้านมีรถรับส่งอยู่เจ้าเดียว การวางมาตรการจัดการความปลอดภัย ในรถรับส่งนักเรียนของคนขับที่ผู้ปกครองนักเรียนทราบ ให้นักเรียนเล็กๆ นั่งด้านใน มีการปิดหลังคาและด้านข้างรถด้วยลูกกรงอย่างมิดชิด มีที่นั่งเสริมตรงกลาง มีป้ายติดไว้ชัดเจน สภาพรถดูดีและใหม่ คนขับมีความระมัดระวังในการขับรถและควบคุมตนเอง วิ่งระยะทางไม่ไกล มีบางรายที่มีคนช่วยคอยดูแล นักเรียนที่ท้ายรถ คอยสำรวจว่านักเรียน ขึ้นรถครบแล้วจึงออกรถ อุบัติเหตุที่ผู้ปกครองเคย ประสบหรือทราบเกี่ยวกับการรับส่งนักเรียน อำเภอแม่สรวย ปี 2546 มีการเกิดอุบัติเหตุหมู่ 1 ครั้ง รถรับส่งนักเรียน เป็นรถตู้เฉี่ยวชนกับรถบรรทุก 10 ล้อ บนถนนสาย เชียงราย-เชียงใหม่ ทางแยกเข้าโรงเรียนอนุบาลเรืองปัญญา มีผู้ได้รับบาดเจ็บ เป็นเด็กนักเรียนรวมทั้งสิ้น 29 คน อาการสาหัส 1 คน ไม่มีผู้เสียชีวิต และในอำเภอพานพบว่า รถรับส่งนักเรียนยางรถข้างขวาระเบิด นักเรียนแกล้งกันจนตกรถ แต่ไม่มีใครเจ็บหนัก ทัศนคติของผู้ปกครองคิดว่าควรทำเพื่อความปลอดภัย มีการจัดอบรม คนขับรถ มีการจัดรถ โรงเรียน ซึ่งจะไปรับส่งนักเรียนที่บ้านไกลๆ มีการจำกัด จำนวนนักเรียนที่ขึ้นรถไม่ให้มีมากเกินไป ติดไฟหมุนไซเลน เพื่อความปลอดภัย มีการจัดข้อบังคับสภาพรถ และคนขับให้เกิดความเป็นมาตรฐานเดียวกัน คนคอยดูแลที่ด้านหลังรถ จัดรถประจำทางรับส่งนักเรียนแบบรถ Bus จัดรถวิ่งเป็นสาย ล็อคกุญแจรถจากด้านนอก เพื่อป้องกันไม่ให้นักเรียนเปิดรถออกมาเอง ปัญหาที่ผู้ปกครองเคยประสบ ลูกสาวถูกเพื่อนรุ่นพี่กลั่นแกล้ง มีการรับคนโดยสารมากเกินไป มีนักเรียนที่ตกค้างจากการที่รถไม่รอ และปล่อยให้พ่อแม่มารับเอง

อยากให้มีการแยกนักเรียนหญิง-ชาย นั่งรถคนละคันกัน เนื่องจากนักเรียนต้องนั่งเบียดกัน ทำให้ถูกเนื้อต้องตัวกัน ซึ่งไม่เหมาะสมกับขนบธรรมเนียมไทย

ระยะที่ 2 เป็นการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนทั้งหมดในเขตชนบท พื้นที่ 4 อำเภอ ดำเนินการจัดกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหา การติดตาม ประเมินผล สรุปบทเรียน ผลการจัดกิจกรรม

1. การจัดกิจกรรมเสริมสร้างวิชาการ มีจำนวนผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน เข้าฟังวิชาการทั้งหมด 241 คน เป็นเพศชาย ร้อยละ 81.3 เพศหญิง ร้อยละ 18.7 โดยอำเภอจะดำเนินการจัดอบรมผู้ที่ยังไม่ได้เข้าอบรมอีกครั้งหนึ่ง

2. การตรวจสุขภาพผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน จำนวน 241 คน ผลการตรวจปกติ ร้อยละ 87.6 ผิดปกติ ร้อยละ 12.4 พบเป็นโรคความดันโลหิตสูง ร้อยละ 9.1 ผลการตรวจสายตา จำนวน 241 ราย ส่วนใหญ่สายตาปกติ ร้อยละ 92.5 สายตาสั้น/ยาว ร้อยละ 7.5 การตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน ทั้งหมด 241 ราย ไม่พบสารแอมเฟตามีน

3. ทำการตรวจสภาพรถรับส่งนักเรียนจำนวน คัน ตามเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดไว้ 16 ข้อ ดังนี้

1. ระดับเสียงของรถ (เดซิเบล เอ)
2. ค่าควันดำ (BOSCH)
3. แตรสัญญาณ
4. โคมไฟส่องพุ่งไกล โคมไฟแสงพุ่งต่ำ
5. โคมไฟเลี้ยว โคมไฟท้าย โคมไฟหยุด
6. โคมไฟส่องป้ายทะเบียนรถ และโคมไฟอื่นๆ
7. เครื่องปัดน้ำฝน
8. กระจกกันลมหน้า – 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

สาเหตุที่รถไม่ผ่านการตรวจสภาพ ได้แก่ ค่าควันดำสูง ลักษณะรถไม่ถูกต้องกับรายการรถที่จดทะเบียนไว้ รถไม่มีไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ไม่มีถังดับเพลิง

4. การจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท ของจังหวัดเชียงราย ในแต่ละอำเภอ เพื่อใช้เป็นคู่มือของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน การจัดทำสติกเกอร์ติดรถที่ผ่านการตรวจสภาพแล้ว และการจัดทำหนังสือแจ้งผู้ปกครองเด็กให้เลือกใช้รถที่ปลอดภัย
5. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ของสื่อมวลชน/หอกระจายข่าว/เสียงตามสาย/ web site
6. การเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพทั้งก่อนและหลังดำเนินการ บริเวณหน้าโรงเรียนนำร่องทั้ง 14 แห่ง พบว่าหลังดำเนินการมีตำรวจจราจรและครู ดูแลบริเวณหน้าโรงเรียนทุกแห่งทั้งก่อนและหลังเลิกเรียนทุกแห่ง พฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนดีขึ้น มีการติดป้ายรถรับส่งนักเรียน เพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ 100 การติดตั้งอุปกรณ์หลอดไฟสัญญาณหลังคารถ ร้อยละ 91.46 มีการใช้สัญญาไฟหลังคารถ ร้อยละ 80.00 เปิดไฟเลี้ยวถูกต้อง ร้อยละ 100 จอดรถขณะรับส่งนักเรียนปลอดภัย ร้อยละ100 มีการคาดเข็มขัดนิรภัยจากเดิม ร้อยละ 3.41 เป็นร้อยละ 75.07 นักเรียนมีพฤติกรรมการลงรถที่ปลอดภัย ร้อยละ 97.8

การดำเนินกิจกรรมในการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท จังหวัดเชียงราย โดยความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในชนบท ได้ดำเนินกิจกรรมพัฒนาการสร้างเสริมความปลอดภัย ดังนี้

1. การพัฒนาเรื่องการจัดระบบจราจร
2. การพัฒนาการสร้างระบบความปลอดภัยภายในและภายนอกสถานศึกษา
3. การพัฒนาระบบการเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพ
4. การพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ
5. การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ทางสื่อท้องถิ่น
6. การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างอำเภอ
7. การจัดตั้งชมรมรถรับส่งนักเรียนในอำเภอที่ได้ดำเนินการ ได้แก่ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับส่งนักเรียน ในช่วงระหว่างการศึกษาวิจัย พบการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในพื้นที่อำเภอเทิง 3 คัน นักเรียนบาดเจ็บ 2 ราย ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนบาดเจ็บ 1 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต อุบัติเหตุรายแรก สาเหตุเกิดจาก รถนักเรียนถูกรถยนต์ส่วนบุคคลตัดหน้า ขณะเกิดเหตุไม่มีนักเรียนโดยสาร ไม่มีผู้บาดเจ็บ รายที่สอง รถรับส่งนักเรียนถูกรถบรรทุกสิบล้อชน ขณะเกิดเหตุไม่มีผู้โดยสาร ผู้ขับขี่รถบาดเจ็บเล็กน้อย รายที่สาม รถตู้รับส่งนักเรียนถูกรถโดยสารปรับอากาศขับแซงไม่พ้น ทำให้ชนท้ายรถนักเรียน มีนักเรียนบาดเจ็บ 2 คน สำหรับอำเภอแม่จัน อำเภอพาน อำเภอแม่สรวย ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุในรถรับส่งนักเรียนตลอดปีการศึกษา 2546

อภิปรายผล

รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท ส่วนใหญ่เป็นรถกระบะร้อยละ 55.3 มีอายุการใช้งานเฉลี่ย 10.5 ปี ส่วนใหญ่เป็นรถของตนเอง ร้อยละ 95.6 รถมีดัดแปลงสภาพรถให้เป็นรถบรรทุกรับผู้โดยสาร โดยมีการดัดแปลงหลังคาและที่นั่งผู้โดยสาร ลักษณะรถไม่ถูกต้องกับรายการรถที่จดทะเบียนไว้ มีการเปลี่ยนแปลงสภาพรถโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนและมีอุปกรณ์ส่วน ไม่ครบถ้วนมีค่าควันดำสูง ทำให้การตรวจสภาพรถในรอบแรกไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน 16 ข้อ ร้อยละ 88.2 และในรอบที่สองมีการปรับปรุงสภาพรถให้ได้มาตรฐาน ผลการตรวจสอบมีรถที่ไม่ผ่านเกณฑ์ ลดลงเหลือร้อยละ 75.3 ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 86.4 อายุเฉลี่ย 41.6 ปีมีสถานภาพคู่ ร้อยละ 90 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 59.8 มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 43.2 โดยมีการขับรถมือเดียว ร้อยละ 15.6 ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ร้อยละ 12.6 มีพฤติกรรมการสูบบุหรี่ร้อยละ 9.9 ดื่มสุรา ร้อยละ 13.6 มีโรคประจำตัว ร้อยละ 12.4 ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาของ นางงามนิตย์ ราชกิจ และคณะ (2545) ซึ่งทำการศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นพื้นที่เขตอำเภอเมือง พบว่ารถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นรถตู้ ร้อยละ 90.1 มีอายุการใช้งาน เฉลี่ยนาน 9 ปี มีการดัดแปลงสภาพภายในรถโดยจัดทำเบาะนั่ง เป็นสามแถว ร้อยละ 42.3 รถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพในรอบแรก ส่วนใหญ่เนื่องจากมีค่าควันดำสูง ร้อยละ 27 ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 35.4 โดยขับขี่รถมือเดียว ร้อยละ 15.5 ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ร้อยละ 4.7 มีการสูบบุหรี่ ร้อยละ 11.7 การดื่มสุรา ร้อยละ 8.0 มีโรคประจำตัว ร้อยละ 1.9 ผลการตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีน จำนวน 301 ราย พบผลบวกทันที 12 ราย (ร้อยละ 3.9) ตรวจซ้ำพบผิดปกติ 1 ราย (ร้อยละ 0.3) แตกต่างจากผลการตรวจปัสสาวะหาสารแอมเฟตามีนของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนในเขตชนบท ซึ่งตรวจปัสสาวะ 241 ราย ได้ผลตรวจปกติทุกรายแต่มีความสอดคล้องกัน ในเรื่องผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 87.8 อายุเฉลี่ย 43 ปี สถานภาพคู่ ร้อยละ 92.6 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 58.1 และรถส่วนใหญ่เป็นรถของตนเอง ร้อยละ 93.0

ผลการสนทนากลุ่ม ในกลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ครู และผู้ปกครองนักเรียน มีความคิดเห็นเหมือนกัน ในแง่ของการให้ความสำคัญกับการป้องกันความปลอดภัยให้แก่นักเรียนผู้โดยสาร ได้เสนอให้มีการปรับปรุงในเรื่องสภาพรถ ให้มีสภาพใหม่กว่านี้ และรถรับส่งนักเรียนควรเป็นรถตู้ มีสัญญาณไฟติดหลังคารถ ขณะที่มีนักเรียนโดยสาร จำกัดจำนวนผู้โดยสารให้เหมาะสม ไม่ห้อยโหน รับส่งนักเรียนตรงเวลา ส่งถึงหน้าบ้าน ไม่ทิ้งเด็กนักเรียนไว้ที่โรงเรียน โรงเรียนแต่ละแห่งควรเลิกเรียนพร้อมกันทุกห้อง แต่ไม่ควรเลิกพร้อมกันทุกโรงเรียน เพื่อสามารถไปรับเด็กได้ทันเวลา ควรมีผู้ดูแลเด็กท้ายรถ โดยเฉพาะเด็กเล็ก ควรมีเด็กโตคอยดูแลเวลาขึ้นลงรถและข้ามถนน ประตูรถควรมีกุญแจล็อคด้านนอกรถ เพื่อป้องกันไม่ให้เด็กเปิดเอง ควรมีกฎระเบียบ ข้อบังคับ การตรวจสภาพรถและตรวจสุขภาพผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนให้ได้มาตรฐานเดียวกัน ตลอดจนมีการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง และควรมีการจัดอบรมผู้ขับขี่รถเป็นประจำทุกปี ผู้ขับขี่รถควรแต่งกายสุภาพ อารมณ์ดี ไม่ดื่มสุราขณะขับรถ ควรมีน้ำดื่มบริการให้

เด็กนักเรียนที่โดยสารรถรับส่งนักเรียน ครูและผู้ปกครองเสนอแนะให้มีรถประจำทางสำหรับรับส่งนักเรียนภายในอำเภอ หรือขับรถนักเรียนวิ่งเป็นสาย สำหรับนักเรียนที่อยู่ไกลๆ โรงเรียนควรมีรถไปรับเด็กในเส้นทางเดียวกัน ตำรวจควรควบคุมปริมาณรถรับส่งนักเรียนในแต่ละอำเภอไม่ให้มีมากกว่านี้ และควรมีการอบรมนักเรียน ร.ด. มาช่วยทำหน้าที่จราจรบริเวณหน้าโรงเรียนทุกแห่ง อบต.ควรมีงบประมาณสนับสนุนในการปรับปรุงสภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ตลอดจนสนับสนุนการดำเนินงานของชมรมรถรับส่งนักเรียนในแต่ละอำเภอ

ผลการเฝ้าระวังพฤติกรรม ผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสาร ครู ตำรวจจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน นำร่องทั้ง 14 แห่ง ทั้งก่อนและหลังดำเนินการ พบว่ามีพฤติกรรมการขับขี่รถที่ปลอดภัยมากขึ้น

นักเรียนผู้โดยสารมีการขึ้นลงรถที่ปลอดภัย ร้อยละ97.8 บริเวณหน้าโรงเรียนนำร่องทั้ง 14 แห่ง มีครูและตำรวจจราจรผู้ดูแลเด็กนักเรียนทั้งก่อนและหลังเลิกเรียน ครบทุกแห่ง

ผลการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน โดยหน่วยงานพหุภาคีในพื้นที่ชนบทที่เกี่ยวข้องทั้งตำรวจ ขนส่ง สถานศึกษา สาธารณสุข สื่อมวลชน และผู้ประกอบการ ได้มีการพัฒนาในด้านระบบความปลอดภัยของสภาพรถและผู้ขับขี่ พัฒนาในเรื่องการจัดระบบจราจร พัฒนาการสร้างระบบความปลอดภัยภายในและภายนอกสถานศึกษา การเฝ้าระวังพฤติกรรมสุขภาพ การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ การปฐมพยาบาลและการส่งต่อ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ทางสื่อท้องถิ่น นอกจากนั้นได้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับชมรมรถรับส่งนักเรียนในเขตอำเภอเมืองและระหว่างอำเภอในเขตชนบท ด้วยกันทั้ง 4 อำเภอ ทำให้กลุ่มผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนเกิดความตื่นตัวตระหนักถึงการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มีความรู้ความเข้าใจ ให้ความสำคัญต่อเด็กนักเรียนผู้โดยสาร ตลอดจนครูและผู้ปกครองเด็ก และก่อให้เกิดการรวมกลุ่มของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน ตลอดจนมีข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ข้อมูล จำนวนรถ ชื่อผู้ขับขี่ นักเรียนผู้โดยสารรถแต่ละคัน ชื่อโรงเรียนที่รับส่ง ทั้ง 4 อำเภอ เพื่อพัฒนาตนเองและเชื่อมโยงระหว่างอำเภออย่างต่อเนื่องต่อไป

กลุ่มนักเรียนผู้โดยสาร ผู้ปกครองนักเรียน ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัยจากอุบัติเหตุ นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้รถอย่างปลอดภัยและถูกต้อง ไม่ยื่นแขนออกนอกรถ มีถังขยะสำหรับที่ในรถ ชุมชนให้ความสำคัญกับรถรับส่งนักเรียน ให้ความร่วมมือในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ มีการออกเสียงตามสายในหมู่บ้านและมีการเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถ โดยแจ้งทาง 191 หรือ แจ้งสถานีตำรวจทาง web site และ E-mail หลังดำเนินการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในเขตชนบท พื้นที่ 4 อำเภอ ครบ 1 ปี พบการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในพื้นที่ อ.เทิง เพียงอำเภอเดียว จำนวน 3 คัน มีผู้บาดเจ็บ 3 ราย เป็นนักเรียน 2 ราย ผู้ขับขี่ 1 ราย มีสาเหตุจากการถูกรถคันอื่นเฉี่ยวชนทั้ง 3 ราย ไม่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งลดลงอย่างมากจากปีที่ผ่านมา ซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 4 อำเภอ จำนวน 13 คัน

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. รถส่วนใหญ่ที่ใช้รับส่งนักเรียน ในเขตชนบทส่วนใหญ่เป็นรถกระบะ มีการดัดแปลงสภาพรถหลังคาและเบาะนั่ง สภาพรถบางคันเก่าเกินไป เพื่อความปลอดภัยของเด็กนักเรียน ควรเป็นรถตู้ ที่ผ่านการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียน ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียน พ.ศ.2547

2. ผลการพัฒนารูปแบบการสร้างเสริมความปลอดภัยให้รถรับส่งนักเรียน ก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการขับขี่รถรับส่งนักเรียน ตลอดจนชุมชนในพื้นที่ ควรมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และควรมีการขยายผลในแนวกว้าง ให้ครอบคลุมในเขตชนบทอำเภอที่เหลือ ทั้งจังหวัดและจังหวัดอื่นต่อไป

ข้อเสนอแนะในการนำการศึกษาไปใช้

1. มีการนำผลการวิจัยไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ชุมชน สังคม สื่อมวลชน ผู้ปกครองได้รับรู้ถึงผลการวิจัย เพื่อให้เกิดความร่วมมือและช่วยเฝ้าระวัง ตรวจสอบความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนเพิ่มมากขึ้นและผลักดันให้ขยายผลไปอำเภอใกล้เคียง

2. ขยายผลการพัฒนารูปแบบการสร้างเสริมความปลอดภัยรถรับส่งนักเรียน ในเขตชนบท จ.เชียงราย ในรูปของโซน โดยให้ อำเภอเทิง อำเภอพาน อำเภอแม่สรวยและอำเภอแม่จัน เป็นอำเภอต้นแบบของการพัฒนาให้ครอบคลุมทุกอำเภอในจังหวัดเชียงราย

3. ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนในเขตเมือง และเขตชนบทควรได้มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน ในการพัฒนาระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน อย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความรู้ใหม่ๆ โดยหน่วยงานภาครัฐ เป็นหน่วยงานหลักในการประสานและให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียน และจัดกิจกรรมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ถูกต้อง เช่น พฤติกรรมการสูบบุหรี่ ดื่มสุรา ทั้งในเขตเมืองและชนบท

2. วิจัยติดตามและประเมินผลการดำเนินงานสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียนทั้งเขตเมืองและเขตชนบท ทุก 2 ปี

บรรณานุกรม

กระทรวงคมนาคม **แผนแม่บทการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย 2540.**

กิตติ พุฒิกานนท์(2531) **ปัจจัยเสี่ยงต่อการได้รับอุบัติเหตุจราจรของนักเรียนขณะเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนในจังหวัดลำปาง.** บทคัดย่อจากเอกสารประกอบการสัมมนาการนำผลการวิจัยทางสุขศึกษาไปใช้แก้ปัญหาสาธารณสุข.

กองสถิติสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. **สถิติสาธารณสุขปี 2540.**

กรรณิกา พิริยะจิตตรา (2543) **ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุในนักเรียน** สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเก้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2542-2543

งามนิตย์ ราชกิจ และคณะ (2541) **การสำรวจพฤติกรรมสุขภาพที่เป็นปัญหาสาธารณสุขของประชาชนกลุ่มอายุ 15-59 ปี จังหวัดเชียงราย.** สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย

งามนิตย์ ราชกิจและคณะ (2545) **การพัฒนารูปแบบการจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถยนต์โดยสารรับส่งนักเรียนจังหวัดเชียงราย.**สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย

จับกระแส **จดหมายข่าวสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข.** ปีที่ 4 ฉบับที่ 9 มีนาคม 2542.

จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ. **สถานการณ์และการควบคุมอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย.** กองระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข, 2532 : 1-34

จรัล ทองทับและคณะ (2540) **ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรทางบกศึกษาในผู้ป่วยอุบัติเหตุซึ่งมารับการศึกษาที่โรงพยาบาลยโสธร** วารสารสรรพสิทธิเวชสาร

ธนวรรธน์ อิ่มสมบูรณ์ **รูปแบบการควบคุมอุบัติภัยจราจรในระดับจังหวัด ข้อเสนอแนะด้านการแพทย์และสาธารณสุข.** เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องรูปแบบการควบคุมอุบัติภัยจราจรในระดับจังหวัด โดยคณะกรรมการระบาดวิทยาแห่งชาติ ณ โรงแรมชะอำรอยัลบีช อ.เมือง จ.เพชรบุรี 25-26 ตุลาคม 2534.

ประทีป เมฆประสานและ ภาภัทร ทิพย์รักษ์ (2542) **อุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการเสพสุราหรือยาบ้า ในเขตอำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ.** เอกสารงานวิจัย สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัยประจำปี 2542

ประพันธ์ บรรลุ (2542) **อุบัติเหตุบนท้องถนนจังหวัดมุกดาหาร.**

ไพบูลย์ สุริยะวงค์ไพศาล (2546) **ตำราระบาดวิทยา “ อุบัติเหตุจราจร ” หน่วยจัดความรู้เพื่อความปลอดภัย** คณะแพทย์ศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี พิมพ์ครั้งที่ 1 ธันวาคม 2546 หน้า 7,84-91

บรรณานุกรม (ต่อ)

ไพรบูลย์ สุริยะวงค์ไพศาล **ยุทธศาสตร ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร** เอกสารแจกในการประชุม พัฒนาโครงการนำร่อง 15 จังหวัด เพื่อลดอุบัติเหตุ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2546 โรงแรมมิราเคิล กทม. จัดโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.)

ฝ่ายวิชาการสูตรไพศาล (2535) **พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522** สูตรไพศาลการพิมพ์ กรุงเทพฯ

มูลนิธิมาธารรสุขแห่งชาติ เอกสารแจกเวทีร่วมคิดร่วมประเมิน **เรื่อง " ข้อเสนอเพื่อพัฒนาระบบการตรงจสภาพรถของประเทศไทย "** วันที่ 20 สิงหาคม 2547 โรงแรมรามาการ์เด้นส์ ถ.วิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ

โรงพยาบาลศรีธัญญา. (2536) โครงการให้ความร่วมมือทางด้านจิตใจแก่ **ผู้สูญเสียจากเหตุการณ์รถบรรทุกชนรถรับส่งนักเรียน** โรงเรียนขจรทรัพย์

รายงานการประเมินโครงการสัมมนาระดับชาติเรื่อง **อุบัติภัยจราจร.** วันที่ 4-5 มิถุนายน 2541 ณ โรงแรมเพ็ญธานีปริ๊นเซส. โดยคณะอนุกรรมการประเมินผล.

เรมวล นันท์ศุภวัฒน์ **ภาวะผู้นำทางการพยาบาลในองค์การ**. เชียงใหม่ : โครงการตำรา กองบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.

โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์จังหวัดเชียงราย (2543) **รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์** เอกสารสรุปผลการดำเนินงานห้องฉุกเฉินโรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์.

โรงพยาบาลขอนแก่น ศูนย์อุบัติเหตุ และวิกฤตบำบัด. **เอกสาร การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 2 การพัฒนาระบบบริการผู้ป่วยอุบัติเหตุในสหัสวรรษใหม่.** 15-16มีนาคม 2544 ณ โรงแรมโซฟิเทล ราช ออคิด อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

มงคล ณ สงขลา. (2534) **ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและเอดส์ที่กระทบต่อความมั่นคงของชาติ ศึกษาเฉพาะกรณีกลุ่มคนขับรถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประจำทาง จังหวัดนครราชสีมา วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร**

เอกสารงานวิจัย จากสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณภัย กรมการแพทย์กระทรวงสาธารณสุข

บรรณานุกรม (ต่อ)

ละไม ช่างถม (2542) **แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกกับการดื่มสุรา ในกลุ่มผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรที่มารับการรักษา ในโรงพยาบาลปทุมรัตน์และสถานีอนามัยในเขตอำเภอปทุมรัตน์**

วิจิตร บุญยะโหตระ (2528) **สวัสดิศึกษา** กรุงเทพฯ : วิกตอรี่พาวเวอร์พอยท์จำกัด.

วิจิตร บุญยะโหตระ (2531) **อุบัติภัยทางจราจร** กรุงเทพฯ : วิกตอรี่พาวเวอร์พอยท์จำกัด.

วิฑูร แสงสิงแก้ว (2535) **คู่มือประชาชน เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับสุรากับอุบัติเหตุทางจราจร.**

วิทยา ชาติบัญชาชัย. **ระบาดวิทยาของอุบัติเหตุทางจราจรในโรงพยาบาลขอนแก่น.** เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการหารูปแบบการควบคุมอุบัติเหตุจราจรครบวงจรระดับจังหวัด. 25-26 ตุลาคม 2534 : 35-52

วิพุธ พูลเจริญ (2534) **อุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ต.** เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการการหารูปแบบการควบคุมอุบัติเหตุจราจรครบวงจรระดับจังหวัด. 25-26 ตุลาคม 2534 : 54.

วันทนีย์ อิสระไพจิตรและคณะ (2541) **ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรของผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลสุโขทัย.**

สำนักงานคณะกรรมการประถมศึกษาแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ (2525) **โครงการจัดรถ-รับส่งนักเรียนประถมศึกษา จากโรงเรียนขนาดเล็ก ไปโรงเรียนขนาดใหญ่** ปีการศึกษา 2525

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. สถิติ**อุบัติเหตุและสาธารณภัยในประเทศไทย** พ.ศ.2539-2540.

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัย กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.(2543) **เอกสารประกอบการประชุมวิชาการด้านอุบัติเหตุและสาธารณภัยครั้งที่ 2.** 5-7 กรกฎาคม 2543 ณ โรงแรมเอสดี อเวนิว กรุงเทพฯ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย (2546) สรุปรายงานประจำปี 2546.

สำนักงานสาธารณสุข เขต 7 (อุบลราชธานี ศรีษะเกษ ร้อยเอ็ด นครพนม ยโสธร อำนาจเจริญ มุกดาหาร). **สรุปผลการดำเนินงานโครงการม่วนชื่นสงกรานต์เมือบ้านปลอดภัย ปี 2540.** อุบลราชธานี : ศิริธรรมออฟเซ็ต, 2540

บรรณานุกรม (ต่อ)

สำนักงานสาธารณสุข เขต 10 (เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง พะเยา ลำพูน แม่ฮ่องสอน).**สรุปผลการดำเนินงานโครงการบ้านเฮาปี๋ใหม่ปลอดภัยอุบัติเหตุ เขต 10 เพื่อลดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์.** เชียงใหม่ : ดาราวรรณการพิมพ์,2540

สำนักพัฒนาวิชาการแพทย์ กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข (2539) **การสำรวจพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดโรคไม่ติดต่อของประเทศไทย.**

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี (2537) **วิทยาการระบาดและการควบคุมอุบัติภัย**

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ (2541) **การป้องกันและลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร** : ประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ โครงการวิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก โรงพยาบาลรามาธิบดี เอกสารงานวิจัยสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

เอื้ออำไพ สุวรรณยืน (2541) **ระบบบริหารคุณภาพงานบริหารการรถโรงเรียนตามมาตรฐาน ISO 9000**

ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์ **ความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร** สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537

กองความปลอดภัยกรมการขนส่งทางบก และศูนย์ข้อมูลตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ และไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล **รายงานความก้าวหน้าโครงการวิจัยสนับสนุนการรณรงค์เมาไม่ขับ** มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ธันวาคม พ.ศ. 2543 กรุงเทพ โรงพิมพ์ ร.ส.พ. หน้า 42

สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย **รายงานการวิจัยประเมินผล การลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร** ตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2538

วิชัย เอกพลากร และคณะ อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ใน 4 จังหวัด, ประเทศไทย พ.ศ. 2319 เสนอต่อสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

ญาดา ประพงศ์เสนา และณัฐชา เกตุสต **รายงานการศึกษาวิเคราะห์ทางแยกอันตราย** กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มกราคม 2541 (เอกสารอัดสำเนา)

Thor Wetteland and Stein Lundebuye. FINANCING OF ROAD SFETY ACTIONS THIRD AFRICAN ROAD SAFETY CONGESS Pretoria, South Africa 14-17 , 1997 World Washington DC., USA

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก กฎกระทรวง
ประกาศกรมการขนส่งทางบก กฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

คำจำกัดความ ตามมาตรา 4

(1) การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ขี่หรือไล่ต้อนสัตว์

(15) รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(16) รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อมและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(22) รถโรงเรียน หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(28) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่อง อุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

(32) ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และ ใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(33) สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วย ธง ไฟ ไฟฟ้า มือแขน นกหวีดหรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือที่จูง เดิน ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(34) เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง สำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง เดิน ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

หมวด 2 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน , รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะทางไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ที่ขับรถในทางต้องเปิดไฟ

มาตรา 12 รถแต่ละชนิดที่ใช้ได้ทางเดินรถ ผู้ขับขี่จะต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะ ดังต่อไปนี้ เสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็น หรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏอยู่ข้างหน้าในกรณี ดังต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่ปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า "**หยุด**" ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

(3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า "**ไป**" ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินทางในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

(5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใด เปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(6) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่จะขับรถตรงไปต้องเข้ามาอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องทางเดินรถดังกล่าว จะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา 23 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรสีเขียวหรือไฟแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถมากกว่าสองชิ้นขึ้นไป ต้องปฏิบัติดังนี้

1. สัญญาณไฟจราจร ไฟสีแดง ที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

2. สัญญาณไฟจราจร ไฟสีเขียว ที่ทำเป็นลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องนั้นได้

มาตรา 24 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ด้านหลังให้ขับรถผ่านไปได้

2. เมื่อเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนนั้นต้องหยุดรถ แต่เจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่และโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ ขับรถผ่านไปได้

3. เมื่อเจ้าหน้าที่ยืนและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของเจ้าหน้าที่ต้องหยุด

4. เมื่อเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

5. เมื่อเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่รถที่มาจากด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถทั้งสองด้าน

มาตรา 25 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรของพนักงานจราจร ที่พนักงานเจ้าที่ได้ด้วยเสียงนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้สัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้งให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที่

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 ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องทางทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องทางขึ้นไป ต้องขับรถในช้องซ้ายสุด เว้นแต่

(1) ในช่องทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวาง หรือถูกเปิดการจราจร

(2) เป็นทางเดินรถทางเดียว

(3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก

(4) เมื่อจะแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่น

(5) ผู้ขับขี่รถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกันไว้ ผู้ขับขี่ต้องขับรถใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านไปหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือหรือแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณ ตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศน์วิสัย การให้สัญญาณด้วยมือและแขนตาม วรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทางเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 40 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย เมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ ในกรณีต่อไปนี้

(1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ในทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นในทิศทางเดินรถต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้รถคันหน้าทราบความประสงค์ และเมื่อผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้า (ยกไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถ หรือให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายด้วยมือและแขน) แล้วจึงแซงได้ การแซงต้องแซงด้านขวา โดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านหน้ารถที่ถูกแซงไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้ว จึงขับชิดซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา 45 ห้ามขับรถแซงซ้ายหน้ารถคันอื่น ยกเว้นในกรณีต่อไปนี้

(1) รถที่ถูกแซงกำลังจะเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

(2) ทางเดินรถนั้นจัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

มาตรา 46 ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่น ในกรณีต่อไปนี้

(1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง

(2) ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยกวงเวียน หรือทางรถไฟ

(3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันหลัง ผู้ขับขี่รถ ที่มีความเร็วช้าหรือให้ความเร็วต่ำกว่ารถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถคันที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้าและผู้ขับขี่รถที่ถูกขอทางต้อง

(1) ให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายตอบ (ยกไฟเลี้ยวที่ติดอยู่ด้านซ้ายของรถหรือให้สัญญาณเลี้ยวซ้ายด้วยมือและแขน)

(2) ลดความเร็ว

(3) ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงขึ้นหน้าผ่านขึ้นหน้าได้โดย ปลอดภัย

หมวด 4 การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา 54

การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ต้องให้สัญญาณก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตรและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และต้องจอดรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร

มาตรา 55 ห้ามหยุดรถในบริเวณต่อไปนี้

(1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในขณะที่ไม่มีช่องทางเดินช่องเดินรถประจำทาง

(2) บนทางเท้า

(3) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(4) ในทางร่วมทางแยก

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

(6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(7) ในเขตปลอดภัย

(8) ในลักษณะกีดขวางทางจราจร

มาตรา 56 ในกรณีที่เครื่องยนต์ขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถต้องให้สัญญาณก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร และผู้ขับขี่ต้องนำรถไปให้พ้นทางเดินรถให้โดยเร็วที่สุดไม่กีดขวางการจราจรและควรจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถและต้องจอดรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร

มาตรา 57 ห้ามจอดรถในบริเวณต่อไปนี้

(1) บนทางเท้า

(2) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(4) ในทางข้ามหรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(7) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(9) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทาง และเลยเครื่องหมายไปอีกสาม เมตร

(9) ตรงปากทางเข้าออกอาคารเดินรถหรือทางเดินรถหรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(11) ซ้อนคันกับรถคันอื่นที่จอดอยู่

(12) ในที่คับขัน

(13) กีดขวางทางจราจร

(14) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งทางจราจร

(15) ระหว่างเขตปลอดภัยกับเขตทาง หรือระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

ลักษณะ 6 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน

มาตรา 71 ภายใต้บังคับมาตรา 21 และมาตรา 22 เมื่อผู้ขับขี่ต้องให้รถมาถึงทางร่วมทางแยกให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้ามีรถคันอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโทให้ผู้ขับขี่ในทางเดินรถทางเอกมีสิทธิ์ขับรถผ่านไปก่อน

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 เห็นรถฉุกเฉินในขณะปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน โดยปฏิบัติดังต่อไปนี้

(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 ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี หรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อเจ้าที่ภายใน 6 เดือนนับแต่วันเกิดเหตุให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ต้องเป็นของรัฐ

มาตรา 96 ผู้ขอรับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ ตามมาตรา 93 ในประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งประจำทาง หรือการขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องมีคุณสมบัติและลักษณะดังต่อไปนี้

(1) มีสัญชาติไทย

(2) มีความรู้และความสามารถตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

(3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่า ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความเหมาะสม

(4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ

(5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ

(6) ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ

(7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภท หรือชนิดเดียวกันที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว

(8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้ว นับแต่วันที่คำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุด หรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่โทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาท ที่มิใช่เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาลเว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

มาตรา 102 ในขณะปฏิบัติหน้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง

(1) แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง [27]

(2) ไม่แสดงกิริยา หรือใช้ถ้อยคำที่เป็นการเสียดสี ดูหมิ่นก้าวร้าว รังแก รบกวน หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยา วาจา หรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใด ลักษณะไม่สมควร หรือไม่สุภาพ

(3) ไม่เสพหรือเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น

(3ทวิ) ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ

(3ทวิ) ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

(4) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดใกฎกระทรวง

มาตรา 102 ทวิ ในกรณีมีเหตุอันอันควรเชื่อว่าผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถผู้ใดในขณะปฏิบัติหน้าที่นั้น มีสารอยู่ในร่างกายอันเกิดจากการเสพสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น หรือยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานฝ่ายปกครอง หรือตำรวจมีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้รับการตรวจหรือทดสอบว่าผู้นั้นมีสารนั้น ๆ อยู่ในร่างกายหรือไม่

เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ วิธีการตรวจหรือทดสอบตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งคนขับขี่รถยนต์เกินสองคน

มาตรา 124 ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใดๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะขับรถ หรือในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่รถยนต์เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้กระทำใดๆ ตามวรรคสองหรือวรรคสาม

มาตรา 128 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันล่อลื่น กระป๋องหรือสิ่งอื่นใดหรือกระทำด้วยประการใดๆบนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา 130 ห้ามมิให้ผู้ใดเผาหรือกระทำการใดๆ ภายในระยะ 500 เมตร จากถนนเป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งใดที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในถนนนั้น

มาตรา 132 ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้า และด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจนเมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้รับส่งนักเรียนให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “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 มาตรา36 และมาตรา 102 (4) แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“รถโรงเรียน” หมายความว่า รถที่ใช้รับส่งนักเรียน และให้หมายความรวมถึงรถที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับส่งนักเรียนเพื่อการศึกษาตามปกติ

“นักเรียน” หมายความว่า บุคคลซึ่งกำลังศึกษาระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา หรือมัธยมศึกษา ทั้งสายสามัญและสายอาชีพ

“ผู้ปกครอง” หมายความว่า บิดามารดา หรือบิดา หรือมารดา ซึ่งเป็นผู้ใช้อำนาจปกครองตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์และหมายความรวมถึงบุคคลที่นักเรียนอยู่ด้วยเป็นประจำหรือที่นักเรียนอยู่รับใช้การงาน

ข้อ 2 รถโรงเรียนต้องเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน1 มาตรฐาน2 หรือมาตรฐาน3 ที่ต่อตัวถังให้มีทางขึ้นทางลงของผู้โดยสารข้างรถโดยมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนที่ควบคุมถูกต้องตามกฎกระทรวง ซึ่งออกตามความในมาตรา 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

เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้งดใช้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันดังกล่าว

(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 อันฆ้อนทุบกระจกและเหล็กชะแลง ต้องเก็บไว้ในที่ปลอดภัย และสามารถนำมาใช้งานได้โดยสะดวก

(4) แผ่นป้ายแสดงข้อความเตือนเรื่องความปลอดภัย ในการโดยสารตามที่กรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด หรือตามที่กรมการขนส่งทางบกให้ความเห็นชอบติดไว้ภายในตัวรถ ณ ตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้ง่าย

ข้อ 3 ห้ามผู้ขับรถโรงเรียนบรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนไปกับนักเรียน เว้นแต่เจ้าหน้าที่ของโรงเรียนหรือผู้ปกครอง

ข้อ 4 รถโรงเรียนต้องมีผู้ขับรถและผู้ดูแลนักเรียน ดังนี้

(1) ผู้ขับรถซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และต้องเป็นผู้ไม่มีประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถมาก่อน

(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

ผู้ประจำรถที่บทลงโทษตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

- ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526) ต้องระวังโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท

- ผู้ประจำรถที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท

บทกำหนดโทษ ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

- ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับการใช้รถรับส่งนักเรียน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท

4. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการตรวจหรือ

ทดสอบสารอันเกิดจากการเสพสุราหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทและกำหนดเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจตรวจหรือทดสอบ หรือสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถในขณะปฏิบัติหน้าที่ รับการตรวจหรือ ทดสอบว่าสารนั้นอยู่ในร่างกายหรือไม่ (ฉบับที่ 2)

"ข้อ 3 วิธีการตรวจหรือทดสอบหาระดับหรือปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด ให้ถือปฏิบัติดังนี้

(1) เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบ ให้ใช้เครื่องตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ (Breath Analyzer Test) และสามารถอ่านค่าของ
แอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(2) วิธีการตรวจหรือทดสอบให้ถือปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(3) ระดับเกณฑ์มาตรฐานของแอลกอฮอล์ที่ยอมให้มีในเลือดในขณะปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องไม่เกิน 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 : ต้องระวังโทษจำคุก 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) ว่ากรณีที่พบผู้ขับขี่รถโดยสารเสพวัตถุออกฤทธิ์ฯ ในกลุ่ม แอมเฟตามีน เมื่อมีการเปรียบเทียบปรับตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบกแล้วจะสามารถดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดนั้นตาม พ.ร.บ.วัตถุออกฤทธิ์ฯ และ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ได้อีกด้วย นอกจากนี้ได้มีมติ ค.ร.ม. เมื่อวันที่ 30 เม.ย. 2534 ว่าในกรณีที่มีการกระทำผิดกฎหมายหลายฉบับให้เจ้าหน้าที่ของรัฐดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดทุกตัวบทกฎหมาย หากได้พบเห็นหรือรู้ถึงการกระทำผิด ให้ประสานงานปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ดำเนินคดีแก่ผู้กระทำผิดทุกตัวบทกฎหมาย มิฉะนั้นจะเป็นช่องทางให้เกิดการทุจริตและประพฤติมิชอบได้

ระเบียบกรมการขนส่งทางบก

ว่าด้วยการอนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียน

พ.ศ. ๒๕๔๗

เพื่อให้การปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับการขออนุญาต และการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียนเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและถูกต้อง อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๒๒ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ อธิบดีกรมการขนส่งทางบกจึงวางระเบียบได้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ ระเบียบกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียน พ.ศ. ๒๕๔๗ ”

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๗ เป็นต้นไป

ข้อ 3 บรรดาระเบียบ ขอบังคับ หรือคำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ 4 ในระเบียบนี้

“ การรับจ้างรับส่งนักเรียน ” หมายความว่า การรับส่งนักเรียนด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพื่อสินจ้าง

“ รถรับส่งนักเรียน ” หมายความว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน (รย.๒) ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ที่นำไปใช้ในการรับจ้างรับส่งนักเรียน

“ นักเรียน ” หมายความว่า บุคคลซึ่งกำลังศึกษาในระดับก่อนประถมศึกษา ประถมศึกษา หรือมัธยมศึกษา ทั้งสายสามัญและสายอาชีพ

ข้อ 5 ผู้ใดประสงค์จะใช้รถรับส่งนักเรียนให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ณ ที่ทำการของนายทะเบียนที่รถนั้นอยู่ในเขตความรับผิดชอบและนำรถเข้ารับการตรวจสภาพพร้อมด้วยหลักฐานประกอบคำขอ ดังต่อไปนี้

(1) บุคคลธรรมดา

(ก) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถตามหลักฐานที่กระทำทางทะเบียน

(ข) ใบคู่มือจดทะเบียนรถหรือภาพถ่าย

(2) นิติบุคคล

(ก) หนังสือรับรองการเป็นนิติบุคคลของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท

(ข) ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาขนของผู้มีอำนาจกระทำแมนนิติบุคคล

(ค) ใบคู่มือจดทะเบียนรถหรือภาพถ่าย

ข้อ 6 รถรับส่งนักเรียนจะต้องมีอุปกรณ์ สำหรับรถครบถ้วนถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด เป็นรถที่ไม่ค้างชำระภาษีประจำปี รวมทั้งต้องจัดให้มี

(1) แผ่นป้ายพื้นสีส้มสะท้อนแสงขนาดกว้างไม่น้อย 25 เซนติเมตร ยาวไม่น้อยกว่า 60 เซนติเมตร มีข้อความว่า “ รถรับส่งนักเรียน ” เป็นตัวอักษรสีดำความสูงไม่น้อยกว่า 15 เซนติเมตร ติดอยู่ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถ ให้สามารถมองเห็น ข้อความได้โดยชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 50 เมตร

เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้ถอดแผ่นป้ายหรือปิดคลุมข้อความดังกล่าว

(2) ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันหรือสีแดงปิดเปิดเป็นระยะ ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถเพื่อให้ ผู้ขับรถที่สวนมาหรือตามหลังมาเห็นได้โดยชัดเจนในระยะห่างไม่น้อยกว่า 150 เมตร

เมื่อมิได้ใช้รถนั้นเป็นรถโรงเรียนให้งดใช้ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพันดังกล่าว

(3) เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียน เมื่อมีอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ดังต่อไปนี้

(ก) เครื่องดับเพลิง ที่มีขนาดพอสมควรและติดตั้งไว้ภายในรถ ในที่เหมาะสม ปลอดภัย พร้อมที่จะใช้การได้ทุกขณะ

(ข) ฆ้อนทุบกระจก 1 อัน สำหรับรถที่มีลักษณะเป็นรถตู้โดยสาร

ฆ้อนทุบกระจกจะต้องเก็บไว้บนที่ปลอดภัยและสามารถนำมาใช้งานได้โดยสะดวก

ข้อ 7 ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนต้องไม่บรรทุก หรือยินยอมให้ผู้อื่นบรรทุกผู้โดยสารอื่นปะปนกับนักเรียน เว้นแต่ผู้ควบคุมดูแลนักเรียนหรือผู้ปกครอง

ข้อ 8 ผู้ขับรถรับส่งนักเรียนต้องไม่เป็นผู้มีประวัติเสียหายอันเกิดจากการขับรถและเป็นผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้รับอนุญาต มาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี

ข้อ 9 ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนต้องจัดให้มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่ใช้รับส่งนักเรียน

ข้อ 10 ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงโรงเรียนหรือที่อยู่อาศัยหรือส่งมอบให้แก่ผู้ปกครองโดยตรงหรือส่ง ณ สถานที่ที่ตกลง

ข้อ 11 หนังสืออนุญาตให้ใช้รับส่งนักเรียนให้เป็นไปตามแบบแนบท้ายระเบียบนี้ และให้นายทะเบียนอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนได้ ไม่เกินครั้งละ 6 เดือนนับแต่วันอนุญาต

หนังสืออนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ได้รับอนุญาตเก็บไว้ภายในรถเพื่อใช้แสดงต่อผู้มีอำนาจตรวจสอบ

ข้อ 12 ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนผู้ใดฝ่าฝืนหรือไมปฏิบัติตามความใน ข้อ 6 ข้อ 7 ข้อ8 ข้อ9 หรือ ข้อ10 หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสืออนุญาตตามข้อ 11 ให้นายทะเบียนยกเลิกการอนุญาต

ข้อ 13 ให้รองอธิบดี (ฝ่ายปฏิบัติการ) กรมการขนส่งทางบกรักษาตามระเบียบนี้