

การศึกษาเรื่อง การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
กรณีศึกษา : ระบบการบริหารการเดินทางโดยสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS
ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี ¹

เสาวณีย์ แก้วมณี ²
 ผศ.ดร.มุฮัมหมัดอิลยาซ หล้าปริง ³

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุจากรถทางถนนที่เกิดขึ้นจากรถโดยสารสาธารณะเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจำนวนมาก แม้หน่วยงานหลายฝ่ายได้ร่วมมือกันเสนอมาตรการและวิธีการเพื่อรับมือกับปัญหาดังกล่าว หลาย ๆ มาตรการและวิธีการมีส่วนช่วยลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ และเพื่อเสนอแนวทางการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ประยุกต์องค์ความรู้และกระบวนการในการเก็บข้อมูลของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ สภาพของตัวรถ ผู้ให้บริการ ผู้รับบริการ รถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ในกรณีศึกษา พบว่าความเร็วของยานพาหนะและความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนปัจจัยที่ก่อให้เกิดความรุนแรง พบว่า เกิดจากโครงสร้างของตัวรถ การขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดของตัวผู้ให้บริการหรือผู้รับบริการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และอีกปัจจัยหนึ่งคือ กีดขวางบนท้องถนน เช่น ต้นไม้ หรือสิ่งก่อสร้าง ทำให้เกิดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นปัญหาสังคมที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติ ซึ่งนับวันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นอย่างต่อเนื่องและเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น มักมีผู้เสียชีวิต เสียทรัพย์สิน และได้รับบาดเจ็บตามมา โดยมีสาเหตุหลายประการ เช่น ผู้ขับขี่มีสภาพร่างกายไม่พร้อมต่อการขับรถ ประกอบกับชุมชนมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว อีกทั้งจำนวนประชากรและจำนวนรถได้เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน และทางเดินรถมีจำนวนไม่เพียงพอกับปริมาณการเพิ่มขึ้นของรถและประชากร ถนนบางเส้นทางสร้างไม่ได้มาตรฐาน ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งไว้ตามถนนมีจำนวนไม่เพียงพอ บางแห่งเกิดการชำรุดและผู้ขับขี่ยังขาดความรู้ ความเข้าใจ และขาดวินัยหรือละเลยไม่เคารพกฎจราจร ถึงแม้หลายฝ่ายจะมีมาตรการและวิธีการแก้ปัญหที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังคงทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินไปเป็นจำนวนมาก โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ คน ยานพาหนะ และถนน/สิ่งแวดล้อม

¹ บทความเรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง “การศึกษาเรื่อง การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน กรณีศึกษา : ระบบการบริหารการเดินทางโดยสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี” ซึ่งได้ผ่านการสอบเรียบร้อยแล้วโดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ ผศ.ดร.มุฮัมหมัดอิลยาซ หล้าปริง

² นักศึกษาปริญญาโท โครงการหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิชาสหวิทยาการเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

นำไปสู่มาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว. (2561). ค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2561, จาก <http://www.worldatlas.com>

นายสนธิ พรหมวงษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล โดยเข้าโครงการ “มั่นใจทั่วไทย ไร้ GPS” กรมการขนส่งทางบกได้ใช้เทคโนโลยีและระบบการทำงานโดยติดตั้งเครื่อง GPS Tracking แบบ Realtime On-line เป็นเครื่องบ่งชี้การทำงานของพนักงานขับรถ เพื่อบันทึกข้อมูลการเดินทาง GPS Tracking แบบ Realtime แสดงพิกัดตำแหน่ง ความเร็ว ตรวจสอบชั่วโมงการทำงาน ระบุตัวตนพนักงานขับรถ พฤติกรรมการขับรถ ระบบแจ้งเตือน จึงได้สนับสนุนให้ผู้ประกอบการเดินรถติดตั้งระบบ GPS Tracking ในรถโดยสารสาธารณะใหม่ทุกประเภท ทุกคัน ให้ติดตั้งระบบ GPS ทันที โดยมีการประกาศเมื่อ 25 ธันวาคม 2558 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 25 มกราคม 2559 รถโดยสารสาธารณะใหม่ ต้องติดตั้งระบบ GPS ทันทีภายในปี 2559 รถตู้ร่วม บขส.ติดตั้งระบบ GPS ครบทุกคัน ภายใน 31 มีนาคม 2560 และมีการบริการจัดการแบบมีส่วนร่วม นั่นคือ ศูนย์ GPS กรมการขนส่งทางบก , ศูนย์ GPS ขนส่งจังหวัดทุกจังหวัด , ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสาร/รถบรรทุก , ประชาชนผ่าน Application “DLT GPS”,หน่วยงานเครือข่ายสาธารณะ ทั้งนี้เพื่อติดตามพฤติกรรมในการให้บริการ การขับรถของผู้ให้บริการขนส่งโดยสารสาธารณะ และเพื่อความปลอดภัยตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นการติดตามแบบ Realtime ผ่านระบบคอมพิวเตอร์และเครื่องมือสื่อสารต่าง ๆ

ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่ในการกำกับคุณภาพการให้บริการและการออกหรือระงับใบอนุญาตของผู้ประกอบการหรือผู้ขับขี่ อย่างไรก็ตามยังไม่มีระเบียบหรือประกาศของกรมในการใช้ข้อมูลที่ได้จากระบบติดตามรถเพื่อประเมินคุณภาพผู้ประกอบการหรือผู้ขับขี่ (หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 35 ฉบับที่ 3,116 วันที่ 24 - 26 ธันวาคม พ.ศ. 2558)

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการต้องควบคุมการให้บริการ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการเดินทาง ห้ามเก็บอัตราค่าโดยสารเกินอัตราที่กำหนด ห้ามบรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนที่นั่งโดยเด็ดขาด ให้เดินรถเริ่มต้นออกจากสถานีขนส่งผู้โดยสารและต้องส่งผู้โดยสารถึงที่หมายด้วยความสะดวกและปลอดภัย ด้านพนักงานขับรถต้องไร้สารเสพติด แอลกอฮอล์ต้องเป็นศูนย์ และขับรถไม่เกินชั่วโมงการทำงานที่กฎหมายกำหนด หากขับรถติดต่อกัน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน ต้องพักเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 นาทีจึงจะสามารถขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน เมื่อครบระยะเวลาดังกล่าว ต้องเปลี่ยนคนขับทันที และนอกจากนี้ยังขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการกำกับพนักงานขับรถให้ใช้ความระมัดระวังในการขับรถผ่านเส้นทางที่เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุขึ้น เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางต่อไป

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงหวังว่างานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อภาครัฐและภาคเอกชนรวมทั้งผู้ประกอบการขนส่ง ในการร่วมกันแก้ปัญหาเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระบบการบริหารการเดินรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี
2. เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารการเดินรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี

3. เพื่อศึกษาความพึงพอใจของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี
4. เพื่อศึกษาการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยการใช้ระบบ GPS

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง การลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ในกรณีศึกษา : ระบบการบริหารการเดินรถโดยสารสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS ในพื้นที่จังหวัดปัตตานี ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Quantitative Research) เพื่อหาคำตอบในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้วยการติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารสาธารณะ การศึกษาแบ่งขั้นตอนการดำเนินการวิจัยเป็น 3 แบบ คือ

1. วิธีวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นการค้นคว้าข้อมูลชั้นทุติยภูมิ (Secondary Data) จากเอกสารที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น งานวิจัยของมหาวิทยาลัยต่าง ๆ

2. วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือประกอบการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างแบบเผชิญหน้า (Face to Face) ในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายทั้ง 2 กลุ่ม คือ

1.1 กลุ่มผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

1.2 กลุ่มผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะหรือผู้ประกอบการ

3. วิธีวิจัยภาคสนาม (Field Research) เป็นวิธีที่ผู้วิจัยต้องลงมือเก็บข้อมูลในสนามเอง ด้วยการตรวจสอบ สภาพรถ คนขับ และผู้โดยสาร

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย มีดังนี้

ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key informants)

1. ผู้ที่มาใช้บริการรถตู้ขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในพื้นที่จังหวัดปัตตานี โดยผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มนี้ เป็นผู้ที่มีความแตกต่างกัน ทั้งช่วงอายุ การศึกษา อาชีพ เพราะเป็นการได้รับข้อมูลโดยตรงจากการเจอกับเหตุการณ์จริงในการโดยสารรถสาธารณะ และสามารถบอกถึงความเป็นจริงที่เกิดขึ้นได้ นั่นคือ ผู้มาใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ จำนวน 10 คน

2. ผู้ให้บริการรถตู้ จำนวน 5 คน เพราะเป็นผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ จะมีความเข้าใจในมุมมองของผู้ให้บริการการเดินรถ เข้าใจในสภาพปัญหา สถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง และเจ้าหน้าที่ศูนย์ GPS ประจำสำนักงานขนส่งจังหวัดปัตตานี จำนวน 3 คน เป็นศูนย์บริหารจัดการ การเดินรถโดยสารด้วยระบบ GPS สามารถติดตามตำแหน่งของรถโดยสารสาธารณะได้จากระบบ GPS ตลอด 24 ชั่วโมงและเป็นผู้ที่คอยควบคุม กำกับ ดูแล อัตราความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ รวมไปถึงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของพนักงานขับรถในพื้นที่จังหวัดปัตตานี กรณีที่พนักงานมีพฤติกรรมขับรถโดยสารขับเร็วกว่าอัตรากฎหมายกำหนด ขับรถหวาดเสียวอันตราย ระบบจะบันทึกประวัติและส่งผลไปยังจอภาพของศูนย์จังหวัดและเจ้าหน้าที่จะทำการประสานไปยังผู้ประกอบการให้ทราบถึงปัญหา เพื่อดำเนินการปรับปรุงพฤติกรรมในการขับขี่ หากพบว่ามีกรณีกระทำความผิด กรมการขนส่งจะดำเนินการตามกฎหมาย โดยการปรับ พักใช้ใบอนุญาต หรือเพิก

ถอนใบอนุญาต เพื่อไม่ให้กระทำความผิด ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานต้องปฏิบัติตามระเบียบอย่างเคร่งครัด โดยต้องไม่ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด จะทำให้เกิดความปลอดภัยและลดปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม โดยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structure Interview) คือจะใช้คำถามเดียวกันทั้งหมด และทำการสัมภาษณ์เป็นรายบุคคลไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้แบ่งขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็น 2 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ได้แก่ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย หนังสืออ้างอิง เอกสารของทางราชการ เช่น พ.ร.บ. ขนส่ง กฎระเบียบ ประกาศ คำสั่งต่าง ๆ และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม

2.1 การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non Participant Observation) นั่นคือ การสังเกตพฤติกรรมในการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่จังหวัดปัตตานี ว่ามีลักษณะอย่างไร การให้บริการการขับรถโดยสารสาธารณะว่าเป็นอย่างไร การปฏิสัมพันธ์กับผู้มาใช้บริการอย่างไร

2.2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) นั่นคือ ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อให้ได้ประเด็นที่วางไว้และข้อเท็จจริงจากผู้รับบริการ รวมถึงข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้เป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการเอกสาร การสัมภาษณ์ และการสังเกตมาวิเคราะห์ โดยจัดจำแนกตามประเด็นที่ศึกษา แยกประเด็นของคำถามแล้วนำมาเปรียบเทียบความเหมือนกันหรือความแตกต่างกัน แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ เพื่อสรุปเป็นผลการวิจัยถึงสภาพปัญหาของการใช้รถตู้โดยสารสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS เพื่อจะลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้การนำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบพรรณนา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ด้านผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะ เห็นด้วยกับการติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารสาธารณะ เพราะเป็นมาตรการควบคุมและจำกัดอัตราความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ ให้อยู่ในกรอบของกฎหมายและกรอบความเร็วที่กำหนด เพื่อการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น อีกทั้งยังสามารถระบุตำแหน่งของรถ และตรวจสอบพฤติกรรมกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ พนักงานขับรถก็ต้องมีความพร้อมในการให้บริการด้วย และไม่ประมาทไม่คึกคะนอง การคุยโทรศัพท์ขณะขับรถ เช่น การ

พักผ่อนต้องเพียงพอต่อการบริการ การไม่ดื่มแอลกอฮอล์ หรือการกินยาที่มีผลต่อระบบประสาท เช่น ยานอนหลับ ยาแก้หวัด เป็นต้น โดยใช้ระบบ GPS ควบคุมไปด้วยโดยสาธารณะซึ่งจะเชื่อมต่อกับระบบของกรมการขนส่งทางบก ประจำศูนย์สำนักงานขนส่งจังหวัดปัตตานี แบบ Real Time เมื่อผู้ให้บริการขับรถเร็วเกินกำหนด เจ้าหน้าที่สามารถแจ้งผู้ประกอบการได้ทันทีอีกด้วย ซึ่งผู้มาใช้บริการรู้สึกมีความมั่นใจและรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นในการเดินทาง แม้จะมีความล่าช้าจากก่อนติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสาธารณะก็ตาม อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้บริการรถโดยสาธารณะก็มีความเชื่อมั่นในระบบขนส่งสาธารณะ และรถโดยสาธารณะที่ติดตั้งระบบ GPS ว่ามีความปลอดภัยมากและยังช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อีกทางหนึ่งเช่นกัน

ด้านพนักงานบริการขับรถโดยสาร ให้ความคิดเห็นว่า ในการวิ่งแต่ละเที่ยวนั้น การที่จะมีผู้โดยสารครบตามจำนวนนั้นหรือไม่ จะขึ้นอยู่กับช่วงของวัน และช่วงเทศกาล จะมีผู้โดยสารเยอะเป็นพิเศษ ทำให้มีรายได้เยอะ ช่วงเทศกาลต่าง ๆ และหากเป็นช่วงปกติที่ไม่ใช่เทศกาล อัตราผู้มาใช้บริการรถโดยสารจะลดลงมาก ทำให้การออกรถแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาในการรอผู้โดยสารให้เต็มรถก่อนถึงจะออกรถได้ ผู้โดยสารก็จะใช้เวลาในการรอรถนานเพิ่มขึ้นไปอีก บางคันวิ่งสองวันต่อหนึ่งเที่ยว ทำให้มีรายได้ไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพ

อภิปรายผล

ระบบ GPS ที่คอยควบคุมการทำงานภายในศูนย์ควบคุมจะมีจอต่าง ๆ ที่แสดงข้อมูลของรถโดยสารทุกคันแบบ Realtime โดยจะแสดงข้อมูลตำแหน่งของรถ ความเร็วที่ขับ การขับรถเกินเวลาก็จะมีการแจ้งเตือนขึ้นบนจอ ซึ่งเจ้าหน้าที่ก็จะทำการแจ้งเตือนคนขับในทันที โดยสามารถดูข้อมูลชื่อเบอร์โทรศัพท์ของคนขับได้จากหน้าจอ นอกจากนี้ผู้บริหารยังสามารถติดตามดูผ่าน Application ที่ทำขึ้นโดยเฉพาะ หากรถคันไหนมีการขับที่ผิดปกติก็จะมีการแจ้งเตือนบนสมาร์โฟนหรือแท็บเล็ตทันที ซึ่งไม่เพียงแต่ในรถโดยสาธารณะ แต่ในห้องควบคุมนี้ยังรับข้อมูลจากรถบรรทุกทุกตัวด้วย ได้ด้วย โดยใช้หลักการเดียวกันนี้ควบคุม ตรวจสอบการขับรถของคนขับในส่วนของกล่อง GPS ที่ส่งพิกัดของตัวรถกลับมาที่ศูนย์ผ่านทางซิมของโทรศัพท์ที่อยู่ในกล่อง จะถูกติดตั้งอยู่ในรถโดยสารแต่ละคัน โดยตำแหน่งที่ติดตั้งนั้นขึ้นอยู่กับความปลอดภัยและเรื่องของระบบไฟเป็นหลัก รวมทั้งขึ้นอยู่กับโมเดลและยี่ห้อของรถ ดังนั้น ในรถแต่ละคันก็จะถูกติดตั้งระบบ GPS ในตำแหน่งที่แตกต่างกันไป นอกจากนี้ภายในตัวรถยังมีจอแสดงความเร็วของรถ หากผู้โดยสารเห็นว่าขับเร็วเกินกำหนดก็สามารถโทรแจ้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะได้ที่เบอร์ 1584 โครงการนี้มีจุดประสงค์ที่จะควบคุมความเร็วของรถและควบคุมคนขับให้ขับรถอย่างมีวินัย ซึ่งหากควบคุมเรื่องดังกล่าวได้ก็จะสามารถลดปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนได้

ข้อเสนอแนะ

- 1.ด้านอัตราความเร็วของรถโดยสาร 100 – 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ที่มีการเรียกร้องให้เพิ่มอัตราความเร็วในการขับขี่รถโดยสาร
- 2.สร้างการมีส่วนร่วมของทั้งผู้ประกอบการและ ผู้บริโภค รวมถึงหน่วยงานรัฐที่จะทำงานร่วมกันสร้างระบบความปลอดภัยรถโดยสาร เช่น ให้รางวัลผู้ประกอบการดีเด่น หรือสร้างอาสาสมัครรถโดยสาร

ปลอดภัย ที่สำคัญคือต้องมีการกำหนดในร่างรัฐธรรมนูญที่กำลังร่างกันอยู่ ให้มีองค์การอิสระเพื่อ
การคุ้มครองผู้บริโภค เพื่อเป็นตัวแทนและเป็นปากเป็นเสียงให้กับผู้บริโภค

3.ยกระดับมาตรฐานคนขับรถต้องมีคุณภาพ

4.รัฐต้องปรับเพิ่มวงเงินความคุ้มครองเบื้องต้น (พ.ร.บ.) ให้มากกว่าปัจจุบัน และต้องแยกวงเงิน
ระหว่างค่ารักษาพยาบาลออกจากค่าชดเชยทุพพลภาพหรือเสียชีวิต

5.กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องทำประกันภัยภาคสมัครใจ โดยต้องเพิ่มวงเงินประกันภัย
สูงสุดจาก 10 ล้านบาท/ครั้ง เป็น 30 ล้านบาท/ครั้ง ถ้าบริษัทไหนไม่มีประกันภัยภาคสมัครใจต้องมี
คำสั่งห้ามให้บริการ เนื่องจากหากเกิดเหตุ การชดเชยเบื้องต้นจะไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

6.ผู้บริโภคต้องมีส่วนร่วมในการกำกับดูแลและประเมินคุณภาพการให้บริการรถ โดยสารเพื่อความ
ปลอดภัย โดยให้ภาครัฐ ผู้ประกอบการ และนักวิชาการในท้องถิ่นสนับสนุนส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ
ผู้บริโภค

7.ก่อนขึ้นรถให้ตรวจสอบข้อมูลของรถโดยสารเพื่อประโยชน์ของท่าน คือ ป้ายทะเบียนรถ

รถโดยสารประจำทางจะต้องมีป้ายสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ เลขตัวหน้าจะขึ้นต้นด้วยหมวดเลข 10-19
หากเป็นรถโดยสารรับจ้างไม่ประจำทาง จะขึ้นด้วย หมวดเลข 30-39 แต่ถ้าเป็นป้ายสีขาว ให้
สันนิษฐานว่าเป็นรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคลซึ่งผู้โดยสารจะมีความเสี่ยงมากกว่าในการใช้
เพื่อโดยสาร เลขข้างรถ จะบ่งบอกถึงเส้นทางการเดินรถของผู้ประกอบการ เราสามารถสอบกลับได้
หากเกิดเหตุ เพราะเลขข้างรถจะไม่ซ้ำกันในแต่ละคัน รวมทั้ง ชื่อ-นามสกุล ของพนักงานขับรถ ,
ช่วงเวลาของการเดินทาง

บรรณานุกรม

- วีรยุทธ อุทยารัตน์. จดหมายข่าวราชบัณฑิตยสถาน ปีที่ 1 ฉบับที่ 12 ธันวาคม 2532
ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) . วันที่ค้นข้อมูล วันที่ 12 มีนาคม 2561
- ฐิตินันท์ พวัตรระกฤษ. (2546). ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance Cause Theory)
วันที่ค้นข้อมูล วันที่ 12 มีนาคม 2561
จาก <http://ajnatad.assapaporn.files.wordpress.com/2013/07/077302>
ประกาศรถตู้ไม่เกิน 13 ที่นั่ง วันที่ 5 เมษายน 2560
จาก <https://www.matichon.co.th/news/520803>
- กรมการขนส่งทางบก. (2555).ข่าวสารกรมการขนส่งทางบก. วันที่ค้นข้อมูล
วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561,จาก <http://www.dlt.go.th>
- ศูนย์การลดต้นทุน จาก http://www.aircardshop.com/gps/GPS_tracking.html
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 , มติชน.2560 : ออนไลน์
วันที่ค้นข้อมูล วันที่ 13 มกราคม 2560 .
- กรมการขนส่งทางบก.(2522).การจัดวางที่นั่งสำหรับรถตู้สาธารณะ
วันที่ค้นข้อมูล วันที่ 22 มีนาคม 2561,
- กรมการขนส่งทางบก. (2554).ข่าวสารกรมการขนส่งทางบก.
วันที่ค้นข้อมูล 5 เมษายน 2561,
- โครงการศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับ
การขนส่งทางบก , บริษัทเคมเซฟ คอนซัลแทนท์ จำกัด (กันยายน2558).
- โครงการศึกษาเชื่อมต่อบริการรถโดยสารประจำทาง หมวด 2 3 4 ,
และรถขนาดเล็ก. (มกราคม 2546).
- โครงการศึกษาความปลอดภัยในการใช้รถตู้โดยสารประจำทาง , สถาบันจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(กันยายน2559).
- แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก. (กันยายน 2558). www.dlt.go.th.
- กรมการขนส่งทางบก , การสัมมนาผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสาร ประจำปี 2546.
การสำรวจการประกอบการขนส่งทางบกด้วยรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง
(พฤษภาคม2550).
- ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน , กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ,
สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythailand.com.